Belgeo

Revue belge de géographie

1-2 | 2010

Villes et grands équipements de transport/Cities and large transport infrastructures

De l'impact du TGV sur deux quartiers de gare : Nancy Grand Coeur et Metz Amphithéâtre

*The impact of the East European TGV on two station areas : Nancy Grand Coeur
and Metz Amphithéâtre*

Anne Hecker

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6868>

DOI : 10.4000/belgeo.6868

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Édition imprimée

Date de publication : 30 septembre 2010

Pagination : 35-48

ISSN : 1377-2368

Référence électronique

Anne Hecker, « De l'impact du TGV sur deux quartiers de gare : Nancy Grand Coeur et Metz Amphithéâtre », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 06 décembre 2012, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6868> ; DOI : 10.4000/belgeo.6868

Ce document a été généré automatiquement le 2 mai 2019.

Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

De l'impact du TGV sur deux quartiers de gare : Nancy Grand Coeur et Metz Amphithéâtre

The impact of the East European TGV on two station areas : Nancy Grand Coeur and Metz Amphithéâtre

Anne Hecker

Introduction : dessertes TGV et projets urbains

- 1 La mise en place du réseau ferroviaire à grande vitesse en France, plus d'un siècle après celle du réseau classique, a fait naître des projets d'urbanisme dans les villes desservies par un équipement que toutes espéraient doté de capacités structurantes. Les espoirs que le train à grande vitesse (TGV) y a fait naître ont justifié la mise en place de vastes projets, notamment dans les grandes métropoles. Des gares neuves ou modernisées en coeur de ville, qu'accompagne le "pari d'un centre d'affaires" (Troin, 1995) ont ainsi vu le jour à Lille (Mennerault, 2008), à Lyon (Pelletier, 1985), à Marseille (Mannone, 1997), à Grenoble (Novarina, 1997) ou à Rennes, au coeur de projets de quartiers urbains souvent ambitieux, misant sur le tertiaire supérieur, l'habitat, les équipements et des noeuds d'interconnexion multimodaux. Ces projets apparaissent d'autant plus substantiels que la ville est puissante et la desserte TGV étoffée (Mannone, 1997). La réussite de ces exemples doit beaucoup au dynamisme de ces agglomérations et à des politiques de revitalisation, antérieures à l'arrivée du TGV (Plassard, 2003). Elle laisse néanmoins subsister l'espoir d'effets structurants, plus souvent mythiques que réels (Offner, 1993). La mise en oeuvre de ces vastes projets s'accompagne, même dans des agglomérations plus modestes (Chambéry, Annecy), de la reconquête des quartiers de gare. L'arrivée du TGV incite ainsi les villes desservies à requalifier leur porte d'entrée ferroviaire, à retisser les liens entre le centre et la gare, et à repenser leurs relations avec ces espaces semi-abandonnés et enclavés qui, à l'instar des friches industrielles, ont fini par composer un territoire non urbain dans la ville (Blanc, 1991).

- 2 L'avènement du TGV Est européen en Lorraine en 2007 était l'occasion pour ses deux capitales (Nancy la ducale et Metz l'administrative) d'engager, sur fond de rivalités, des opérations d'urbanisme d'envergure destinées tant à l'accueil de cet équipement... qu'à se positionner favorablement dans la lutte pour la suprématie régionale. Bien qu'éloignées de la ligne à grande vitesse et de la gare-bis Lorraine-TGV (Zembri, 1993), elles bénéficient toutes deux d'une desserte directe via le réseau classique (cf. figure 1 de Bazin *et al.* dans ce même numéro).
- 3 La capitale administrative, Metz, sur la ligne vers le Luxembourg, bénéficie dès l'origine d'un trajet plus court vers Paris que Nancy, située sur la ligne d'Epinal. Sa fréquentation, dépassant les prévisions, lui a permis de bénéficier d'une desserte récemment renforcée, lui accordant d'emblée une situation plutôt positive.
- 4 Deux projets de requalification des quartiers d'arrière-gare, dénaturés par des friches, vont émerger. D'apparence comparable, ils traduisent toutefois deux visions différentes des potentialités offertes par les friches urbaines, et de l'insertion de la gare TGV dans la ville. La comparaison de ces deux situations, à l'échelle micro-urbaine, nous interroge sur les réflexions menées en amont de leurs projets urbanistiques. Comment deux villes de taille moyenne et comparables, situées de part et d'autre d'une ligne à grande vitesse mais bénéficiant d'une liaison directe avec la capitale, envisagent-elles l'articulation desserte TGV et tissu urbain, voire métropolitain, dans un contexte de fortes rivalités économiques et politiques ? Tel est l'objet du présent article. Pour y répondre, nous analyserons en parallèle les contextes des deux cités avant d'analyser les décisions qu'elles ont prises, que nous mettrons en perspective avec d'autres exemples d'accueil de grands équipements, mais aussi de reconversion de friches ferroviaires urbaines. Des rencontres avec des témoins privilégiés, mais aussi la synthèse de travaux antérieurs, appuieront nos propos.

