## Ville de Bordeaux Communauté urbaine de Bordeaux



Les effets du TGV sur l'aménagement des quartiers de gare

Quelques expériences d'agglomérations françaises





Décembre 2007

Dans le cadre de son programme partenarial 2007, la Ville de Bordeaux a demandé, dans le cadre d'une action mutualisée avec la Communauté urbaine, à l'Agence d'Urbanisme de faire un état de l'expérience d'un certain nombre de villes françaises ayant, depuis 1981, cherché à bénéfier de l'effet de la grande vitesse et réaménagé les quartiers de gare sur un périmètre plus ou moins étendu.

Quelles stratégies ont été mises en oeuvre dans ces villes, au regard de quels objectifs, et quels enseignements en tirer pour la cas bordelais ?

Ce document d'étape constitue une restitution des exemples recensés les plus significatifs, en les rapportant à la situation bordelaise. Si la diversité des approches et des méthodes de travail est réelle, on en retire cependant un certain nombre d'invariants qui pourront guider la démarche à venir.



### Équipe projet

### Direction de projet : Jean-Baptiste Rigaudy

## Chef de projet :

Caroline Martin

### Equipe projet:

Caroline Martin Romain Deux

François Moreau

### Secrétariat :

Christine Dubart

### Avec la collaboration de :

Madame Martos, Agence d'Urbanisme de Lille Monsieur Lefèvre, Agence d'Urbanisme de Nantes Monsieur Invernizzi, Agence d'Urbanisme de Metz Monsieur Pech, Agence d'Urbanisme de Lyon Monsieur Grange, Agence d'Urbanisme de Grenoble

## **Sommaire**

Introduction	5
Partie 1 : L'arrivée du TGV : une nouvelle donne, de nouveaux enjeux	7
1.1 Une donnée factuelle : la forte croissance de la fréquentation des gares	9
1.2 Des effets macroéconomiques plus difficiles à cerner	14
Partie 2 : TGV et quartiers de gare : retour d'expériences d'une sélection de villes françaises	9 19
2.0 Des réponses différenciées aux différents contextes	22
2.1 Un point commun dans les stratégies des villes : la question du centre d'affaires et du pôle de service	24
2.2 La question des équipements culturels dans les quartiers de gare	38
2.3 L'impact du TGV sur le marché du logement : une composante habitat à prendre en compte dès l'amont sur une aire élargie	41
2.4 Des montages complexes et différenciés	45
2.5 Saisir l'effet TGV : des stratégies différenciées selon les villes analysées	51
2.6 Synthèse des éléments programmatiques pour l'ensemble des villes	52
Partie 3 : L'enjeu sur le quartier St-Jean : faire naître une centra d'agglomération attractive et inédite autour de la gare	alité 53
3.1 1er enseignement : une programmation mixte, condition clef de la centralité	54
3.2 2ème enseignement : La gare et le pôle d'affaires ne constituent pas une garantie suffisante pour créer de l'attraction urbaine	57
3.3 3ème enseignement : s'intégrer dans une logique de reconquête urbaine à court, moyen et long terme	59
3.4 4ème enseignement : assurer le partenariat entre les différents acteurs d'un grand projet collectif	60
Annexes : Fiches de cas	61

### 0. Introduction

Avec la perspective de la mise en place de la grande vitesse ferroviaire à l'horizon 2016 qui situera Bordeaux à 2 heures de Paris, l'agglomération Bordelaise se met en situation de bénéficier d'une nouvelle accessibilité.

Celle-ci sera d'autant plus avérée que les hypothèses et les échéanciers se précisent tant pour la ligne Bordeaux - Espagne (Bordeaux - Bilbao 1h30 horizon 2020), que vers Toulouse (Bordeaux - Toulouse 1h, 2018 ?).

Cette nouvelle donne va créer une attractivité renforcée pour l'agglomération bordelaise et à une échelle plus locale pour le quartier Bègles - St Jean Belcier. Ce dernier, l'un des trois grands sites stratégiques de l'agglomération, constitue une porte d'entrée d'agglomération et le support pour la construction d'un projet d'envergure global et cohérent.

Dans ce contexte, la Ville de Bordeaux souhaite disposer d'un **porter à connaissance** des dynamiques urbaines constatées avant et après l'arrivée du TGV parmi une sélection de quartiers de gare en France.

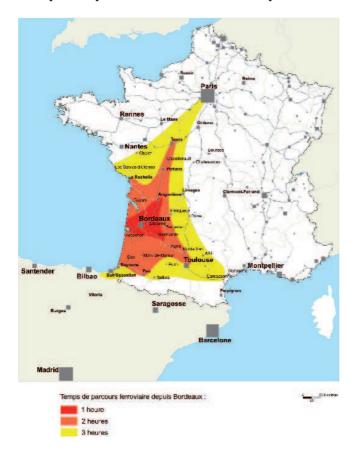
En prenant exemple sur les expériences de ces agglomérations, il s'agit d'analyser les actions mises en œuvre et d'approcher les clés de réussite ou les raisons d'échec du réaménagement du quartier de gare. Ce porter à connaissance permettra de tirer les enseignements nécessaires, d'anticiper les aménagements urbains et les **stratégies à privilégier pour la gare St Jean**.

Les agglomérations françaises examinées sont Grenoble (TGV depuis 1983), Nantes (TGV depuis 1989), Lille (TGV depuis 1993), Lyon (TGV depuis 1981), Metz (TGV depuis juin 2007), Le Mans (TGV depuis 1989).

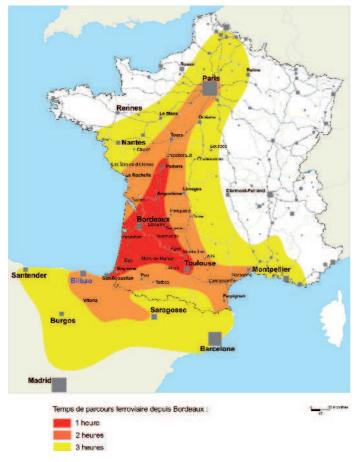


Partie 1 : L'arrivée du TGV : une nouvelle donne, de nouveaux enjeux

## Temps de parcours ferroviaire depuis Bordeaux en 2007



Temps de parcours ferroviaire depuis Bordeaux avec les LGV Tours - Bordeaux, Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Espagne



### 1.1 Une donnée factuelle : la forte croissance de la fréquentation des gares

### Nouveaux flux de voyageurs, des données tangibles

### Quels trafics ferroviaires en gare Saint Jean, aujourd'hui et demain?

Actuellement la gare Saint Jean accueille 7,5 millions de voyageurs par an. A l'horizon 2016, la SNCF prévoit une augmentation de ce trafic à 10 millions de voyageurs annuels passant à 13 millions les années suivantes. La gare bordelaise occupe aujourd'hui la 5ème place au rang des gares les plus fréquentées hors Paris. Ce statut ne devrait pas être modifié dans un avenir à moyen terme, d'autant que la SCNCF estime de 18 à 21 millions l'impact sur le trafic des nouvelles lignes Bordeaux Toulouse et Bordeaux Bilbao, à l'horizon 2020.

Trafic de voyageurs dans les principales gares de province et prévisions d'augmentation à terme

GARES	Trafic voyageurs 2005	Trafic prévu avec la LGV	Progression trafic avant / après LGV
LILLE Flandres + Europe	14 472 594 + 3 045 590	/	/
LYON PART DIEU	14 683 120	/	/
STRASBOURG	9 511 290	15 à 16 000 000	+ 50 %
MARSEILLE	7 945 022	15 000 000	+ 85 % ?
BORDEAUX	7 474 928 *	10 à 12 millions en 2016 18 à 21 millions en 2020	+ 200 % à terme
TOULOUSE	6 902 186		
NANTES	6 743 984	9 à 11 000 000	+ 50 %
NICE	6 010 130		
RENNES	5 595 042		
NANCY	5 473 546		
MONTPELLIER	5 254 214		

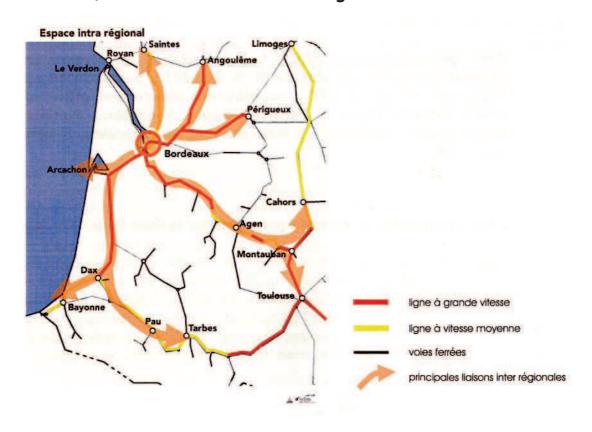
Source: SNCF

Si le rapprochement de Paris par le TGV induit de toute évidence une augmentation du trafic TGV en gare Saint Jean, l'ensemble des lignes SNCF à Bordeaux devraient également voir leur fréquentation croître ces prochaines années. L'économiste Gilles Rabin, auteur de «Villes et grande vitesse en France et en Allemagne», considère majeur cet apport de voyageurs régionaux dans les villes qui ont accueilli une LGV. En effet, celles-ci auraient vu leur trafic TER augmenter plus encore que celui de la nouvelle ligne TGV, ce phénomène pouvant d'ailleurs provoquer quelques problèmes d'affectation de voies. Etant donnée la situation particulière de Bordeaux dont l'hinterland est peu pourvu en grandes agglomérations, il est difficile d'estimer cette augmentation de trafic et de la chiffrer avec certitude.

### \* Données provisoires :

- 10 à 12.000.000 horizon 2016 (LGV Bordeaux Paris) ;
- 18.000.000 à 21.000.000 horizon 2020 (avec LGV SEA et Bordeaux Toulouse)

## Bordeaux, noeud ferroviaire à l'échelle régionale



## Bordeaux, noeud ferroviaire à l'échelle Ouest / européenne



Néanmoins, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux cite volontiers Angoulême, Poitiers, Agen comme des villes susceptibles d'intégrer la sphère d'influence de Bordeaux, créant un nouveau trafic à ne pas sous-estimer. Mais comment imaginer dès à présent le pouvoir attractif de la gare de Bordeaux sur ces villes de taille moindre ? Là encore, la difficulté de chiffrer les probables augmentations de trafic en gare Saint-Jean rend les prévisions de la SNCF quelque peu incertaines.

Selon les prévisions de la SNCF, la fréquentation de la gare Saint Jean pourrait augmenter de plus de 30 % dès 2012, passant à plus de 10 millions de voyageurs par an. La LGV y contribuerait directement grâce au gain de temps entre Bordeaux et Paris, mais aussi Angoulême, Poitiers, et plus tard Agen ou Toulouse, et indirectement en augmentant fortement le trafic TER.

### Quelle augmentation de trafic prévisible sur la ligne Paris - Bordeaux ?

Afin d'estimer au mieux l'évolution de la fréquentation de la ligne TGV Paris - Bordeaux, l'exemple lyonnais peut être éclairant. Sur la ligne Paris - Sud-Est, entre 1980 et 1985, le trafic est passé de 12,2 à 19 millions de voyageurs, soit une moyenne annuelle de +11,1%, tandis que les autres lignes du réseau ont vu leur fréquentation diminuer. A partir de 1985, le rythme de croissance annuel de la ligne diminue, mais reste nettement plus élevé que la moyenne nationale, avec 23,2 millions de voyageurs en 1990. La ligne TGV, inaugurée en 1981 a vu passer son trafic de 6 389 100 voyageurs en 1982 à 19 354 120 voyageurs en 1994. En ne considérant que la ligne Paris - Lyon, on s'aperçoit que la clientèle ferroviaire a presque triplé en 10 ans.

### Quel effet du noeud ferroviaire sur l'Espagne et la Catalogne ?

Bordeaux, croisée des chemins entre l'axe Paris - Toulouse - Barcelone et Paris - Bilbao - Madrid, est en situation de bénéficier d'une hausse de trafic considérable à partir de 2020, du simple fait de sa situation de noeud ferroviaire et de la mise en service simultanée de la grande vitesse en Espagne. Pour Bordeaux St-Jean, cela signifie plus une situation comparable à Lille, véritable noeud ferroviaire, que des gares comme Marseille ou Nantes qui sont des gares terminales. Cette situation particulière, au sommet de l'Y Aquitain, confère à Bordeaux et à sa gare un rôle stratégique qui doit également constituer une donnée forte pour la programmation du pôle d'affaires.

Répartition des motifs de déplacement dans l'ensemble des TGV

Motifs	Tous TGV
Professionnels dont :	39 %
- affaires	25 %
- domicile - travail	14 %
Personnels	22 %
Touristiques	30 %
Autres dont :	9 %
- scolaire	4 %
- militaire	2 %
- non réponse	3 %

Répartition des motifs de déplacement sur la ligne TGV Paris - Lyon en 1999

Motifs	Tous TGV
Professionnels dont :	52 %
- affaires	35 %
- domicile - travail	17 %
Personnels	23 %
Touristiques	16 %
Autres dont :	9 %
- scolaire	5 %
- militaire	2 %
- non réponse	2 %

Source : SNCF

Mais la principale cause de l'augmentation du trafic SNCF sur la ligne Paris - Sud-Est provient d'une induction de trafic. Globalement 54% du trafic nouveau (46% pour Lyon et 64% audelà) provient de l'induction du trafic, soit 46% de report des autres modes. En termes de recettes engendrées par les voyageurs nouveaux sur la ligne Paris - Sud-Est, la SNCF estime qu'un tiers provient d'un report de l'avion, 1/6 du report de la voiture particulière et la moitié du trafic induit, c'est à dire les voyageurs véritablement nouveaux.

### Le report du trafic aérien

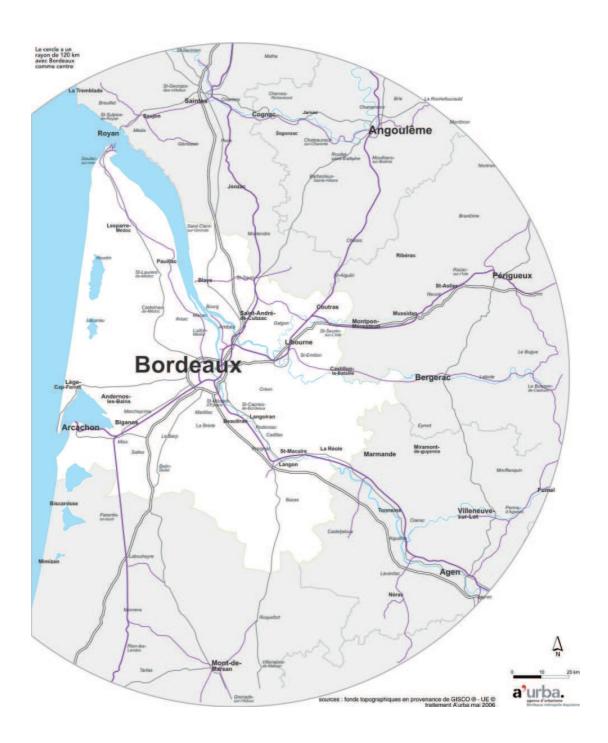
Selon l'Observatoire Economique et Statistique des Transports (OEST) sur l'ensemble des liaisons sur lesquelles s'exerce la concurrence entre TGV et transport aérien, la part du chemin de fer a progressé de 62% à 70% entre 1980 et 1984, alors que sans la mise en service du TGV, l'OEST estime que la part du rail aurait été d'environ 50% en 1984.

