



V o y a g e d ' é t u d e s . M a r s 2 0 1 8

S A I N T - E T I E N N E

Aix*Marseille
université

IUAR

Institut d'Urbanisme et
d'Aménagement Régional
Aix - Marseille



Sommaire

Edito	p. 3
1 Saint-Etienne ville en construction	p. 4-7
2 La métropole stéphanoise à la conquête de ses nouvelles compétences	p. 8-9
3 L'établissement public d'aménagement de Saint-Etienne: Intervention de l'état pour contribuer à la redynamisation de la ville	p. 10-13
4 Novaciéries : de la ville industrielle à l'écoquartier	p. 14-17
5 Le commerce de Saint Etienne au cœur des enjeux d'attractivité et de rayonnement du territoire	p. 18-20
6 Le Cret de Roc : Du quartier ANRU au quartier durable	p. 21-24
7 Le projet et le développement urbain autour de la future ligne T3 : Le tramway sifflera trois fois	p. 25-28
8 Firminy terrain d'expérimentation depuis 1953	p. 29-31
9 Saint-Etienne 2050 : Trois scénarios Mercapole De la steel valley à la data mining valley Archipole « <i>Se forger un avenir radieux</i> » Antipole « <i>Ça va pas taupe... mais on a une mine d'idées</i> »	p. 32-34
Remerciements	p. 32-35

Voyage d'étude à Saint-Etienne, 19 au 24 mars 2018 **Master 2, Formation continue, « Urbanisme durable et projet territorial »,** **Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional, Université Aix-Marseille.**

En mars 2018, les 15 étudiants du master 2 « Urbanisme durable et projet territorial » de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional de l'Université d'Aix-Marseille ont effectué leur voyage d'étude à Saint-Etienne. En reprise d'études, ces étudiants sont d'ores et déjà des professionnels expérimentés dans le champ de la réflexion et la production de l'action publique urbaine et territoriale.

La semaine de voyage à Saint-Etienne qui leur a été proposée visait à leur faire découvrir les enjeux contemporains de la métropole stéphanoise au prisme d'un ensemble de rencontres avec des universitaires, des techniciens, des fonctionnaires territoriaux, des élus ainsi qu'avec des visites d'opérations et de projets en cours.

Le présent carnet de voyage rend compte des visites et rencontres effectuées dans la semaine... mais pas seulement. Il propose, en fin de parcours, de se projeter dans la métropole stéphanoise en 2050 : quelle trajectoire la métropole aura-t-elle suivie en termes de croissance urbaine, de développement, de transition énergétique ?

Comment aura évolué la sociologie des quartiers visités en 2018, en construction ou en réhabilitation (Crêt de Roc, quartier du Soleil, Firminy vert,...) ? Que seront devenus les projets emblématiques de 2018 (NovAcieries à Saint-Chamond, quartier créatif de Plaine Achille Manufacture) ? En nous appuyant sur les trois scénarios de prospective territoriale produits par le groupe « systèmes métropolitains intégrés », dans le cadre de la démarche Datar « Territoires 2040 »¹, nous nous sommes collectivement essayés à nous projeter dans trois futurs possibles et contrastés pour la métropole stéphanoise.

Ce carnet de voyage doit beaucoup à la disponibilité et à la qualité des échanges que nous avons eues, durant toute la semaine, avec toutes celles et ceux qui nous ont reçus et accordé du temps. Je les remercie bien chaleureusement, en tant que responsable de ce voyage, pour la qualité de l'accueil qui nous a été réservé.

Hélène REIGNER, Professeur à l'IUAR

1. Datar, 2011, « Des systèmes spatiaux en prospective », Revue d'études et de prospective n°4, Paris, La Documentation française, p. 39-66



Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

Saint-Etienne ville en construction

Rencontre avec :

Georges GAY, professeur de géographie à l'Université Jean Monnet de Saint Etienne.

Depuis le Guizay, un belvédère sur Saint Etienne, Georges nous fait survoler l'histoire de la ville depuis sa construction.



Depuis le Guizay,
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018



Le premier vélo né à Saint-Etienne,
histoireetpatrimoinedesaintetienne.com

Saint Etienne : Ville d'arme, de la rubanerie et du cycle

Saint-Etienne, situé dans le département de la Loire et la vallée du Furan, est la commune la plus peuplée de la région Auvergne-Rhône-Alpes après Lyon. Les richesses géologiques ont assuré la prospérité économique de la ville. La topographie a contraint le développement urbain autour d'un axe nord-sud. Saint Etienne a été rendue célèbre au XVIe siècle grâce à ses productions artisanales. Durant la Révolution Française, l'apparition de nouvelles activités économiques ont relayé les activités traditionnelles. Le Furan, force motrice essentielle à la rubanerie, a gardé sa fonction énergétique avec le développement de la mine. Le site attire au XIXe siècle les grandes entreprises de métallurgie, d'extraction du charbon et les manufactures d'armes.

Saint-Étienne n'était qu'un petit village avec une grande église. La couverture du Furan, situé à l'emplacement de la place du Peuple, a structuré l'urbanisation de la ville. Le bourg du XVIe siècle s'entoure de murailles et de deux portes, extrémités des deux percées : la porte de Furan à l'est et la porte de Roanne à l'ouest.

L'occupation des sols de la vallée du Furan, propriété des institutions religieuses, condamne la ville à s'étirer d'est en ouest. Par ailleurs, le nord et le sud offrent de vastes terrains pour une extension plus harmonieuse.



Plan de situation, par Amel Hadhoum



Fabrique d'armes,
histoireetpatrimoinedesaintetienne.com

La grande épopée industrielle du XVIIIe : Emergence de la rationalisation de la fabrication d'armes



Tracé de la ville en damier,
histoireetpatrimoinedesaintetienne.com

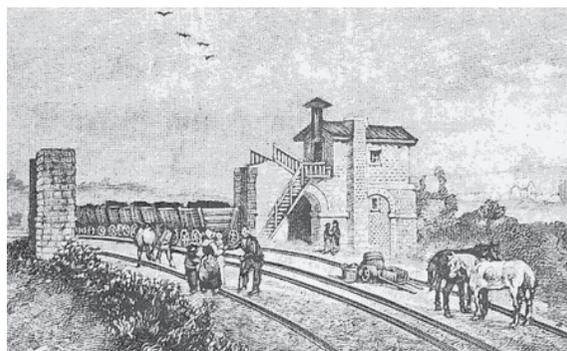
En parallèle des activités artisanales, la mécanisation de la production germe à la veille de la Révolution. Les immeubles de rubaniers dits « recettes » sont construits en centre-ville, tandis que les immeubles de passementiers, regroupant ateliers et habitations, sont bâtis à l'ouest, sur les collines de la ville. La rue commerçante du bourg devient le quartier des serruriers et des ouvriers du fer. Les notables de la ville résident à l'est, sur les terres de la couverture du Furan.

L'industrie stéphanoise développe des compétences de maître concernant la fabrication des armes à feu. La dynamique industrielle donne une nouvelle ampleur à la ville, déjà dotée au XVIIIe siècle par le roi d'un privilège d'érection d'une Manufacture Royale d'Armes. Les exigences royales en termes d'armement poussent l'Etat à détourner l'écoulement du Furan.

Les biens du clergé ainsi que les terrains conventuels sont vendus à la bourgeoisie.

Les notables organisent des lotissements sur le modèle des villes italiennes, le centre-ville est aménagé suivant un plan central, orthogonal et quadrillé.

L'extraction du charbon sert aux usages domestiques et alimente les forges locales. Les affluents du Furan sont encore nécessaires à l'artisanat du fer, à la rubanerie et au tissage du fil de soie. Les stéphanois adoptent le moulinage avec des innovations venues de Zurich (le moulinage de plusieurs fils de soie). Les lyonnais gardent la production de la soie et du tissu bourgeois.



Première ligne de tramway,
histoireetpatrimoinedesaintetienne.com

La création de la plus grande usine de transformation de l'acier et de raffinerie du minerai spécialise la ville dans l'exploitation de la houille. Le transfert du savoir-faire des ingénieurs des Mines anglais réorganise la production du charbon et suscite des innovations en matière d'infrastructures et d'équipements :

la création de la première ligne de chemin de fer Saint Etienne-Lyon construite entre 1827 et 1832 (canal Rhône-Loire) pour transporter le charbon, et l'école des Mines.

L'installation de la plus grosse usine de transformation du charbon en fer et l'extraction du minerai engendrent des dégâts à la surface, d'où l'interdiction de son extraction sous la ville. Cela favorise l'étalement de la ville vers l'est pour un usage strictement industriel. Les transformations spatiales génèrent des conflits d'intérêt entre la bourgeoisie traditionnelle de l'est et la bourgeoisie industrielle de l'ouest. Les fabricants locaux repoussent l'activité nuisible afin de garder la maîtrise de la rémunération des ouvriers de la rubanerie, activité tenue par la bourgeoisie locale.

Le XIXe siècle prospère, la ville de l'armement

La fin du XVIIIe est marquée par un profond renouvellement : une grande partie des fabrications lourdes est abandonnée au profit de productions plus spécialisées, de qualité (aciers spéciaux, rubans façonnés de velours, fabrication de pièces détachées d'automobile). De nouvelles industries s'implantent sous l'initiative de chefs d'entreprises dynamiques. La Manufacture Française d'Armes est fondée en 1893 au moment de création de la société Guichard-Perrachon, aussi connue sous le nom de magasins Casino. Cette dynamisation économique a entraîné un essor démographique.

1914-1950 : entre guerres et reconstructions

La première guerre mondiale constitue une opportunité pour Saint-Étienne. Avec la mine, la métallurgie, les industries mécaniques et l'armurerie, Saint-Étienne devient l'arsenal du pays. Les régions industrielles concurrentes du nord et de l'est sont dévastées. La reconstruction des zones de front nécessite une importante production. En 1914, Antoine Durafour, membre du Parti républicain et radical-socialiste et maire de Saint-Étienne de 1930 à 1932, met en place le projet d'usines de moteurs d'avion après la prise du pouvoir pour la première fois par le front populaire socialiste. Le savoir-faire local permet également à de grandes manufactures privées d'émerger à la fin du XIXe siècle : c'est l'apogée de la rubanerie.



Cité Beaulieu, Echogeo

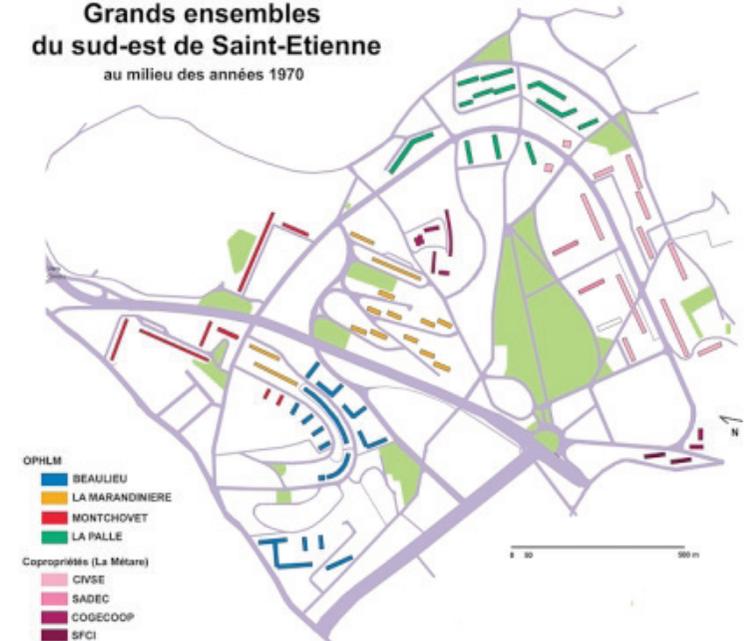
Le développement démographique se poursuit et Saint-Étienne atteint 180 000 habitants. La ville traverse une crise de logement, les compagnies minières occupent les sols, l'économie s'affaiblit

notamment dans la métallurgie, le textile, la construction mécanique, les cycles et l'armement. La ville s'appauvrit, la population fuit, le chômage augmente et la vie politique s'ancre à gauche. Dès 1945, Alexandre de Fraissinette, résistant gaulliste, prend la tête de la municipalité. Il décide de la construction de grands ensembles de logements sociaux. Beaulieu, la Cotonne, et Montreynaud font l'objet de critiques acerbes de la part des habitants et des pouvoirs publics. L'image de la « ville de taudis noire » naît à cette époque.

À partir des années 1980, la lutte contre la ségrégation sociale par l'intermédiaire de l'habitat impulse la volonté d'un changement de pratique dans l'aménagement du territoire français. La ville de Saint-Étienne assiste alors à l'arrêt des programmes de grands ensembles et s'oriente vers une politique urbaine de revitalisation des quartiers anciens du centre.

Après la guerre, Saint-Étienne connaît une déprise industrielle et démographique : 50 000 habitants ont quitté la ville entre 1968 et le début des années 2000 (220 000 habitants en 1968, contre 170 000 en 2000) d'importantes pertes d'emplois et de nombreuses fermetures d'entreprises laissent en ruines les anciens bâtis industriels. La ville doit en effet affronter une crise économique et démographique causée par deux phénomènes. La désindustrialisation s'est traduite par le déclin de Manufrance, de Creusot-Loire, la fermeture du Giat (établissement de la manufacture nationale d'armes) en 2000 et la perte d'emploi de hauts niveaux.