Avant le TGV : configurations initiales

- 5 Avant l'arrivée du TGV Est européen, les deux gares lorraines présentaient des configurations différentes, tant dans les contraintes de leurs sites et de leurs situations qu'en termes d'opportunités.

Sites, contraintes et opportunités

- 6 Le tableau 1 résume les situations des deux grandes gares lorraines à la veille de l'arrivée du TGV-Est européen.

Tableau 1. Configurations comparées des deux gares avant l'arrivée du TGV-Est européen.

	<i>Metz</i>	<i>Nancy</i>
<i>Site</i>	<p>Peu contraignant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Léger remblai, dégagé de l'urbanisation alentour - Faisceau de voies de taille satisfaisante 	<p>Très contraignant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gare et voies ferrées encaissées dans un déblai étroit, enserré dans l'urbanisation - Impossibilité d'élargir le mince faisceau de voies, saturé dès 1867*

Situation	Peu favorable : <ul style="list-style-type: none"> - Gare et centre-ville séparés par le quartier impérial (dominante résidentielle) - Jonction au centre par des lignes de bus 	Favorable : <ul style="list-style-type: none"> - Sortie de la gare ouvrant sur un pôle d'interconnexion multimodale incluant la ligne de tram (jonction aisée avec le centre)
Gare	Confortable : <ul style="list-style-type: none"> - Grande taille, aisément modulable et adaptable - Parvis requalifié, façades, et intérieurs rénovés (1991); circulation repensée et nouveau parking (1995) - 1999 : création d'un second accès, ouvert sur le sud de l'agglomération et sur une friche ferroviaire 	Saturée : <ul style="list-style-type: none"> - Bâtiment voyageurs de taille moyenne, insuffisant et peu fluide ; accès aux quais étripés, et en nombre insuffisant. L'incapacité physique de s'étendre implique une nécessaire reconfiguration des lieux et des accès - Parvis à requalifier, dominé par des préfabriqués des années 1970 - 2002 : création d'un parking et d'un nouveau hall, ouvrant la gare vers l'ouest de la ville
Opportunité (figures 1 et 2)	Friche de 50 ha <ul style="list-style-type: none"> - Originellement impact mesuré sur la ville : masquée jusqu'en 2006 par des bâtiments ; situation au sud de la gare, à l'opposé du parvis principal et du centre-ville - Séparée de la gare par une rue à forte circulation 	Friche de 14 ha <ul style="list-style-type: none"> - Très visible : en prise directe avec le pôle multimodal, au cœur du dispositif d'accueil TGV - Environnement urbain dégradé Important effet de rupture urbaine

- 7 *Pour plus de détails sur les gares originelles, on consultera avec profit SCHONTZ *et al.*, 1999.
- 8 Le contexte de la gare de Metz semble de prime abord le plus favorable, en dépit de son éloignement du centre-ville. Son site peu contraignant, sa vaste gare aisément adaptable à une hausse de fréquentation, déjà grandement améliorée, et son nouveau parvis sud ouvrant sur une vaste friche, disponible mais qui ne dénature que modérément les abords de la gare, lui offrait de solides atouts (figure 1).

Figure 1. Metz-Amphithéâtre : l'arrière-gare, nouveau coeur d'agglomération ?