Le TGV a également entraîné une banalisation des déplacements, notamment grâce au coût et à la fréquence des liaisons pour des temps de trajet inférieurs à 3 heures, alors que l'avion reste encore, pour beaucoup, un événement : le déplacement décidé à l'improviste tend à devenir de plus en plus fréquent. Un trajet Lyon - Paris en TGV revient au moins 35% moins cher que le même trajet en avion, et de l'ordre de 45% moins cher pour Rennes - Paris ou Paris - Nantes. De plus, Lyon, Nantes, Rennes, ont une fréquence en TGV double de celle de l'avion, pour une durée de trajet porte à porte équivalente en moyenne.

En première approche, on peut miser, pour Bordeaux, sur un report quasi intégral de l'ensemble du trafic de la navette aérienne Mérignac-Orly sur le TGV.

En ce qui concerne la liaison avec Roissy, l'impact devrait être beaucoup plus faible dès lors que ces liaisons concernent des voyages aériens en correspondance et que même avec la LGV, la liaison ferroviaire entre Bordeaux et Roissy sera de l'ordre de 3h.

### Aire d'attractivité de 120 kms autour de Bordeaux



L'ouverture des Lignes à Grande Vitesse va également considérablement élargir ce qu'on appelle l'hinterland bordelais, aujourd'hui essentiellement constitué par la Gironde. Demain, des villes comme Angoulême, Mont de Marsan et même Agen pourront faire partie des bassins d'habitat concernés par la sphère bordelaise car situés à moins de 30 - 45 minutes en train.

### 1.2 Des effets indirects plus difficiles à cerner au plan macro-économique

### Marché immobilier et TGV : nouvelles stratégies résidentielles ?

En gagnant une heure sur le temps de trajet entre Paris et Bordeaux, le TGV peut-il influencer le marché de l'immobilier Bordelais ?

### Paris à 2 heures et toulouse à 1 heure, de nouveaux comportements domicile - travail ?

Bordeaux est actuellement à 3 heures de TGV de Paris, ce qui rend non viable toute stratégie résidentielle qui consisterait en des allers - retours quotidiens entre un domicile à Bordeaux et un travail à Paris ou l'inverse. Mais en raccourcissant ce temps de trajet à deux heures, la question mérite d'être reposée. Sur une course d'une heure de TGV, l'exemple Lillois, entre autres, montre sans conteste que de nombreux professionnels choisissent de dissocier lieu de résidence et lieu de travail. Ainsi, lorsque la durée du voyage passe de 3 à 2 heures, observe-t-on un effet de seuil semblable à celui du report modal de l'avion sur le fer ? L'exemple de Lyon nous éclaire sur ce point.

La population concernée par ces choix de stratégies résidentielles est très limitée : elle concerne des familles aisées, voire fortunées (ne serait-ce que pour pouvoir assurer le coût d'allers-retours TGV aussi fréquents) et dont le statut professionnel n'est pas incompatible avec ces nouveaux modes de vie. Sont exclues notamment les professions libérales astreintes à des urgences ou à des horaires très contraignants (tôt le matin et/ou tard le soir). Cependant, bien que cette population puisse paraître marginale, elle a aujourd'hui tendance à se développer, et devrait représenter un surcroît de demande sur le marché immobilier Bordelais.

Il convient de noter que, dans le cadre du développement des mobilités professionnelles et des phénomènes qui en découlent (décohabitation, bi résidentialité), une course de 2 heures de TGV facilite les navettes hebdomadaires sur des périodes courtes (6 mois - 1 an) et ainsi les mutations de Paris vers Bordeaux et vice versa.

### Quelles incidences sur la demande immobilière ?

A deux heures de TGV de Paris, et dans des conditions climatiques et géographiques aussi favorables, il est bien évident que Bordeaux profitera à plein de ces stratégies résidentielles.

Or le marché immobilier Bordelais étant déjà tendu, un accroissement même léger de la demande (de l'ordre de 2 à 3 points selon certains experts), pourrait être largement amplifié et provoquer une inflation conséquente sur l'agglomération, déjà très contrainte vis-à-vis de la demande.

Dans le cas de Bordeaux, grâce à la LGV, on peut donc également s'attendre à de nouveaux comportements de stratégies résidentielles dissociant lieux de vie et de travail, non seulement dans les relations avec la capitale mais aussi avec des villes telles qu'Angoulême, Poitiers, ou à plus long terme Agen, Toulouse, Mont de Marsan, Dax en fonction de l'implantation qui sera retenue pour la gare TGV Landes. Cette augmentation de la demande devrait également se traduire localement dans l'agglomération, avec des conséquences significatives sur les prix d'un marché immobilier Bordelais déjà contraint par une forte hausse depuis 5 ans.

### Economie et TGV : un moteur du développement local ?

### Le TGV est-il créateur de déplacements professionnels nouveaux ?

### Des éléments intéressants peuvent être classés selon des enquêtes menées auprès des entreprises lyonnaises et nantaises

Pour ces entreprises, le TGV n'a pas pesé sur des déplacements qui seraient restés obligatoires. Autrement dit, elles considèrent que la grande majorité de leurs déplacements se seraient effectués avec ou sans TGV. Lorsqu'elles constatent un accroissement du nombre de leurs déplacements, les entreprises l'expliquent par des réorganisations ou un développement de leur activité plutôt que par leur facilitation par la grande vitesse ferroviaire. En clair, presque toutes s'accordent pour considérer leurs stratégies parfaitement indépendantes du TGV. Très rares sont celles qui lui accordent une part de responsabilité dans leur nouvelle organisation du travail ou l'augmentation sensible de leur chiffre d'affaires, directement lié à un rapprochement de Paris.

Néanmoins, s'il n'a pas véritablement créé de nouveaux déplacements selon la plupart des entreprises, le TGV représente de l'avis général un atout majeur qui améliore grandement leur accessibilité. Pour elles, le TGV n'augmente pas la mobilité mais la commodité, en particulier grâce aux allers-retours possibles dans la journée ou la demi-journée, et grâce à la fréquence des départs qui permet de prolonger une réunion à Paris tout en étant assuré d'un retour le soir même. Ces entreprises expliquent également leur préférence d'usage du TGV par rapport aux autres modes de transport par des considérations économiques, le train minimisant le coût de déplacement. Enfin, des considérations psychologiques entrent en jeu, le TGV étant plus reposant que nouveaux déplacements la voiture et plus pratique que l'avion.

Les entreprises ne perçoivent pas toujours le TGV comme un argument de développement de leur activité, en particulier à court terme, mais comme un service supplémentaire.

### Une vision contredite par la réalité des chiffres

Le TGV est-il donc créateur de déplacements liés aux activités ? Ou encore, certains déplacements professionnels, a priori non indispensables, deviennent-ils rentables grâce au TGV ? Par exemple certaines affaires qui se réglaient auparavant au téléphone peuvent-elles justifier, depuis l'arrivée du TGV, un déplacement et la rencontre des interlocuteurs ? C'est probablement le cas, bien que tous les entrepreneurs n'en aient pas conscience, mais comment quantifier ce phénomène ? Et comment distinguer, pour une entreprise, l'accroissement de ses déplacements lié à son dynamisme et à son développement, de celui lié à l'économie réalisée grâce au TGV ?

Un élément de réponse pourrait être apporté en considérant avec attention les catégories de travailleurs concernées par des déplacements professionnels avant et après l'arrivée du TGV.

Si les chefs d'entreprises et les cadres supérieurs représentent, aujourd'hui comme hier, la majorité de cette population, le TGV a également généré, par son faible coût les déplacements de personnes de catégories professionnelles moins élevées ou intermédiaires.

Le TGV serait ainsi également vecteur d'une banalisation, d'une généralisation ou d'une démocratisation des déplacements professionnels.

D'autre part, le TGV semble avoir modifié les comportements de professionnels parisiens, qui hésitent moins à se déplacer en province depuis son ouverture. Par exemple pour une entreprise basée à Paris, des personnes du siège peuvent très facilement assister à des réunions au sein de leurs filiales provinciales grâce au TGV, fait semble-l-il plus rare avant 1981. De même pour toute entreprise basée en province, des clients ou fournisseurs parisiens se déplaceraient plus volontiers depuis l'arrivée du TGV. Cela dit, parmi les déplacements en TGV pour motifs professionnels, les chiffres montrent une nette prédominance des voyages vers la capitale, qui s'expliquent notamment par la prépondérance des déplacements vers les sièges des groupes, bien plus nombreux à Paris.

En parallèle, avec le développement des nouvelles technologies, l'évolution des savoirs faire dans une société cognitive en réseaux où la communication, l'échange et la formation prennent une place de plus en plus importante, la LGV rend accessible dans la journée les lieux de colloques, congrés, sémainaires et formations professionnelles.

#### Le TGV induit une augmentation du nombre de déplacements professionnels :

- en les démocratisant à des catégories de personnel moins élevées ;
- en banalisant des visites aux sièges ou aux filiales des groupes ;
- en facilitant les rencontres avec clients et fournisseurs ;
- en rendant accessibles les sites de formations, colloques, sémainaires, congrès ...

### Le TGV joue-t-il un rôle dans la localisation des entreprises ?

Les relations entre Paris et toute métropole de province sont historiquement marquées par une certaine centralisation des activités dès que les affaires prennent une envergure nationale ou internationale. Ce mouvement, qui a précédé à l'arrivée du TGV, ne semble pas avoir été fondamentalement modifié par la grande vitesse ferroviaire. De nombreux entrepreneurs de ces grandes villes de province choisissent de déplacer leurs sièges sociaux à la capitale, pour atteindre une dimension nationale et non en raison d'une meilleure commodité de transport via le TGV. Ainsi les entreprises semblent voir le TGV comme un outil, un moyen de faciliter leurs stratégies de localisation, plutôt que comme un élément déclencheur de celles-ci. Autrement dit un entrepreneur ne va pas à Paris parce qu'il y a le TGV mais parce qu'il a décidé de s'implanter sur le marché parisien, et pour cela le TGV peut l'aider.

Inversement, le TGV peut tenir une grande part de responsabilité dans certaines délocalisations de services d'entreprises en province, comme le prouve l'exemple emblématique du centre tertiaire Novaxis au Mans. Mais ce type de re-localisations rendues possibles presque exclusivement grâce au TGV sont rares. Le TGV est évidemment un critère de localisation pour de nombreuses sociétés, mais qui passe souvent après des choix commerciaux ou politiques.

Si l'absence du TGV peut être fatale, à l'inverse, disposer d'une gare branchée sur le réseau LGV, ne constitue pas un signe automatique de développement.

## Quels enseignements en tirer pour l'avenir économique de Bordeaux et son agglomération ?

La communauté Urbaine de Bordeaux compte actuellement 48 000 établissements pour 380 000 emplois salariés. Parmi les 15 000 entreprises créées ou reprises chaque année en Aquitaine, 5ème région française hors lle de France pour le nombre de créations d'entreprises, environ 4 000 sont accueillies au sein de la CUB.

Selon les exemples Lyonnais et Nantais, ce sont les entreprises du tertiaire supérieur, et en particulier leurs cadres, qui devraient profiter en premier lieu de la nouvelle infrastructure ferroviaire entre Paris et Bordeaux. Le TGV à Bordeaux a donc toutes les chances de voir le nombre de déplacements professionnels prendre une part prépondérante dans son trafic, et la perspective de la LGV va également dans ce sens.

Parmi les entreprises du tertiaire supérieur de l'agglomération Bordelaise prometteuses et à surveiller de près, prioritairement concernées par la LGV, on peut citer les secteurs suivants :

- l'informatique : un tiers des emplois cadres en 2004 ;
- le laser et l'optique (laser mégajoule au Barp, simulation d'essais nucléaires dès 2010, jusqu'à 900 salariés) ;
- certaines activités de l'aéronautique et de l'armement (EADS Space Transportation, Dassault, sous-traitants) ;
- les nouvelles technologies (In-Fusio, jeux vidées sur mobiles ; Axys, reconstitution 3-D du patrimoine ; C-Discount, commerce en ligne) ;
- les télécoms (l'Aquitaine étant la première région française pour le nombre d'entreprises dans les services télécoms) ;
- certaines activités liées aux BTP (programmation, conception, gestion) pour la rénovation urbaine de Bordeaux.

En conclusion, les exemples de villes reliées à Paris par le TGV en 2 heures telles que Lyon ou Nantes, laissent présager pour Bordeaux les hypothèses suivantes :

### A court terme:

- Le TGV profitera en premier lieu aux entreprises du tertiaire supérieur et de nouvelles technologies, bien implantées dans l'agglomération ;
- Le TGV bénéficiera des reports modaux massifs de l'avion et de la voiture depuis Paris dans les déplacements professionnels ;
- Le TGV sera créateur de déplacements professionnels nouveaux ;
- Il sera très attractif pour les déplacements de loisirs, tourisme courte durée

### A long terme:

- Le TGV démocratisera et augmentera le nombre de déplacements professionnels ;
- Le TGV pourra jouer un rôle dans la localisation de certaines activités, mais n'est jamais le seul critère considéré ;
- Le TGV pourra influencer les stratégies commerciales des entreprises ;
- Le TGV pourra ouvrir de nouveaux marchés.

Il faut considérer que ces facteurs seront également très conditionnés par la politique tertiaire mise en oeuvre, dont l'effet sera déterminant. A ce titre, la stratégie de développement économique de l'agglomération joue un rôle prépondérant quant à la captation de richesses sur le territoire bordelais via "l'effet TGV".



Partie 2 : TGV et quartiers de gare : retour d'expériences d'une sélection de villes françaises

Il s'agit ici de présenter, au travers des exemples des quartiers de gare de Grenoble, Metz, Nantes, Lyon, Lille et Grenoble, les politiques d'aménagement mises en oeuvre pour chacune de ces villes liées ou non liées à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire.

Arrivée du TGV à Lyon : 1981 (Lyon Paris 2h)

Arrivée du TGV à Nantes : 1989 (Nantes Paris 2h)

Arrivée du TGV à Grenoble : 1990 (Grenoble Paris 3h)

Arrivée du TGV à Lille : 1993 (Lille Paris 1h10)

Arrivée du TGV à Metz : juin 2007 (metz Paris 2h)

Sont rassemblés dans cette partie les éléments clés issus de chaque exemple traité, dont le détail des informations est recensé dans les fiches de cas jointes en annexes.

