

THÈME II – POURQUOI ET COMMENT AMÉNAGER LE TERRITOIRE ?

Chapitre 4 – Aménager pour réduire les inégalités

Dossier 1



Document 2 – Un aménagement urbain : l'écoquartier de la Bonne à Grenoble.

Cet écoquartier, situé au centre de Grenoble, a été aménagé en 2008 sur les 8,5 hectares d'une ancienne caserne. Il mélange neuf et ancien, avec 40% de logements sociaux pour favoriser la mixité sociale.



Document 1 – Un aménagement de transport : le viaduc de Millau.

Inauguré en 2004, ce pont autoroutier culmine à 343 m au-dessus de la vallée du Tarn. Il permet de relier Clermont-Ferrand à Béziers, et Paris à la Méditerranée en traversant le Massif central au lieu de le contourner.

En complément : [cette vidéo](#)

Hatier, 2016



Document 3 – Réduire les inégalités : les aménagements de transport.

Rendez-vous sur [ce lien](#) pour observer la position stratégique du viaduc de Millau.

Hatier, 2016

Étude de cas 1 – Le Louvre-Lens : aménager pour réduire les inégalités. Pourquoi un musée du Louvre a-t-il été aménagé à Lens ? (1/2)

Ancienne zone industrielle en crise, Lens a inauguré en 2012 un nouveau musée : le Louvre-Lens. Cet aménagement a pour but de réduire les inégalités entre ce territoire et le reste de la France grâce au rôle positif du musée.



[Lien internet](#)

A Pourquoi un musée du Louvre a-t-il été aménagé à Lens ?



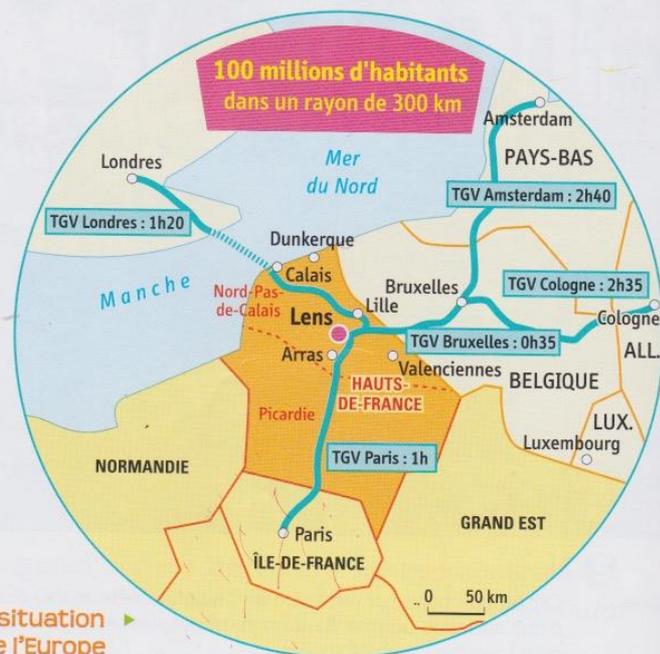
1 L'intérieur du Louvre-Lens

En 2004, Lens a été choisie parmi six villes candidates comme site du nouveau Louvre. Le musée a été inauguré le 4 décembre 2012. Sur plus de 7 000 m² de surface d'exposition et de réserves visitables, il accueille notamment des collections du musée du Louvre de Paris.

2 Lens : un territoire en crise

- 3^e plus fort taux de chômage de France (17,7 % de la population active)
- 3^e plus faible taux d'emploi féminin de France
- 2^e IDH le plus bas de France
- Absence de sièges sociaux de grandes entreprises
- Secteurs traditionnels en perte d'emplois (équipement automobile, chimie)
- Pollutions de l'eau et des sols dues à l'activité minière passée

www.nord-pas-de-calais.directe.gouv.fr, décembre 2014.