- 9 Moins excentrée et bénéficiant de relations aisées avec le centre-ville, la gare de Nancy (figure 2) présente néanmoins une position moins favorable que celle de sa rivale. Elle pâtit d'un site contraignant, dont l'inopportunité et la saturation sont décriées dès 1867 ! A la veille de l'arrivée du TGV-Est européen, la gare de Nancy arrive à saturation et nécessite une importante reconfiguration tant de l'intérieur, que de ses abords hétéroclites, et de l'accès aux quais. Même l'opportunité qu'offrent les 14 ha de friches ferroviaires apparaît alors comme une contrainte. Cet espace dégradé est en prise directe avec le pôle multimodal, au coeur du dispositif d'accueil du TGV-Est. Ce vaste déblai, représentatif des abords délaissés des gares ferroviaires, occasionne un important effet de coupure au coeur de la ville.

Figure 2. Nancy Grand Coeur, le quartier gare comme prolongement du centre-ville.

- 10 Néanmoins, la requalification de cet espace perdu en bordure immédiate du centre-ville peut représenter une opportunité dans le cadre d'une opération urbaine visant à recréer le lien entre la ville et la gare. A la suite des expériences suisses de Zurich, Coire ou Neuchâtel (Ryter et Rey, 2002 ; Jaccaud *et al.*, 2008), cette friche ferroviaire serait à même de recréer un espace urbain dans un esprit de durabilité bien dans l'air du temps.

Opportunité saisie, opportunité manquée ?

- 11 Cette opportunité apparaît néanmoins mesurée au regard des 50 ha peu dégradés de la friche messine sur laquelle les premiers projets ont été amorcés dès 1996... Car au-delà de la requalification d'espace en déshérence, les élus de l'agglomération nancéenne et l'agence d'urbanisme¹ souhaitent miser sur "l'effet TGV" et développer l'aspect tertiaire du site, comme en témoignent la plate-forme d'interconnexion multimodale, les projets de construction de bureaux (voir infra), d'hôtellerie ou du nouveau centre des congrès. L'aspect vétuste et excentré du centre des congrès existant, ainsi que l'éparpillement des équipements et des différents "centres d'affaires" sur toute l'agglomération, motivent la volonté d'un recentrage autour de la gare et du noeud d'interconnexion.
- 12 Or Nancy aurait pu miser sur une autre opportunité. A l'Est de la ville, entre la Meurthe et le Canal de la Marne-au-Rhin (figure 2), subsiste l'emprise ferroviaire qui jusqu'en 1997 délestait le site encombré de la gare d'une partie du trafic. Ce vaste espace industrialo-ferroviaire de 300 ha subit depuis l'après-guerre une situation de déshérence partielle, liée aux déménagements des industries vers les banlieues et leurs diffuseurs autoroutiers. La reconquête de ce vaste site est inscrite dans les différents documents d'urbanisme qui se sont succédé depuis le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1973. Les études ont donc avancé parallèlement au projet de TGV Est-européen, dont la SNCF a brièvement envisagé l'accueil sur les rives de la Meurthe. Et pourtant, à aucun moment, l'idée de soutenir cette option n'a retenu l'attention des élus ou de l'agence d'urbanisme.

La Communauté urbaine du Grand Nancy (CUGN) et la SNCF ont finalement entériné un accord pour la libération et le rachat des infrastructures ferroviaires entre 1999 et 2002, au rythme de l'avancée des travaux sur le site d'activités "Rives de Meurthe" qui les englobe.