### 2.1 Des réponses différenciées aux différents contextes

Avant de rentrer dans le contenu, l'échelle et le programme des opérations mises en oeuvre par chacune des villes analysées, il convient de rappeler un certain nombre d'éléments de contexte relatif à chaque projet, insistant notamment sur la manière dont ont été posés les objectifs et les priorités pour y répondre.

### Lyon et le quartier Part Dieu

Prévu de longue date, avant l'arrivée du TGV (dont personne n'était en mesure, à l'époque, de prévoir les effets), l'aménagement du quartier de la Part Dieu répondait à un double objectif :

- desserrer le centre ancien de Lyon ;
- moderniser l'image et le parc tertiaire de la ville, y compris en terme de services administratifs et décisionnels.

Réalisé il y a maintenant près de 30 ans, cette opération, bien que souffrant aujourd'hui d'une image un peu vieillote, a considérablement participé à l'émergence de Lyon parmi les grandes places tertiaires européennes : avec plus de 4.000.000 m² de bureaux, Lyon s'inscrit dans un marché sûr, où la Part Dieu n'est plus aujourd'hui qu'un pôle parmi d'autres, même si elle s'est récemment inscrite dans une stratégie de renouvellement de l'opération avec la Tour Oxygène.

### Lille et Euralille

L'histoire n'est plus à conter : lorsque s'est posée la question du TGV Nord, il n'était pas prévu que le nouveau TGV passe à Lille, tout au plus devait-il la desservir en antenne. Frappée de plein fouet par la crise du textile, la Communauté Urbaine de Lille, devenue Lille Métropole Europe à pu, sur la base d'une volonté affirmée autour de Pierre Mauroy, doter son territoire d'un projet phare en plein centre ville, le projet Euralille, symbole du renouveau lillois. En jouant d'entrée la carte de l'innovation architecturale et du quartier d'affaires, cette initiative, qui s'appuie sur un tissu économique profondément renouvelé et diversifié, donne à Lille le statut de grande place tertiaire européenne, avec plus de 4 millions de m² de bureaux sur l'agglomération.

### Nantes et Euronantes

Lors de l'arrivée du TGV en 1990, les objectifs nantais quant au développement des quartiers Nantes Sud n'étaient ni clairement explicités, ni prioritaires. Engagée dans une restructuration profonde de son centre ville autour du tramway et du cours des Cinquante Otages, la Ville n'a engagé que progressivement dans le temps une reconquête urbaine des emprises Sud de la gare et de l'Ile de Nantes, engageant toutefois, pour démarrer les opérations, des actions phares en matière d'équipement : le Palais des Congrès (Architecte Yves Lion), le Lieu Unique (Architecte P. Bouchain), et le Palais de Justice (Architecte J. Nouvel). A ces initiatives publiques, se sont greffées des programmations privées (logements et bureaux) qui témoignent de l'attractivité de la cité nantaise, dans des quartiers jusqu'ici peu prisés et situés, comme Bordeaux, à une certaine distance du centre ville.

### Grenoble et Europole

Identifiée de longue date dans les villes françaises comme une référence en matière d'industrie de haute technologie et d'innovation, Grenoble avait identifié, en amont de l'arrivée du TGV, la nécessité d'accompagner son développement par la création d'un pôle tertiaire et de services proches du centre mais le lancement de ce projet, en pleine crise immobilière des années 90, n'a pas été un succès au départ. Au fil du temps, ses ambitions se sont alors orientées vers une programmation plus diversifiée aboutissant à la création d'un quartier mixte alliant bureaux, équipements universitaires et logements.

### ■ Le Mans et Novaxis

Historiquement ville des Mutuelles et malgré tout identifiée comme ville de la très grande couronne parisienne, donc susceptible d'être attractive pour les cadres parisiens à la recherche d'un cadre de vie moins urbain, Le Mans a joué progressivement la carte du pôle d'excellence pour les activités des assurances et fiduciaires. Même si l'opération Novaxis reste modeste dans ses dimensions, l'opération a permis à la fois de donner une image de modernité tout en donnant un véritable statut économique à la métropole du Mans.

## 2.2 Un point commun dans les stratégies des villes : la question du centre d'affaires et du pôle de service

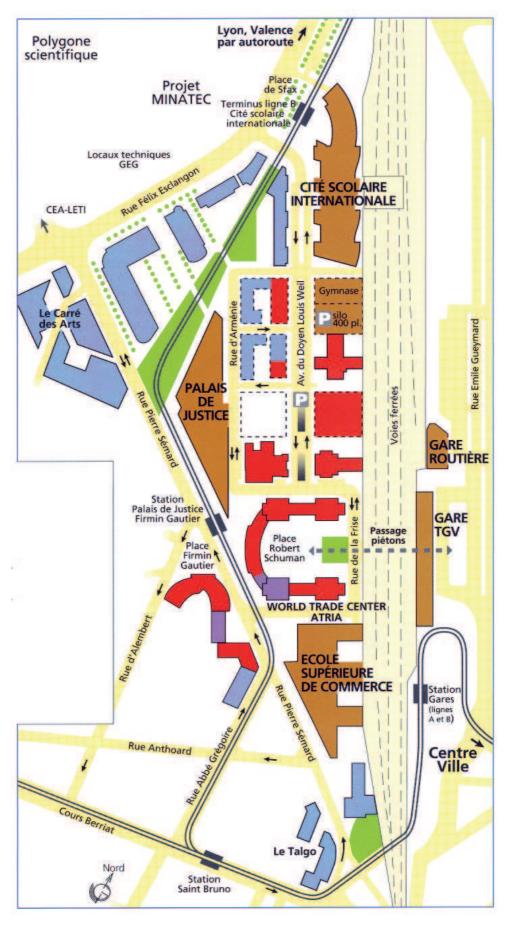
La plupart des villes examinées ont profité de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire pour constituer autour de leur gare, des centres d'affaires ambitieux. Eurallile, Euronantes, Europole, Part Dieu à Lyon, Novaxis au Mans sont autant d'exemples mêlant activités de bureaux, de commerces, hôtellerie ... et constituant l'image emblématique et symbolique du quartier de gare.

La question du pôle d'affaire a été l'élément central du projet d'aménagement des quartiers de gare, comme nous le verrons, dans les exemples qui suivent.

### Typologie et caractéristiques des centres d'affaires

Villes	Pôles d'affaires	Réalisation	Contexte / stratégie	Typologie	Programme	Localisation / distance au centre ville
Lille	Euralille 1	1992	Réhabilitation anciens faubourgs Objectif de rayonnement européen (situation stratégique) Extension avec Euralille 2	Quartier mixte à forte dominante tertiaire Vaste complexe commercial Equipements publics et culturels	138 350 m² au total Objectifs : 180 000 m²	Péricentrale (700 m du centre ville)
Lyon	Part Dieu	Finannées 70 (an térieure au TGV)	Réhabilitation anciens faubourgs Volonté politique de créer la seconde centralité de la ville Quartier en restructuration Extension avec la ZAC de Buire	Quartier mixte à forte dominante tertiaire Vaste complexe commercial Logements Equipements publics et culturels	600 000 m² de bureaux Objectifs : 800 000 m²	Centrale second centre de Lyon (lien entre Ouest et Est de la ville)
Nantes	Euronantes	1989 - 2005	Reconquête friches industrielles Politique d'aménagement urbain ambitieuse	Quartier mixte à dominante tertiaire Nombreux logements culturels Logements	130 000 m² de surfaces tertiaires Objectif : 400 000 m²	Péri-centrale (à 800 m du centre ville)
Grenoble	Europole	1987-2008	Disponibilités foncières importantes (désindustrialisation) Position stratégique dans la ville Politique d'aménagement urbain ambitieuse	Quartier mixte à dominante tertiaire Nombreux équipements publics et universitaires Nombreux logements	205 000 m² au total dont 70 500 m² de bureaux	Péricentrale (800 m du centre ville
Le Mans	Novaxis		Situation stratégique à 1h de Paris	Quartier dominante tertiaire Commerces et services de proximité	65 000 m² de bureaux	Centrale
Metz	ZAC Amphithéâtre	2005 - ?	Refonte totale du quartier de gare (Amphithéâtre) à l'occasion du TGV	Pas de véritable pôle d'affaires ZAC mixte Logements Bureaux Commerces et services de proximités Equipement culturel phare	270 000 m² au total dont 100 000 m² de bureaux	Péricentrale (900 m du centre ville)

### Plan d'aménagement Europole



### L'exemple de Grenoble avec Europole (1987 - 2008)

Europole à Grenoble : un quartier mixte à dominante tertiaire tiré par des équipements publics et universitaires. Une gestation assez longue (21 ans) entre l'intention (1987) et l'achèvement (2008).

En 1987, soit 4 ans après l'arrivée du TGV à Grenoble, le quartier d'affaires Europole a été lancé. A l'Ouest des voies ferrées, il s'est développé dans des emprises foncières importantes sous utilisées. Implanté dans une ZAC de 14 hectares, Europole regroupe plusieurs types d'activités (205 000 m² au total), bien que le secteur tertiaire domine : 70 500 m² de bureaux, 6 000 m² d'hôtellerie, restauration et services, 55 500 m² de logements, nombreux équipements publics (Ecole de Commerce et management, Lycée International, Palais de Justice, ...).

Le quartier Europole s'inscrit aujourd'hui dans un grand chantier, lancé par la Ville de Grenoble en 2006, intitulé " cœur de ville, cœur d'agglo ". Le niveau d'ambition est la requalification des espaces publics grenoblois afin de mieux relier le quartier de la gare au centre ville, dont il est déjà proche.

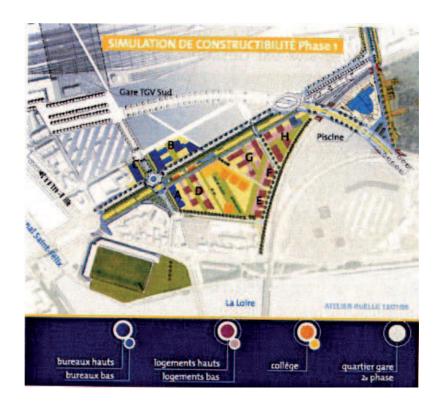
Les effets du centre Europole sont nombreux :

D'une part, en terme d'image, il a engendré un phénomène très marqué de **gentrification**, d'embourgeoisement du quartier, conséquence progressive de la requalification urbaine et du désenclavement provoqué par la desserte du tramway. Aujourd'hui, il s'agit d'un des quartiers les plus chers de l'agglomération avec des prix supérieurs à 4 000 euros/m².

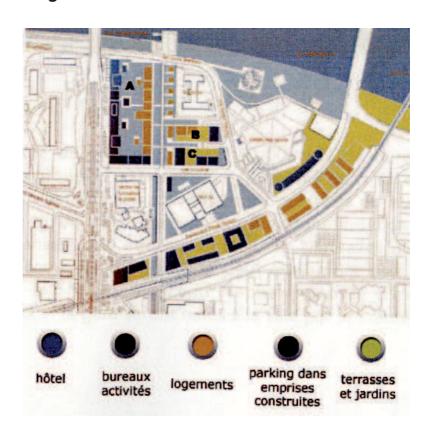
D'autre part, la dynamique du quartier s'est étendue au territoire de la presqu'île scientifique, jusque là enclavée, en ouvrant la face Ouest de la voie ferrée. De plus, la réalisation du grand projet MINATEC (30 000 m² dédiés aux micros et nano technologies), à l'articulation d'Europole et de la presqu'île est le premier jalon de la reconquête urbaine de la presqu'île.

En revanche, la dynamique du projet en termes d'attrait des investisseurs a mis du temps à prendre. Très importante au départ, la dynamique était quasi nulle à partir de la crise immobilière des années 1990 plaçant l'opération dans une situation financière grave. Le redémarrage s'est opéré en douceur, à partir de 1999, sur le logement, obligeant la SEM à procéder à des mises en consultations de lots comprenant à la fois de l'habitat et du tertiaire.

## Plan d'aménagement d'Euronantes sur le quartier de la gare



## Plan d'aménagement d'Euronantes sur l'Ile de Nantes



### L'exemple Nantais avec Euronantes (lancement en 2005, 16 ans après TGV)

Euronantes : Une volonté de reconquête urbaine globale ancienne aboutissant à la naissance d'un projet tertiaire très ambitieux (400.000 m² de bureaux), près de 20 ans après le TGV.

Euronantes est le centre d'affaires majeur de la ville de Nantes de dimension européenne lancé officiellement en 2005. Aujourd'hui, c'est 130.000 m² de SHON de surfaces tertiaires vont être répartis sur plusieurs quartiers : Madeleine Champs de Mars, l'Ile de Nantes et le quartier de la gare, avec à la clé, la création de 10 000 emplois tertiaires sur le site. Il est prévu dans un premier temps la construction de prés de 50 000 m² de surfaces tertiaires sur 3 ans.

Avec 400 000 m² de bureaux à terme, Euronantes offrira d'excellentes conditions de travail aux entreprises implantées tant sur le site de l'Île de Nantes que sur celui de la gare. Dés 2007, les chantiers vont se succéder au rythme de 20 000 m² par an pour des premières livraisons de bureaux et de logements prévues en 2008.

Plus qu'un centre d'affaires, Euronantes est un ambitieux projet de réhabilitation des quartiers entre la gare et le centre ville qui associe activités tertiaires, logements, commerces de proximité, transport et grands équipements culturels (la Cité Internationale des Congrès, le Lieu Unique). Un grand hôtel de luxe, une piscine, un collège, un centre de recherche international scientifique viendront compléter l'ensemble, l'objectif affiché étant de réaliser un pôle tertiaire qui ne vive pas seulement le jour et la semaine.

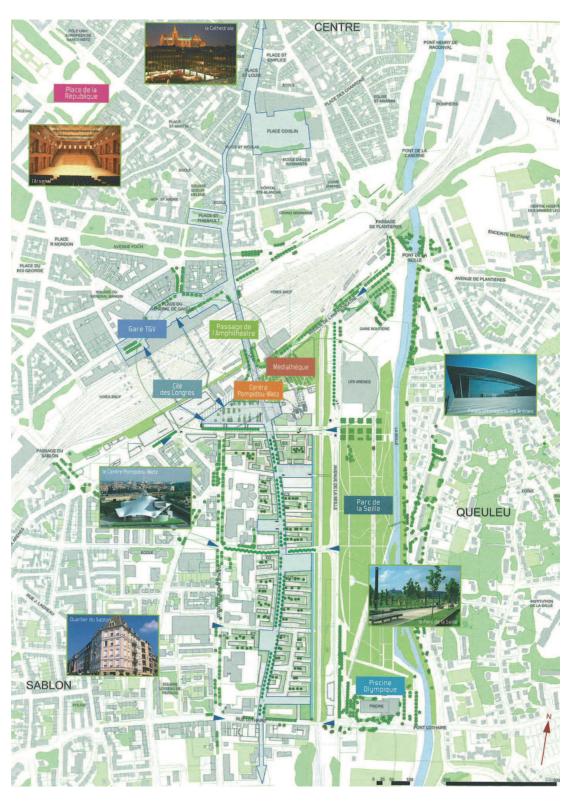
Euronantes c'est également un programme d'habitat avec au moins 25% de logements sociaux.