3 Lens : une situation au cœur de l'Europe

Hatier, 2016



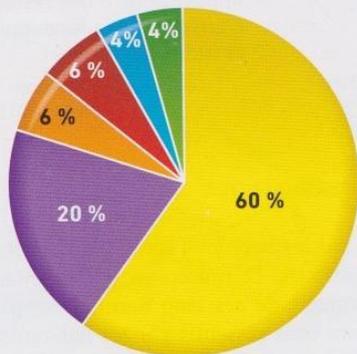
4 Le Louvre-Lens : la reconversion d'une friche industrielle

Le bassin du Nord a arrêté toute activité minière en 1990. Devenu une friche industrielle, il a été classé au patrimoine mondial de l'Unesco en 2012.

- 1 Voies piétonnes 2 Musée du Louvre-Lens (construit sur une ancienne mine) 3 Parc paysager du musée
4 Anciennes cités minières (corons) 5 Voie ferrée (ligne TGV) 6 Autoroute A21 7 Terrils (résidus de charbon)

[Lien internet](#)

Le financement du Louvre-Lens (en %)



1. Par les collectivités territoriales

- Région Nord-Pas-de-Calais
- Département du Nord
- Communauté d'agglomération de Lens-Lévin

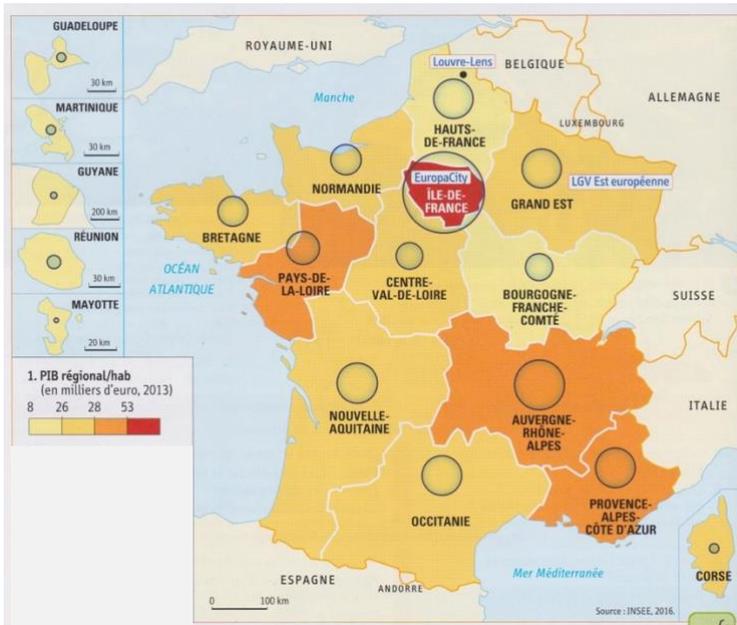
2. Par les autres acteurs publics et privés

- Union européenne
- État
- Mécénat

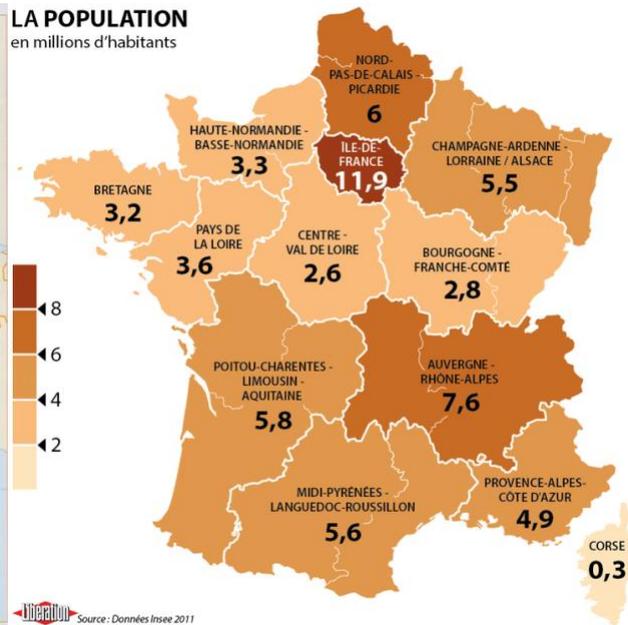
5 Les acteurs du financement du Louvre-Lens