- 13 Ce secteur, bien situé au regard de la ville et des transports en commun, aurait pu inclure l'accueil des TGV et surtout la relocalisation des activités tertiaires. La forte saturation des installations ferroviaires actuelles aurait pu être modérée, et davantage de souplesse d'exploitation aurait été acquise, permettant notamment de modérer les retards et perturbations liés aux contraintes d'une entrée en gare rendue complexe par un faisceau de voies insuffisant face à un trafic en forte hausse. Pour pallier l'inconvénient de la rupture de charge entre les deux gares et favoriser les correspondances, un basculement plus large de l'offre sur la voie de contournement Est aurait pu être envisagé. La nouvelle gare aurait pu accueillir tous les trains "grandes lignes" en correspondance, ainsi qu'une partie des trains régionaux (TER) offrant des horaires adaptés aux TGV, ce qui aurait accentué le soulagement des infrastructures exigües de la gare traditionnelle. Un noeud d'interconnexion très satisfaisant aurait pu voir le jour autour du tramway, des lignes de bus urbaines et d'une nouvelle gare fonctionnelle, intégrant la fonction de vitrine que la ville recherche aujourd'hui encore, et que Metz a réalisée.
- 14 Ce quartier entre Meurthe et canal s'avérait particulièrement propice à la relocalisation des activités tertiaires. On observe en effet une dichotomie croissante entre les localisations effectives des centres d'affaires et des équipements nancéens, et la volonté de la CUGN et de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Aire Urbaine Nancéenne (ADUAN) de les orienter vers la gare et son pôle multimodal. Le tertiaire notamment, supérieur ou très souvent tertiaire simple, cible de choix des quartiers nés autour des gares TGV, s'oriente spontanément vers le technopôle et vers les "Rives de Meurthe". Quartier résidentiel et site d'activités tertiaires très recherché², l'ancien site industrialo-ferroviaire est en passe de devenir un nouveau centre urbain. Tirer parti de cette réalité et localiser la gare TGV, le pôle multimodal et le centre des Congrès relocalisé au coeur de cet espace en pleine croissance aurait pu être un choix moins risqué que d'espérer développer un nouveau quartier d'affaires dans l'arrière-gare actuel, encore peu attractif.
- 15 L'implantation de la nouvelle porte d'entrée ferroviaire au sein des Rives de Meurthe n'en aurait certainement pas favorisé davantage un développement déjà acquis. Mais elle aurait pu constituer un axe structuré de développement au coeur de ce quartier en train de s'affirmer et participer à son ancrage urbain. En confirmant son rôle croissant au sein de l'agglomération, elle aurait également participé à répondre aux programmes urbanistiques qui se succèdent depuis 1973. La requalification des Rives de Meurthe résulte de la conjugaison des efforts de multiples intervenants publics et privés : la CUGN, l'ADUAN, le Ministère de l'Équipement, le Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable, Etablissement Public Foncier, bureaux d'étude et sociétés d'économie mixte telle que la SOLOREM (Société lorraine d'économie mixte d'aménagement urbain) oeuvrent à appliquer ces programmes urbanistiques réaffirmant la nécessité de limiter la croissance à l'Ouest de l'agglomération - côté gare - pour la ramener vers l'Est et la zone "Meurthe-Canal". Dès lors, la gare TGV et ses équipements auraient pu participer à ce rééquilibrage souhaité des fonctions et activités au profit de l'Est. Le quartier se développera finalement sans eux.

Deux villes, deux projets

- 16 Alors que Nancy laisse passer l'occasion d'un effet-vitrine par l'accueil du TGV dans un quartier neuf, sa rivale Metz va prendre le risque d'un tel pari.

Metz-Amphithéâtre : "un coeur de ville et d'agglomération"³

- 17 Alors qu'elle pouvait se contenter de peu pour accueillir le TGV Est-européen, décision est prise au contraire de mettre à profit la vaste friche au sud de la gare pour réaliser un projet d'envergure, et de frapper un grand coup. La ville entre en contact avec le Ministère de la Culture et de la Communication et avec le Musée National d'Art Moderne du Centre Pompidou, afin de conduire la première expérience française de décentralisation culturelle organisée par un établissement national. En janvier 2003 est annoncée la décision d'implanter à Metz, sur l'ancienne friche ferroviaire, la première antenne décentralisée en province du Centre national d'Art et de Culture Georges Pompidou.
- 18 Alors que démarrent les travaux en 2006, la réflexion autour du programme de réhabilitation de cette friche est déjà engagée depuis 10 ans. La partie Est (figures 1 et 3), intégralement requalifiée, abrite un ensemble d'équipements municipaux, dominés par un parc urbain de 20 ha intégrant un projet écologique de restauration des zones humides. Il s'inscrit dans un mouvement de réintroduction de la nature en ville, fréquent dans les reconquêtes de friches urbaines (Jardins d'Eole à Paris, réseau vert montréalais) (Saint-Laurent, 2000). Ces actions pionnières, imposées par la volonté de la municipalité messine, puis des élus de la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole (CA2M), ont permis une première "pacification" de la friche ferroviaire (Jaccaud *et al.*, 2008). Aux yeux du public et surtout des investisseurs, cet espace en déshérence a ainsi retrouvé un indispensable attrait. Cette première phase amorce en effet un projet ambitieux, qui prévoit pour la partie Ouest la construction de 258 000 m², répartis entre 1600 logements (128 000 m²), des espaces de bureaux et des activités commerciales (96 000 m²) notamment destinées à la satisfaction des besoins courants de la population du quartier, que complèteront divers équipements publics et privés (34 000 m²).
- 19 L'extrémité nord-ouest (figure 3), la plus proche et la plus visible depuis la gare, endosse la fonction vitrine dédiée à l'accueil du TGV, et renforce grandement l'attrait de la friche. Le projet y intègre une vaste halle commerciale, de l'hôtellerie haut de gamme, un centre des congrès et des bureaux organisés autour de l'espace muséal, placé au coeur de la vitrine. La mise en scène débute dès l'arrivée en gare du TGV, qui offre une vue imprenable sur le Centre Pompidou. On y accède par la modeste sortie sud, appelée à devenir une entrée de ville de même valeur que le vaste parvis nord réhabilité. La rupture qui isolait l'ancienne friche a été fortement atténuée : les bâtiments abattus ont laissé place à un parvis dirigeant le regard sur l'espace en recomposition. Une passerelle raccorde la gare à l'espace vitrine, éclipant l'ancienne rue à grande circulation aux flux apaisés : le plan de circulation du quartier a été totalement repensé, combinant détournement de parcours et ouverture de nouvelles rues.