Euronantes fait partie aujourd'hui des plus belles réussites urbaines qu'ai pu enregistrer Nantes, d'autant plus que le projet, porteur, a su instaurer une réelle dynamique en attirant de nouveaux investisseurs.



Euronantes

## Le quartier de gare et la ZAC de l'Amphitéâtre



Source : Agence d'Urbanisme de Metz

### L'exemple de Metz avec la ZAC de l'Amphithéâtre (lancement 2005)

Le quartier de l'Amphithéâtre à Metz : une dimension tertiaire importante (100.000 m² de shon), s'articulant autour du projet culturel de l'annexe du centre Pompidou, levier de l'opération.

La ZAC de l'Amphithéâtre a été créée en 2000 avec un premier Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) approuvé la même année. Le nouveau PAZ (projet de l'architecte Nicolas Michelin) approuvé en juin 2007, est insufflé par l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire.

La ZAC de l'Amphithéâtre se développe au sud du faisceau ferroviaire sur 30 hectares d'anciennes friches ferroviaires et bénéficie d'un accès sud à la gare grâce à un système de tunnels.

Il s'agit d'une ZAC tertiaire mixte bureaux / logements / équipements culturels de 270 000 m² de shon totale dont l'objectif est d'offrir aux habitants un quartier dense, mixte et dynamique. La ZAC est aménagée selon le principe de galeries commerciales intégrées aux niveaux RdC et R+1 d'immeubles mixtes comportant des bureaux aux niveaux R+2, R+3 et des logements aux étages supérieurs.

Elle comprend **96 000 m² de shon** destinés aux activités tertiaires (commerces, bureaux), 1 600 logements dont 20% de logements sociaux, des hôtels et **35 000 m² de shon** destinés à des équipements publics ou d'intérêt collectifs variés (Centre Pompidou, multimédiathèque, Centre de Congrès, palais omnisports, pôle d'échanges ...).

Les deux premières opérations privées à réaliser au Nord de la ZAC représentent au total 25 000 à 27 000 m² de commerces, 20 000 m² de bureaux, 18 000 m² de logements.

D'ores et déjà, le quartier de l'Amphithéâtre est porteur d'une image nouvelle de la ville, celle d'une image de modernité. Reste à savoir s'il sera à la hauteur des espoirs qu'il suscite, en terme d'attractivité économique notamment.

### L'exemple de Lyon avec la Part Dieu (1980)

La Part Dieu à Lyon : un quartier d'affaire conçu bien avant l'arrivée du TGV, mais qui en a bénéficié et qui cherche aujourd'hui un "second souffle".

La construction de la gare TGV a été conçue comme un lien entre l'Ouest de la ville, aménagé, et l'Est, longtemps délaissé, donnant naissance dès la fin des années 70 à l'émergence d'un nouveau quartier à la fois pôle d'affaires, centre administratif et centre commercial.

La Part Dieu, en effet, second centre de Lyon, se voulait initialement identifié comme le nouveau quartier moderne de Lyon, avant même la mise en place de la grande vitesse ferroviaire. Bien que bénéficiant aujourd'hui d'une image vieillote et peu attractive, il se place aujourd'hui au second rang des pôles d'affaires en France après la Défense.

Le centre d'affaires de la Part Dieu concentre 600 000 m² de bureaux, 40 000 emplois, 1 000 chambres d'hôtels, un vaste complexe commercial de 200 magasins pour une surface de 194 000 m² (précisons néanmoins que sa réalisation est antérieure à l'arrivée du TGV), l'Hôtel de la Communauté Urbaine de Lyon et des équipements culturels.

Les bureaux devraient voir leur surface augmenter de 150 à 200 000 m² dans les prochaines années.

Conscient de la nécessité de renouveler l'image, une **nouvelle architecture** "forte" de 117 mètres, 28 étages, 28 000 m² de bureaux et 11 000 m² de surface de vente, la **Tour Oxygène** (Arte Charpentier), vient compléter l'ensemble du pôle. Innovante, elle répond aux normes HQE avec l'aménagement de 80% des bureaux en surface vitrée éclairés en lumière du jour.

Actuellement, des travaux de restructuration du quartier sont mis en oeuvre en vue de conforter la dimension européenne de la Part Dieu. Les principaux axes d'intervention concernent le développement des quartiers d'habitations, la requalification des espaces publics, l'amélioration de l'accessibilité et le développement d'une offre de sites d'accueil d'entreprises. Dans la continuité du quartier existant, la ZAC de la Buire participe à développer l'offre (750 logements, 68 000 m² de bureaux, 8 000 m² d'équipements publics).

Avec un total actuel de  $500~000~\text{m}^2$  de bureaux, la Part Dieu se situe devant les grandes "Eurogares " françaises (Lille, Marseille, Nantes) du moins aujourd'hui, et concentre beaucoup de forces économiques de la ville.



Tour du Crédit Lyonnais dite "Le Crayon"



La Part Dieu

## Vue aérienne du quartier de gare et Novaxis



La Tour Solaire de Novaxis



### L'exemple du Mans : le centre d'affaires Novaxis

Situé à moins d'une heure de Paris, le quartier Novaxis au Mans a réussi à échapper à l'image de ville dortoir en attirant des entreprises high-tech tout en maintenant le tissu d'entreprises locales.

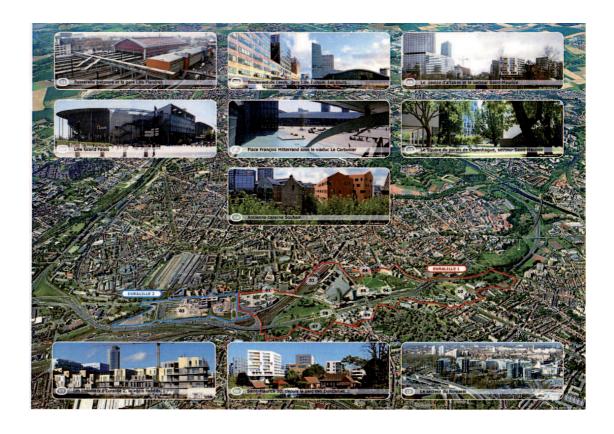
Le pôle Novaxis, en limite de la gare, représente aujourd'hui plus de 65 000 m² de bureaux situés sur d'anciennes friches industrielles. Un tiers de ses activités sont originaires du Mans, un autre tiers de Paris et il regroupe 2 000 salariés. Mais le quartier Novaxis n'est pas seulement un pôle tertiaire, il s'agit avant tout d'un quartier vivant composé de commerces et de services de proximité.

Le TGV a déclenché une transformation économique profonde en renforçant le secteur tertiaire à haute valeur ajouté. C'est ainsi qu'il est devenu la colonne vertébrale du groupe des Mutuelles du Mans Assurances, en lui permettant de rester dans le quartier à une période où la situation du groupe était critique et en le reliant à 1 heure du siège parisien.

Le pôle Novaxis constitue une réussite car la ville a pleinement su tirer parti de la grande vitesse ferroviaire pour dynamiser son économie. Elle, qui souffrait d'un déficit d'image criant, est désormais en convalescence. Cet exemple, bien que différent du cas bordelais du fait de sa proximité, à moins d'1 heure de Paris, est néanmoins porteur d'enseignements :

- Novaxis a d'abord cherché à maintenir et dynamiser les entreprises locales sur le site avant de vouloir en implanter de nouvelles (exemple des MMA) ;
- Les infrastructures de Novaxis sont performantes (adaptabilité et modularité des bureaux, ...)
- Le pôle se caractérise par une unité de pilotage : un syndicat mixte réunissant les collectivités concernées et l'Agence de développement économique du Mans (Adema), interlocuteur unique implanté sur le site ;
- L'offre de logements est importante sur le site en accompagnement du projet.

### **Euralille 1 et Euralille 2**



### L'exemple de Lille avec Euralille

15 ans après son lancement, le projet Eurallile, assis sur une ambition politique très forte, a su doter la métropole lilloise d'un centre d'affaire qui s'inscrit en réseau avec Londres, Bruxelles et Paris. Mais la gare de Lille ne s'inscrit pas dans le contexte de la gare St Jean. Elle jouit en effet d'une position géographique stratégique exceptionnelle à 1 heure de Paris, 1h30 de Londres et 40 minutes de Bruxelles.

Conçu par Rem Koolhaas en 1992, le centre d'affaires Eurallile est très proche de la gare régionale historique Lille Flandres et du centre ville. Compris dans la ZAC Eurallile 1 de 90 ha, il accueille prés de 7 000 emplois et en prévoit 15-20 000 d'ici 2010 à l'achèvement de la ZAC Euralille 2.

Au total, 138 350 m² de shon ont été commercialisés sur Eurallile, correspondant à 71% des droits à construire. La Ville prévoit d'ajouter 70 000 m² de bureaux aux 110 000 m² construits, totalisant 180 000 m² pour ce grand pôle tertiaire.

Les principales activités qui occupent Eurallile correspondent aux secteurs de la banque, des assurances (50% des implantations), des télécommunications, du conseil, des services (35% des implantations). Le siège de la Région Nord Pas de Calais y est installé sur 55 000 m².

Euralille n'est pas seulement un centre d'affaires, il se compose également d'un vaste complexe commercial de 90 000 m² et de 120 boutiques, représentant plus de 1000 emplois, 15 millions de visiteurs par an et un chiffre d'affaires de 230 millions d'euros.

Le succès d'Eurallile repose sur :

- Spatialement, une continuité du bâti entre la ville et ses faubourgs jusque là séparés ;
- Architecturalement, un signe fort par des réalisations contemporaines emblématiques (urbanisme de tours et forte densité);
- Fonctionnellement, une imbrication systématique des activités urbaines : transport, bureaux, loisirs, enseignement (école de commerce de Lille), habitat et commerces s'y côtoient. Toutefois, l'originalité de l'opération réside dans l'implantations d'activité dites périphériques au cœur de la ville, avec notamment la présence d'un vaste complexe commercial articulé autour d'un hypermarché, élément moteur.



Eurallile et son centre commercial Architecte: J. Nouvel 37 | a'urba - Quartier de gare TGV



**Eurallile et sa gare Lille Europe Architectes : Duthilleul - Tricaud** 

### 2.2 La guestion des équipements culturels dans les quartiers de gare

## L'exemple de Nantes : le Lieu Unique et la Cité des Congrès

Le Lieu Unique et la Cité des Congrès font partie de ces grands équipements culturels qui créent le lien avec les autres quartiers de Nantes, voire avec d'autres villes. Ils ont investi petit à petit les quartiers proches de la gare, dans un contexte de réaménagement global des potentialités foncières.

En bordure du canal St Félix, à proximité de la gare et du centre ville, le Lieu Unique (Architecte Patrick Bouchain), centre d'art contemporain de 8 000 m², a réinvestit depuis 2000 l'ex usine LU. Il s'agit d'un espace artistique qui associe lieux de création et de services (bar, restaurant, librairie, crèche). Le Lieu Unique est subventionné par le Ministère de la Culture et la Ville de Nantes.

Située tout prés, la Cité des Congrès dotée de 5 000 m² d'exposition et de 3 auditoriums reçoit plus de 500 événement pas an (congrès, salons, conventions d'entreprises et spectacles). En 2002, l'ensemble de ces manifestations ont généré 30 000 nuitées dans l'agglomération pour un impact économique estimé à 40 millions d'euros.

Cependant, il convient de préciser que la réalisation de la Cité des Congrès (Architecte Yves Lion) n'est pas un effet direct du TGV. Elle correspond davantage à une politique de développement de l'Ile Beaulieu, située juste en face à quelques centaines de mètres de la gare. Néanmoins, son succès est de toute évidence conditionné par la grande vitesse ferroviaire, ramenant Nantes à 2h de Paris.

La Cité des Congrès est considérée comme une véritable réussite en terme d'équipement phare d'agglomération, attractif et accessible par le train.



La Cité des Congrès de Nantes Architecte : Yves Lion

## L'exemple de Lille : le Grand Palais

A 5 minutes à pied des gares TGV et du centre ville, le Grand Palais, conçu par Rem Koolhaas, abrite dans un même édifice un Palais des Congrès, un parc d'exposition et un Zénith. Extrêmement modulable, il propose de nombreuses configurations pour s'adapter à différents types d'évènements.

Doté de 22 000 m² d'exposition et d'un parc de stationnement de l'ordre de 4 000 places, sa grande modularité lui permet d'accueillir toutes manifestations réunissant de 10 à 50 000 personnes. Lille Grand Palais accueille 400 manifestations par an. Il jouit bien entendu à proximité d'une offre hôtelière en conséquence.



Lille Grand Palais Architecte : Rem Koolhaas

## L'exemple de Lyon

Intégrant à l'origine un pôle culturel, le quartier de la Part Dieu n'a vu la réalisation que de 2 équipements d'agglomération implantés antérieurement à celle de la gare :

- L'auditorium conçu par l'architecte C. Delfonte (architecte en chef de la Part Dieu et Henry Pottier, inauguré en 1975 ;
- La bibliothèque municipale centrale inaugurée en 1972.

## L'exemple de Metz : l'annexe du centre Beaubourg

A Metz, la future annexe du centre Beaubourg de Paris (Architecte Shigeru Ban) constitue le **projet phare et moteu**r du quartier de l'Amphithéâtre insufflé par la grande vitesse ferroviaire.

Il s'agit du 1er site décentralisé du Centre Beaubourg à Metz, en cours de construction, annoncé en 2003 par le Ministère de la culture et de la Communication. D'une surface de 10 000 m², il est situé à proximité de la gare et du centre historique. Citons également le Palais Omnisport, le Centre de Congrés, la Multimédiathèque.

L'exemple de Metz illustre parfaitement l'importance de la réalisation d'un monument phare assorti d'un geste architectural fort, porteur d'une image emblématique. C'est à partir et autour de ce monument " moteur " que s'est articulé et s'est composé le projet de quartier de gare.



Maquette de l'annexe du Centre Beaubourg Architecte : Shigeru Ban



2.3 L'impact du TGV sur le marché du logement : une composante habitat à prendre en compte dès l'amont sur une aire élargie

## L'exemple de Nantes

Avant l'arrivée du TGV, la gare de Nantes, située à environ 600-800 mètres du centre ville, était un quartier de gare classique composé d'hôtels, de sex shops comprenant des activités industrielles (manufacture de Tabac) et logistiques, des activités de commerce de gros, des bâtiments d'exploitation, des aires de stationnement et de vastes terrains en friches ... Il s'apparentait visiblement aux tissus urbains du quartier St jean.