Hatier, 2016

Carte 1 – Des inégalités de richesses entre les habitants des régions françaises (2016)



Carte 2 – Un territoire inégalement peuplé

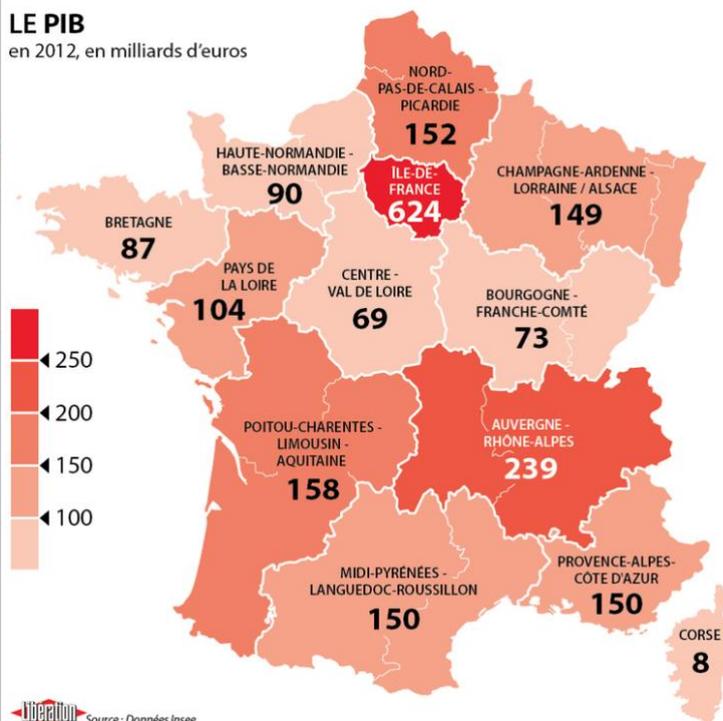


Source : Manuel Hatier, 2016.

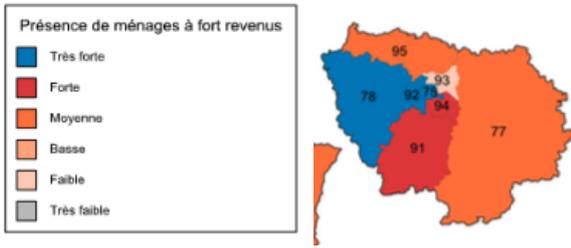
Carte 3 – Des inégalités de richesses entre les anciennes régions (2009)



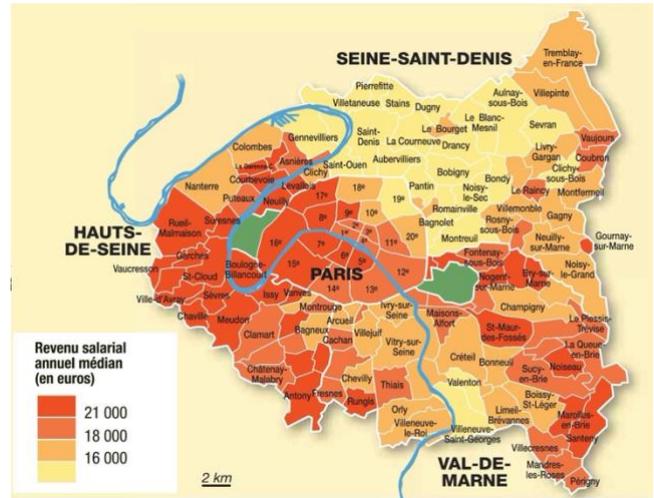
Carte 4 – Des inégalités de richesses entre les régions (2012)



