

# Les Echos

## A Bordeaux et à Rennes, branle-bas de combat pour l'arrivée du TGV

### L'aéroport de Mérignac ne s'avoue pas vaincu

- Les deux villes multiplient les travaux pour l'arrivée l'an prochain de la ligne à grande vitesse.
- Rennes crée un vaste quartier d'affaires, comme à Bordeaux avec Euratlantique.

### AMÉNAGEMENT

**Stanislas du Guerny,**  
**Frank Niedercorn**  
— Correspondants à Rennes  
et à Bordeaux

Rennes, Bordeaux même combat. Par un hasard du calendrier, les deux grandes villes de l'Ouest et du Sud-Ouest vont se voir desservir à peu près en même temps par la grande vitesse ferroviaire. Se trouvant respectivement à 1 heure 27 minutes et 2 heures 5 minutes de Paris. Alors qu'il en faut aujourd'hui 2 pour relier la capitale bretonne et plus de 3 pour aller dans celle de l'Aquitaine. Si le calendrier continue d'être respecté, la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Le Mans et Rennes, longue de 182 kilomètres, sera en effet opérationnelle le 15 mai 2017 pour une ouverture en juillet. Un chantier estimé à 3,4 milliards d'euros. C'est donc le branle-bas de combat un peu partout dans la ville, où la collectivité multiplie les constructions publiques pour se préparer à accueillir de nouvelles activités.

Le chantier le plus visible pour le visiteur est celui de la gare TGV. Moyennant une enveloppe de plus de 100 millions d'euros, elle va doubler de taille. Le site accueille à ce jour 64.000 passagers et sera profilé pour 120.000. Des boutiques supplémentaires (plus de 2.000 m<sup>2</sup>) seront installées dans la gare réhabilitée et agrandie.

Autour des gares ferroviaire et routière, les élus locaux ont créé une nouvelle ZAC, EuroRennes, qui est prévue pour 125.000 mètres carrés de surfaces de bureaux, complétés par 30.000 m<sup>2</sup> de commerces et 1.430 logements. Les premiers immeubles tertiaires sortent de terre, notamment les 13.000 mètres carrés du programme Urban Quartz, réalisé sur un terrain précé-

demment occupé par des services de La Poste. Pour compléter l'offre des transports en commun, Rennes Métropole investit aussi près de 1 milliard dans une seconde ligne de métro, qui croisera celle déjà existante, notamment à la gare. Le tunnel de cette ligne de 14 kilomètres, qui va relier le sud-ouest au nord-est de la ville, est réalisé et les 15 stations en cours d'aménagement. Rennes s'est enfin engagée dans la construction d'un centre de congrès, en cours d'aménagement pour l'accueil de 1.500 personnes, place Saint-Anne, dans le quartier historique du centre. La collectivité y engage 107 millions d'euros.

A ces chantiers publics financés par les emprunts d'une collectivité qui bénéficie d'un apport régulier de nouveaux habitants et de créations d'emplois, notamment dans le digital, s'ajoutent les investissements privés pour la création d'hôtels et les extensions commerciales. Les entreprises misent aussi sur la ligne à grande vitesse. Le groupe de restauration rapide Le Duff achève au sud de Rennes l'aménagement de son nouveau siège social complété par un centre de formation. Montant de la facture, de l'ordre de 25 millions d'euros.

### Une autre dimension

A Bordeaux, comme à Lille ou à Marseille en leur temps, on passe dans une autre dimension. La ville se prépare à l'événement depuis une dizaine d'années à travers l'opération d'intérêt national Euratlantique, qui porte sur 738 hectares autour de la gare Saint-Jean, débordant sur les villes de Bègles, au sud, et de Floirac, sur la rive droite de la Garonne. Avec un coût d'aménagement qui s'élève à 900 millions d'euros mais va générer plus de 5 milliards d'euros d'investissement. Le programme prévoit la construction de 2,5 millions de m<sup>2</sup>, dont la moitié de logements. L'ambition étant d'accueillir 40.000 nou-

### Les chiffres clefs des deux nouvelles lignes

#### LGV

- En construction
- En service



« LES ÉCHOS » / SOURCES : SNCF RÉSEAU, MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT / PHOTO : SHUTTERSTOCK

## 738

### HECTARES AUTOUR DE LA GARE SAINT-JEAN

L'envergure de l'opération Euratlantique, à Bordeaux, qui se prépare à l'événement depuis une dizaine d'années.

veaux habitants et de créer 30.000 emplois. « Ces emplois viendront des grands comptes mais pour moitié de créateurs d'entreprise », insiste Alexandra Carpentier, directeur général adjoint d'Euratlantique. La ville, qui joue de son image et de la proximité de la capitale, table sur l'attractivité des prix. La gare fait aussi peau neuve avec une ouverture

créée côté sud pour servir le quartier. Enfin le « bouchon ferroviaire » du nord de Bordeaux a définitivement sauté le week-end dernier, la SNCF ayant terminé une décennie de travaux pour 245 millions d'euros afin de doubler les voies, de construire des murs antibruit et de supprimer certains passages à niveau au nord de la gare Saint-Jean. ■

## Les grandes écoles et universités rennaises se préparent

**Forte de 63.000 étudiants, la métropole mise sur la LGV pour renforcer ses formations. L'école supérieure de commerce prévoit une nouvelle extension.**