L'opération de logements Malakoff, dans les années 60, offrait un type d'habitat dans un état de dégradation avancée et souffrait d'un certain isolement (proximité de la voie ferrée, isolement des terrains). Les activités tertiaires étaient, elles, totalement absentes.

C'est à la fin des années 1980, juste avant l'arrivée du TGV, que le marché nantais du logement neuf et d'occasion a globalement connu un véritable boom.

Néanmoins, on s'aperçoit, en observant les différent quartiers de la ville, que les quartiers voisins de la gare on vu la construction de logements augmenter de 15% en moyenne entre 1990 et 1995, soit une progression nettement supérieure à la période précédente 1982-1987. La grande vitesse ferroviaire a donc eu un effet significatif sur le développement du marché du logement autour de la gare.

Dans la partie Sud de la gare, plusieurs opérations de logement ont vu le jour comme le Grand Projet de Ville, la ZAC Madeleine-Champ de Mars; d'autres ont fait l'objet de rénovation comme les opérations Malakoff et Pré Gauchet. Le TGV a permis là encore d'impulser un projet en état d'abandon et de l'articuler dans un projet urbain global qui fasse le lien entre la gare et le centre ville.

Enfin, l'on peut noter que la majorité de logements neufs construits après la mise en place du TGV sont des T1 dont la demande est celle des étudiants en forte augmentation à Nantes. La ZAC Madeleine – Champ de Mars a été la première à accueillir ces nouveaux logements (2 161 logements) dont on considère que sa proximité à la gare est un critère de choix déterminant pour une population clientèle du transport ferroviaire le week-end.

A Nantes, l'arrivée du TGV en 1989 a pu favoriser la construction de logements dans certains quartiers proches de la gare, en particulier celles de studios destines aux étudiants. Bien que la proximité de la gare n'ait pas été un effet levier suffisamment fort pour développer uniformément le marché du logement à Nantes, notons que la ZAC Madeleine – Champs de Mars, véritable réussite en termes de projet urbain, a bien plus évolué dans son environnement urbain que la gare elle même.

En effet, la dynamique du quartier de la gare s'est étendue jusqu'au centre ville dans un rayon d'environ 600-800 mètres.

### L'exemple de Lyon

A l'instar de Nantes, avant l'arrivée du TGV et la réalisation de la nouvelle gare de la Part Dieu, le quartier d'arrière gare de la Villette était un ancien faubourg industriel en voie de désindustrialisation. A la fin des années 1970, le tissu urbain mêlait activités industrielles et habitat populaire. Le départ progressif en périphérie de ces entreprises a provoqué un double phénomène de déclin démographique et de création d'opportunités foncières.

Avec la création de la Part Dieu, le quartier de gare a fait l'objet d'une réhabilitation complète avec la réalisation de nouveaux immeubles de logements et de bureaux sans toutefois qu'il en résulte un effet d'image sur le site. Le visage social du quartier a donc évolué avec l'arrivée de catégories socio-professionnelles moyennes et élevées, phénomène accompagné d'une hausse du prix du foncier considérable passant de 45 à 300 euros le m² entre 1980 et 1990.

Dans le quartier de la Villette, le TGV et le développement du centre tertiaire de la Part Dieu ont constitué un véritable moteur pour le développement et la réhabilitation des fonctions résidentielles, modifiant à la fois la morphologie physique et sociale du quartier. Les prix du foncier dans le quartier de la gare ont explosé, multipliés par 7 en 10 ans.

#### L'exemple de Metz

Avant le TGV, le quartier historique de la gare, situé au Nord de la gare, couvrait un territoire de 62 ha. Il se situait à 900 mètres du centre ville et à 700 mètres de la vieille ville. Il était composé de tissus urbains variés, au Nord, des tissus anciens denses de la vieille ville du 19-20ème siècle et au Sud, des tissus mixtes (habitat dense, pavillons, petits collectifs) associé à un quartier d'affaires implanté au milieu de grandes parcelles. C'est cette partie Sud de la gare qui constitue aujourd'hui le nouveau quartier de l'Amphithéâtre, une ZAC de 30 ha, support de la refonte du quartier.

La ZAC de l'Amphithéâtre est, rappelons le, un projet avant tout économique. Il n'en demeure pas moins un projet mixte et global offrant 1 600 logements dont 20% de logement social, favorisant ainsi la mixité sociale et non pas la ségrégation sociale.

Le projet Messin présente le grand intérêt d'être multifonctionnel en mêlant l'ensemble des activités urbaines.

Retenons que l'originalité de Metz repose sur la volonté d'articuler les aménagements de la ZAC Amphithéâtre autour du projet culturel du Centre Pompidou, et non pas, plus traditionnellement, autour d'un centre d'affaires comme cela a été le cas à Lille ou à Nantes.

## 2.4 Des montages complexes et différenciés

Les conditions de réussite de l'aménagement d'un quartier sont étroitement dépendantes du jeu d'acteur ayant participé au montage de l'opération.

## L'exemple de Grenoble : la ZAC Europole

L'opération Europole est réalisée par la SEM Grenoble 2000, sous pilotage permanent de la Ville de Grenoble.

En ce qui concerne la gare, la Région Rhône Alpes porte une démarche globale sur l'analyse des évolutions possibles des 23 gares régionales les plus importantes et sur l'environnement urbain. Un premier comité de pilotage regroupant la Ville de Grenoble, la Région, le Département, l'Etat, la SNCF et le SMTC a posé les bases des possibles évolutions du secteur de la gare.

La conduite de projet		
	Ville (SEM)	Région (démarche globale évolution gares régionales)
Gare		X
Opérations immobilières	X	
Espaces publics	X	

Le montage opérationnel du projet			
Financement	Concession classique d'aménagement à la SEM		
Etudes urbaines en amont du projet	Consultation d'architectes urbanistes : études de préparation de l'opération Europole, plan de composition de la ZAC, plan de référence (programmation), étude de traitement des espaces publics,		
Aménageur	SEM Grenoble 2000 sous pilotage de la Ville de Grenoble		
Outils d'aménagement / maîtrise foncière	Rien par le passé. Depuis 2003, EPF adossé à la communauté d 'agglomération et au conseil général pour du court terme		
Documents cadres	/		

Si aujourd'hui le quartier Europole est en voie d'achèvement et fonctionne, il a connu en son temps quelques situations de crise. Alors qu'il était affiché en 1987 comme un centre d'affaires de grande envergure, la crise immobilière des années 1990 a faire revoir la constructibilité du projet, avec une constructibilité inférieure de 18% au projet initial et une programmation différenciée. Le centre d'affaires qui se voulait à dominante tertiaire s'est finalement diversifié avec de nombreux équipements publics (Ecole de commerce et management, Palais de justice, Lycée International, ...), ce qui semble être un fait heureux car multifonctionnel.

Europole : programme initial (juin 1990) – Répartition des surfaces en m² de shon		
PROGRAMMES	TOTAL	
BUREAUX	88.900	
PARC HIGH TECH	8.500	
PARC D'ENTREPRISES	19.000	
Centre International Tertiaire – World Trade Center	6.000	
HOTELS	9.000	
Ecole Supérieure de Commerce	22.700	
FORMATION SUPERIEURE	15.000	
CITE JUDICIAIRE	25.000	
EQUIPEMENTS PUBLICS	5.000	
RESIDENCES – SERVICES	18.000	
LOGEMENTS	34.200	
TOTAL	251.300	

Europole : programme final (août 2002)		
– Répartition des surfaces en m² de	shon	
PROGRAMMES	TOTAL	
Bureaux dont World Trade Center	67.500	
Centre de congrès Atria	3.000	
Hôtels *** Europole (70 ch) et Novotel (120 ch), restauration, services	6.000	
Ecole de Commerce et de Management	29.000	
Cité scolaire internationale	15.000	
Palais de justice	24.000	
Maison de l'autonomie du Conseil Général	5.000	
Logements familiaux (400 logts) Résidences étudiantes (481 logts) Résidences avec services (120 logts)	55.500	
TOTAL	205.000	

Dans la conduite de projet, plusieurs dysfonctionnements (et donc enseignements) sont à noter :

- Une programmation urbaine qui a évolué en cours de route aboutissant à un plan d'urbanisme dont le système viaire est peu lisible car le résultat de l'addition de deux logiques successives (la grande place réalisée en première tranche est déconnectée du maillage général);
- L'absence d'un architecte en chef de la ZAC préjudiciable à la cohérence architecturale de l'ensemble, ce qui rend le quartier d'un point de vue architectural chaotique ;
- L'omission dés l'origine d'une programmation commerciale et de loisirs qui n'a pu être corrigée par la suite et donne à ce quartier une ambiance morte après 18h;
- Une programmation plus différenciée du projet, après la crise immobilière des années 1990, favorable à la mixité urbaine et non pas au " tout tertiaire ".

# L'exemple de Metz : la ZAC Amphithéâtre

# Conduite du projet

La conduite du projet a été assurée essentiellement par la Ville de Metz avant 2005 et la Communauté d'Agglomération de Metz (CA2M) depuis 2005.

La conduite du projet				
		Ville de Metz	CA2M	SNCF
Gare				X
	Palais omnisports	X		
	Multimédiathèque	X		
Opérations	Centre Pompidou		Х	
immobilières	Centre de Congrès		Х	
	Choix des promoteurs des premières opérations mixtes	Х	X	
Espaces publics		X	X	

# Financement

Le financement du Centre culturel Pompidou est assuré par l'ensemble des institutions, auxquelles s'ajoute l'Europe.

Financement du Centre Pompidou		
FEDER	2M Euros	
Etat	4M	
Conseil Régional	10 M	
Conseil Général	10 M	
FCTVA	10,2 M	
CA2M	29 M	
Total	65,2 ME	

Programme indicatif global				
	Opérations	Surfaces en m² / capacité (état actuel)	Surfaces en m² (objectifs)	
ZAC Amphithéâtre dont :		Total 270 000 m <sup>2</sup>		
Activités tertiaires		96 000 m²		
Equipements culturels	Palais omnisports	16 850 m²		
Total de 35 000 m²	Centre Beaubourg	10 000 m²		
	Centre de Congrès	9 000 m <sup>2</sup>		
Logements	1 600 logements dont 20% de logements sociaux	180 000 m <sup>2</sup>		
Transports	Parcs de stationnement	700 places en cours de construction	900 places prévues	

Un certain nombre d'études ont été menées en amont sur les 30 ha de la ZAC de l'Amphithéâtre : des études thématiques (commerce, hôtellerie, centre des congrès, stationnement) et des études urbaines et architecturales (études de définition pour le quartier de l'Amphithéâtre, des concours d'architecture pour les équipements sportifs et culturels). Ces études ont abouti à un Schéma Directeur d'aménagement, puis à un Guide d'Aménagement de la ZAC, inscrits dans le règlement du PLU de Metz.

La SAREM, SEM locale d'aménagement de la CA2M est l'aménageur public des opérations.

La Ville de Metz a demandé que la ZAC soit déclarée d'utilité publique (DUP) et a fait appel à un Etablissement Public Foncier (EPF Lorraine) pour :

- Avant la DUP, négocier les principales acquisitions foncières utiles à l'opération avec les grands partenaires publics intéressés : la SNCF, l'Armée et le CHR ;
- Négocier à l'amiable puis dans le cadre de la DUP les acquisitions nécessaires auprès des propriétaires fonciers concernés par l'opération ;
- Intervenir systématiquement dans le périmètre de DUP pour pouvoir intervenir sur les copropriétés.

Bien que l'exemple récent de Metz ne permette pas d'avoir un recul suffisant, il semble que la conduite de ce projet fasse preuve de solidité et aboutisse à des résultats cadrés : un guide d'aménagement de la ZAC inscrit dans le PLU, une SEM d'aménagement unique, un EPF, une souplesse d'intervention dans le cadre de la DUP, ... autant d'outils d'aménagement spécifiques dont Bordeaux pourrait s'inspirer.

## L'exemple de Lille : la ZAC Eurallile de 90 ha

A l'instar de Metz, Lille a eu recours à un aménageur public, la Société Anonyme d'Economie Mixte Eurallile. Créée en 1990, elle associe les collectivités locales (Ville de Lille et de La Madeleine, Communauté Urbaine, Département, Région), des partenaires privés (Banques françaises et étrangères), la CCI et la SCETA (SNCF).

La conduite de projet a été assurée en grande partie par la SAEM (pour les espaces publics et les opérations immobilières). En parallèle, en 1988, une Société Anonyme d'études a été créée, Eurallile Métropole, afin de mener les études thématiques urbaines. Les études ont abouti à la production d'un programme de centre d'affaires international et à 600.000 m² de shon (une consultation d'architectes urbanistes a été lancée, remportée par Rem Koolhas pour son approche de "l'instabilité programmatique").

Programme in	Programme indicatif global				
	Opérations	Surfaces en m² / capacité (état actuel)	Surfaces en m² (objectifs)		
Centre d'affaires	Euralille	Total 138 350 m <sup>2</sup> 2 tours de bureaux : - Tour Lille Europe (25.000 m <sup>2</sup> ) ; - Tour Crédit Lyonnais (14.600 m <sup>2</sup> )	180 000 m <sup>2</sup> (+70000 m <sup>2</sup> de bureaux)		
Commerces	Complexe commercial de 120 boutiques	90 000 m²			
Enseignement	Ecole Supérieure de Commerce (ESC Lille)	11 000 m <sup>2</sup>			
Equipements culturels	Le Grand Palais	22 000 m²			
Logements					
Transports - Stationnement	Eurallille Gare Europe Gare Lille Frandres Grand Palais	3.216 places 970 places 380 places 1.182 places			

	SNCF	Etat	Région	Ville de Lille	SAEM Eurallile
Gare	Х	Х	Х	X	
Espaces publics					X
Opérations immobilières					Х

Le montage opérationnel du pr	Le montage opérationnel du projet		
Etudes urbaines en amont du projet	1988 : constitution d'une Société Anonyme d'études Eurallile Métropole		
Aménageur	SAEM Eurallile Métropole : Consultation d'architectes urbanistes : Rem Koolhas retenu		
Outils d'aménagement / maîtrise foncière	Réalisation Eurallile dans le cadre d'une ZAC : Foncier : ancienne zone déclassée de son statut mili- taire en 1985 et rendue constructible.		
Documents cadres	Document programme, programme de centre d'affaires international (600.000 m² shon).		

# ■ L'exemple de Nantes : Euronantes

La conduite de projet est très similaire à celle de Metz dans sa maîtrise d'ouvrage (Ville de Nantes pour les espaces publics, les opérations immobilières) et le financement (SNCF, Etat, Région, Département, Ville de Nantes).