Carte 5 – Des inégalités de richesses entre les départements franciliens

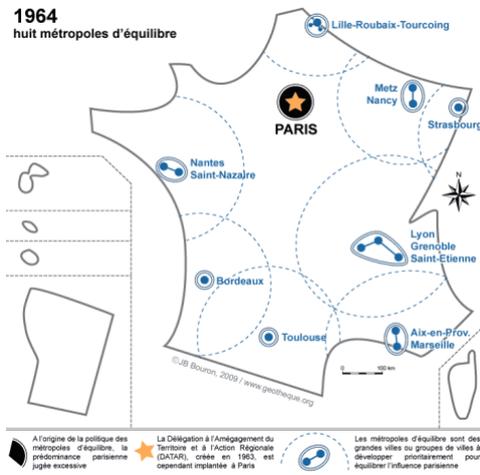


Carte 6 – Des inégalités de richesses entre les communes franciliennes

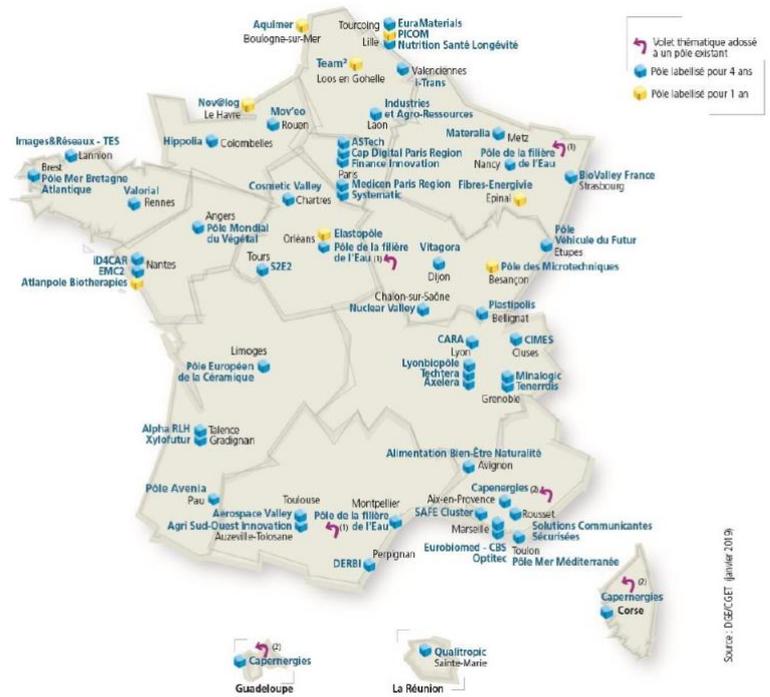


Source : Actualitix, 2012.

Carte 7 – Les métropoles d'équilibre



Carte 8 – Les pôles de compétitivité (2019)



Carte 9 – Les zones de revitalisation rurale (2014)



Étude de cas II – La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique

Avec 340 km de ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux, la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique est l'un des plus importants projets ferroviaires à l'échelle européenne. L'objectif, en 2017, est de mettre Bordeaux à un peu plus de deux heures de Paris à une vitesse moyenne de 300 km/h. La LGV Sud Europe Atlantique prévoit une prolongation du tracé vers Toulouse et l'Espagne.

1 Le tracé de la LGV Sud Europe Atlantique



2 Les objectifs de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA)

La nouvelle ligne améliorera l'attractivité économique des territoires desservis grâce à une réduction considérable des temps de parcours. La LGV assurera la liaison Paris-Bordeaux en 2 heures environ contre 3 heures aujourd'hui. Cette performance confère au rail un avantage comparatif significatif sur les autres modes de transport. En termes d'aménagement du territoire, la LGV SEA constituera un maillon de l'axe transeuropéen reliant, par la façade atlantique, les régions du nord de l'Europe avec le sud-ouest de la France et la péninsule Ibérique¹. Le chantier, débuté en 2012, s'échelonne sur 5 années pour permettre une mise en service en 2017. La LGV traverse deux régions (Centre-Val de Loire et Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes), 6 départements et 113 communes. Son coût est estimé à 7,8 milliards d'euros.