Figure 3. Metz-Amphithéâtre – la friche en cours de requalification.

Ah 09, d'après un cliché d'André HUMBERT, CERPA, avril 2009

- 20 Cette restructuration urbaine et circulaire traduit un second objectif qui émerge de cette requalification. Séparé de l'espace vitrine par une nouvelle rue, le sud-ouest de ce "territoire non-urbain" est appelé à se muer en un véritable quartier urbanisé, sans lien direct avec Pompidou, le TGV et leurs éventuels effets structurants. Organisé à la manière d'un éco-quartier, il devrait regrouper les fonctions nécessaires à la vie quotidienne de ses habitants, organisées selon une mixité verticale remise à l'honneur. Cette volonté de qualification urbaine transparaît dans le choix d'un nom. Le vocable "Quartier de l'Amphithéâtre" ancre cet espace dans son histoire – un amphithéâtre gallo-romain gît sous ses pieds-, plus qu'il ne s'appuie sur la présence de l'espace muséal ou de la gare TGV, sur lesquels ne repose qu'une partie du projet.
- 21 Les différentes zones du programme trouvent leur cohérence dans l'objectif annoncé de faire de ce secteur le nouveau coeur de l'agglomération. L'effet vitrine du Centre Pompidou, via notamment son architecture novatrice, participe à la conquête d'une identité renouvelée pour l'agglomération messine, nécessaire à sa lutte pour la suprématie régionale et pour asseoir Metz dans la hiérarchie urbaine nationale. Cette image est également mise à profit pour capter les voyageurs vers Pompidou et ses équipements au nord de la friche. Mais parallèlement, Metz mise sur une restructuration urbaine plus profonde avec l'émergence d'un nouveau quartier ciblé comme futur coeur de l'agglomération. Une telle opération de revitalisation d'un quartier excentré peut dévitaliser le centre-ville par la concurrence qu'elle lui oppose, ou concourir à un projet de centralité si elle apporte une intensité nouvelle à l'ensemble urbain (Blanc, 1991). Ce sera le défi à relever pour le Quartier de l'Amphithéâtre.

Nancy Grand Coeur : “un nouveau quartier ancré dans l'histoire et la géographie de Nancy⁴”