Grands ensembles du sud-est de Saint-Etienne au milieu des années 1970



Plan Cité Beaulieu, Echogeo



Siège Casino, Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

Les villes satellites drainent la population du centre de Saint Etienne et participent à la désertification. La périurbanisation et la désindustrialisation ont eu des conséquences sociales importantes : paupérisation des quartiers, inégalités des revenus, une société beaucoup moins homogène qu'elle ne l'était, et des phénomènes de ségrégation ethniques.

Les récentes initiatives participent à redorer l'image de la ville, à concilier une histoire industrielle à l'issue difficile avec une redynamisation culturelle et professionnelle : création de grandes écoles, d'une université, d'une maison de la culture, de la Comédie de Saint-Étienne, reconversion de la friche de Manufrance en Centre des congrès, de la chambre des commerce et d'industrie, d'une aile de l'école des Mines, installation du musée de la Mine aux Puits Couriot. La cité-usine fait l'épreuve de sa reconversion.

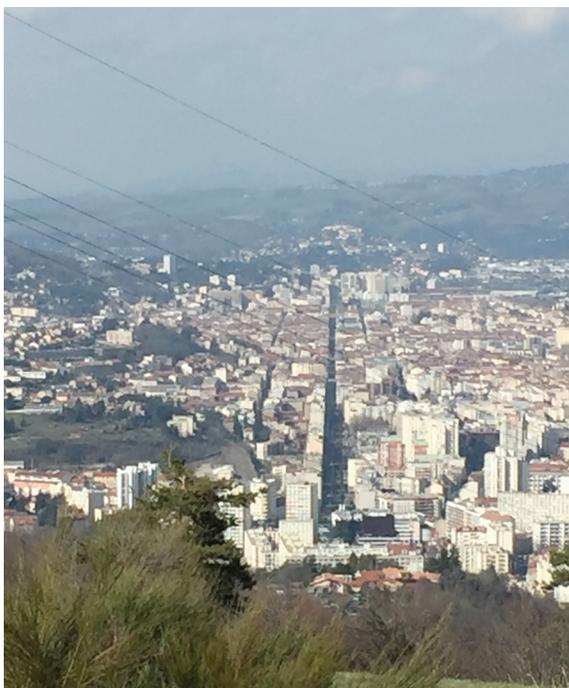
Aujourd'hui, la politique de régénération et de développement, à travers la réinvention de la puissance politique, ANRU et les autres établissements publics de la ville de saint Etienne, porte des projets de valorisation du centre-ville: la manufacture Plaine-Achille à l'entrée est de la ville, la maîtrise d'œuvre Chemetov, le Zenith avec son architecture moderne, sorte de ville Jardinée. La ville industrielle, héritière d'une tradition de savoir-faire compte également sur le design. Saint Etienne est labellisée «Ville créative Unesco», exception française.



Cité du design, lemonde.fr



Escaliers Crêt-de-Roc



Vue depuis le Guizay



Av. Denfert Rochereau - Photos étudiants FC-M2-IUAR-2018

2

La métropole stéphanoise à la conquête de ses nouvelles compétences

Rencontre avec :

Rémi DORMOIS, DGA, en charge du pôle de développement urbain

Annick DELORME, Directrice de l'Aménagement du territoire, au sein de ce pôle

Patrice RAINERI, responsable service Habitat et Accessibilité, au sein de cette direction

Bruno MOMBRIAL, responsable service planification, au sein de cette direction

Une institution jeune en matière de compétences partagées

Née en 1995 sous le statut de Communauté de communes, avec à l'origine 22 communes membres réunies autour de Saint-Étienne, l'intercommunalité a grandi au fil du temps. Elle compte désormais **53 communes pour une population globale de plus de 400 000 habitants.**

Communauté d'agglomération en 2001, elle est devenue communauté urbaine en janvier 2016 puis **métropole depuis le 1er janvier 2018.** L'intercommunalité s'est construite petit à petit autour de compétences très techniques, telles que les transports ou la gestion des déchets.

En devenant métropole, elle est en voie de réorganisation pour faire face à l'évolution de son périmètre et de ses compétences. Dotée d'une dizaine d'agents en 2004, sa direction à l'Aménagement du Territoire comprend aujourd'hui environ 30 agents et se compose de 4 services :

- Habitat et accessibilité : élaboration et mise en œuvre du PLH

- Solidarité : élaboration et conduite politique de la ville (39 QPV sur le territoire)

- Planification : élaboration PLU

- Développement local : « une particularité de Saint-Etienne Métropole » ; sur 53 communes, 27 ont moins de 2000 habitants, ce service s'occupe prioritairement de la dimension agricole

Les missions habitat et planification seront des directions à part entière prochainement. L'intégration de compétences départementales, tel le Fonds de Solidarité Logement, est envisagée.



SAINT-ETIENNE
métropole

Privilégier les communes urbaines de fond de vallée, lutter contre la paupérisation des centres urbains, axes forts du Programme Local de l'Habitat.

En 2016 la métropole a débuté l'élaboration de son PLH 3ème génération concernant désormais 53 communes.

Le diagnostic confirme un phénomène de **périurbanisation** (fortes mobilités résidentielles vers les territoires voisins) avec un **centre urbain**

affaibli qui se vide de ses actifs, aujourd'hui occupé par des populations modestes, des étudiants, au profit des territoires périphériques. Il confirme également une **attractivité faible**, même si elle est un peu plus forte au nord du territoire. Les fonds de vallée sont occupés par une **population globalement plus modeste** que la couronne.

Le **parc privé** représente 80% du parc, il concentre une forte vacance (20 000 logements), il est souvent ancien et peu performant sur le plan énergétique. Les copropriétés sont nombreuses (1000) dont 50 grandes propriétés des années 70 et rencontrent des difficultés.

Le **parc social** représente 42 000 logements. Il est concentré à 90% dans les communes urbaines. La vacance concerne 3 800 logements. Ce parc est occupé à 60% par un public dont les revenus sont inférieurs au plafond de ressources du PLAI. Cependant on constate qu'il est occupé par des populations plus aisées dans la couronne (communes concernées par art 55 de la loi SRU) et que les programmes neufs sont majoritairement occupés par un public retraité. Ce constat interroge sur le risque d'un parc social à 2 vitesses.

Les orientations du PLH au-delà des orientations classiques de maîtrise de l'urbanisation et du développement de la mixité sociale, portent sur :

- Requalifier la ville centre et être vigilant sur l'offre nouvelle de logement en périphérie afin de ne pas accroître les déséquilibres sociaux et spatiaux,

2

- Poursuivre l'action pour le renouvellement et l'amélioration de la qualité des logements, notamment sur le volet énergétique,
- Diversifier le parc en agissant sur une offre nouvelle adaptée aux besoins,
- Conforter le marché de la promotion immobilière, la production étant actuellement très diluée.

La réalisation de ces orientations doit s'appuyer sur les éléments de cadrage comme le SCOT, sur l'observatoire, sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs : bailleurs publics, les collectivités, SPL, Epora, Epase ... Aujourd'hui, bien que le PLH soit co-construit avec les communes, la conformité des PLU au PLH n'est pour autant pas vraiment au rendez-vous. **Au fil du temps le transfert de la compétence urbanisme à la métropole sera un levier pour davantage d'efficacité du PLH.**

La planification : une nécessaire recherche de cohérence

La planification à l'échelle de la métropole est encadrée par la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise. Le SRADDET de la région Auvergne- Rhône Alpes dont l'approbation est prévue en 2019, est en cours d'élaboration.

La Région semble s'inscrire dans une logique de subsidiarité vis-à-vis des territoires, la métropole stéphanoise a donc émis une contribution, basée sur les enjeux définis par le SCOT.

Approuvé par le conseil du syndicat mixte SCOT Sud-Loire en décembre 2013 (Saint-Etienne Métropole, Communauté de communes Forez est,

Communauté de communes des Monts du Pilat), on s'achemine vers une nouvelle révision du SCOT en parallèle à l'élaboration du PLUi.

La métropole s'est vu attribuer récemment l'ensemble des outils de planification : PDU, PLH, PCAET, règlement local de publicité, PLUi. L'échéance de réalisation du PLUi est 2023. L'objectif est de terminer la phase diagnostic et concertation avant les élections de 2020.

Ce projet de territoire devra s'élaborer en collaboration (« et non en concertation ») avec les communes. **La recherche de cohérence entre ces différents documents est un enjeu important.** On constate l'absence de politique communautaire ou de consensus sur différents aspects comme sur la question des commerces ou encore sur le PDU (bloqué sur l'enjeu de la réduction du volume de déplacement en véhicule individuel (voiture) en l'absence de volonté d'aller vers la contrainte). La modification récente des périmètres et des compétences de la région, de la métropole, nécessite des réorganisations de ces collectivités. Ainsi on traverse une période de flou durant laquelle les documents de la planification perdent de leur pouvoir prescriptif et où la contrainte de conformité ou de compatibilité est appliquée de manière souple, laissant la possibilité d'ajustements et privilégiant l'approche collaborative. La politique conduite dans ce contexte perd en lisibilité et il est difficile d'identifier une stratégie claire.

Vers un projet de territoire ?

La culture et la légitimité de l'intercommunalité reposent sur des compétences techniques.

Depuis 2018, elle a la responsabilité de mettre en cohérence les outils de la planification. Cet objectif nécessitera de faire émerger un véritable projet politique à l'échelle du périmètre de la métropole.

Aujourd'hui les communes, socles de la métropole... les maires, acteurs majeurs... Demain, la métropole socle des communes !

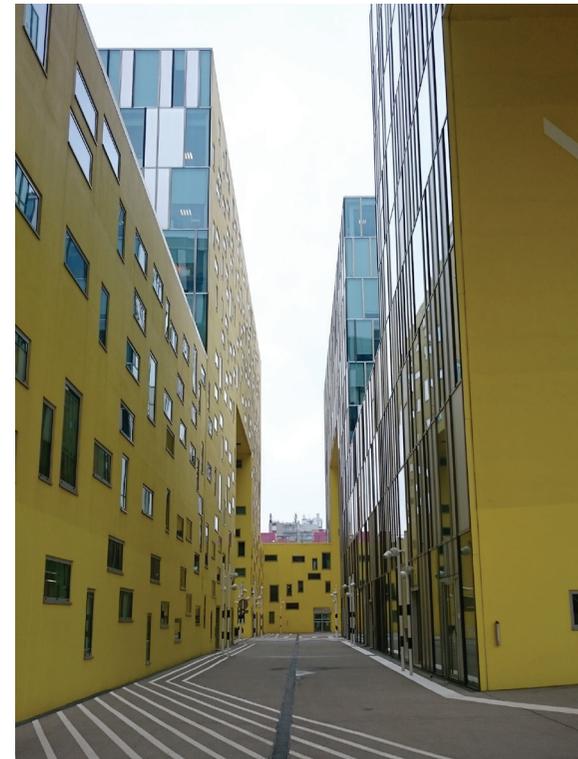


Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

3

L'établissement public d'aménagement de Saint-Etienne: Intervention de l'état pour contribuer à la redynamisation de la ville.

Rencontre avec :

Valentin THOMAS chargé de projet Manufacture Plaine Achille, EPASE

Line RIVAL, chef de projet Manufacture Plaine Achille, EPASE

« Au début des années 2000, la ville, l'État et les autres collectivités ont considéré qu'il était nécessaire de faire un effort important pour la restructuration de la ville. Il fallait, pour ce faire, définir des objectifs pour accélérer la revitalisation de Saint-Étienne et conforter sa place au sein de l'aire métropolitaine en devenir avec Lyon. Il est apparu que le meilleur moyen était de créer un EPA et de délimiter un périmètre d'opération d'Intérêt National (OIN) pour y concentrer les opérations » explique Pascal Hornung, directeur de l'EPA.»

L'EPASE a été créé en 2007 pour répondre aux enjeux de redynamisation de la Métropole dans le cadre de sa directive territoriale d'aménagement. L'objectif : relancer l'attractivité de la ville centre de Saint-Etienne en agissant sur la qualité du cadre de vie et l'installation d'entreprises à l'échelle du territoire métropolitain. En qualité d'aménageur, l'EPA réalise à la fois des travaux d'aménagement d'espaces publics et de redéfinition de projets urbains. Il accompagne l'installation de porteurs privés et assure également avec l'EPORA (établissement public foncier de l'ouest Rhône-Alpes) le portage foncier et les travaux de dépollution inhérent à la typologie des terrains industriels du territoire. Financé à 50 % par l'état et 50 % par les collectivités, l'établissement public intervient par grands secteurs d'intervention.

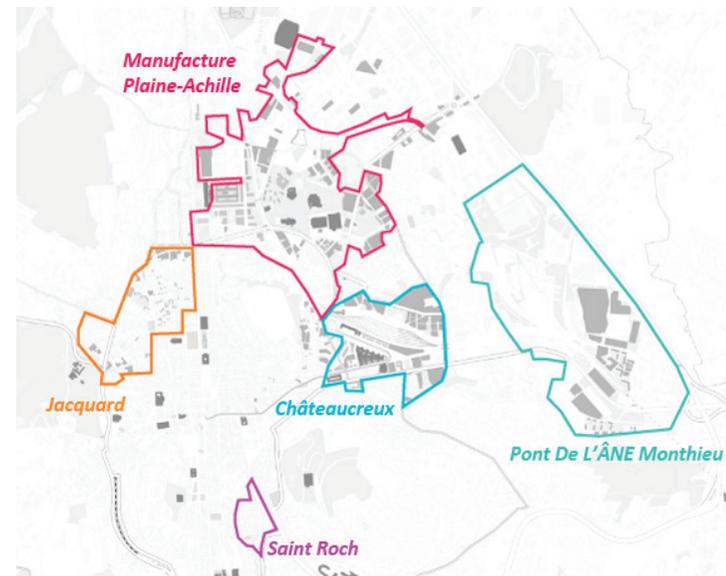
Les quatre grands périmètres historiques concernent les secteurs de :

- Châteaureux : création d'un quartier d'affaires autour de la gare principale
- Quartier Manufacture Plaine Achille: quartier vitrine de la nouvelle activité économique de Saint-Etienne avec la mise en avant de la dimension créative,
- Quartier Jacquard et Saint Roch : réhabilitation de l'habitat et des espaces publics pour recréer une envie de vivre en ville.
- Pont de l'âne Monthieu : Projet STEEL requilification du faubourg commercial vieillissant en entrée de ville.