C'est historique, Rennes fait partie des principales villes universitaires de l'Hexagone. Avec 63.000 étudiants pour un total de 425.000 habitants répartis entre les différentes communes de la métropole, la capitale bretonne est forte de sa jeunesse. Et l'allongement de la ligne du TGV pourrait bien renforcer ce phénomène. « Je suis convaincu que l'arrivée du TGV sera une vraie opportunité pour l'école supérieure de commerce », indique Olivier Aptel, son directeur général. Elle accueille actuellement 4.000 étudiants, dont la « moitié sont de nationalité étrangère. Ils vont tous apprécier la proximité renforcée avec Paris », continue-



A L'ESC Rennes Business School, près de la moitié des élèves viennent d'Ile-de-France. Et le nombre d'inscrits progresse en moyenne de 200 étudiants par an. Photo Jean-Claude Moschetti/RÉA

t-il. Pour ce qui concerne les étudiants français de l'ESC Rennes Business School, « un sur deux est originaire d'Ile-de-France, nous espérons donc, quand fonctionnera la ligne TGV, une augmentation du nombre de nos inscrits », poursuit Olivier Aptel. Il a prévu une nouvelle tranche de travaux d'extension des locaux de l'école, qui portera sur 4.000 m<sup>2</sup> supplémentaires en 2017. Chaque année, le nombre des inscrits progresse en moyenne de 200 étudiants. Grandes écoles et universités entendent renforcer le caractère international des cursus et de la R&D rennais. L'Europe, les collectivités et l'Etat ont engagé plus de 22 millions d'euros dans la construction de la Cité internationale Paul Ricœur, qui propose 79 logements. Implantée à deux pas de la gare ferroviaire, sur l'esplanade du Général-de-Gaulle, elle est prévue pour l'hébergement de chercheurs

et doctorants étrangers qui passeront de un à six mois à Rennes dans le cadre de travaux scientifiques.

### Ouverture sur le monde

La nouvelle université de Bretagne Loire, qui regroupe universités et grandes écoles de Bretagne et des Pays de la Loire, vise aussi l'international. Sur le campus de Ker Lann, l'institut d'ostéopathie (300 étudiants) vient de passer un accord avec l'université de Bordeaux pour laquelle il forme des spécialistes de l'urgence-sport. Situé à Bruz, au sud de Rennes, il regroupe sur 165 hectares une vingtaine d'écoles privées accueillant au total 7.000 étudiants, complétés par 1.000 emplois dans les entreprises ayant élu domicile sur ce campus. Ailleurs à Rennes, Supélec et l'IEP gagnent des mètres carrés supplémentaires car le nombre de leurs étudiants ne cesse de progresser. — S. du G.

« Dès l'an prochain, tous les collaborateurs ayant à se rendre à Paris prendront le train. C'est évident. » Comme le directeur général de cette banque régionale, nombre de chefs d'entreprise ont déjà coché le 1<sup>er</sup> juillet, date d'entrée en service de la ligne à grande vitesse entre Paris et Bordeaux, sur leur agenda. Les études montrant qu'avec la concurrence d'une liaison ferroviaire à deux heures, la part de l'avion s'effondre. Un sacré défi pour l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, qui a enregistré en quelques années la plus forte progression des aéroports régionaux. Voyant son trafic dépasser les 5,3 millions de passagers contre moins de 3 millions avant 2010. Une embellie à mettre au crédit des compagnies low cost, qui ont généré les deux tiers de cette croissance et pèsent désormais 38 % du trafic passagers.

Et si le nombre de destinations directes a doublé, passant de 40 à 80 aujourd'hui, qu'en sera-t-il de celle avec Paris ? L'an dernier, la navette d'Air France avec Orly a attiré près d'un million de passagers avec quatorze liaisons quotidiennes, quand les six vols quotidiens avec CDG ont transporté quelque 600.000 personnes. Air France n'a pas encore dévoilé ses batteries. « Nous ne prévoyons pas de modification pour 2017 mais nous attendons de voir la politique tarifaire de la SNCF », explique Hélène Abraham, directrice commerciale de l'activité HOP! Air France.

La SNCF, qui investit 1 milliard d'euros dans 40 nouvelles rames duplex, prévoit une offre de 35.000 places par jour avec 18,5 liaisons directes. Elle n'en proposait que 13,5 à l'origine mais a dû baisser pavillon devant les exigences de l'Etat et des collectivités. La SNCF dénonçant depuis longtemps le prix des péages dont elle devra s'acquitter auprès de Lisea, le concessionnaire, et quelle sera tentée de répercuter sur le prix des billets. « Il y aura un saut en termes de vitesse et de qualité et pas d'augmentation de prix proportionnelle », s'était bornée à déclarer Rachel Picard, directrice générale de SNCF Voyages. L'entreprise ayant prévu de perdre au moins 150 millions d'euros par an sur cette ligne.

### Tramway vers l'aéroport

A l'aéroport on compte bien aussi profiter de ses avantages. D'abord le lancement officiel, voici quelques jours, du projet de liaison par tramway avec le centre-ville de Bordeaux. Les 5 kilomètres de voies nouvelles entre le centre-ville de Mérignac et l'aéroport devant entrer en service au deuxième semestre 2019. Ensuite, la montée en puissance de la zone d'activité de Mérignac, qui emploie déjà 35.000 personnes notamment dans le secteur de l'aéronautique et du spatial, et devrait attirer 10.000 de plus. « La meilleure preuve que nous sommes optimistes, ce sont les lourds investissements que nous allons consentir dans les deux aéroports A et B et qui seront dévoilés en juin prochain », insiste Pascal Personne. — F.N.