A la différence de Metz, les études urbaines réalisées en amont du projet n'ont abouti sur aucun document cadre du type Charte ou Plan Guide et les modalités de choix des projets (marché de définition, consultations, ....) n'ont pas eu lieu. De la même façon, notons l'absence de SEM parmi les aménageurs. En revanche, une des grandes forces de la conduite de projet à nantes a été l'importance du partenariat public - privé dans les opérations immobilières.

# 4/ Conduite de projet

La conduite de projet			
	Ville de Nantes	Opérateurs privés	SNCF
Gare	X		X
Opérations immobilières sauf le Palais des Congrès (Ville de Nantes)		Х	
Espaces publics	X		

Le montage opérationnel du projet	
Etudes urbaines en amont	Etudes urbaines thématiques et études architecturales
Aménageur	Concession d'aménagement MO : Nantes Métropole
Outils d'aménagement / maîtrise foncière	/
Documents cadres	/

Programme indicatif global			
	Opérations	Surfaces en m² (état actuel)	Surfaces en m² (objectifs)
Centre d'affaires tertiaire	Euronantes	130.000 m² surfaces tertiaires	400 000 m² (soit 20 000 m² en moyenne par an d'ici 2008
Equipements culturels	Lieu Unique	8 000 m <sup>2</sup>	
	Cité des Congrès	5 000 m <sup>2</sup>	
Logements: + 15% de logements entre 1990 et 1995, soit une progression plus importante celle de l'avant TGV (1982-1987)	Grand Projet de Ville		
	ZAC Madeleine Champs de Mars	2.161 logements	
	Malakhof		
	Pré Gauchet		
	Euronantes	1000 logements: - 700 logements (50.400 m² SHON) - 300 logements sociaux (21.600 m² de SHON)	

## L'exemple de Lyon : la Part Dieu

Programme indica	tif global		
	Opérations	Surfaces en m² / capacité (état actuel)	Surfaces en m² (objectifs)
Centre d'affaires	Part Dieu	1 600 000 m <sup>2</sup>	/
	Tour Oxygène (2010)	194 000 m²	39 000 m²
Commerces	Centre commercial (246 magasins)	64 380 m²	
Equipements culturels	Auditorium Bibliothèque municipale	30 200 m <sup>2</sup> 27 700 m <sup>2</sup>	
Logements	Hôtels : 1000 chambres		
Transports	11 lignes de bus ligne B de métro lignes T1 et T3 de tram- way		

Initié en 1961, le projet de nouveau quartier central va changer de nature en 1967 sous l'impulsion de OREAM pour devenir un véritable centre décisionnel à même de contrebalancer l'importance de Paris. Toutefois, la Part Dieu voit le jour lentement jusqu'en 1972 puis son développement s'accélère ensuite jusqu'à l'ouverture de la gare en 1983.

Le quartier de la Part Dieu est en cours d'extension, avec la réalisation de la Tour Oxygène, tour aux normes de Haute Qualité Environnementale de 39 000 m² destinés à des activités tertiaires dont la livraison est prévue 2010.

Le projet est rendu économiquement possible du fait de :

- Un utilisateur majeur : la SNCF pour 60% de la surface
- Un interlocuteur et pilote unique : le Grand Lyon
- **Un prix de marché acceptable** rendu possible par la réalisation associé d'un centre commercial, d'un parking limité et d'espaces fonctionnels.

S'il est un enseignement majeur à retenir, c'est incontestablement celui de la conduite de projet à mener dans une logique de partenariat au travers d'une structure d'aménagement unique de type SEM d'aménagement (SERL).

# 2.5 Saisir l'effet TGV : des stratégies différenciées selon les villes analysées

A Grenoble, bien qu' Europole ait eu des effets considérables en termes d'insertion urbaine ou d'effet image, il n'est pas une résultante de l'effet TGV. Europole s'inscrit davantage dans un contexte de disponibilités foncières créées par la désindustrialisation et la position stratégique du site, entre la presqu'île scientifique et le centre ville. L'exemple grenoblois montre que si le TGV favorise un rapprochement de la centralité vers le quartier de la gare, il ne joue qu'un rôle secondaire dans ce processus. Les transformations urbaines du quartier sont le résultat d'une politique d'aménagement urbain ambitieuse pas directement liées au TGV. En définitive, le TGV valorise surtout l'attractivité du site en termes d'accessibilité et d'image, bénéficiant il est vrai d'une situation de la gare très proche du centre.

A Lyon Part Dieu, tout comme l'exemple grenoblois, il n'y a pas réellement eu d'effet TGV. La Part Dieu est le fruit de la réhabilitation d'anciens faubourgs et d'utilisation d'opportunités foncières créées par la désindustrialisation. D'ailleurs la réalisation du vaste complexe commercial "emblématique "est antérieure à la mise en place du TGV. Bien entendu, plus tard, le rapprochement de Lyon de la capitale a certainement favorisé le développement du quartier d'affaires et attiré bon nombre d'investisseurs, pour qu'il devienne aujourd'hui la seconde centralité de la ville et que son extension soit aujourd'hui engagée. A ce titre, la réalisation de la LGV jusqu'à Marseille a sans doute eu des effets importants quant aux calibrages des nouvelles opérations.

A Nantes, Euronantes ne semble également pas être une réponse direct à l'effet TGV. Tandis que le TGV y a vu le jour en 1989, le quartier Euronantes a été lancé officiellement en 2005 et entre tout juste dans sa phase de concrétisation. Là encore à la reconquête des friches industrielles et jouissant d'une situation stratégique, Euronantes est le fruit d'une politique d'aménagement urbain d'envergure. Néanmoins, le rapprochement de Nantes de la capitale à 2h conforte cet état de fait.

A Lille, il semble que l'on puisse réellement parler d'effet TGV. La gare nouvelle Lille Europe, accueillant en particulier les TGV internationaux à destination de Bruxelles et Londres, fait partie du projet d'aménagement d'ensemble de la ZAC Euralille 1, dont l'objectif, aujourd'hui réussi, était un objectif de métropolisation et de rayonnement international. Il est certain que la situation de noeud ferroviaire de Lille, au centre du triangle Paris - Londre - Bruxelles - Amsterdam contribue à cet état de fait.

A Metz, l'effet TGV est difficilement mesurable du fait de sa mise en place effective récente (juin 2007). Néanmoins, il semble que l'arrivée du TGV ait été à l'origine de la recomposition du quartier de l'Amphithéâtre déjà existant. L'opération s'inscrit dans la ZAC de l'Amphithéâtre qui prévoit la reconfiguration de la gare, la création d'un pôle d'échanges mais surtout la réalisation d'un monument emblématique culturel, l'annexe du Centre Pompidou. L'originalité du cas de Metz provient de cette architecture phare autour et à partir duquel s'organise complètement le projet de refonte du quartier de gare.

# 2.6 Synthèse des éléments programmatiques pour l'ensemble des villes

	Bureaux-	Commerces	Logements	Equipements	Autres	Aménageur /	Transports
	tertiaire			culturels	équipements	Document cadre	
IYON	Part Dieu : 1600000 m² Tour Oxygène : 194 000 m²	64380 m² (246 maga- sins)	/	Auditorium : 30200 m² Bibliothèque municipale : 27700 m²	/	SERL	Métro / tramway
LILLE	Euralille 1 : 180000 m²	90000 m²	\	Grand Palais : 22000 m²	,	SAEM Euralille Métropole/PAZ	Métro/tramway
METZ	96000 m²	Commerces de proximité	180 000 m²	Centre Beaubourg: 10000 m² Palais Omnisport: 16850 m² Centre de congrès: 9000 m²	_	SAREM/PAZ	Site propre bus reconfiguration gare
GRENOBLE	Europôle: 70000 m²	Commerces de proximité	1000 logements : 55500 m²	/	Ecole de com- merce : 29000 m² Palais de justice : 24000 m² Lycée international :15000 m²	SEM Grenoble tramway 2000/PAZ	tramway
NANTES	Euronantes : 130000 m²	Commerces de proximité	Euronantes: Lieu uniqui 1000 logements Cité des sur 72000 m² 5000 m² dont 21600 m² de log sociaux ZAC Madeleine: 2 161 logements (200 000 m²)?	Lieu unique : 8000 m² Cité des congrès : 5000 m²	Piscine, collège, Concession gymnase: 50000 d'aménagement m² Opérateurs publics-privés	Concession d'aménagement Opérateurs publics-privés	Busway, pôle d'échanges
LE MANS	Novaxis : 65 000 m²	NC	NC	NC	NC	UN.	NC



Partie 3 : L'enjeu sur le quartier St-Jean : faire naître une centralité d'agglomération attractive et inédite autour de la gare

Rappelons qu'avec la grande vitesse ferroviaire, Bordeaux jouira d'une position de carrefour stratégique à la fois dans le Grand Sud Ouest par rapport à Toulouse, et dans le corridor Sud Europe Atlantique la ramenant à 2 heures de Paris et moins de 4 heures de Madrid.

Au regard des exemples de quartiers de gare présentés, il convient de retenir deux enseignements majeurs : la nécessité d'une **programmation mixte** associant toutes les activités urbaines et le **jeu des acteurs** associant, lui, l'ensemble des partenaires.

## 3.1 1er enseignement : une programmation mixte, condition clef de la centralité

Le "nouveau " quartier de gare doit être porteur d'une nouvelle centralité, ce qui suppose qu'il rassemble toutes les fonctions et composantes de la ville.

#### Un centre d'affaires tertiaire à la hauteur de ses ambitions

La création d'un centre d'affaires est au coeur de la nécessité de tous les exemples présentés, même si la taille et le ciblage des programmes sont très différenciés selon les cas.

Le pôle Euronantes, extrêmement bien situé, en plein centre ville, est riche d'enseignements pour évaluer les opportunités d'un centre d'affaires à Bordeaux, la fréquentation des deux gares étant comparable. D'autres points communs rapprochent cet exemple du cas Bordelais : la desserte de la gare par le tramway, sa proximité au fleuve, le rayonnement économique national et international de la ville.

Les activités tertiaires en gare de Bordeaux devront semble-t-il, être réunies dans un centre d'affaires d'envergure, capable d'accueillir et d'organiser des congrès, séminaires et évènements. Ces structures devront, comme Novaxis au Mans, proposer des infrastructures performantes permettant la modularité et l'adaptabilité des espaces et bureaux capables d'accueillir tous types de manifestations. En effet, proposer des installations tertiaires de haut niveau auront des effets sur l'ensemble de la métropole comme cela a été le cas à Lille avec la "turbine tertiaire" d'Euralille.

Ainsi, la création d'un centre d'affaires autour de la gare St Jean pourrait notamment faire évoluer les quartiers d'arrière gare comme le quartier de la Villette à Lyon a évolué avec la Part Dieu avec lequel il semble présenter quelques similarités en matière de tissus urbains. Comme à Lyon, on devrait voir le phénomène s'étendre de la gare jusqu'au Nord de Bègles.

Il s'agit alors d'évaluer au mieux les besoins en surfaces de bureaux et de rester prudent par rapport à ce qui pourrait constituer demain un grand projet tertiaire en gare St Jean. En effet, avec un taux de vacance jugé élevé dans la CUB et une disponibilité de 5 000 bureaux récents, il semble que la grande vitesse ferroviaire ne suffira pas à créer facilement la demande pour un grand centre tertiaire. Seule une volonté commune des collectivités et des entreprises pourrait transformer ce site en un pôle d'affaires ambitieux.

Il s'agit là de mettre en oeuvre une véritable stratégie de développement local visant la captation de richesses générée par les flux envisagés. Quelques pistes peuvent d'ores et déjà être explorées et faire l'objet d'études de marchés ciblées. En première approche et compte tenu à la fois du tissu économique local et du positionnement futur de l'agglomération bordelaise il paraît envisageable de :

- créer une véritable vitrine tertiaire des pôles d'excellence et de compétitivité régionaux (centre décisionnel, BET, R&D, show-room);
- développer une offre spécifique adaptée à la constitution future de l'étoile LGV bordelaise visant notamment les activités génératrices de déplacements professionnels. On peut citer à titre d'exemple les activités suivantes: plateformes de formation professionnelle, constitution d'un "meeting point", organismes de sous-traitance (type SSII), bureaux de contrôle et de certification.....;
- conforter dans la mesure du possible les activités existantes sur le site (artisanat, pôle nuit) par un renouvellement de leur image, une optimisation de leur fonctionnement et une bonne prise en compte des nuisances générées par ces activités;
- proposer une offre de bureaux adaptable dans le temps permettant de répondre aux aléas programmatiques et aux opportunités futures (bureaux modulables type openspace, réserves foncières et phasage des programmes). On notera que l'accueil de centres décisionnels nécessite un effort vigoureux de communication et de prospection vis à vis du monde économique ne permettant pas aujourd'hui de définir une base programmatique stable pour des bureaux de standing international.

Sur cette base il s'agit de développer en parallèle une offre en services et espaces communs, aux entreprises et à leurs salariés, suffisante à la constitution d'un véritable carrefour d'affaires.

### Une offre hôtelière conséquente à créer

De manière indissociée du centre d'affaires, le projet devra proposer une offre hôtelière suffisante et stratégiquement localisée selon les besoins : sur place pour la clientèle de passage qui par commodité restera 1 ou 2 nuits, et dans les quartiers alentours pour les clients intéressés par un plus long séjour. De l'offre hôtelière mise à disposition dépend en grande partie la réussite du centre d'affaires.

Précisons en effet qu'un des effets directs du TGV consiste à accroître le nombre des séjours courts de 2-3 jours, ce à quoi l'offre hôtelière doit pouvoir répondre. En l'état, l'obsolescence de certains hotels situés aux abords de la gare St Jean constitue un frein au développement d'un pôle tertiaire d'envergure.

## La question du logement

L'effet combinatoire de la LGV et du centre d'affaires constitue, au regard des fiches de cas recensées, un véritable moteur pour le développement et la réhabilitation des fonctions résidentielles qui se traduit d'abord par une très nette montée des prix du foncier et une redistribution sociale. L'ampleur de ce phénomène sur le marché du logement dépendra des aménagements qui accompagneront le projet. Il est en effet déterminant de favoriser la mixité sociale en offrant du logement diversifié (social, étudiants, classes moyennes et aisées) pour éviter le phénomène de gentrification, d'embourgeoisement, auquel les villes de Grenoble et Lille en particulier sont confrontées.

Sans préjuger de la dimension, de l'implantation et de l'organisation du nouveau quartier, ce qui est clair c'est que cette composante logement doit s'inscrire dans le temps et dans l'espace : voir lle de Nantes qui démarre 10 ans après le TGV, voir Eurallile 3 qui infléchit l'image du quartier vers le logement, ....