Le quartier de la Plaine, seule surface plane de la ville, se compose du site dit « de la Manufacture » et de celui de « la Plaine Achille ». Le quartier dédié à l'industrie depuis le 18^e siècle situé au nord du centre ville à proximité de la gare centrale est fortement marqué par la présence d'une voie ferrée, entre passerelle et barrière infranchissable.



Espace d'exposition EPASE.
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018



Secteurs de projets EPASE.
EPASE, modifiée par S.Aouadene



Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

Quartier créatif et creuset d'innovation : le pari de relance de la ville industrielle par le design de services.

Le site de la Manufacture d'armes de Saint-Etienne est un emblème de l'histoire industrielle locale, un fleuron qui a fait la renommée de la ville et de ses ouvriers. Créée dès 1864, sur près de 12 hectares, la Manu' a abrité jusqu'à près de 10 000 salariés. Elle était historiquement composée de 4 ateliers, de bâtiments administratifs et des pavillons des logements pour la direction.



Vue de la Manufacture depuis la colline de Montaudon en 1894 et en 1928
Archives municipales de St-Etienne

Gérée à partir de 1989 par le groupement industriel des armées de terre le GIAT, elle ferme ses portes en 2000, laissant place durant une dizaine d'années à une friche industrielle au cœur de la cité. Son démantèlement définitif en 2001 a précipité la reconversion du lieu. L'EPASE propose alors de donner une nouvelle vocation à ce quartier. Entérinée par la labellisation ville créative Design par UNESCO en 2010, la ville de Saint-Etienne

amorce son changement d'image : de la ville noire désindustrialisée, elle devient, la première ville créative de France dans le réseau mondial. La Manufacture devient alors le symbole de l'économie inventive et de l'innovation dans les domaines du design de services, de l'optique, du numérique, de l'ingénierie et de la santé.

En 2009, la Cité du design conçue par les architectes Finn Geipel et Giulia Andi s'installe sur une partie du site de la Manufacture d'armes. Certains bâtiments sont réhabilités et deux nouveaux édifices sont construits : la Tour observatoire et la Platine (tirée du nom de la pièce de percussion d'une arme à feu pouvant être gravée et ornée). La Cité du design s'associe à l'Ecole supérieure d'Art et de Design de Saint-Etienne afin de former un établissement public de coopération culturelle dont l'objectif est de valoriser le design et d'y sensibiliser un large public, notamment lors de la Biennale Internationale du Design, événement aujourd'hui d'envergure internationale. Le site de la Manufacture abrite désormais, une boutique, des lieux d'expositions, des bureaux, des salles de classe et d'ateliers, une médiathèque, une matériauthèque, le groupe scolaire Paule et Joseph Thioller, une pépinière des métiers créatifs, le mixeur espace Fablab création d'entreprise, une serre, un restaurant.

A partir du site de la Manufacture, le Design à la base du projet de repositionnement culturel puis économique de la ville devient composant à part entière des projets d'aménagement de la Métropole, une signature, un indicateur de réussite. Concept de production ou vernis de finition?



Plan d'aménagement CHEMETOFF
EPA Saint Etienne / Ville de Saint Etienne



Ancien siège du groupe Casino
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018e

3



La Cité du Design. Photo EPASE

Ville Parc et mixité fonctionnelle : de l'îlot productif en friche à l'espace de loisirs et de logements

En 2009, l'EPASE fait appel à Alexandre Chemetoff en tant que maître d'œuvre urbain du secteur de la ZAC Manufacture – Plaine Achille.

Sa mission sur neuf ans consistait en l'aménagement urbain, la requalification des espaces publics et l'accompagnement des cessions immobilières.

Le plan d'aménagement de A.Chemetoff et associés propose de restructurer l'ensemble de friches militaires et industrielles, de tissus urbains et d'équipements publics vieillissants de la Plaine par le réaménagement de la place Carnot et la création d'un quartier créatif mixte associant des logements et un cluster d'innovation.

Dans cette vision de Ville Parc, le quartier de la Plaine associe la reconversion de l'ancienne Manufacture à la requalification de la Plaine-Achille, par un

travail sur l'espace public reliant les équipements déjà présents et les nouvelles activités économiques de loisirs et d'habitat. Deux parcs, une passerelle puis une rampe forment ainsi une couture verte reliant les deux ensembles. Treize hectares du parc baptisé « François Mitterrand » recomposés à partir de la récupération de revêtements de sols, de mobiliers et d'anciennes traces d'occupation, font « respirer » le quartier Manufacture-Plaine Achille.

Le projet pensé en début de crise financière et de raréfaction de l'investissement public, a favorisé au maximum la réutilisation de l'existant afin de limiter le plus possible les coûts d'intervention. L'urbanisme du « réemploi et de l'ajustement » de A.Chemetoff semble traduire la méthode d'aménagement à la stéphanoise où pragmatisme, économie et inventivité sont les maîtres mots.

Le regroupement de grands équipements culturels (Stade, Fil, Zénith, Comédie), la troisième ligne de tramway et la création de la voie verte, sont autant de réalisations et de projets qui participent à l'implantation de la nouvelle polarité « quartier Manufacture-Plaine Achille » en

complément ou en concurrence avec le centre-ville de Saint-Etienne.

Plusieurs programmes de logements construits (Urban Park, Carnot) ou en projet ainsi que les prochaines opérations Manufacture : Grande usine créative et Centre des savoirs et de l'innovation (université et e-learning center), confortent cette dynamique tout en interrogeant la perception de franchissements et les habitudes de déplacements nord-sud des stéphanois dans leur Grand'rue.

La mission de l'EPASE reconduite, l'établissement poursuit sa mission d'accompagnement. La maîtrise d'œuvre en cours de renouvellement aura pour mission la poursuite des liaisons entre périmètres d'intervention.

Objectif 2050 : Accueillir tous les lyonnais en manque d'espaces et de logements !



Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

3

AVANT-APRES

Vue sur la façade Sud du bâtiment de l'imprimerie
Mars 2011 - Février 2015



Vue vers le Palais des spectacles, un parc remplace le parking
2007-2012



Vue depuis le boulevard Jules Janin
Juin 2009 - Juillet 2011
Archives municipales de Saint-Etienne



4

Novaciéries : de la ville industrielle à l'écoquartier

Rencontre avec :

Côme MOULIN, chargé de mission à la métropole de Saint-Etienne.

Joseph PERRETON, chef de projet Novaciéries à Cap Métropole.

Quartier de 45 Ha au cœur de Saint Chamond, deuxième ville de la Métropole de Saint-Etienne, l'ancien site industriel fait partie des six sites identifiés dans le cadre de la reconversion des friches du bassin stéphanois.

Visible depuis la voie ferrée et l'autoroute A47, les anciennes aciéries constituent un élément marquant du décor industriel de la vallée du Gier, zone fortement touchée par la crise industrielle.

La position centrale de cette enclave urbaine, à l'articulation entre le centre-ville de Saint-Chamond et les quartiers d'Izieux et Le Creux, représente un réel enjeu d'intégration du site permettant la connexion de quartiers historiquement séparés.

Saint Chamond, 200 ans d'histoire industrielle

La vocation industrielle de Saint-Chamond remonte au début du XIXe siècle, avec les activités de forge le long du Gier. La ville entre véritablement dans l'histoire de la grande industrie lorsque les entrepreneurs Pétin et Gaudet associent leur entreprise créée en 1834 à la Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer en 1854 (regroupant ainsi les Forges de Rive de Gier, les Aciéries d'Assailly et les Forges de Saint-Chamond). L'entreprise de fonderie et de construction mécanique accompagne l'effort de guerre



entre 1870 et 1918 (munitions, artillerie, chars Saint-Chamond dont 400 unités sont fabriquées en 1917), période d'apogée du site. Fleuron de l'industrie métallurgique française, l'usine emploie alors 8 500 ouvriers sur une commune de 36 000 habitants, soit près d'un quart de la population.

Le développement de la ville se fait autour du site industriel. L'usine dispose d'une unité d'énergie in situ qui alimente également d'autres unités productives de la vallée du Gier. Après la seconde guerre mondiale, l'usine diversifie son activité avec la production civile, des tracteurs agricoles notamment. Les aciéries de Saint-Chamond rejoignent en 1953 la Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire (CAFL).

La production est alors recentrée sur les fabrications mécaniques. Saint-Chamond perd sa sidérurgie, remplacée par une fonderie de fonte. Elle conserve la fabrication des vilebrequins. Le site est repris en 1970 par Creusot-Loire qui se lance dans la fabrication des prototypes des Véhicules Avant Blindés (VAB) pour l'armée française. Le site emploie alors plus de 4000 personnes. La crise de l'activité sidérurgique au milieu de la décennie 1970, née du choc pétrolier, découle sur une succession de fusions et de faillites. Creusot-Loire est liquidée en 1984.

Le site est ensuite repris par GIAT Industries, qui produit des véhicules blindés, Siemens et ArcelorMittal, et par une quinzaine de PME familiales. L'activité connaît un nouveau rebond, mais le dynamisme ne perdure pas. GIAT Industries annonce son départ en 2005 et Siemens en 2006.

Le site hérité

Le site, construit sur la rivière Gier et dont la majeure partie est recouverte depuis la fin du XIX^{ème}, se compose de deux plateformes dénivelées. La plateforme basse située à l'Est du Gier concentre les industries mécaniques encore en activité tandis que la plateforme haute située à l'Ouest constitue la zone de friches industrielles proprement dite. Les deux plateformes reposent sur une épaisse couche de remblais formée par les rebus de l'activité minière.

En 2010, 80% du site est en friche. L'activité sidérurgique d'ArcelorMittal (production de tôles d'acier allié ou inoxydable) perdure, ainsi que celle des PME qui évoluent dans la filière. Attiré par le tissu économique environnant et une main d'œuvre rapidement mobilisable, le groupe canadien Linamar s'implante sur le site de Saint-Chamond en 2015, regroupant ainsi ses deux sociétés spécialisées dans l'usinage de pièces en fonte de précision pour moteurs d'engins de travaux publics et agricoles, et d'automobile.

Ce noyau soudé d'entreprises représente une problématique complexe en ce sens qu'il n'est pas envisageable d'en délocaliser qu'une partie mais constitue également un point d'appui solide du projet.

Novaciéries :

le quartier se forge un nouvel avenir

La réflexion sur le devenir du site débute entre 2005 et 2008 lorsque Saint-Etienne Métropole décide de lancer une batterie d'études en vue de définir une vision stratégique pour la reconversion des friches précédemment identifiées.

Ne possédant pas les compétences en interne dans ce domaine, elle s'appuie sur l'EPORA, un établissement public foncier créé en 1998 et assistant la collectivité dans la définition de sa stratégie foncière. Elle inscrit par ailleurs en 2007 le projet au concours EUROPAN, concours européen d'architecture et d'urbanisme. Cette période de recherche d'idées se caractérise par une absence de contrainte offrant aux intervenants une grande liberté de propositions. Des études de faisabilité sont ensuite lancées en 2008 et achevées en 2010. Les premières actions de dépollution et de démolition sont également engagées à cette période.

Au-delà de l'enjeu majeur de redynamisation de l'activité économique locale, le projet de reconversion a pour ambition de valoriser la porte d'entrée de la métropole stéphanoise que constitue Saint-Chamond et plus largement de participer au maillage du territoire entre Lyon et Saint-Etienne. En s'appuyant sur un fort héritage industriel et ouvrier, l'objectif est de maintenir les activités de production existantes dans un site mixte et durable tout en s'attachant à favoriser son insertion dans la trame urbaine. Cela se traduit notamment par un renforcement des activités industrielles et économiques, un retour de l'ensemble des fonctions urbaines (commerces, loisirs, logements et espaces publics), des circulations intérieures favorisées ainsi qu'une préservation et valorisation du patrimoine architectural paysager.

Un projet largement engagé

La mission d'aménagement est confiée en 2012 à la Société Publique Locale Cap métropole en charge des travaux de requalification du site en nouveau quartier multifonctionnel. Cette opération d'un montant de 80 M€ est financée par Saint-Etienne Métropole à hauteur de 50 M€. Le reste comprend 20 M€ de recettes propres, 4,5 M€ de la commune de Saint-Chamond ainsi que 4,5 M€ de subventions extérieures.

Le projet Novaciéries se compose d'un parc urbain, colonne vertébrale du site s'étirant du Nord au Sud sur 900 m, autour duquel s'organisent des industries en activité, des jeux pour enfants, un skate-park, ainsi qu'un pôle de commerces et de loisirs de 10 000 m² : le hall in one. Cette ancienne halle industrielle dont la charpente métallique originelle a été conservée, s'ouvre sur la ville par un jeu de connexion Nord-Sud / Est-Ouest. Elle accueillera, à son ouverture en 2018, un complexe cinéma, un supermarché, des activités de loisirs et des restaurants. Le parti pris d'exploiter le paysage industriel s'illustre également par la réutilisation d'une voie de chemin de fer sur laquelle les usagers pourront circuler dans des wagonnets, la transformation d'un pont ferroviaire en passerelle piétonne ou encore la mise en place de gradins faisant face au parc de stockage d'Arcelor-Mittal. Des toboggans tubulaires évoquent quant à eux l'ancienne tuyauterie industrielle.