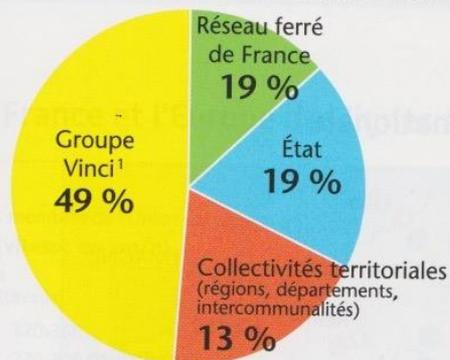
1. Péninsule au sud-est de l'Europe formée de l'Espagne et du Portugal.

Source : site officiel LGV SEA
www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr.

3 Construction du viaduc sur la Dordogne à Saint-André-de-Cubzac (Gironde)

Ce viaduc long de 1 319 mètres relie les communes de Saint-Loubès et de Saint-Romain-la-Virée en Gironde, à 35 kilomètres au nord de Bordeaux. C'est l'ouvrage le plus important des 500 réalisés sur la LGV Tours-Bordeaux.





¹ Entreprise de travaux publics. En contrepartie du financement, le groupe Vinci a obtenu une concession de 50 ans sur l'exploitation de cette ligne.

Source : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, 2015.

4 Le financement du projet : un partenariat public-privé



6 Des projets de prolongement contestés

Des élus, des riverains concernés et les porte-paroles des associations d'opposants se sont réunis le 1^{er} octobre 2015 devant la gare SNCF d'Agen. Les opposants à la LGV Bordeaux-Toulouse ne désarment pas. Les anti-LGV rappellent que le tronçon Bordeaux-Toulouse est chiffré à 8 milliards d'euros alors que l'aménagement des lignes déjà existantes ne dépasserait pas 2 milliards. Les écologistes dénoncent la disparition de 4830 hectares de terres agricoles.

5 Le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique vers Toulouse et l'Espagne

Le gouvernement a validé la réalisation des lignes à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), a annoncé samedi 26 [septembre 2015] le ministre des Transports, Alain Vidalies. [...] En mars 2015, la commission d'enquête publique avait pourtant rendu un avis négatif sur la déclaration d'utilité publique de ces projets ferroviaires, dont le coût est estimé à 8,3 milliards d'euros.

Cependant, selon M. Vidalies, « les arguments en matière d'aménagement du territoire pour tout l'arc atlantique, qui est en retard sur le développement de la grande vitesse par rapport à l'arc méditerranéen, ont pesé dans la décision du gouvernement. »

Le soutien de l'Europe « qui a labellisé ce projet comme un projet important » et la nécessité que la « France ne soit pas en retard » par rapport au développement de la grande vitesse du côté espagnol, ont également joué, a-t-il ajouté. Les présidents des régions [traversées] et le maire de Bordeaux se sont félicités de la décision. De son côté, l'eurodéputé écologiste José Bové a regretté ce choix : « LGV Bordeaux-Toulouse : enquête publique défavorable, avis négatif de la Cour des comptes, mais accord du gouvernement. On marche à l'envers », a-t-il réagi sur Twitter.

Source : LeMonde.fr, 26 septembre 2015.