A noter également, suivant l'exemple de Metz, la nécessité de créer des logements attractifs en termes d'espaces verts, de traitement paysager et de services de proximité adaptés.

### La question du commerce

La diversité des exemples analysés montre que, contrairement à la programmation tertiaire et services, il n'y a pas de contrainte quant à la nécessité de créer ou pas une polarité commerciale d'envergure aux abords de la gare. Eurallile bénéficie d'une forte polarité commerciale, mais qui s'inscrit, un peu comme Mériadeck à Bordeaux, en complémentarité avec l'offre du centre ville ; Lyon, avec La Part Dieu bénéficie d'une offre commerciale conséquente, mais qui ne se distingue pas forcément des grandes polarités classiques de la grande distribution à la Française.

Ce qui paraît clair pour le projet bordelais, c'est qu'il faut, nous semble-t-il, partir de la polarité commerciale de la gare elle-même. Celle-ci est clairement insuffisante aujourd'hui pour répondre aux besoins d'une gare moderne et attractive. La base du projet en terme de programmation commerciale doit, nous semble-t-il, donner des indications sur la manière de construire une offre nouvelle, attractive, crédible et inédite autour de la gare. Cette offre commerciale devra être complémentaire avec celle répondant aux besoins des habitants des nouvelles opérations de logements.

# 3.2 2ème enseignement : la gare et le pôle d'affaires ne constituent pas une garantie suffisante pour créer l'attractivité urbaine

### ■ Un équipement phare emblématique

S'il est un enseignement majeur à retenir, comme clé de la réussite de l'image du quartier de gare, c'est bien celui de la réalisation de l'équipement emblématique doté d'une architecture "forte" et ce, quelle que soit la vocation de l'équipement.

En effet, les exemples sont très diversifiés de ce point de vue :

- Metz bien sûr apparaît en priorité avec la création de l'annexe du Centre Pompidou, dont on attend un effet Guggenheim sur le plan local. Bien qu'il puisse répondre à une opportunité d'attractivité pour la ville et l'agglomération plutôt que pour le quartier de gare, son implantation est un choix stratégique pour le nouveau quartier;
- Concernant le choix "culturel", là aussi, Nantes apparaît un exemple intéressant pour Bordeaux avec le Lieu Unique et le Palais des Congrès, sorte de triptyque sur le thème -évènementiel culturel- séminaire d'affaires.
- Lille a également joué cette carte avec le Grand Palais et l'intégration d'un Zénith.

Au regard de l'offre en équipements culturels ou sportifs présente sur Bordeaux, une réflexion est à mener quant aux types d'équipements susceptibles d'être implantés autour de la gare.

## Une architecture et un effet d'image

Tous les exemples abordés s'inscrivent dans une ambition affirmée quant à l'architecture et l'image du quartier.

Cela s'inscrit, si l'on réfléchit bien, dans une démarche très ancienne, puisque, historiquement, dès le XIXème siècle, les gares représentaient les vitrines architecturales des villes, sortes de «cathédrales» modernes.

Le projet bordelais devra donc s'inscrire dans cette approche, qui n'équivaut pas forcément, remarquons-le, à la notion de bâtiment de grande hauteur.

Cela dit, il serait intéressant d'associer parmi les plus grands noms de l'architecture à cette réflexion.

## • Une exigence d'accessibilité mais aussi de lisibilité à l'ensemble du quartier : gare, pôle d'échanges, quartier de gare

Retenons que la grande vitesse ferroviaire entraîne un accroissement très significatif de la fréquentation des TGV et Ter qui nécessite de repenser la configuration de la gare et de ses abords, à savoir :

- la configuration parfois complète de la gare et de ses abords afin d'offrir un projet à la hauteur des enjeux capable d'absorber le surplus de trafic voyageurs (halls arrivée et départ, quais, parvis, accès, guichets ...). Ne faudrait il pas alors pour la gare St Jean intégrer le parvis de la gare à un projet d'ensemble plus ambitieux ? ;
- la création de synergies autour de la gare : cheminements piétons et 2 roues de proximité reliant la gare avec les quartiers alentours (équipements, pôles d'affaires et autres ...) ;

- la création d'un véritable pôle d'échanges qui propose des solutions performantes en matière de transport et rende la gare St Jean la plus accessible possible en transports collectifs et en voiture depuis Bordeaux et l'agglomération. Ne faudrait il pas regrouper les fonctions de transports collectifs à l'entrée Sud de la gare et rabattre les voitures à l'entrée Nord ?
- assurer des liaisons rapides et efficaces en transports collectifs entre la gare, l'aéroport et la rocade car un centre d'affaires de dimension européenne doit pouvoir offrir les meilleures conditions d'accessibilité, en particulier avec l'avion.

Quels que soient les aménagements choisis, ils devront nécessairement s'inscrire dans le long terme pour accueillir non seulement la clientèle des TGV Tours Paris en 2016 mais également celle des TGV Bordeaux Irun d'ici 2020 et Toulouse en 2018.

# 3.3 3ème enseignement : s'intégrer dans une logique de reconquête urbaine à court terme mais afficher également une stratégie à moyen, long terme

Le réaménagement de la gare et de ses abords doit donner l'occasion de reconquérir les quartiers enclavés ou laissés à l'abandon (Belcier), par la création de liaisons tous modes, d'un grand projet de type entreprise ou équipement. A Grenoble, l'implantation d'une entreprise prestigieuse de nano-technologie comme MINATEC sur la presqu'île scientifique jusque là enclavée, a été le premier jalon de la reconquête urbaine de ce quartier. A Bordeaux, tout l'enjeu est de faire en sorte que les quartiers St-Jean et Belcier et même Bègles au Sud s'inscrivent dans une dynamique globale compréhensible et lisible.

Notons à ce titre que la logique d'attractivité et d'accueil des programmations nouvelles doit parallèlement être accompagnée d'une politique de maintien du tissu local (habitat, entreprises) qui sont le plus souvent à l'origine de l'identité propre du quartier.

A cet égard plusieurs typologies émergent quant à la stratégie dans le temps des opérations de reconquête urbaine.

#### La stratégie nantaise

Une reconquête qui se donne du temps, à partir d'opérations leviers autour d'équipements phares .

## La stratégie lilloise

Une opération très lisible et ciblée, Euralille 1, qui s'étend à un territoire élargi, avec Euralille 2.

# 3.4 4ème enseignement : assurer le partenariat entre les différents acteurs d'un grand projet collectif

La deuxième clé de réussite du projet dépendra de la conduite du projet qui devra être menée dans une logique de partenariat et de rassemblement systématique de l'ensemble des maîtres d'ouvrage, à chaque étape d'avancement.

La conduite de projet devra donc impliquer à la fois la SNCF, RFF, la ville de Bordeaux, la Communauté Urbaine, l'Etat, le Conseil Régional pour éviter l'écueil de la réalisation des aménagements par à coups. De la même manière, la programmation urbaine devra être continue dans le temps pour maintenir une cohérence dans la qualité des aménagements, l'architecture, l'accessibilité, la lisibilité du réseau de voirie (ce qui n'a pas été le cas à Nantes avec le pôle d'échanges de la gare, toujours à l'étude depuis une dizaine d'années, pour des raisons de divergence et de complexité du jeu des acteurs et à Grenoble dont la longueur de gestation d'Europole a eu des effets sur la cohérence d'ensemble du projet).

Sur le modèle du Mans ou de Grenoble, la mise en place d'une unité de pilotage pourrait constituer un progrès considérable dans la conduite de projet au travers d'un syndicat mixte ou d'une SEM qui réunirait les collectivités concernées et une agence de développement économique. Ce syndicat implanté sur le site de la gare ou à proximité, représenterait alors un interlocuteur unique.

De la même façon, le projet tertiaire de la Tour Oxygène à Lyon a été rendu économiquement possible sous ces conditions :

- Un utilisateur majeur : la SNCF pour 60% de la surface ;
- Un interlocuteur unique : le Grand Lyon pour l'instruction du dossier ;
- **Un prix de marché acceptable** possible par la construction associée d'un centre commercial, d'un parking limité et d'espaces fonctionnels.

Au-delà des formes de partenariat public - public, et sur le modèle de Nantes, il semble qu'une des clés de réussite du projet d'aménagement soit dans les processus de partenariat public - privé des opérations immobilières avec une grande place réservée aux opérateurs privés.



Annexes : Fiches de cas

# **Annexes: Fiches de cas**

Sont présentés dans cette partie, sous la forme de fiches de synthèse, les exemples des gares TGV étudiés. Un bilan conclue chacune des fiches mettant en exergue les principaux enseignements à retenir pour le quartier St-Jean - Belcier.



Fiche 1 : exemple de Nantes avec le quartier Euronantes

# Fiche 1 : exemple de Nantes avec le quartier Euronantes

#### 1/ Arrivée du TGV en 1989

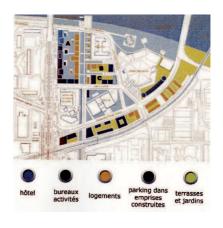
## 2/ Situation de la gare et Euronantes





## 3/ Principales opérations





- Centre d'affaires : Euronantes : centre d'affaires majeur de Nantes réparti sur plusieurs quartiers : Madeleine, Champs de Mars, lle de Nantes et la gare
- Grands équipements culturels d'agglomération : le Lieu Unique, centre d'art contemporain et la Cité des Congrès
- Opérations de logements : Grand Projet de Ville, ZAC Madeleine Champs de Mars, opérations Malakhof et Pré Gauchet

## Transport

- trafic de voyageurs avant/après : 8 millions /10 millions (2010)
- Accessibilité à la gare : projet de pôle d'échanges à l'étude, mise en place d'un TCSP de type Busway

# Fiche 1 : exemple de Nantes avec le quartier Euronantes

## 4/ Conduite de projet

La conduite de projet			
	Ville de Nantes	Opérateurs privés	SNCF
Gare	X		X
Opérations immobilières sauf le Palais des Congrès (Ville de Nantes)		Х	
Espaces publics	X		

Le montage opérationnel du projet	
Etudes urbaines en amont	Etudes urbaines thématiques et études architecturales
Aménageur	SAMOA, opérateurs privés
Outils d'aménagement / maîtrise foncière	/
Documents cadres	/

Programme indicatif global			
	Opérations	Surfaces en m² (état actuel)	Surfaces en m² (objectifs)
Centre d'affaires tertiaire	Euronantes	200 000 m <sup>2</sup> surfaces tertiaires	400 000 m² (soit 20 000 m² en moyenne par an d'ici 2008
Equipements culturels	Lieu Unique	8 000 m <sup>2</sup>	
	Cité des Congrès	5 000 m <sup>2</sup>	
Logements: + 15% de logements entre 1990 et 1995,	Ville		
soit une progression plus importante celle de l'avant TGV	ZAC Madeleine Champs de Mars	2.161 logements	
(1982-1987)	Malakhof		
	Pré Gauchet		

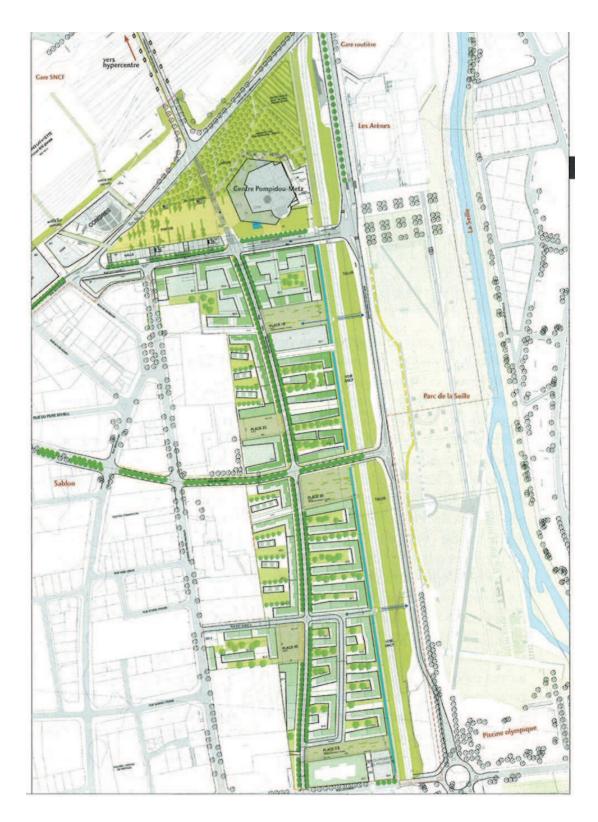
# Bilan et enseignements pour le quartier St-Jean - Belcier

- Parmi les plus belles réussites urbaines de la ville, signature architecturale urbaine forte
- Dynamique du quartier (attractivité de nouveaux investisseurs)
- Centre des Congrès: succès d'un équipement d'agglomération phare capable d'organiser de nombreux évènements, d'attirer de nombreux clients en particulier de Paris, de redoper l'économie locale
- Conduite du projet caractérisée par la complexité du jeu des acteurs (retard de réalisation du pôle d'échanges) mais aussi par un partenariat public - privé fort et fructueux.



Fiche 2 : exemple de Metz avec la ZAC de l'Amphithéâtre

# Le Schéma Directeur du quartier de l'Amphitéâtre (Agence Nicolas Michelin et Associés - ANMA)



Source : Agence d'Urbanisme de Metz

# Fiche 2 : exemple de Metz avec la ZAC de l'Amphithéâtre

#### 1/ Arrivée du TGV en Juin 2007

# 2/ Principales opérations

- ZAC de l'Amphithéâtre mixte en faveur d'un quartier dense, mixte et dynamique comprenant :
- Centre d'affaires tertiaire
- Grands équipements culturels d'agglomération : l'annexe du Centre Beaubourg, le Centre des Congrès
- Opérations de logements : oui
- Transport
  - Reconfiguration complète de la gare interne
  - Accessibilité à la gare : projets d'un pôle d'échanges, d'un TCSP du type bus en site propre d'ici 2012

Programme indicatif gl	obal		
	Opérations	Surfaces en m² / capacité (état actuel)	Surfaces en m² (objectifs)
ZAC Amphithéâtre dont :		Total 270 000 m <sup>2</sup>	
Activités tertiaires		96 000 m²	
Equipements culturels	Palais omnisports	16 850 m²	
Total de 35 000 m²	Centre Beaubourg	10 000 m <sup>2</sup>	
	Centre de Congrès	9 000 m <sup>2</sup>	
Logements	1 600 logements dont 20% de logements sociaux	180 000 m²	
Transports	Parcs de stationnement	700 places en cours de construction	900 places prévues

# Fiche 2 : exemple de Metz avec la ZAC de l'Amphithéâtre

### 3/ Conduite de projet

La conduite de projet a été assurée essentiellement par la Ville de Metz avant 2005 puis par la Communauté d'Agglomération de Metz (CA2M) depuis 2005.