La séparation du parc et de la zone industrielle est matérialisée par des merlons paysagers réalisés avec les terres excavées issues du processus de dépollution.

En bordure de site, une opération de 30 logements et un Institut de Formation en Soins Infirmiers sont en voie de finalisation pour une livraison en 2018.

Retenu en 2010 par la Région dans le cadre de son appel à projet «Quartiers Durables de Rhône-Alpes», Novaciéries est devenu un exemple d'éco-quartier au niveau régional puis, en 2013, au niveau national, fait rare pour un quartier dont la fonction résidentielle est minoritaire. Les objectifs qualitatifs et quantitatifs de Novaciéries ont permis à l'Etat de reconnaître son engagement dans la démarche éco-quartier et sa labellisation à l'étape 2 «éco quartier en chantier».



Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018



Le Hall-in-one en construction ,
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018



Halle industrielle du XIXe abritant des PME en activité ,
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018



Vue 3D du parc urbain - source : <https://www.villesetpaysages.fr/projects/parc-novacieries-et-pole-industriel>

« Faire le deuil sans oublier le passé ».

Outre le traumatisme local ressenti à la fermeture des aciéries, le site a historiquement joui d'une image relevant davantage de Germinal que de celle d'un espace de loisir attractif. L'identité ouvrière constitutive de l'ADN couramiand reste malgré tout une fierté locale, notamment lorsque les VAB des aciéries défilent le jour de la fête nationale sur les Champs Elysées.

Le processus de reconversion du site a dû dès lors s'accompagner d'un changement de la représentation collective. Le travail auprès des habitants a donc consisté à opérer une réappropriation des lieux par l'intermédiaire de balades urbaines ou d'animations locales. Celles-ci ont permis de créer un réel espace d'échange et de proximité en dépassant les codes classiques de la concertation institutionnelle. Par ailleurs, une attention particulière a été portée sur le choix de l'identité graphique du projet et sur la valorisation de marqueurs forts identifiant le territoire (la mise en lumière de la cheminée Saint Eloi en illustration). L'accueil d'évènements culturels d'envergure nationale tels que le festival Rhin-jazz, la biennale internationale du design ou de la biennale d'art contemporain de Lyon participent également de la dynamique de revalorisation de l'image du site.

FOCUS sur la dépollution du site

Le travail de dépollution a nécessité une intervention lourde de l'EPORA (Etablissement foncier de l'Ouest Rhône Alpes). La dépollution a nécessité trois ans d'études et 500 sondages de sol qui ont révélé 1,6 millions m³

de terre polluée par les métaux lourds. Seize « points chauds » HCT (indice hydrocarbures totaux) et PCB (Polychlorobiphényles, composés associés à la présence de transformateurs électriques) ont été identifiés. Quelques 100 000 m³ de terres ont été finalement dépolluées, soit 150 000 tonnes. Novaciéries est le premier site européen à avoir géré sa dépollution in situ via une plateforme de tri gérée par Suez, de manière notamment à assurer la traçabilité de la terre. Ce projet a été soutenu par l'ADEME et la DREAL comme projet de référence au niveau national dans le cadre de la reconversion des friches urbaines polluées.



Joseph-Fortuné Layraud, Le marteau-pilon, forges et aciéries de Saint-Chamond, huile sur toile, 1889, Ecomusée Le Creusot-Monceau.

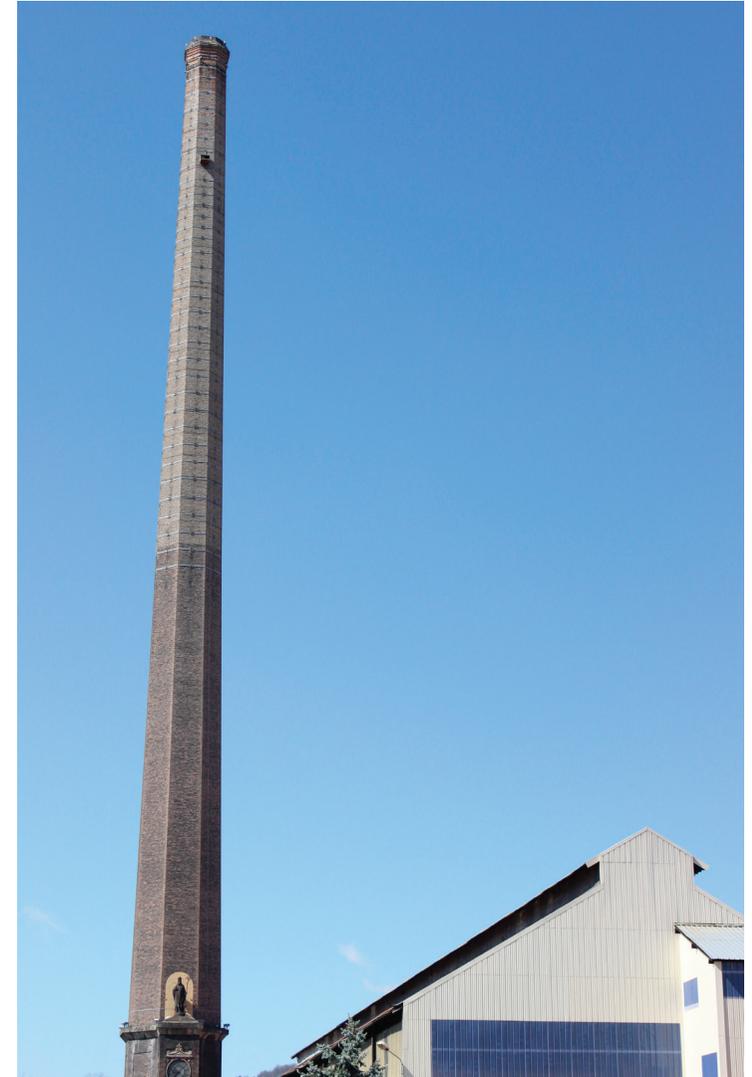


Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

5

Le commerce de Saint Etienne au cœur des enjeux d'attractivité et de rayonnement du territoire

Rencontre avec :

François LEFRÊCHE, chef de projet, EPASE et Philippe Pourtier, directeur du commerce, Ville de St-Etienne

Le projet « STEEL » : une approche transversale pour un commerce redynamisé

Bien que le commerce à Saint Etienne soit une affaire communale, le renforcement de l'offre commerciale est une des grandes orientations prévues par le SCOT. L'échelle du bassin de vie stéphanois est marquée par une forte évasion commerciale au profit du Rhône (385 millions d'euros d'évasion commerciale et 200 millions d'euros d'évasion physique) qu'alimente de surcroît un phénomène de périurbanisation. Pour répondre à ces divers enjeux, il s'agira pour la ville de limiter des pertes économiques et d'attirer de nouveaux consommateurs sur son territoire.

Dans ce contexte, l'Etablissement public d'aménagement de Saint-Etienne a signé en juillet 2015 la cession de 16 hectares de foncier sur la ZAC du Pont de l'Ane - Monthieu à l'opérateur Apsys. De cette coopération est né le projet de création du centre commercial « STEEL », opération d'utilité publique régie par un accord cadre de sept ans. L'année 2017 marque le début des travaux du pôle commercial. D'un périmètre de 66 hectares, la ZAC se localise sur un ancien sol d'exploitation minière situé à l'entrée est de la ville de Saint Etienne et ceinturé par l'A72, la rue des Alliés et la voie de chemin de fer.



Maquette Centre Commercial STEEL,
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

Développer l'offre commerciale

Afin de répondre aux problématiques stéphanoises, le projet de l'EPASE vise à constituer deux polarités : la première au sud de la ZAC et la seconde au nord, à proximité de l'enseigne IKEA. De plus, STEEL permettra d'enrichir l'offre de produits commerciaux de la ville et de créer entre 400 et 600 emplois. La réalisation du projet débute par une « opération tiroir » amorcée par la démolition de 21 000 m² de surface commerciale préexistante. Le terrain ainsi disponible aura pour vocation d'accueillir de nouveaux bâtis destinés à accueillir la fonction résidentielle et d'immobilier d'entreprise. Les enseignes des anciens locaux seront transférées vers les nouveaux bâtiments STEEL. Le projet s'attachera à faire monter en gamme l'appareil commercial tout en veillant à ne pas déstabiliser et concurrencer l'offre du centre-ville.

Ainsi la répartition des surfaces s'orientera en faveur des équipements de la maison alors que les équipements de la personne demeureront une

spécificité du centre-ville. Le centre commercial proposera une offre suffisamment diversifiée afin d'accroître le taux de pénétration sans pour autant concurrencer les enseignes du centre-ville. Des loisirs gratuits et marchands seront créés et répartis comme tels : 2000 m² de restaurants, 500 m² d'espaces dédiés aux loisirs et un hôtel. La surface restante de 52000 m² sera répartie entre les activités de vente et de stockage.

Soigner l'image de l'entrée de ville

Outre la dimension économique, le projet intègre également des objectifs paysagers liés à la requalification de l'entrée de ville et à la valorisation de son image. L'architecture du site et l'effet belvédère de l'autoroute garantiront la qualité paysagère et l'effet marketing. Le projet bénéficiera ainsi d'un traitement spécifique des espaces verts (triple alignement de platanes), d'une réduction de la circulation (diminution de la vitesse, suppression de voies), d'une absence de clôtures entre voirie et bâtiments, d'une limitation des encarts publicitaires et d'une signalétique homogène et qualitative. Un critère design s'intégrera au projet et lui confèrera une identité graphique conforme aux canons stéphanois. L'esthétique de l'ensemble repose également sur une homogénéisation du traitement des espaces publics. Julien Rivat, Joran Briand et l'agence BASE assurent respectivement les dimensions architecturales, design et paysagères du projet.

Par ailleurs, la proximité du centre commercial avec les infrastructures routières doit étendre l'attraction commerciale de la ville au bassin du Gier, qui représente potentiellement 500 000

personnes (Rive de Gier, Givors). Afin d'encadrer la circulation automobile, différentes actions seront mises en œuvre telles que la réduction des voies, la plantation d'arbres, l'installation de nouveaux arrêts de bus ou encore la création de continuité piétonne.

A travers le projet STEEL les acteurs stéphanois visent la certification BREEAM Very Good et le label Biodivercity, certifications qui valorisent les efforts en matière de biodiversité via notamment la création de zones tampons. Le pôle commercial ouvrira ses portes en début d'année 2019. D'ici là, tous les trois mois, des réunions de suivi et de supervisions du projet se mettent en place en présence de l'opérateur. Compétence communale à Saint Etienne, le commerce ne présente pas de stratégie à échelle métropolitaine. Si STEEL peut profiter à Saint Etienne, il devra veiller à ne pas mettre en péril le commerce des communes périphériques.

Le centre-ville, commerce sans planification au gré des requalifications

Les commerces du centre-ville, intimement liés à l'histoire de Saint Etienne, ont souffert de l'hémorragie démographique de la seconde partie du XXe siècle et du développement des grandes surfaces dans les zones périurbaines et communes alentours (Givors).

La revitalisation et la requalification des sites historiques constituent aujourd'hui des enjeux

majeurs relatifs au dynamisme économique de Saint-Etienne et à la revalorisation de son image. Aucune charte publique ne régit l'activité commerciale, la répartition des enseignes s'opère de façon libre ou anarchique. Les commerces se développent au fil de tactiques d'aménagement à petite échelle, sans logique stratégique transversale.

L'absence de messages aux portes de la ville (notamment dans les rues des Alliés) accentue le manque de visibilité et de lisibilité nécessaires aux commerces. Le déficit de signaux clairs indiquant le centre, notamment à partir de l'A72, contribue à son isolement géographique. La rue de la République, au prolongement de la rue des Alliés, incarne la trajectoire économique du cœur stéphanois, en affichant un taux de vacance commerciale au début des années 2000 s'élevant à 40%. La diversification en cours des activités apparaît salutaire pour le commerce local. L'économie sociale et solidaire s'y développe autour de deux initiatives : Super Cagette et La Fourmilière, espaces de consommation responsables de 300 et 600 m². La devanture de l'enseigne locale et historique Lespinas a également été supplantée par les plaques de praticiens d'un cabinet médical récemment installé. Les gains de la diversification commerciale sont accompagnés par la spécificité design de la ville. Le classement des façades par l'ABF contribue progressivement à la redynamisation et à l'attraction d'un centre victime de déprise économique pendant près de 50 ans.

Parmi les problématiques actuelles soulevées par les réflexions et projets portant sur le cœur

commerçant, il convient de mentionner deux phénomènes : l'oblitération de la qualité des bâtis et du patrimoine architectural par les devantures commerciales et la rupture de perspective sur la liaison entre la Cité du Design et la Grand Rue (manque de lisibilité des piétons).