- 22 Face à l'ambitieux programme messin, son pendant nancéen présente un tout autre visage. Le rejet de la solution qui aurait positionné une gare TGV dans le quartier émergent des “Rives de Meurthe” implique la mise en oeuvre d'une autre stratégie pour l'accueil du TGV qui s'appuie, au contraire de Metz, sur le centre-ville. Ils traduisent une autre ambition pour la ville, résultat d'une réflexion différente sur les potentialités offertes par la combinaison “TGV – friche d'arrière-gare”.
- 23 Le premier projet publiquement évoqué suggérait, de prime abord, un ensemble de “replâtrages”, loin de l'effet vitrine a priori recherché. La concentration des circulations ferroviaires sur une gare unique saturée implique sa nécessaire adaptation. Si le faisceau de voies enserré dans son étroit déblai demeure immuable, l'accès et la fluidité des déplacements dans l'enceinte de la gare sont améliorés. Après l'ouverture d'un accès sur l'ouest de l'agglomération en 2002 et la refonte complète du bâtiment historique en 2007, un troisième hall est ouvert en 2008. Il relie directement les quais à la gare routière et au pôle d'échange multimodal, fondamental à ce stade du projet. En effet, en l'absence d'équipements dédiés à la “clientèle TGV”, le pôle d'échange achemine les voyageurs vers le centre-ville, le centre des congrès ou les différents secteurs de bureaux de l'agglomération. Dès lors, les usagers du TGV sont potentiellement amenés à emprunter la nouvelle sortie, qui ouvre sur l'espace en déshérence jouxtant le bâtiment des voyageurs.
- 24 Les premières ébauches concernant la réhabilitation de ces 14 ha évoquaient “une continuité sociale et fonctionnelle du quartier existant”. Et même si le projet s'est depuis affiné, levant les ambiguïtés de cette formulation⁵, la requalification de la friche relève bien de l'ancrage du quartier dans la ville et son histoire. L'exemple de l'effet vitrine retenu est évocateur : la municipalité abandonne en 2007 le projet d'un centre des Congrès contemporain pour réhabiliter l'ancien tri postal des années 1970, dégradé et peu fonctionnel, mais construit par Claude Prouvé, petit-fils d'un fondateur de l'Ecole de Nancy. La comparaison des deux effets vitrine laisse encore songeur à ce stade des travaux...
- 25 Le programme adopté par le Conseil communautaire de juin 2009 illustre l'évolution de la réflexion menée autour de cette requalification depuis les premières ébauches. Loin d'une simple continuité sociale et fonctionnelle du cadre urbain existant, l'objectif aujourd'hui affiché réside dans l'extension du centre urbain jusqu'aux voies ferrées. Les 14 ha de la friche se trouvent désormais englobés dans une zone d'aménagement concerté (ZAC) de 26 ha (figure 4), qui lui adjoint les secteurs dégradés environnants (ancienne prison, tours et centre commercial des années 1970). Les intentions sous-tendues par ce programme ne se limitent pas à une simple appropriation de l'espace laissé vacant. Elles visent à accroître le centre-ville de plusieurs centaines de mètres vers l'ouest, afin d'y ancrer le quartier de la gare. La trame viaire très régulière de la ville moderne va ainsi être poursuivie à travers le secteur peu structuré des années 1970, via le prolongement, dans la mesure du possible – certaines tours dessinent des obstacles – des rues existantes. Une impression de continuité, en dépit d'architectures d'époques et de styles différents, doit naître de cette opération. L'appartenance de ce quartier de gare au centre-ville sera également renforcée par l'implantation de 6000 m² de surfaces commerciales, positionnées dans la continuité des commerces du coeur urbain et du centre commercial.

Figure 4. Nancy Grand Coeur : un espace à requalifier.

- 26 A l'image de nombreuses villes, Nancy perçoit ce site comme un espace perdu, et sa valorisation comme un moyen de restructurer la ville à l'échelle micro-urbaine, en levant le blocage qu'il constitue dans les liaisons inter-quartiers et dans l'extension du centre-ville (Blanc, 1991). Le programme de recomposition urbaine prévoit ainsi l'atténuation de la coupure que dessine ce déblai entre les villes moderne et contemporaine. La réduction de portée du viaduc ferroviaire, qui contraint actuellement fortement la circulation de part et d'autre de l'arrière-gare, la mise en place d'une passerelle, ainsi que la réalisation d'un second accès aux quais depuis l'ouest de la ville participeront à cette atténuation. Demeure en revanche la question de l'intégration des différents quartiers – centre-ville, îlot d'habitat social et nouveau quartier à construire. Le gradient économique et social pourrait conduire à des tensions, à moins qu'il n'opère sur l'îlot cerné une mutation sociale, attirant notamment une population étudiante – à l'instar de celle peuplant l'hyper centre nancéen –, ou de jeunes ménages, à l'origine d'une réurbanisation des centres-villes (Van Criekingen, 2008).
- 27 Les constructions programmées se réclament de l'image d'éco-quartier, à laquelle contribue le "quai vert" dédié aux circulations douces, qui viendra renforcer l'affichage multimodal de l'interface République. Néanmoins, au-delà de cette image en vogue, c'est bien un prolongement du centre-ville tourné vers les affaires que la CUGN ambitionne. La réalisation programmée de 150 000 m² de constructions neuves devrait ainsi intégrer 700 logements (55 000 m²), mais aussi 43 000 m² d'espaces de bureau, 6000 m² d'hôtellerie, 40 000 m² d'équipements publics, sans oublier les 6000 m² dédiés au commerce. Une première construction a d'ores et déjà pris place avec les 8100 m² de bureaux, de commerces et de services communautaires du bâtiment République.