Étude de cas I – Le Louvre-Lens : aménager pour réduire les inégalités. Comment le Louvre-Lens dynamise-t-il son territoire ? (2/2)

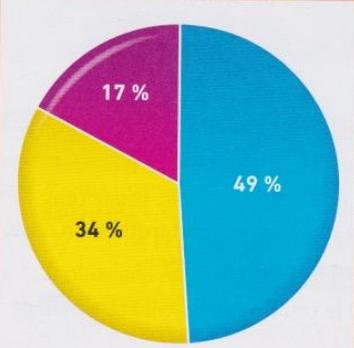
de l'aménagement
du Louvre-Lens

B Comment le Louvre-Lens dynamise-t-il son territoire ?



1 Une nouvelle voie à proximité du musée
4 km de voies pour piétons et vélos, plantées de 6 000 arbres, ont été créés pour permettre l'accès au musée et revaloriser le quartier.

2 L'origine des visiteurs du Louvre-Lens
Entre décembre 2012 et novembre 2014, le musée du Louvre-Lens a accueilli 1,4 million de visiteurs.



Origine	Pourcentage
Nord-Pas-de-Calais	49 %
Autres régions (dont 8 % Ile-de-France)	34 %
Étrangers (70 nationalités : Belges, Néerlandais, Anglais, etc.)	17 %

Source : Louvre-Lens, Chiffres-clés et impacts 2015, Euralens.

3 Les effets économiques du Louvre-Lens

- Plus de 600 emplois créés depuis l'ouverture
- 84 millions d'euros de retombées financières cumulées depuis l'ouverture
- 60 % des restaurateurs et des hôteliers ressentent un impact positif du musée
- 48 % des visiteurs déclarent profiter de leur venue au Louvre-

Lens pour visiter un autre site à proximité (centre-ville, musée des Beaux-Arts d'Arras, etc.)

- Implantation de nouvelles enseignes commerciales dans le centre de Lens : Célio, H&M, etc.
- Implantation d'une résidence d'artistes par la fondation Pinault (2015)

Louvre-Lens, Chiffres clés et impacts 2014 et 2015, Euralens.

4 Un impact positif pour les habitants

« Le Louvre-Lens est identifié par les habitants comme un atout majeur pour le développement du territoire. Le musée est cité spontanément comme le projet le plus marquant de ces cinq dernières années. Des impacts positifs sur le territoire sont ressentis par les habitants : pour plus de deux tiers des habitants, l'arrivée du musée a rendu le bassin minier plus attractif, 80 % d'entre eux éprouvent un sentiment de fierté vis-à-vis du territoire. Plus de 60 % pensent que le cadre de vie s'est amélioré et que le territoire bénéficie d'une nouvelle dynamique. Une grande majorité des habitants considère que l'implantation du musée facilite l'accès à la culture (un tiers déclare avoir effectué davantage de sorties culturelles depuis son ouverture) et l'ouverture à l'extérieur (échanges avec les visiteurs). Les étudiants sont une majorité à envisager leur avenir dans la région de manière plus positive depuis l'arrivée du musée. »

■ Louvre-Lens, Chiffres clés et impacts 2014, Euralens.

G4-3e

Hatier, 2016



ARCHITECTURE
CHELOUT
Associés

5 « Louvre-Lens Vallée » : le projet de réhabilitation de l'école Paul Bert

L'école Paul Bert fait l'objet d'une rénovation pour accueillir le Pôle numérique culturel « Louvre-Lens Vallée ». Depuis 2013, ce *cluster* (regroupement d'entreprises) développe l'industrie de la connaissance et de l'économie numérique.