La conduite de pr	ojet			
		Ville de Metz	CA2M	SNCF
Gare				X
	Palais omnisports	X		
	Multimédiathèque	X		
Opérations	Centre Pompidou		Х	
immobilières	Centre de Congrès		X	
	Choix des promoteurs des premières opérations mixtes	X	X	
Espaces publics		X	X	

Financement du Centre Pom	pidou
FEDER	2M Euros
Etat	4M
Conseil Régional	10 M
Conseil Général	10 M
FCTVA	10,2 M
CA2M	29 M
Total	65,2 ME

Le montage opérationnel du pr	ojet
Etudes urbaines en amont du projet	Etudes urbaines thématiques et études architecturales (études de définition, concours d'architecture)
Aménageur	SAREM (SEM locale d'aménagement de la CA2M)
Outils d'aménagement / maîtrise foncière	Etablissement Public Foncier de Lorraine (EPF)
Documents cadres	Guide d'aménagement de la ZAC inscrit dans le PLU

# Bilan et enseignements pour le quartier St Jean - Belcier

- La conduite de projet : études urbaines, concours d'architecture, recours à une SEM d'aménagement, un EPF, Guide d'aménagement de la ZAC inscrit dans le PLU
- L'annexe du centre Beaubourg : un projet phare doté d'une architecture emblématique, un projet moteur à l'origine de l'impulsion du projet économique de la ZAC Amphithéâtre



Fiche 3 : exemple de Lille avec le quartier Euralille

### ZAC Euralille 1 et Euralille 2 : Plan à 2010



## Fiche 3 : exemple de Lille avec le quartier Euralille

#### 1/ Arrivée du TGV en 1993

### 2/ Situation de la gare et Euralille





Source : Agence d'Urbanisme de Lille

#### 3/ Principales opérations

- Centre d'affaires tertiaire : Eurallile, ZAC de 90 ha, comprenant des bureaux, services et un vaste centre commercial (120 boutiques, 1000 emplois, 15 millions de visiteurs par an, CA de 230 millions d'euros)
- Equipements d'agglomération : le Grand Palais, unique équipement européen multifonctionnel abritant un Palais des Congrès, un Parc des Exposition et un Zénith, Ecole Supérieure de Commerce.
- Opérations de logements : Quartier St-maurice + 3 hôtels.
- Transport
  - trafic de voyageurs TGV avant/après :

1998 : 2.860.000 voyageurs ; 2007 : 3.820.000 voyageurs

- prolongement de la ligne 2 du métro et création d'une station
- reconfiguration de la gare : création de la gare TGV Lille Europe

# Fiche 3 : exemple de Lille avec le quartier Euralille

Programme indicatif global				
	Opérations	Surfaces en m² / capacité (état actuel)	Surfaces en m² (objectifs)	
Centre d'affaires Euralille		Total 138 350 m <sup>2</sup>	180 000 m² (+70000 m² de bureaux)	
Commerces	Complexe commercial de 120 boutiques	90 000 m²		
Enseignement	Ecole Supérieure de Commerce (ESC Lille)	11 000 m²		
Equipements culturels	Le Grand Palais	18 000 m <sup>2</sup>		
Logements	Quartier St-Maurice			
Transports - Stationnement	Eurallille Gare Europe Gare Lille Frandres Grand Palais	3.216 places 970 places 380 places 1.182 places		

L'opération Eurallile 1 est sortie dans un contexte difficile de crise immobilière, ce qui a obligé à revoir à la baisse certains éléments de programme.

## Fiche 3 : exemple de Lille avec le quartier Euralille

#### 4/ Conduite de projet

	SNCF	Etat	Région	Ville de Lille	SAEM Eurallile
Gare	Х	Х	Х	X	
Espaces publics					X
Opérations immobilières					X

Le quartier Eurallile a été réalisé par la SAEM Euralille Métropole, créée en 1988, qui comprend des collectivités locales (Ville de Lille, Communauté Urbaine, Département, Région), des banques françaises et étrangères, la CCi et la SCETA (SNCF).

Le montage opérationnel du projet			
Etudes urbaines en amont du projet	1988 : constitution d'une Société Anonyme d'études Eurallile Métropole		
Aménageur	SAEM Eurallile Métropole : Consultation d'architectes urbanistes : Rem Koolhas retenu		
Outils d'aménagement / maîtrise foncière	Réalisation Eurallile dans le cadre d'une ZAC : Foncier : ancienne zone déclassée de son statut mili- taire en 1985 et rendue constructible.		
Documents cadres	Document programme, programme de centre d'affaires international (600.000 m² shon).		

### Bilan et enseignements pour le quartier St Jean - Belcier

- Spatialement, une continuité du bâti entre la ville et ses faubourg jusque là séparés : la valorisation de terrains inoccupés en créant un nouveau quartier, porteur d'une centralité propre
- Architecturalement, un signe fort par des réalisations contemporaines emblématiques
- Fonctionnellement, une imbrication des activités urbaines (transport, bureaux, logements, commerces, enseignement). Et surtout un complexe commercial organisé autour d'un hypermarché, ce qui fait l'originalité de l'opération
- Objectifs de métropolisation et de rayonnement international réussis
- Contribution d'Eurallile nommée la "turbine tertiaire" au développement tertiaire de la métropole grâce à une offre de haut niveau
- Dynamique commerciale : réorganisation de l'appareil commercial du centre ville sous l'impulsion du centre commercial Euralille
- Réussite urbaine de la greffe d'un nouveau quartier au centre existant
- Dynamique du projet : Euralille 1, malgré un contexte de crise immobilière (réduction de certains éléments de programme) a ouvert les perspectives de développement de la ZAC Euralille 2.



Fiche 4 : exemple de Lyon avec le quartier de la Part Dieu

## Fiche 4 : exemple de Lyon avec le quartier de la Part Dieu

### 1/ Arrivée du TGV en 1981

### 2/ Situation de la gare et la Part Dieu



## 3/ Principales opérations

- Centre d'affaires tertiaire : la Part Dieu, situé au 2nd rang après La Défense comprenant la Communauté Urbaine de Lyon représente 20 000 emplois Projet de la Tour Oxygène HQE destinée à des activités tertiaires
- Commerces: vaste complexe commercial de 200 magasins (antérieur à l'arrivée du TGV)
- Equipements culturels d'agglomération : l'Auditorium, la Bibliothèque Municipale
- Opérations de logements : oui
- Transport
  - reconfiguration de la gare :
  - Accessibilité à la gare : métro

Programme indicatif global				
	Opérations	Surfaces en m² / capacité (état actuel)	Surfaces en m² (objectifs)	
Centre d'affaires	Part Dieu	1 600 000 m <sup>2</sup>	650-700 000 m <sup>2</sup>	
	Tour Oxygène (2010)	194 000 m²	38 000 m <sup>2</sup>	
Commerces	Centre commercial (246 magasins)	64 380 m <sup>2</sup>		
Equipements culturels	Auditorium bibliothèque municipale	30 200 m <sup>2</sup> 27 700 m <sup>2</sup>		
Logements	Hôtels : 1000 chambres			
Transports	11 lignes de bus, métro, tramway			

## Fiche 4 : exemple de Lyon avec le quartier de la Part Dieu

## Bilan et enseignements pour le quartier St Jean - Belcier

- Configuration de centralité qui rassemble toutes les activités urbaines (la Part Dieu est le second centre de Lyon)
- Architecturalement, une signature à la fois homogène et caractérisée par un seul élément de rupture à ce jour, la tour du Crédit Lyonnais (142 m) appelée aussi " le crayon " qui constitue un repère visuel fort et emblématique
- Un quartier qui continue d'évoluer : des travaux de restructuration sont en cours pour renforcer son attractivité (développement de l'habitat, requalification des espaces publics, amélioration de l'accessibilité, développement d'une offre de sites d'accueil d'entreprises)
- Les conditions de réalisation de la Tour Oxygène (2010) : un utilisateur majeur (la SNCF), un interlocuteur central (le Grand Lyon), un prix de marché acceptable sous conditions (centre commercial associé, parking limité, espaces fonctionnels)



Fiche 5 : exemple du Mans avec Novaxis

## Fiche 5: exemple du Mans avec Novaxis

#### 1/ Arrivée du TGV en 1989

#### 2/ Quartier de gare et Novaxis



## 3/ Principales opérations

- Centre d'affaires tertiaire : Novaxis soit 65 000 m² de bureaux et des entreprises prestigieuses
- Transport
  - reconfiguration de la gare
  - Accessibilité à la gare : projet de tramway, création d'un pôle d'échanges

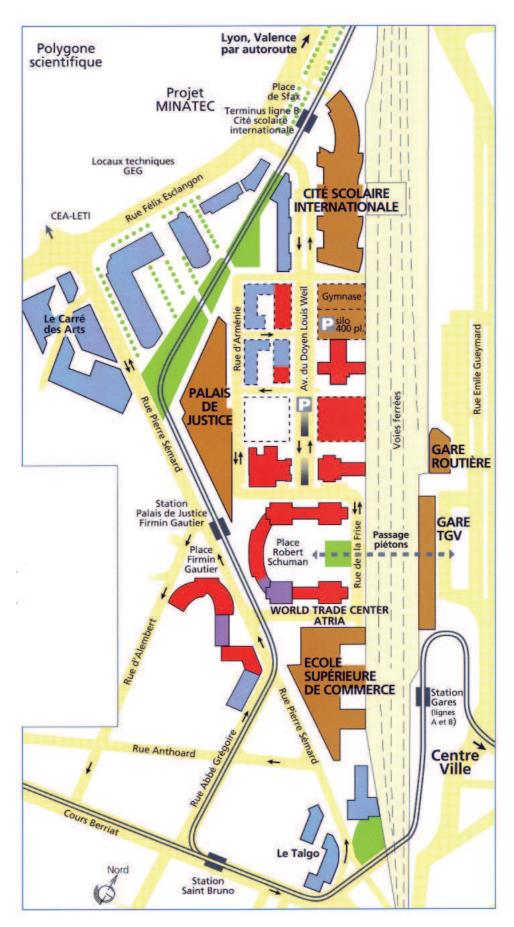
Programme indicatif global					
	Opérations	Surfaces en m² / capacité (état actuel)		en	m²
Centre d'affaires	Bureaux	65 000 m <sup>2</sup>			

### Bilan et enseignements pour le quartier St Jean - Belcier

- Maintien et dynamisation des entreprises locales sur le site (exemple des MMA) avant de vouloir en implanter de nouvelles
- Performances des infrastructures (adaptabilité et modularité des bureaux, ...)
- Une unité de pilotage et un interlocuteur unique implanté sur le site : un syndicat mixte réunissant les collectivités concernées et l'Agence de développement économique du Mans (Adema)
- Une offre en logements importante sur le site en accompagnement du projet en faveur d'une véritable centralité urbaine



Fiche 6 : exemple de Grenoble avec le quartier Europole



## Fiche 6 : exemple de Grenoble avec le quartier Europole

#### 1/ Arrivée du TGV en 1983

## 2/ Situation de la gare et Europole



## 3/ Principales opérations : ZAC Europole

- Centre d'affaires tertiaire : ZAC Europole de 14 ha multi-activités (logement, hôtellerie, commerces et services en nombre limité, nombreux équipements publics) avec une forte dominante tertiaire (bureaux)
- Equipements d'agglomération : Palais de Justice, Ecole de commerce et de management,
   Lycée International, Centre de conférences Atria, absence d'équipement phare avec architecture emblématique
- Opérations de logements : 1 000 logements
- Transport
  - reconfiguration de la gare : gare moderne construite en 1968 en remplacement de la gare originelle
  - Accessibilité à la gare : tramway, pôle d'échanges.

## Fiche 6 : exemple de Grenoble avec le quartier Europole

Europole : programme initial (juin 1990) – Répartition des surfaces en m² de shon		
PROGRAMMES	TOTAL	
BUREAUX	88.900	
PARC HIGH TECH	8.500	
PARC D'ENTREPRISES	19.000	
Centre International Tertiaire – World Trade Center	6.000	
HOTELS	9.000	
Ecole Supérieure de Commerce	22.700	
FORMATION SUPERIEURE	15.000	
CITE JUDICIAIRE	25.000	
EQUIPEMENTS PUBLICS	5.000	
RESIDENCES – SERVICES	18.000	
LOGEMENTS	34.200	
TOTAL	251.300	

Europole : programme final (août 2002)			
– Répartition des surfaces en m² d	e shon		
PROGRAMMES	TOTAL		
Bureaux dont World Trade Center	67.500		
Centre de congrès Atria	3.000		
Hôtels *** Europole (70 ch) et Novotel (120 ch), restauration, services	6.000		
Ecole de Commerce et de Management	29.000		
Cité scolaire internationale	15.000		
Palais de justice	24.000		
Maison de l'autonomie du Conseil Général	5.000		
Logements familiaux (400 logts) Résidences étudiantes (481 logts) Résidences avec services (120 logts)	55.500		
TOTAL	205.000		

La révision du programme à la baisse, de – 18%, entre 1990 et 2002 provient du contexte de crise immobilière des années 1990 dans lequel s'est inscrit la ville de Grenoble. Entre ces deux périodes, la programmation a également évolué, tendant vers une diversification des activités et des équipements.

## 4/ Conduite de projet

La conduite de projet					
	Ville (SEM Grenoble 2000)	Région (démarche globale sur l'évolution des gares régionales)			
Gare		X			
Opérations immobilières	X				
Espaces publics	X				

## Fiche 6 : exemple de Grenoble avec le quartier Europole

Le montage opérationnel du projet				
Financement	Concession classique d'aménagement à la SEM Grenoble de 2000			
Etudes urbaines en amont du projet	Consultation d'architectes urbanistes : études de préparation de l'opération Europole, plan de composition de la ZAC, plan de référence (programmation), étude de traitement des espaces publics,			
Aménageur	SEM Grenoble 2000 sous pilotage de la Ville de Grenoble			
Outils d'aménagement / maîtrise foncière	Rien par le passé. Depuis 2003, EPF adossé à la communauté d'agglomération et au conseil général pour du court terme			
Documents cadres	/			

### Bilan d'Europole et enseignements pour le quartier St Jean - Belcier

## La conduite de projet

- La conduite du projet par un interlocuteur unique, ici la SEM Grenoble 2000, pilotée par la Ville de Grenoble, un architecte en chef unique pour la cohérence architecturale de l'ensemble
- Une programmation diversifiée favorable à la mixité urbaine, et non pas au "tout tertiaire " (en particulier logements, commerces et loisirs pour l'animation du quartier)
- Une programmation urbaine cohérente dans le temps pour éviter les aménagements par à coups

## L'insertion urbaine

- La réalisation d'un grand projet, MINATEC, premier jalon de l'articulation du quartier de gare avec les tissus environnants
- Favoriser la mixité sociale pour éviter le phénomène de gentrification lié à un quartier réhabilité et desservi par les transports collectifs