

GRENOBLE

Entretien avec M. Michel Destot, Maire de Grenoble, Président de l'Association des Maires des grandes villes de France (AMGVF), 4 février 2009.

a) Les enjeux du projet

Le réaménagement de la gare de Grenoble est nécessaire du fait :

- de la saturation des espaces, notamment de l'accès aux quais et de l'intermodalité des cars urbains ;
- du projet de développement économique et urbain autour de la presqu'île scientifique ;
- de la perspective des Jeux Olympiques d'hiver en 2017 ;
- de la création de nouvelles lignes de tramway convergeant vers la gare.

La gare est en effet stratégique pour faire sauter la coupure ferroviaire. Une trémie souterraine au droit de la gare doit faire passer le tramway venant de la presqu'île scientifique vers le centre-ville. Il faut éviter de sous-dimensionner les moyens de transports, notamment du fait du développement du parc d'activité situé sur les anciens terrains militaires occupés par le CEA et qui est maintenant utilisé par le CNRS (installation du synclotron). Cet espace porte sur 250 hectares aménageables et compte 12.000 emplois. Le but de l'opération est de créer un coeur d'agglomération autour de la gare qui est au centre d'une aire urbaine de 600.000 habitants.

Après la visite du président de la SNCF en novembre 2008, un protocole doit être signé en mars 2009 pour permettre à l'AREP de poursuivre ses études, parallèlement aux opérations engagées par les architectes Vasconi, Chemetov et Portzamparc (en vue des Jeux Olympiques de 2016). Le coût de l'opération est de un milliard d'euros dont 100 millions pour la gare. Le pilotage de l'opération devrait revenir à la région. Un comité de pilotage est en place entre tous les partenaires.

b) Le contexte de l'opération

- Gare biface à faible capacité d'extension,
- Foncier principalement SNCF/RFF,
- Implication des collectivités, ville, agglomération, département, région et du syndicat du tramway,
- Dynamisme du développement économique et démographique (+ 1 % pop/an, + 1,6 % emplois/an).

c) Le concept de gare envisagé

- Plateau piéton unique d'accès à tous les transports urbains et interurbains.
- Potentiel de développement immobilier superposé au plateau des transports, constitutif de la gare elle-même à qualifier avec les collectivités locales.

– Accès supplémentaires aux quais associés à des franchissements supérieurs.

d) Les modalités de montage et de réalisation

e)

Le projet va être encadré par trois conventions successives :

1. **en montage**, pour définir une démarche de définition simultanée : de l'organisation spatiale, du contenu des différents programmes immobiliers, des partenaires privés associés au montage financier, des financements publics sollicités. Cette convention associe la ville et l'agglomération qui pilotent la démarche, le département, la région Rhône-Alpes, SNCF et RFF ;
2. **en réalisation**, pour définir les conditions d'intervention des partenaires privés et publics dans l'aménagement du site et la construction des ouvrages ;
3. **en gestion**, pour définir le cadre d'une gestion commune de l'ensemble réalisé.