Le centre urbain concentre quatre types d'espaces commerciaux, répartis entre quatre quartiers : les contrebas de Crêt de Roc, la place Jean Jaurès, le quartier Saint-Jacques et le site des Halles. Le cœur commerçant de Saint Etienne se situe au pied de Crêt de Roc, le long des deux perpendiculaires à la rue de la République : les rues Louis Braille et Brossard. Emplacement commerçant de choix, le site a accueilli la galerie marchande Dorian, vitrine commerciale du quartier et siège d'une grande variété d'enseignes. Les petites boutiques préalablement installées ont subi la concurrence du pôle marchand, sans profiter de sa publicité : la galerie a drainé l'activité commerciale et une part importante de la clientèle locale. Cependant, les changements de comportements de consommation, plus favorables à la piétonisation et aux commerces de proximité, interrogent quant à l'avenir de l'espace Dorian. La tendance croissante aux circuits courts et financement participatif favorise l'installation d'épiceries et de magasins bio au sein du quartier. La redynamisation des cellules commerçantes se fonde sur une image alternative et développement durable (Tattoo Just Captain, le Ludd).

L'atelier du coin propose par exemple aux commerçants qui n'ont pas les moyens de posséder une enseigne de vendre leurs produits au sein du local.

5



L'Atelier du Coin,
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

La place Jean Jaurès abrite 30 cellules adaptées, deux cinémas et une offre généreuse de restaurant. Il s'agit d'un point nodal du commerce en centre-ville en dépit des conflits d'usage sporadiques entre commerçants et autorités publiques : étalement des terrasses sur la place. La place du Peuple connaît une montée en gamme des enseignes, et marque la limite sud du cœur commerçant. Il s'agit du premier emplacement en termes d'intensité commerciale. L'aménagement en faveur du tramway complexifie pourtant la lisibilité et l'usage du site qui oscille entre les fonctions de carrefour et de place. La densité des transports freine l'animation et la fréquentation du lieu : tranchées imposées par les voies de tram, circulation piétonne difficile et risquée.

Le quartier Saint Jacques, particulièrement la rue Michelet accueille les enseignes haut de gamme. La rue des Martyrs est le cœur nocturne de la ville avec des bars, restaurants et brasseries orientés sur une clientèle jeune et estudiantine.

C'est un quartier vivant et animé dont l'activité marchande a atteint son plein potentiel : dans le temps court aucun aménagement urbain n'est à programmer.

Par opposition à Saint Jacques, le quartier des Halles est un carrefour stratégique peu diversifié en offre commerciale.



La Place du Peuple,
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

L'emplacement nodal et la potentialité marchande du site alimentent une réflexion de l'EPASE autour de la mutation du quartier : requalification du parking ? Renouvellement du logement ? Optimiser la proximité de l'école des beaux-arts ?

Parmi les enjeux futurs de l'aménagement commercial de Saint-Etienne, il est pertinent de revenir sur trois enjeux fondamentaux. Tout d'abord, la dispersion des associations de commerçants à Saint Etienne rend toute initiative visant à créer du lien entre les acteurs particulièrement délicate. Ensuite, dans la dynamique actuelle de métropolisation, les projets d'aménagement en

faveur du commerce stéphanois se replie sur un périmètre communal : une métropole commerciale à la gloire de Saint-Etienne, mais à quel prix pour les communes satellites ? Enfin, dans la dynamique actuelle de circuit court et de consommation locale, les marchés de la ville souffrent d'une évolution confuse. Les anciennes places marchandes (place Chavanel) se prêtent à des activités foraines denses et chaotiques, devenant des solderies à ciel ouvert où circulent nombre de produits dégradés et bradés.



Le parking des Halles,
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

6

Le Cret de Roc : Du quartier ANRU au quartier durable

Rencontre avec :

Service de Rénovation Urbaine de la Ville de Saint Etienne :

Anne VALTAT, urbaniste de formation et Chef de projet rénovation urbaine, responsable du secteur Nord-Est,

Caroline LANNOY, ingénieur Travaux Publics de formation et Directrice et Chef de projet « urbanisme social et emploi ».

En 1990, c'est sous la mandature de Michel Thiollière qualifié de maire « bâtisseur », que la ville affiche véritablement une volonté de reconquête urbaine dans des quartiers aux tissus souvent très denses comme celui du Crêt de Roc, qui s'accompagne également d'un intérêt pour le patrimoine bâti. De 2000 à 2003 le Grand Projet de Ville (GPV) suivi du programme ANRU lancé en 2005 et la création de l'Etablissement Public d'Aménagement de ST Etienne (EPASE) vont accélérer la transformation de l'habitat dégradé et déserté depuis les années 1975 par les populations les plus riches qui ont quitté le centre ville de St Etienne pour sa périphérie. Au Sud-Est de la ville, le 1er grand ensemble de St Etienne surnommé « la muraille de Chine » tombe en l'an 2000 avec 450 logements détruits.

Dès 2005, les projets de renouvellement urbain de l'agglomération de Saint-Étienne se concentrent sur quatre quartiers inscrits au Programme National de Rénovation Urbaine (ANRU) : deux quartiers d'habitat social (Montreynaud ainsi que les quartiers Sud-Est de la ville) et deux quartiers d'habitat ancien : Crêt de Roc et Tarentaize Beaubrun-Séverine, situés respectivement sur le quart Nord-Est et dans la

partie Sud-Ouest de la ville (voir carte n°1). Leurs indicateurs sociaux sont préoccupants : un taux de chômage très important, un manque de mixité sociale flagrant, des catégories socio-professionnelles situées au plus bas de l'échelle avec un nombre de bénéficiaires de minima sociaux alarmant. La situation du parc de logements de ces quatre secteurs est également vétuste voire insalubre et leur tissu urbain très resserré en rend l'accès difficile.

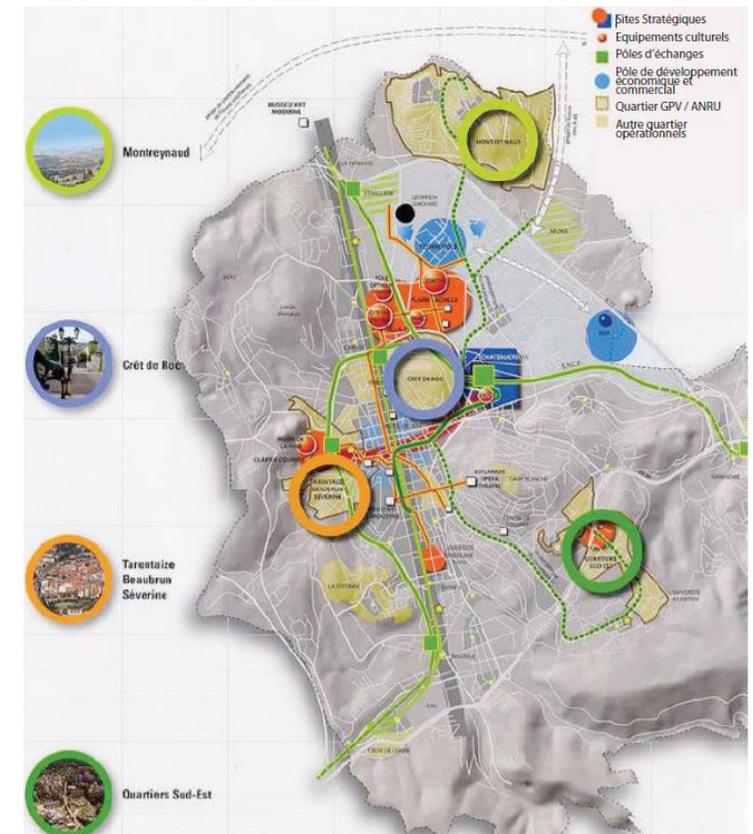
Depuis 2008, le renouvellement urbain de Saint- Etienne s'est intensifié grâce aux interventions de l'Etablissement Public d'Aménagement (EPASE) qui accompagne le développement de cinq secteurs prioritaires : Châteaucreux, Manufacture Plaine Achille, Pont de l'Ane Monthieu, et de nouvelles interventions sur le centre ancien : Jacquard et Chappe – Ferdinand.

Aujourd'hui, Saint Etienne concentre encore 6 secteurs ANRU¹ dont :

- 2 secteurs de niveau national associant des problématiques sociales et d'habitat (Montreynaud & Tarentaize Beaubrun Séverine).
- 2 secteurs de niveau régional concentrant des problématiques sociales et des besoins en matière de développement urbain (quartiers : Sud-Est et La Cotonne).
- Et enfin, 2 secteurs inscrits en quartiers prioritaires, caractérisés par un manque de mixité sociale et des taux de chômage importants.

1. 29 octobre 2017 – Yves Renaud pour France Bleu St Etienne Loire : « combien la Loire peut-elle espérer de l'ANRU », L'Agence Nationale pour le Renouvellement Urbain

Ce Plan ANRU 2 doit se poursuivre jusqu'en 2025.



Plan extrait du site internet de St Etienne Métropole
La carte des 39 quartiers prioritaires - Janvier 2015

Quartier du Crêt de Roc : Grands enjeux et outils de restructuration

Après une étude sur la dégradation des bâtiments et la fragilité sociale menée entre 1998 et 2001, celle-ci a permis en 2004 de poser les bases d'un diagnostic précis. Une stratégie de renouvellement urbain (ANRU et QPV) a été élaborée associée à des opérations ciblées. Notre balade au cœur du Crêt de Roc, montre que les réhabilitations parsèment le secteur ANRU et QPV du quartier (voir carte ci-dessous).

Les principaux enjeux liés au quartier du Crêt de Roc sont :

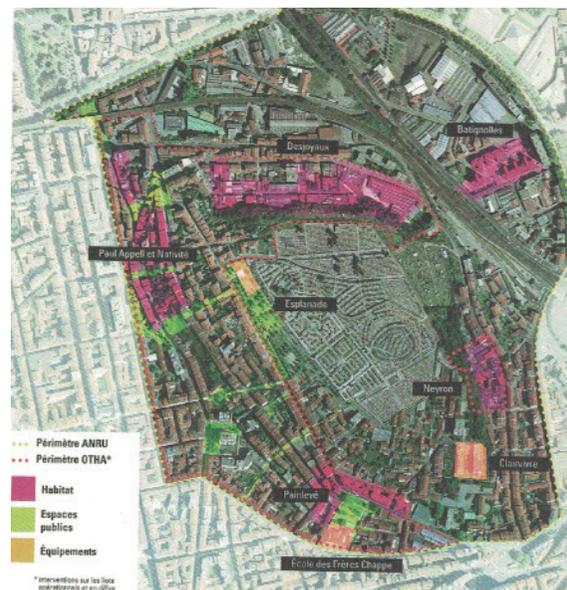
- La vacance de logements obsolètes pour près d'un quart d'entre eux et la vacance commerciale, conséquence de la paupérisation du quartier.
- Un cadre de vie à améliorer (rues étroites, quartier très resserré malgré des îlots de verdure invisibles, propre à l'habitat passémentier).
- Enfin, le besoin de diversifier un parc immobilier de locataires ou de propriétaires vieillissant qui mettent en péril la pérennité d'équipements de proximité, tels que les écoles.

Les outils choisis pour endiguer les points faibles du quartier sont les suivants :

- La démolition, suivie d'une construction neuve
- La réhabilitation de logements anciens restructurés sur de plus grandes surfaces.
- Le recyclage immobilier.
- Enfin, la gestion de proximité et l'animation des zones d'espaces publics en transition, aménagées à minima pour rester agréables (ex : rez-de-chaussée commerciaux, animations éphémères, jardins partagés...).

Au total, les différentes aides apportées au Crêt de Roc ont abouti à ce jour à la réhabilitation de 213 logements (mobilisant 4,5 millions d'€ de subventions ANAH pour 10,9 millions d'€ de travaux¹).

Aujourd'hui la situation de ce quartier a bien évolué, alors que les travaux de réhabilitation ne font que commencer sur le secteur Tarantaize-Beaubrun -Séverine (TBS). Passé en programme ANRU de niveau régional, le Crêt de Roc associe aujourd'hui des partenaires financiers tels :



Le quartier du Crêt-de-Roc
«Construire un projet de ville : St Etienne in Progress», Le
Moniteur, 2007

1. Extrait de la fiche ANRU ville de Saint-Etienne de février 2013 - DDT de la Loire – sh-RU.

la SEM, le Conseil départemental, la Région et la Caisse des Dépôts et Consignation, avec l'objectif de poursuivre la construction d'équipements et d'espaces publics.

«Quartiers déshérités, quartiers abîmés, quartiers dégradés... mais quartiers libérés»¹

La Rue Roger Salengro le liant

La rue Roger Salengro située au bas de la colline épouse le relief et les courbes de niveau. L'habitat passémentier y est majoritairement présent avec ses façades simples, hautes, lisses et répétitives en grès houiller. Traditionnellement, l'espace dédié au travail (la rubanerie) se situait côté cours. Grâce au pendage et aux cours intérieures, les îlots bien qu'épais restent peu denses. Pourtant certaines habitations sont rasées, laissant place à des « dents creuses » parfois clôturées. Beaucoup n'ont pas encore trouvé leur fonction attitrée. La complexité du site à flanc de colline, associée aux éventuels problèmes de pollution des sols ne permet pas à de nouvelles opérations de voir le jour, car trop coûteuses. Cependant une d'entre elles a servi à l'installation de la passerelle visible, permettant ainsi de désenclaver un peu le quartier.

1. Médiapart 24 déc. 2014 par Yves Faucoup - <https://blogs.mediapart.fr/yves-faucoup/blog/241214/le-monde-pauvrete-et-insalubrite-riment-avec-sainte>



Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018



Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

Les expérimentations commerciales : une réponse à la vacance

Dans la rue Roger Salengro, le tissu associatif s'installe : une cantine et un garage voient le jour. Au bout de la rue, l'auberge la Maison Rouge a été rénovée par une association. Elle prend place aujourd'hui sur une placette autrefois carrefour automobile. La densité commerciale reste encore faible dans le quartier, mais s'affirme de plus en plus.