Conclusion : Des projets (trop ?) ambitieux

- 28 Le bilan, provisoire car on évoque ici davantage des projets que des réalisations abouties, fait état de deux programmes présentant des similitudes. Néanmoins, leurs philosophies et les objectifs qui les sous-tendent dévoilent une divergence majeure : alors que Nancy cherche à prolonger son centre-ville et à y ancrer son quartier d'arrière-gare, Metz mise sur l'émergence d'une nouvelle étape de son évolution urbaine par le déploiement d'un nouveau coeur d'agglomération en lieu et place de son ancienne friche.
- 29 Alors que le choix nancéen semble moins audacieux vis-à-vis de la cohérence de la cité, un certain nombre de signaux incitent à la prudence quant à la réussite de ces projets. Ainsi, un an après sa livraison, le Bâtiment République peine à se remplir, les cellules commerciales demeurant désespérément vides. Lancées dans des projets de vaste ampleur, les deux cités semblent avoir placé dans le TGV Est-Européen des espoirs que celui-ci pourrait ne pas tenir, et leurs projets surdimensionnés paraissent avoir mis de côté quelques réalités économiques flagrantes, telles que le départ massif des garnisons militaires à Metz ou l'incapacité pour ces deux villes moyennes d'absorber de telles surfaces commerciales et professionnelles supplémentaires.
- 30 A leur décharge, les analyses des densifications de friches réalisées en Suisse montrent la nécessité d'intégrer le temps long comme donnée de base du processus de planification, et l'intérêt pour les aménageurs de se doter de stratégies à long terme (Jaccaud *et al.*, 2008). Metz semble à ce titre mieux armée que Nancy, et l'annonce en décembre 2009 du permis de construire d'un îlot de cinq immeubles de bureaux, déjà vendus, semble évoquer la possible réussite de sa stratégie de mise en chantier progressive.
- 31 Néanmoins, des projets similaires se développent dans les deux villes, indépendamment de l'effet TGV, accroissant encore la surface de constructions à assimiler. L'exemple symbolique des Rives de Meurthe, en passe de devenir le second centre urbain de l'agglomération, est parlant... Nancy produit un quartier comparable à celui initié par sa rivale autour du Centre Pompidou... mais déconnecté de la gare TGV. Elle appelle désormais à étendre le centre-ville des voies ferrées à la Meurthe, englobant les deux friches requalifiées, mais sans aucune assurance de parvenir à faire réellement vivre un centre aussi étendu.
- 32 La réalité économique, une réévaluation de l'impact réel du TGV, détaché du mythe de l'effet structurant, et la concurrence d'autre sites pourraient imposer à terme la révision à la baisse des projets tertiaires ambitieux destinés à restructurer les quartiers autour des gares, et amener à élargir la réflexion sur d'autres opportunités offertes par les friches urbaines.