6 Les nouveaux aménagements liés au musée

Hatier, 2016

Étude de cas III – L'écoquartier Danube à Strasbourg

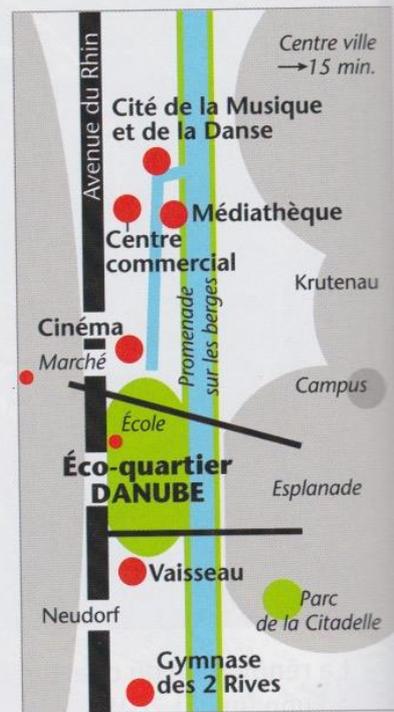
Mobilité, biodiversité et vivre ensemble : tels sont les objectifs de cet écoquartier situé dans l'agglomération strasbourgeoise. L'écoquartier Danube prévoit la construction de 650 logements (dont 50 % de logements sociaux) 18 000 m² de bureaux et de commerces, une maison de retraite, une résidence étudiante et une école maternelle.



1 L'agglomération strasbourgeoise

2 Repères : Les différentes phases du projet

2011 : achèvement de la maison de retraite, premier bâtiment du futur écoquartier.
 2012-2013 : Danube fait partie des 32 premiers projets français labellisés « ÉcoQuartier » par l'État.
 2014 : travaux de la première phase.
 2015 (fin) : premiers emménagements des habitants.
 2017 (fin) : achèvement de la 2^e phase.
 2020 (fin) : achèvement de la 3^e phase.



3 Plan de l'écoquartier Danube



4 Vue générale de l'écoquartier Danube

- 1 Friche où sera construite la 2^e phase du projet
- 2 Bâtiments de la première tranche achevée en 2016
- 3 Quartier des Deux-Rives (Cité de la musique et de la danse, médiathèque, centre commercial, cinéma...)
- 4 Canal du Rhône au Rhin
- 5 Centre-ville (cathédrale)
- 6 Parc de la Citadelle (espace vert)
- 7 Arrêt du tramway

Hachette, 2016

5 Faciliter la mobilité

Pionnières pour le tram, les plans de déplacement, l'usage du vélo... la ville et la communauté urbaine de Strasbourg apportent depuis plusieurs décennies des réponses novatrices aux questions de mobilité. L'écoquartier Danube a donné l'occasion de construire une offre de transport innovante. [...] À l'intérieur du site, tout l'espace est prioritairement dédié aux piétons et aux cyclistes; l'ensemble du quartier suit les règles du code de la route concernant les zones de rencontre : la voiture y est admise, mais la priorité est laissée aux piétons et aux cyclistes. [...] Le stationnement en surface n'étant pas autorisé, la circulation sera très limitée.

Seules les places de parking dédiées à l'auto-partage occupent l'espace public. Pour les déplacements, tous les moyens sont bons : tram et bus sont à moins de 400 mètres, la gare est accessible sans changement, les pistes cyclables sont omniprésentes, le centre historique [de Strasbourg] est à 15 minutes de marche... La nécessité de posséder sa propre voiture s'éloigne. Néanmoins, le quartier reste très accessible aux automobilistes, avec un réseau autoroutier à moins d'un kilomètre.

Livret « écoquartier Danube », site Strasbourg Eurométropole.



© XTU architectes

6 Favoriser le « vivre ensemble »

Les responsables du projet ont souhaité une véritable démarche participative avec les futurs habitants. Une promenade est aménagée le long des berges pour les piétons et les cyclistes.



© XTU architectes

7 La gestion des énergies : la maquette de la tour Elithis dans l'écoquartier Danube

En France, les bâtiments consomment près d'un quart de l'énergie primaire totale et sont responsables d'environ 20 % des émissions de gaz à effet de serre. La tour Elithis est dite à énergie positive car elle pourra produire plus d'énergie qu'elle n'en consommera grâce à un millier de mètres carrés de panneaux photovoltaïques développés en façade et en toiture.