Recyclage urbain et constructions neuves : Revitaliser le quartier avec toutes formes d'habitat

La ZAC Desjoyaux abrite le premier Ecoquartier de la région stéphanoise. Située au nord du secteur, elle couvre 3,5 ha. De toute la zone, c'est celui qui concentre le plus d'opérations au mètre carré, grâce à l'espace libéré par la destruction d'anciens entrepôts.

Dans la ZAC, la coopérative d'habitat groupé et écologique des Castors a réalisé deux petits immeubles en bois. Ce mode de construction

est particulièrement adapté aux villes ayant des sols pollués, car il permet d'économiser environ 25 % des coûts par rapport à une promotion immobilière classique.



Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018



Carte extraite de « Construire un projet de ville : St Etienne in Progress » Ariella Masbouni et Frédérique de Gravelaire Editions LE MONITEUR – 2006.

6

Au niveau de la Maison Rouge, neuf maisons de ville sont en projet, tandis que 25 logements sociaux seront construits au sein de la ZAC par le bailleur La Foncière. Le nombre d'espaces verts privés ou publics fait de Crêt de Roc un quartier entre ville et campagne.

Un quartier, une ville à contre-courant

Saint Étienne emprunte le chemin de la dé-densification alors que l'Etat prône l'inverse dans les villes françaises, pour éviter l'étalement urbain. Après une déprise partielle qui a généré la fuite des habitants en périphérie, l'idée est venue de libérer des m² pour créer des espaces publics de qualité et dégager des lieux de respiration qui apportent confort et qualité paysagère. Parmi les espaces publics créés, citons le parvis devant le cimetière, mais aussi la placette et le jardin d'enfants située impasse Desjoyaux, anciennement occupé par des hangars.

Une ville dans un écrin de verdure

Le quartier Crêt de Roc proche du centre-ville présente aujourd'hui de nombreux îlots aérés et végétalisés en terrain pentus. Quant au sommet du quartier, la vue sur la ville y est magnifique.

L'opération de renouvellement effectué à l'Est du quartier n'est pas tout à fait terminée, mais les espaces publics sauront conserver la végétation et la profondeur du champ visuel que les démolitions ont révélées. Tous les efforts doivent maintenant se concentrer à l'Est du quartier sur le périmètre ANRU et QPV qui ont été jusque là délaissés.



Photos étudiants FC-M2-IUAR-2018

7

Le projet et le développement urbain autour de la future ligne T3 Le tramway sifflera trois fois

Rencontre avec :

Lauranne PONSONNET, cheffe de projet urbain de la mission tramway

Pascal PREMILLEU, directeur de la mission tramway à la métropole de Saint-Étienne.

Le tramway une longue histoire stéphanoise

Entre Saint-Etienne et le tramway, c'est une longue histoire...

Il faut dire que Saint-Étienne est l'une des rares villes en France à avoir conservé son tramway en permanence depuis ses origines. C'est aussi le réseau le plus ancien de France.

Tout a commencé au milieu du XIX^{ème} siècle, où face à l'industrialisation galopante, à une population qui a triplé et au nouveau statut préfectoral de Saint-Etienne en 1856, la nécessité d'un transport urbain et suburbain complétant le chemin de fer se fait sentir.

La ligne Bellevue/La Terrasse est la première mise en circulation par la CFVE car la Grand'Rue se prête bien à ce genre de transport. La ligne est ouverte aux voyageurs le 4 décembre 1881. Le succès est immédiat. Dans la foulée, d'autres lignes sont mises à la disposition des stéphanois : Saint-Etienne/Firminy, Saint-Etienne/Rive-de-Gier. Le réseau se niche dans les vallées de l'Ondaine et du Gier. En 1900, le réseau compte 38 km de voies. Il se densifie et atteint 65 km en 1914. Cependant des riverains se plaignent des nuisances, entre autres les passementiers et rubaniers de la rue de la République qui s'opposent au passage du tramway dans cette rue de

crainte que la fumée des locomotives ne salisse leur production.

Déclin et renouveau

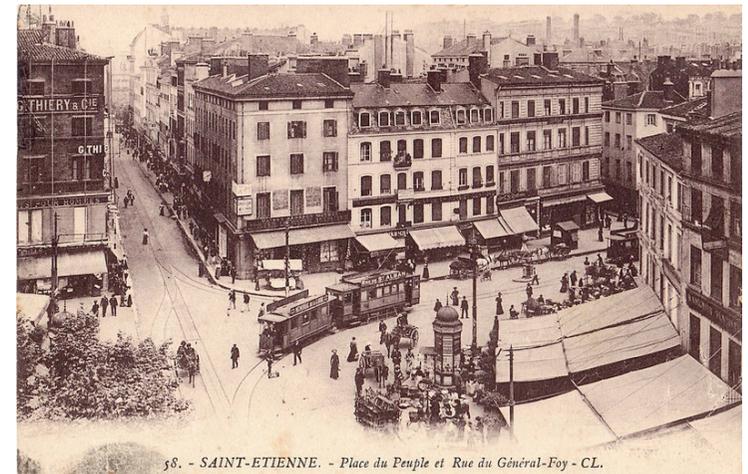
Dès les années 30, les bus, trolleys bus, puis par la suite l'automobile individuelle marquent le déclin du tramway. Les lignes ferment les unes après les autres. Ce mode de transport est alors considéré comme dépassé. Seule la ligne empruntant la Grand'Rue est conservée car cette dernière est trop étroite pour accueillir des bus. Le tramway revient en force dans les années 80, et la ligne est prolongée vers le sud puis vers le nord 10 ans plus tard. Transport urbain par excellence, écologique, le tramway fait son grand retour dans les villes de l'hexagone et Saint-Etienne a valeur d'exemple. En 2006, les Stéphanois inaugurent la seconde ligne de tramway entre Chateaufort et la Place du Peuple, et par la même un projet d'ampleur de renouvellement du quartier de la gare. Aujourd'hui 85 000 voyageurs empruntent chaque jour le tramway stéphanois. C'est l'un des plus fréquentés de France. Avec près de 22,5 millions de voyages par an, le tramway est le moyen de transport en commun le plus emprunté à Saint-Etienne .

Enjeux et objectifs d'une troisième ligne

Des enjeux politiques

Le plan de déplacements urbains (PDU) de Saint-Etienne Métropole datant de 2004, prévoyait la création d'un axe de transport en commun sur une voie dédiée reliant Chateaufort aux

quartiers nord-est. Après avoir pensé initialement à une ligne de BHNS, abandonnée pour ce qu'elle supposait de rupture de charge, et de moindre capacité de transport, des études de faisabilité portant sur le prolongement de la 3^e ligne de tramway ont été réalisées en 2014. Leurs conclusions favorables ont permis aux élus de Saint-Etienne Métropole de lancer officiellement le projet en avril 2015. Le maire actuel, Gaël PERDRIAU, a d'ailleurs été élu avec ce projet d'extension du tramway, la réalisation du projet dans le temps du mandat représente donc un des défis centraux de ce chantier, et ce avec des finances très réduites.



Animation place du peuple avec vue de la grande rue, Carte postale du début du siècle



Tramway devant la gare de Châteauneuf,
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

Des objectifs en terme de mobilité en dessous de la moyenne.

Les enjeux de l'extension de la troisième ligne sont multiples. En premier lieu la connexion de la gare de Châteauneuf avec le nord de la ville semble indispensable au regard des développements récents et futurs de l'agglomération. La position de la gare jusqu'ici en terminus de ligne ne permet pas un transit fluide des milliers de passagers quotidiens qui y passent, et fait peser un risque de congestion sur les noeuds du réseau. Il s'agit donc dans un premier temps de faire gagner du temps aux voyageurs en direction du nord de la ville, notamment vers la technopole.

On estime par exemple un gain de 5 minutes entre Châteauneuf et l'arrêt Terrasse (situé au nord de la ligne 1). Le projet répond également à une contrainte spécifique du réseau stéphanois. Celui-ci s'est redéployé, comme on l'a vu, autour d'un axe qui passe en plein coeur du centre-ville, et il semble que cet état de fait occasionne de nombreuses perturbations sur le trafic à chaque événement ou manifestation. Un des enjeux est donc de permettre la circulation d'une ligne de TC entre le nord et le sud qui ne soit pas dépendante des activités du centre-ville. La question du lien entre les différentes fonctions qui caractérisent les quartiers traversés par la nouvelle ligne fait également partie des priorités auxquelles ce projet répond.

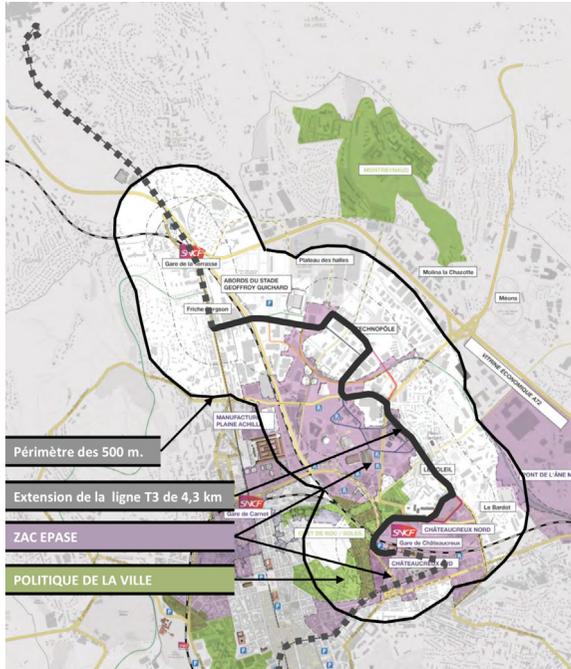
Le tertiaire avec le renouveau du quartier de la gare dans les années 2010 et la technopole au nord, les loisirs avec les nouvelles infrastructures culturelles au nord ouest (la nouvelle comédie, le zénith, le l, ...), et le résidentiel, dominante du quartier du soleil, sont à connecter. Enfin, et plus généralement, dans une ville où la part modale de la voiture gagne du terrain, il y a un enjeu majeur à encourager l'usage des transports en commun. Les estimations basses à ce sujet annoncent une augmentation de 14 000 voyageurs générés par cette nouvelle portion de réseau, dont 1/3 d'automobilistes, ce qui est relativement peu au regard des pronostics moyens qui motivent la création d'un projet de cette ampleur. Car outre ces enjeux de mobilité le projet du tramway est clairement annoncé comme un prétexte, bien que justifié en tant que tel, pour amorcer un renouvellement des quartiers traversés.

Plus qu'un vecteur de mobilité, un outil de projet urbain

L'histoire d'une reconquête qui va se faire à l'Est.

Plus qu'un simple système de transport, le tramway représente un puissant outil de développement et de rénovation urbaine. Tout comme l'arrivée de la 2ème ligne de tramway à Châteauneuf en 2006 a permis d'accélérer le renouveau du quartier autour de la gare (essor économique avec l'implantation de nombreux sièges sociaux d'entreprises), le prolongement de la 3e ligne de tramway doit constituer un moteur pour le développement urbain du quart nord-est de la ville autour :

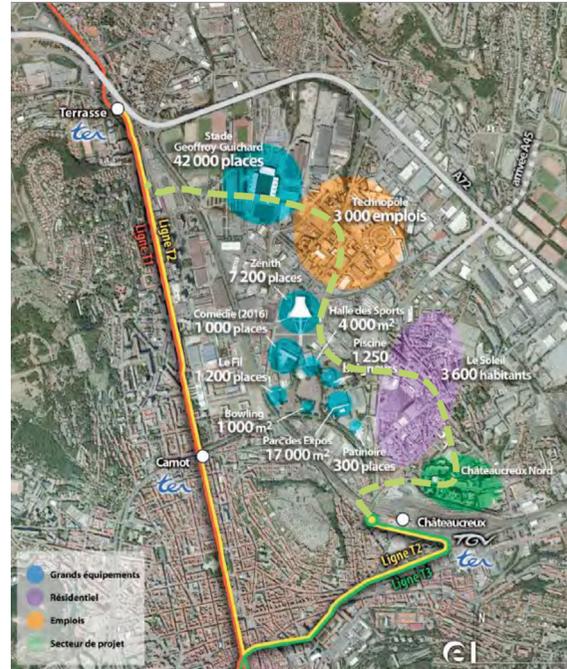
- du quartier d'affaires de Châteauneuf, quartier mixte à dominante tertiaire face à la gare, principal pôle d'échange multimodal de l'agglomération, qui s'ouvrira au nord et sera donc « bi-face ».
- de la rénovation et la densification du quartier du Soleil, qui n'a pas connu d'intervention publique forte depuis 40 ans et pour l'instant mal connecté au centre-ville, avec un argumentaire qui pourrait inciter à venir habiter « Au Soleil ».
- de la zone d'emplois du Technopôle, quartier amené à se développer avec l'aménagement du plateau des Grandes Halles.
- des secteurs limitrophes à fort enjeu urbain: Saint Priest avec le CHU nord et la faculté de médecine, Montreynaud et ses 8100 habitants, Molina La Chazotte et ses 6200 emplois, le Pont de l'âne Monthieu et le projet de centre commercial Steel.