BIBLIOGRAPHIE

- BLANC J.-N. (1991), "Les friches industrielles, de l'économie à l'urbain", *Revue géographique de Lyon*, 66, 2, Lyon, ARGL, pp. 103-107.
- JACCAUD J.-P., KAUFMAN V., LAMUNIERE I., LUFKIN S. (2008), "Les friches ferroviaires urbaines en Suisse, un potentiel à conquérir", *Géo-Regards, Revue neuchâteloise de géographie*, 1, Neuchâtel, Société Neuchâteloise de géographie, pp. 53-66.
- MANNONE V. (1997), "Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre-ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est", *Les Cahiers scientifiques du transport*, 31, pp. 71-97, Lyon, AFITL.
- MENERAULT P. (2008), "Gares ferroviaires et projets métropolitains : une ville en mutation", POPSU-Lille, *Rapport final Tome 2, thème 1 "La stratégie métropolitaine"*, La Défense, GIP Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies urbaines, pp. 151-176.
- NOVARINA G. (1997), "Du quartier à la ville ; trente années d'urbanisme dans l'agglomération grenobloise 1965-1995", *Revue géographique de Lyon*, 72, 2, pp. 131-141.
- OFFNER J.-M. (1993), "Les 'effets structurants' du transport : mythe politique, mystification scientifique", *L'Espace Géographique*, 3, Paris, Belin, pp. 233-242.
- PELLETIER J. (1985), "La gare de la Part-Dieu à Lyon : un équipement décisif du centre décisionnel de Lyon", *Revue Géographique de Lyon*, 60, 4, Lyon, ARGL, pp. 317-331.
- PLASSARD F. (2003), *Transport et territoire*, Paris, la Documentation française, 97 p.
- RYTER M., REY E. (2002), "De la friche ferroviaire au développement urbain durable", *Tracés*, 24, 14, Lausanne, Bulletin technique de la Suisse romande, pp. 14-19.
- SAINT-LAURENT D. (2000), "Approches biogéographiques de la nature en ville : parcs, espaces verts et friches", *Cahiers de géographie du Québec*, 122, Québec, Université Laval, pp. 147-166.
- SCHONTZ A., FELTEN A., GOURLOT M. (1999), *Le Chemin de fer en Lorraine*, Metz, Editions Serpenoise, 316 p.
- TROIN J.-F. (1995), *Rail et aménagement du territoire, des héritages aux nouveaux défis*, Aix-en-Provence, Edisud, 261 p.
- VAN CRIEKENGEN M. (2008), "Réurbanisation ou gentrification ?", *Espaces et sociétés*, 134, 3, Toulouse, Erès, pp. 149-166.
- ZEMBRI P. (1993), "T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ?", *Annales de Géographie*, 571, Paris, A. Colin, pp. 282-295.

NOTES

1. Les élus de l'agglomération sont représentés par la Communauté Urbaine du Grand Nancy (CUGN), dont les agents travaillent parallèlement à ceux de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Aire Urbaine Nancéienne (ADUAN).

2. Le site d'activités "Rives de Meurthe" accueille, en 2009, 182 entreprises relevant à 90 % du tertiaire (et à près de 30 % du service aux entreprises), incluant un immeuble dédié à la filière "économie numérique", et plusieurs sites d'enseignement supérieur et de recherches.
 3. Slogan du quartier, consultable notamment sur la plaquette CA2M (2007) "Metz Métropole Investisseurs" ou, plus discrètement, sur la plaquette PDF "ZAC Quartier de l'Amphithéâtre" de la CA2M, accessible en ligne : http://www.metzmetropole.fr/site/medias/pdfs/ZAC/fiche_QDA_07.pdf.
 4. CUGN (2009), Nancy Grand Coeur, un écoquartier se dessine, plaquette de présentation du projet.
 5. Les friches de l'arrière-gare se trouvent bordées d'un quartier à vocation sociale, dominé par des tours des années 1960 à 1970, diversement entretenues.
-

RÉSUMÉS

L'arrivée du TGV Est-Européen au coeur de Metz et de Nancy a offert aux deux cités rivales lorraines l'opportunité de requalifier leurs entrées de ville et de réhabiliter des friches ferroviaires d'arrière-gare. En dépit de situations originelles très différentes, l'évolution des deux projets les amène à une forte convergence. Un point les distingue néanmoins : alors que l'une cherche à fondre ce nouveau quartier dans le centre-ville, l'autre tend à la réalisation d'un nouveau coeur d'agglomération, au risque de dévitaliser le centre traditionnel. A miser sur l'effet structurant du TGV, toutes deux risquent néanmoins que le surdimensionnement de leurs projets ne conduise à un semi-échec.

The arrival of the East European TGV in the heart of Metz and Nancy provided the two rival cities of Lorraine with an opportunity to reshape their landscape and to requalify the railway station areas. In spite of very different situations, the evolution of both projects leads them to a strong convergence. Still, they differ on one point: while one of them tries to merge the new city quarter into the city centre, the other focuses on realizing a new heart for the agglomeration, and thus risks devitalizing the old centre. By betting on the structuring effect of the TGV, both could lead to a semi-failure due to overambitious developments.

INDEX

Mots-clés : quartier de gare, TGV Est, friches ferroviaires, requalification, recomposition urbaine, effet structurant

Keywords : station area, East European TGV, rail wasteland, requalification, urban recomposition, structuring effect

AUTEUR

ANNE HECKER

Université Nancy 2, Laboratoire CERPA (EA 1135), 23 boulevard Albert 1er, F - 54000 Nancy, Tél. +33 3 54 50 51 32, anne.hecker@univ-nancy2.fr