Périmètre autour du tracé de la ligne 3, Métropole Saint-Etienne

Un potentiel urbain de rang métropolitain et un enjeu de densification de la ville sur elle-même

L'arrivée de ce nouveau tramway va accélérer la densification urbaine de l'Est stéphanois au service d'une ville « cœur de Métropole » agrandie. Le développement de ce secteur doit s'organiser en complémentarité avec le centre-ville et en articulation avec les quartiers alentours. Un appui très fort de l'agence d'urbanisme EPURES, depuis 2015, a permis de définir les grandes lignes du projet (dans un périmètre de 500 m de part et d'autre du tracé) pour :



Tracé de la ligne 3 et enjeux par fonctions Métropole Saint-Etienne

- Passer de la fragmentation à l'intensité : Ce secteur est encore fortement marqué par la mono fonctionnalité et la prédominance des infrastructures routières et ferroviaires. C'est aussi un secteur d'entre-deux de faubourg industriel à fort potentiel. Les objectifs sont de relier les quartiers et les pôles d'attractivité, de désenclaver, de permettre le déploiement de chaque mode de déplacement et de densifier certains secteurs à forte valeur ajoutée.
- Hiérarchiser la trame viaire et organiser l'accès au centre-ville : l'arrivée de ce nouveau tramway

entraîne une nouvelle qualification des seuils urbains depuis l'A72 par Thiers, Pompidou, Montat, Colonel Marey (axes majeurs) et Acieries, Talaudière (axes interquartiers). Il incite aussi à organiser le stationnement approprié aux abords des entrées de ville et de ces seuils urbains (point de rencontre voiture et transport en commun) -Renforcer les modes actifs : il est aussi prévu un maillage structurant de cheminements modes doux, vecteurs de liens interquartiers (pistes cyclables le long du tramway, voie verte de Bergson à Monthieu, liaison Plaine-Achille par Soleil).

Le process des travaux

Une volonté d'élaboration au plus proche des usagers.

Les contraintes de temps ont imposé un calendrier atypique au déroulé du projet. Et contre toute attente les phases de concertation n'ont pour autant pas été revue à la baisse, bien au contraire les porteurs du projet ont considéré que ces démarches pouvaient permettre de gagner du temps. Ainsi durant toute la période des études préalables, lancées en amont des décisions de tracé, et donc un peu tout azimut, des actions en faveur de l'implication des usagers dans l'élaboration du tracé ont été mises en place. Celles-ci se sont organisées autour de deux types d'événements réguliers, les réunions publiques rassemblant en moyenne une centaine de personnes, lieux d'information, de recueil d'avis et de mise en débat des objectifs et des enjeux, et les marches publiques, dispositifs moins formels, permettant de mettre en

avant, par l'exploration sensible du territoire, l'expertise d'usage des habitants des quartiers concernés. En plus de ces dispositifs, une médiatrice à temps plein a été mobilisée, appuyée de deux agents de terrains pour résoudre les dysfonctionnements du quotidiens liés aux travaux.

Le choix du tracé

Le choix du tracé a été, on peut l'imaginer, au coeur des discussions avec les habitants. Central dans les questions de desserte et de vitesse commerciale, il a fait l'objet de nombreux débats et études.

Un choix un peu à contre courant a été fait, appuyé sur des références en sciences sociales, sur les pratiques de la marche en ville (avec le travail de Sonia Lavandinho notamment). Et un travail pédagogique a été nécessaire dans ce sens. L'idée est de ne pas accoler les stations de tramway aux « pôles générateurs de déplacements » (comme les lieux culturels de la plaine d'Achille), mais plutôt de porter une attention particulière aux liens entre les deux, et ainsi d'activer un périmètre d'espace public plus important. Plutôt que de penser la rénovation urbaine en terme d'aménagements monumentaux et épisodiques on travaille une trame plus fine et plus continue.

Un chantier qui se veut exemplaire

L'objectif est de :

- tenir les délais pour une mise en service de la ligne en 2019.
- minimiser le budget...en prévoyant un coût inférieur à 18 M€ HT/km
- minimiser au maximum la pollution, grâce à la création d'une plateforme de gestion de terres

pour récupérer les déblais produits par les travaux afin de les recycler : cette plateforme va permettre de réaliser 5 millions d'euros d'économies.

Un chantier qui se veut « confortable » grâce à :

- Un terrain globalement plat donc plus facile et moins cher à aménager.

- une zone hors centre-ville qui facilite le recyclage des terres polluées (stockage du matériel et des matériaux, la composante design incontournable).

Depuis que Saint-Étienne a été labellisée ville créative par l'UNESCO, chaque projet d'ampleur se doit d'intégrer une composante design. Dans la droite ligne de l'approche particulière que revendique la ville, des designers ont été mobilisés aux différentes étapes du projet, depuis les modes d'implication des usagers jusqu'au dessin des abris en passant par le choix du tracé. La mise en lumière des abords des stations a notamment fait l'objet d'un travail particulier, dans le but d'accompagner les circulations attenantes au circuit du tram.



Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018



Traitement des terres polluées
Métropole Saint-Etienne



Visite du quartier du projet
Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

8

Firminy terrain d'expérimentation depuis 1953

Rencontre avec :

M. François PERRIER, directeur général OPH de Firminy

M. Jean-Paul CHARTRON, adjoint délégué à l'urbanisme, à la politique urbaine et au logement et à la commande publique, de la ville de Firminy

1950 - De Firminy-Noir à Firminy-Vert

Firminy est une commune du pays de la Loire, située au sud-ouest de Saint-Etienne. Elle est au cœur d'une vallée étroite, contraignante pour son développement urbain et produisant un tissu dense et resserré. A partir du XIXe siècle et jusqu'à la deuxième moitié du XXe siècle, l'économie de la ville est largement tournée vers l'industrie minière. La renommée de ses aciéries lui vaut le surnom de "Firminy-Noir".

Eugène Claudius Petit, fils de cheminot et ancien élève de l'école Boule et amateur d'art, au solide passé de résistant, devient maire de la ville en 1953. Il quitte alors ses fonctions de ministre de la Reconstruction qu'il exerçait depuis 1948. Durant ses années au ministère, il est un commanditaire d'architecture et d'urbanisme hors pair. Il permet notamment l'expérimentation des idées du Mouvement Moderne, de la Charte d'Athènes et participe, entre autres, à la livraison de l'Unité d'Habitation de Marseille de Le Corbusier en 1952.

A Firminy, il exerce 18 ans de mandat lui permettant des projets de grande envergure, marquant durablement la ville encore aujourd'hui.

A son arrivée, Firminy souffre d'une chute démographique forte et précipitée, entraînée notamment par le départ des principales entreprises sidérurgiques. La ville ne présente plus, au début des années 1960, les aménités permettant de garder ou d'attirer des habitants. Le phénomène est accentué par un déficit d'offre en lotissement et maisons individuelles caractéristiques du mode de vie émergent. Firminy est concurrencée par des territoires proches (y compris en Haute-Loire) qui jouissent d'un marché détendu et d'une disponibilité foncière importante. Les logements anciens, peu qualitatifs et peu entretenus, participent à une image répulsive de la ville. Il convient par ailleurs de mentionner que la vacance du logement est un problème tout aussi prégnant dans le Gier (Rive de Gier), à Givors et dans le centre-ville de Saint Etienne.

En continuité avec le Ministère de la Reconstruction, Eugène Claudius Petit (1907-1989) se saisit de l'aménagement urbain et architectural pour tenter de renverser la tendance, retrouver de l'attractivité et proposer une nouvelle offre entre logements individuels et collectifs en commandant trois cités radieuses à l'architecte Le Corbusier, dont une seule sera réalisée, faute de moyens. De manière plus ambitieuse, il voit la ville de Firminy comme un « un laboratoire social et urbain » dans lequel s'expérimente une nouvelle manière de vivre et de pratiquer la ville.

Le maire, appuyé par son réseau administratif, lance un ambitieux projet urbanistique visant à moderniser sa ville. Commence alors, à côté de Firminy-Noir cité minière et sidérurgique, une

opération à volonté hygiéniste, alliant confort et mixité sociale, nommée « Firminy-Vert ». « La couture » de l'ancien et du nouveau est confiée à Le Corbusier. Le projet vise à mettre en place plusieurs équipements directement destinés aux habitants de la ville et futurs habitants : un centre de soin et de l'esprit, un stade, la maison de la culture, une piscine et une église.

Conformément à la Chartes d'Athènes du Mouvement moderne dont Le Corbusier est le chef de file, on dissocie les piétons des automobiles, on préserve des chemins pédestres de qualité ainsi que des espaces verts abondants : «Firminy-Vert» trouve en ce sens ses lettres de noblesse.



L'Eglise de Firminy

Photo étudiants FC-M2-IUAR-2018

1985 – Une grande réhabilitation pour des logements de qualité

En dépit de l'ampleur pour l'opération de modernisation, les bâtiments se détériorent rapidement et se révèlent peu attractifs pour une population en quête de propriété. Au milieu des années 1980 est lancé un grand projet de réhabilitation concernant 1078 logements. Les investissements sont justifiés par la potentialité touristique et patrimoniale du site (architecture signée Le Corbusier). La mise aux normes du réseau de chaleur et l'isolation des appartements sont les fers de lance de la réhabilitation. Le projet profite à la ville toute entière puisqu'elle favorise les budgets des associations et des équipements, permettant au quartier rénové de devenir un secteur agréable à vivre.

La réhabilitation présente cependant deux limites : d'une part les locataires des autres bâtiments se sentent lésés par la qualité des nouvelles constructions, d'autre part l'aspect patrimonial des existants ne permet pas toujours l'isolation et la mise aux normes des constructions. La réhabilitation n'est pas unitaire sur tout le site et accentue les disparités entre locataires.

2010 - Priorité au renouvellement de l'habitat

La qualité de l'habitat et le renouvellement urbain devient une priorité nationale à l'instar des opérations ANRU menées à travers tout l'hexagone. Firminy a des problématiques singulières

puisque le taux de vacances du patrimoine de l'OPH atteint 23%. Redonner de l'attractivité à Firminy, à son centre-ville et à son patrimoine devient une véritable priorité.

La ville demeure une destination touristique contemporaine avec 20 000 personnes visitant les lieux chaque année ¹. Cependant, la sanctuarisation du patrimoine urbain met en péril l'exercice de la ville par ses habitants : Firminy ville musée ou ville sociale ? La ville est victime d'une réalité sociale particulièrement difficile puisqu'elle reste la quatrième ville la plus pauvre de la Loire et compte 45% de logements HLM (contre 25% obligatoire aujourd'hui dans la Loi SRU) La mixité devient un enjeu important pour la ville, en termes d'image et d'attractivité.



Perspectives des architectes Frédéric Busquet et Yan Olivares

1. Chiffres donnés par F. Perrier



Images des architectes Frédéric Busquet et Yan Olivares

Un appel à projet national est lancé pour la transformation du patrimoine du XXe siècle et 1,8 millions d'euros sont dégagés pour désamianter 18 logements, pendant qu'une zone AVAP est délimitée et des logements sont entièrement réaménagés et rénovés.

Le centre-ville de Firminy a l'avantage d'être dominé par le commerce, fonctionnant grâce à son stationnement gratuit pour une durée deux heures proche des commerces.

En 2010, l'OPH étant en situation de quasi-cessation de paiement, un plan financier de situation d'urgence est nécessaire pour diminuer les frais de fonctionnement, recevoir des aides pour des plans de restructuration dans l'objectif de production de 200 logements avec une qualité d'habitat certaine.

Une volonté de « reconstruire la ville sur la ville » s'installe afin d'offrir un nouveau urbain de qualité à la commune de Firminy. Cependant, le quartier classé patrimoine présente toujours une limite dans ces grandes opérations de rénovation puisque les outils permettant d'intervenir sur les bâtiments protégés restent encore à déterminer.

2018 – L'expérimentation ambitieuse d'un mode de vie individuel dans le collectif

Les enquêtes réalisées auprès des français témoignent d'une préférence actuelle pour la maison individuelle (80% des interrogés en font le mode d'habiter idéal)¹. Le choix de la maison en zone périurbaine est lié à sa flexibilité et adaptabilité : évolution de la cellule familiale et des modes de vie. Pour autant, la maison répond de moins en moins aux nouvelles attentes et usages de proximité (services, commerces, mobilité...).

Firminy, marquée par son passé « de laboratoire social et urbain » continue d'étonner et

expérimente dans la tradition de nouvelles manières d'habiter. Plusieurs actions sont poursuivies pour répondre aux enjeux contemporains. Ils travaillent de manière collégiale avec les étudiants de l'école d'architecture de Saint-Etienne pour rechercher une flexibilité et modularité dans leurs logements. L'OPH en chef de file, tente le pari de créer "du logement individuel dans le collectif". Le bailleur social lance une conception-réalisation pour la transformation d'une barre de 128 logements en 34 "maisons accolées" situés boulevard de la Corniche pour une livraison été 2019. L'équipe menée par l'entreprise locale Vallorge et les architectes Frédéric Busquet et Yan Olivares est lauréate. Chaque appartement individualisé se déploie sur trois

niveaux en offrant une variété d'espaces de service (celliers, buanderies, garages). Après acquisition, un espace supplémentaire est disponible au dernier niveau permettant une modularité permise dans la maison individuelle.

Le montage d'opération est complexe tant sa dimension expérimentale est grande. Sur six millions d'euros de projet, un million et demi d'euros correspond à des subventions.



9 Saint-Etienne 2050 : Trois scénarios

Mercapole De la steel valley à la data mining valley

En 2050, l'agglomération stéphanoise est devenue le **cœur de la région Auvergne Rhône Alpes**. Elle rassemble 5 millions d'habitants.

Saint-Etienne, Lyon et Firminy forment une **conurbation urbaine**. Depuis les années 2030, l'hyperloop de la vallée du Gier et de l'On-daine, qui fonctionne 24h/24h et 7j/7, les relie en 10 minutes. C'est à la fois un hyperloop pour le transport de voyageurs et pour le fret.

Côté fret, les déchets ultimes de la mercapole stéphanoise sont expédiés dans la périphérie lyonnaise où sont basés le pôle de maintenance et la déchetterie-silo mercapolitains. Côté transport de voyageurs, c'est le quartier d'affaire de Châteaucreux-HollowCastle qui polarise les flux des cadres créatifs de la mercapole.

Suite au choc de la crise du tournant du XXème siècle, l'**économie mercapolitaine** s'est en effet repolarisée autour du creuset stéphanois. Design industriel et de service, optique de haute précision (Thalès-Angénieux, NASA), mécanique robotique de dépollution (le célèbre RTD, robot taupe dépollueur), textile médical (Thuasne), grande distribution numérique (Casino), puis quelques décennies plus tard, finances et data mining, les industriels de la mercapole stéphanoise ont habilement surfé sur les spécialisations productives régionales pour fonder de nouveaux secteurs d'activités innovants à l'échelle internationale.

Depuis que la fondation Elon Musk, le patron de Tesla et Space X s'est installée dans les années 2020 dans la tour Soulié du quartier d'affaire

Châteaucreux2, de nombreuses tours de bureaux sont sorties de terre. La dernière en date accueille le hologramic center mercapolitain.

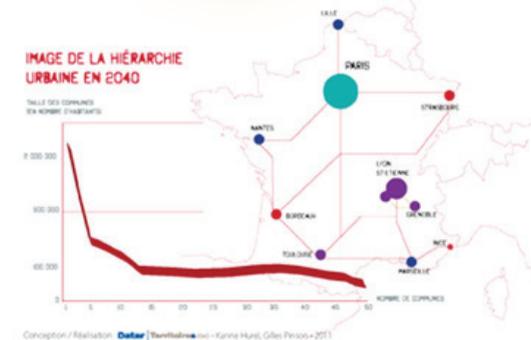
Reflète de cette internationalisation, le **centre-ville de Saint Etienne** offre une gamme très large de commerces, restaurants, bars et lieux de sortie : du Rapée King au Kebab center dans la grande rue dédiée au mass market, à la grande gastronomie internationale et aux bars branchés. Dans les roof-top aménagés en plateforme en haut des crassiers les plus centraux, on peut même s'offrir une douche au champagne.

La Plaine Achille est toute entière investie par le groupe Casino depuis que l'AS Saint-Etienne, rebaptisée Casino FC truste la coupe de la ligue des champions avec 5 victoires en 10 ans. Autour du mythique Stade Geoffroy-Guichard, on trouve le centre de formation, le musée des « Verts » et les terrains d'entraînement. Le nouveau stade domine la ville au sommet du **Crêt de Roc**.

Dans la vallée du Gier, le parc d'attraction privé NovAciéries est prisé des tours opérateurs chinois et indiens. Dans les cathédrales industrielles des années 1970, il propose le plus grand escape game du monde (« Le Démineur »), un train fantôme (le TER-rible) et du saut à l'élastique depuis les cheminées des anciennes aciéries.

Dans le Gier et le Furan, les touristes peuvent également s'aventurer dans le plus grand parcours d'hydrospeed souterrain mondial. Les crassiers environnants ont été « désignés » pour accueillir des hôtels haut de gamme destinés aux

touristes du parc. La ville de Firminy et le quartier de Firminy vert sont devenus le quartier étudiant de la mercapole.



Archipole «*Se forger un avenir radieux*»

En 2050, l'agglomération de Saint-Etienne est intégrée au **puissant pôle métropolitain de Lyon**. Depuis les années 2020, Saint-Etienne s'est vue attribuer deux fonctions principales par le gouvernement métropolitain, au travers des exercices de planification. En référence à son histoire et à sa situation de « ville industrielle dans un écrin de verdure », le territoire stéphanois est devenu à la fois un démonstrateur technique de dépollution des sols in situ et un démonstrateur métropolitain du citoyen radieux du XXIème siècle.

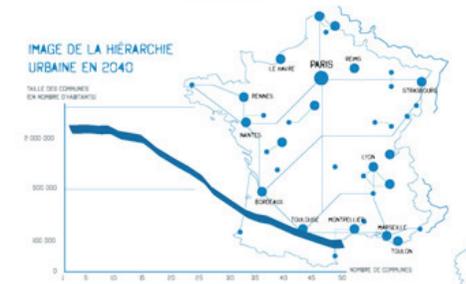
En matière de dépollution des sols in situ, les expériences conduites dans les années 2010, sur les sites des anciennes cathédrales industrielles (**NovAcieries** notamment), font de Saint-Etienne une référence nationale, labellisée par l'ADEME. Les tensions sur le marché mondial du sable, mais aussi les besoins régionaux en matière de terre végétale ont fini d'asseoir le leadership stéphanois sur ce secteur d'activité.

Parallèlement, le classement, en 2016, au patrimoine mondial de l'Unesco de **Firminy**, plus grand site Le Corbusier d'Europe, a fait de Saint-Etienne le démonstrateur métropolitain de la formation du citoyen radieux. Le territoire stéphanois est devenu le creuset et lieu d'accueil du Programme d'Education Métropolitaine (PEM) qui s'adresse à tous les citoyens du pôle métropolitain de Lyon. Cette éducation est toute à la fois environnementale, sanitaire et morale. Cette dynamique s'est appuyée sur plusieurs atouts du territoire. Le programme « ruban-belle », en référence à l'activité stéphanoise de rubanerie, impose trois classes vertes par an à tous les écoliers et collé-

-giens de l'archipole. Pour les plus de 60 ans, le programme « bien-être » s'est imposé en raison de la présence de sources (Badoit à Saint-Galmier) et de thermes (Montrond les Bains). Puis, en lien avec l'activité de dépollution des terres, les bains de boue extra-pure se sont développés. L'activité cosmétique cellulaire a pris son essor suite à la découverte des vertus dermatologiques de l'arsenic. La florissante firme « ArsenicTapo » a installé son siège dans le quartier de la **gare métropolitaine de Châteaureux**. Pour tous les valides, il est obligatoire de participer au moins une fois au trail « La santé à Sainté » entre Lyon et Saint-Etienne. Des séminaires intensifs pour devenir « citoyen radieux » sont proposés et plébiscités par des touristes du monde entier. Ces deux spécialisations offrent une mine d'emplois d'ouvriers et d'employés dans l'agglomération stéphanoise. Ces groupes sociaux résident majoritairement dans les communes urbaines de fond de vallée dont le repeuplement était un objectif majeur du Plan Local de l'Habitat des années 2020. Ce repeuplement a profité à la ville de Saint-Etienne et à son **centre-ville**. Ce dernier a été mis en valeur : parcours mémoriel du **Crêt de Roc**, généralisation de la mise en valeur patrimoniale des cathédrales industrielles amorcé dans les années 2010 avec l'imposante **Manufacture** d'Armes. Forte de ses traditions industrielles en mécanique et métallurgie (ManuFrance, Creusot-Loire), le territoire stéphanois a conservé un tissu de PME et PMI. Est notamment produit à Saint-Etienne le VAB : Vélo d'Attaque Blindé (qui succède au Véhicule Avant Blindé produit, jadis, à **Saint-Chamond**) utilisé pour les guerres agiles

et les guérillas urbaines du XXIème siècle.

En effet, avec l'extension et la généralisation de Programmes d'Education Métropolitaine de plus en plus contraignants (crédits carte mobilité, suivi des consommations en eau et électricité, suivi sanitaire, ...), partout en Europe, les rangs des rebelles archipolitains ont grossi dans la décennie 2040. A Saint-Etienne, ils sont organisés au sein du collectif « Taupes qui peut » dont le QG serait basé sous le quartier de **Beaubrun-Tarentaise**. Refusant d'être tracés, ce réseau pratique la sape. Le centre de stockage de données de l'Archipole radieuse, basé à **Firminy**, est régulièrement visé.



Rétropole «Ça va pas taupe... mais on a une mine d'idées»

En 2050, la **rétropole stéphanoise** assume ses déclin économique et démographique, non enrayés, malgré les politiques volontaristes des années 2000-2020. La jeunesse repolitisée, organisée au sein de collectifs et d'associations (« T'as bonne mine », « les éplucheurs inventifs », ...), a trouvé à Saint-Etienne des espaces d'expression pour des modes de vie moins consuméristes. Les tirés au sort du forum rétropolitain, qui met en réseau ce tissu associatif, siègent alternativement à Firminy, Saint-Chamond et Montreynaud.

Les liens avec la métropole lyonnaise se sont distendus. Un temps ligne d'Europe continentale la plus fréquentée de France, hors Ile-de-France, la ligne de chemin de fer Lyon-Saint Etienne ne transporte plus guère de voyageurs. Cependant, cette ligne accueille une importante activité de fret pour transporter toutes sortes de déchets. En effet, la gare de **Châteaureux** est devenue, à partir des années 2030, la porte d'entrée de la matériauthèque rétropolitaine.

L'auto-construction en matériaux recyclés est devenue le premier secteur d'activité de la rétropole. La longue tradition stéphanoise de design industriel et de service est réactivée, recyclée au service d'une économie solidaire et circulaire. Le **quartier du Soleil** concentre les démonstrateurs de la fabrique rétropolitaine dans des installations légères 100% réversibles.

La ville accueille de nombreux immigrés, migrants fuyant des crises économiques, politiques et climatiques. Ils travaillent à trier les déchets et matériaux.

Dans les années 2010, ce sont les bulgares qui ont investi le quartier de **Beaubrun Tarentaize**, rebaptisé Little Sofia. Les migrants originaires d'Afrique Sub-saharienne sont arrivés en masse dans la décennie suivante.

Hébergés au centre international André Wogenscky, et en dépit de la tradition du creuset stéphanois, leur présence a généré des tensions au sein du quartier. Ainsi, **Crêt de roc** est devenu une gated community, un îlot sécurisé, blanc où sont rassemblés les groupes sociaux les plus huppés de la rétropole au sein de l'association « Les castors vigilants ».

Dans le quartier de **Manufacture Plaine Achille**, tous les jours, un grand marché réunit les agriculteurs de la rétropole. Les éleveurs se rassemblent du côté des pâturages Geoffroy Guichard, les maraîchers du côté du parc François Mitterrand.

Sur les emprises prévues pour le projet de **centre commercial Steel** et dans les premiers hangars sortis de terre dans les années 2020, un évènement bi-annuel rassemble 300 000 raveurs/ « râteaux » de toute l'Europe : la Chou Rave Party !



Remerciements

Tous les étudiants du master II Urbanisme durable et projet territorial veulent remercier :

Hélène Reigner : Professeure des universités – chercheuse LIEU –
Institut d'urbanisme et d'aménagement régional et chef d'orchestre de ce voyage

Les intervenants à Saint-Etienne par ordre de rencontre :

Georges GAY, professeur des universités à l'Université Jean Monnet de Saint-Etienne

Rémi DORMOIS, Directeur Général Adjoint, Saint-Etienne Métropole, en charge du pôle de développement urbain

Annick DELORME, Directrice de l'Aménagement du Territoire, Saint-Etienne Métropole

Patrice RAINERI, responsable service Habitat et Accessibilité, Saint-Etienne Métropole

Bruno MOMBRIAL, responsable service planification, Saint-Etienne Métropole

Valentin THOMAS, chargé de projet Manufacture Plaine Achille, EPASE

Line RIVAL, chef de projet Manufacture Plaine Achille, EPASE

Côme MOLIN, chargé de mission, service prospective, études et planification,
Saint-Etienne Métropole

Joseph PERRETON, chef de projet Novaciéries, SPL Cap Métropole

François LEFRECHE, chef de projet Pont de l'Ane-Monthieu, EPASE

Philippe POURTIER, directeur du commerce, ville de Saint-Etienne

Anne VALTAT, chef de projet en Renouvellement Urbain, urbaniste référente Nord-Est, pôle développement urbain, ville de Saint-Etienne

Caroline LANNOY, directrice développement urbain et social et de l'emploi, pôle développement urbain, ville de Saint-Etienne

Pascal PREMILIEU, directeur de la mission tramway, Saint-Etienne Métropole

Lauranne PONSONNET, chef du projet urbain 3e ligne de tramway, Saint-Etienne Métropole

François PERRIER, Directeur Général Office Public HLM, ville de Firminy

Jean-Paul CHARTRON, Maire-Adjoint délégué à l'urbanisme, la politique de la ville, l'habitat et transports, ville de Firminy

Les rapporteurs :

1. Histoire de St-E : Amel HADHOUM

2. Stratégie de la métropole : Brigitte PION et Nadine DARSON

3. Plaine Achille : Letitia MASCLET et Soumaya AOUADENE

4. Novaciéries : Delphine FRENOUX et Arthur REYES

5. Commerce, Steel et Centre-Ville : Muriel FOURMENTRAUX et Benoît MESSANT

6. Rénovation urbaine, Crêt de Roc : Delphine GOMEZ et Sylvie CHANAL

7. Tramway : Alexia GOMIS et Louis COULANGE

8. Firminy : Lola STOESZ et Sophie BALDASSARI





Aix*Marseille
université

IUAR
Institut d'Urbanisme et
d'Aménagement Régional
Aix - Marseille

Formation continue 2017/2018 *Urbanisme et Aménagement*

Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence