



**POLYTECH<sup>®</sup>**  
**TOURS**

Département  
Aménagement et Environnement



Ecole d'ingénieurs  
polytechnique  
de l'université de Tours

**CITERES**

UMR 6173

*Cités, Territoires,*

*Environnement et Sociétés*

*Equipe IPA-PE*

*Ingénierie du Projet*

*d'Aménagement, Paysage,*

*Environnement*

**Projet de Fin d'Etudes**

## **L'APPORT DES ETABLISSEMENTS PUBLICS D'AMENAGEMENT DANS LE RENOUVELLEMENT URBAIN**

### **A travers les exemples de Saint- Etienne et de Bordeaux**



**PHILIPPOT Ronan**

**2014-2015**

**Directeur de recherche**



# **L'APPORT DES ETABLISSEMENTS PUBLICS D'AMENAGEMENT DANS LE RENOUVELLEMENT URBAIN**

A travers les exemples de Saint-Etienne  
et de Bordeaux

**Directeur de recherche :**  
**THOMAS Eric**

**Auteur :**  
**PHILIPPOT Ronan**

**2014-2015**

# Avertissement

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

# Formation par la recherche et projet de fin d'études

## EN GENIE DE L'AMENAGEMENT

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

**Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne les mémoires à partir de la mention bien.**

# Remerciements

Avant de prendre connaissance de ce rapport, nous tenons à exprimer notre gratitude à l'ensemble des personnes qui nous ont aidés durant ce Projet de Fin d'Etudes.

Tout d'abord, nous tenons à remercier particulièrement Monsieur Eric Thomas, Enseignant Chercheur au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, tuteur de ce travail de recherche, pour avoir répondu aux nombreuses questions et délivré ses conseils avisés.

Nous remercions également Madame Nathalie Brevet et Madame Laura Verdelli pour leur critique constructive et leurs précieux conseils délivrés lors de la soutenance de mi-parcours.

Nous remercions, enfin, toutes les personnes qui nous ont aidés de près ou de loin dans ce travail.

# Sommaire

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>8</b>
<b>METHODOLOGIE.....</b>	<b>10</b>
<b>CADRE DE LA RECHERCHE : DES CONTEXTES URBAINS DIFFERENTS.....</b>	<b>11</b>
Saint-Etienne : une ville en reconversion.....	12
<i>Une décroissance de la population depuis plus de 40 ans.....</i>	12
<i>L'impact de la décroissance industrielle couplé à un exode de population et à la concurrence de Lyon.....</i>	15
<i>Une image de la ville marquée par la pauvreté.....</i>	16
<i>Une « shrinking city ».....</i>	17
<i>Une opportunité aujourd'hui : le prix bas du foncier et de l'immobilier .....</i>	18
<i>Des politiques urbaines axées sur la rénovation et le design.....</i>	19
<i>Les grands projets urbains stéphanois sont en majorité portés par l'Etat .....</i>	21
L'EPASE.....	24
Bordeaux : une ville en voie de métropolisation.....	26
<i>Une ville attractive .....</i>	26
<i>La redynamisation bordelaise liée à la municipalité d'Alain Juppé .....</i>	27
<i>Vers une métropole européenne, millionnaire en habitants.....</i>	28
<i>La Ligne à Grande Vitesse : une opportunité pour Bordeaux.....</i>	30
<i>Bordeaux Euratlantique .....</i>	31
Des objectifs similaires inspirés des politiques urbaines contemporaines .....	34
<b>HYPOTHESE : LES EPA SONT DES LEVIERS DU RENOUVELLEMENT URBAIN</b> <b>.....</b>	<b>37</b>
Les EPA apportent au renouvellement urbain de Saint-Etienne et de Bordeaux : .....	39
<i>Un gain de temps .....</i>	39
<i>Des ressources financières.....</i>	40
<i>De la reconnaissance et de la crédibilité .....</i>	40
<i>De la cohérence entre les différents projets urbains.....</i>	41
<i>Une vision d'avenir, sans intérêts politiques et sans but de réélection .....</i>	42
<b>TENTATIVE COMPARATIVE ENTRE EFFETS DE LEVIER ET ACCELERATEUR</b> <b>DU RENOUVELLEMENT URBAIN.....</b>	<b>44</b>
L'EPASE, levier indispensable au renouvellement urbain stéphanois .....	45
<i>Le quartier d'affaire de Châteaurenault, symbole du renouveau de la ville .....</i>	45
<i>Le nouvel élan de la ville de Saint-Etienne.....</i>	54
<i>L'avenir de l'EPASE et de la ville de Saint-Etienne.....</i>	58
Bordeaux Euratlantique, accélérateur du renouvellement urbain bordelais .....	59
<i>Le quartier d'affaire de St-Jean Belcier.....</i>	59
<i>L'agglomération de Bordeaux poursuit sur son élan.....</i>	68
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>75</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>76</b>
Livres, articles .....	76
Articles de presse.....	77
PFE .....	78
Sites internet.....	78

# INTRODUCTION

Ce Projet de Fin d'Etude est la suite de celui d'Aude Monge, réalisé en 2012 et intitulé : « L'intervention de l'Etat au sein des Etablissements Publics d'Aménagement, à travers les EPA de Saint-Etienne et de Bordeaux Euratlantique ». Comme cela a déjà été traité dans ce PFE, on ne reviendra pas en détail sur les modalités de créations des EPA et leur mode de gouvernance. On s'intéressera nous à leur influence dans les politiques locales de renouvellement urbain. Pour cela, nous examinerons le cas de l'EPA de Saint-Etienne et de celui de Bordeaux. Pourquoi s'intéresser spécifiquement à ces deux cas ? Il nous a paru judicieux de s'intéresser à ces deux EPA car ils ont été créés à la même période, dans un contexte nationale similaire. Nous verrons en revanche que sur le plan local, les contextes sont totalement différents.

Pour introduire clairement le sujet, nous allons commencer par définir certains termes. Tout d'abord, qu'est-ce qu'un EPA ? Un EPA, pour « Etablissement Public d'Aménagement », est un établissement public créé par une collectivité et financé par l'État. Il intervient sur des opérations d'aménagement qui sont classées d'intérêt national. Son objectif est de réaliser des opérations d'aménagement et d'équipement, de procéder à la réalisation d'études et travaux nécessaires à l'accomplissement de sa mission, et de coordonner des projets dans le cadre de conventions.

Ainsi, un EPA a deux principales missions :

- Une mission d'aménagement (son cœur de métier) : L'EPA assure à la fois un rôle d'ensemblier et la maîtrise d'ouvrage opérationnelle des projets d'aménagement urbain qu'il pilote, en complément de l'action des autres acteurs institutionnels (Ville, Agglomération, Conseil Général, Conseil Régional, Etat, Agence d'urbanisme...). Sa mission consiste à mettre en œuvre les projets urbains : acquisition du foncier et viabilisation, acquisition d'immeubles et restructuration, réalisation d'espaces et d'équipements publics rétrocédés à la collectivité, vente de charges foncières (immeubles restructurés ou de foncier doté de droits à construire) à un investisseur, par le biais d'un promoteur...
- Une mission de développement économique : L'EPA apporte sa contribution à la stratégie économique du territoire en définissant les secteurs porteurs à attirer sur les zones de projet et les plans d'actions nécessaires pour la mise en œuvre. Il contribue à la promotion et à la commercialisation de ces projets auprès des acteurs économiques et des institutions.

Mais en cette période de crise économique et de restrictions budgétaires, quel est l'intérêt pour l'Etat d'aider les villes de Saint-Etienne et de Bordeaux à travers un EPA ? Il faut savoir que redynamiser les villes et développer leur économie est un enjeu essentiel pour le pouvoir central qui, par des villes influentes et fortes, se positionne durablement au niveau européen. Pour l'auteur, Gilles Pinson, il existe en Europe, trois sortes d'intérêts convergents qui participent au développement de la ville-acteur : « l'intérêt des gouvernements centraux qui voient l'opportunité de modifier leurs dépenses, celui des gouvernements locaux qui peuvent déployer des stratégies de développement, et celui des acteurs économiques qui disposent de

rapports plus favorables avec les pouvoirs locaux »<sup>1</sup>. Pour Marcel Roncaylo, sociologue, « la ville se voit enjeu et levier. Dans la mesure où la mondialisation ou le marché européen accroissent la compétition entre les territoires, elle se trouve à la fois médiatrice, support et même animatrice attendue, quand on parle de développement »<sup>2</sup>.

Dans ce PFE, nous chercherons donc à savoir ce qu'apporte cette aide de l'Etat au renouvellement urbain des villes de Bordeaux et Saint-Etienne. Mais comment définir clairement ce qu'est le renouvellement urbain ?

Le renouvellement urbain un mode de développement urbain basé sur la reconstruction de la ville sur elle-même. A travers le renouvellement urbain « il s'agit, soit de reconstruire des quartiers anciens, souvent vétustes, en en augmentant la densité, soit de créer de nouvelles constructions « dans les dents creuses », c'est-à-dire dans les espaces interstitiels restés non construits à l'intérieur des villes <sup>3</sup>». La notion opérationnelle de renouvellement urbain, développée en France dans la lignée de la « régénération » britannique, est définie par Sylvaine Le Garrec (2006) comme une « méthodologie d'intervention sur les zones urbaines dévalorisées (friches industrielles, quartiers d'habitat ancien et d'habitat social) qui privilégie la création de nouvelles valeurs foncières et immobilières et le retour des mécanismes de marché<sup>4</sup> ».

Dans notre cas, nous ne nous prendrons pas en compte les grands ensembles en renouvellement ou les zones en Programmes National de Renouvellement des Quartiers Anciens Dégradés. En revanche, on s'intéressera beaucoup aux opérations de renouvellement urbain des fonctions tertiaires et commerciales de la ville.

Ce projet de fin d'étude traitera donc de la problématique suivante :

Quel est l'apport des EPA dans le renouvellement urbain de Saint-Etienne et de Bordeaux ?

---

<sup>1</sup> PINSON Gilles - *Projets urbains et construction des agglomérations* - Les Annales de la Recherche Urbaine n°320 Marcel, DUBY Georges - *La Ville aujourd'hui, Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen* - Points Histoire - 2001.

<sup>3</sup> Définition du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie sur le site : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

<sup>4</sup> LE GARREC Sylvaine - *Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout* - Plan Urbanisme Construction Architecture - 2006.

# METHODOLOGIE

La démarche choisie pour mener à bien ce projet de fin d'études suit en quelque sorte la méthode inductive. En effet, de l'observation d'une situation est tirée un constat qui abouti, par une analyse, à dégager des concepts pour en déduire un principe. Nous notons dans ce cas que la règle trouvée sera propre à chaque Etablissement Public d'Aménagement étudié.

Tout d'abord, nous avons consacré une période de lecture afin de s'appropriier le sujet et d'acquérir une connaissance empirique du domaine étudié. A l'issue de cette période, nous étés en mesure de bien définir le cadre de recherche. C'est ainsi que nous avons pu énoncer la problématique et les hypothèses.

Ensuite, nous avons mis en place un travail détaillé de récolte d'informations se traduisant par deux types de données :

- Des données législatives et officielles provenant notamment des rapports de préfiguration et d'expertise des deux Etablissements Publics d'Aménagement, les décrets de création d'Opération d'Intérêt National et d'Etablissement Public d'Aménagement à Saint-Etienne et à Bordeaux.
- Les informations accessibles librement à la population avec les sites internet de l'EPASE et de l'EPABE ainsi que les articles médiatiques. Volontairement, nous avons recherché des articles provenant de la presse locale mais aussi nationale pour avoir un contrepoids des informations qui sont données. En effet, les informations issues de l'échelle locale peuvent être « enjolivés » de façon à donner une image attractive au territoire alors que les données de la presse nationale semblent être plus objectives.

On regrettera cependant de ne pas avoir eu les moyens ainsi que le temps pour se rendre dans les villes de Saint-Etienne et de Bordeaux pour se rendre compte par nous-même de l'avancement et de la qualité des opérations urbaines. Cela aurait été également l'occasion de rencontrer des acteurs des deux EPA pour leur demander leur avis sur la problématique de ce projet de recherche et sur les réponses que nous tentons d'apporter. Néanmoins, les nombreux témoignages et interviews qu'ils ont donnés aux journaux locaux et nationaux nous ont permis de recueillir indirectement leurs opinions sur la question.

Après avoir recueilli les informations nécessaires, un travail d'analyse et de traitement des données a été réalisé. Le but était vérifier les hypothèses que nous avons formulées. Cela s'est notamment basé par des méthodes de comparaison et d'évaluation, notamment formalisés par des tableaux.

Enfin, l'évaluation a permis de démontrer si les moyens mis en œuvre ont produit les effets attendus et les objectifs fixés par les programmes des Etablissements Publics d'Aménagement de Saint-Etienne et de Bordeaux.

# CADRE DE LA RECHERCHE : DES CONTEXTES URBAINS DIFFERENTS

Dans un premier temps, nous nous intéresserons au contexte stéphanois et à son EPA, l'EPASE (Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne). Dans un second temps, nous nous intéresserons au contexte bordelais et à son EPA, l'EPA Bordeaux Euratlantique. Pour finir, nous ferons le lien entre les politiques urbaines stéphanoises et bordelaises et les politiques urbaines contemporaines.

*Saint-Etienne : une ville en reconversion*

*Bordeaux : une ville en voie de métropolisation*

*Des objectifs similaires inspirés des politiques urbaines contemporaines*

## Saint-Etienne : une ville en reconversion

Tableau 1 : Population et rang de la ville et de l'agglomération stéphanoise

ville de  
**Saint-Étienne**

173 256 habitants (INSEE 2014)

14<sup>ème</sup> commune de France

2<sup>ème</sup> commune rhônalpine



386 940 habitants (INSEE 2011)

16<sup>ème</sup> agglomération française

2<sup>ème</sup> agglomération de Rhône-Alpes

45 communes

Une décroissance de la population depuis plus de 40 ans

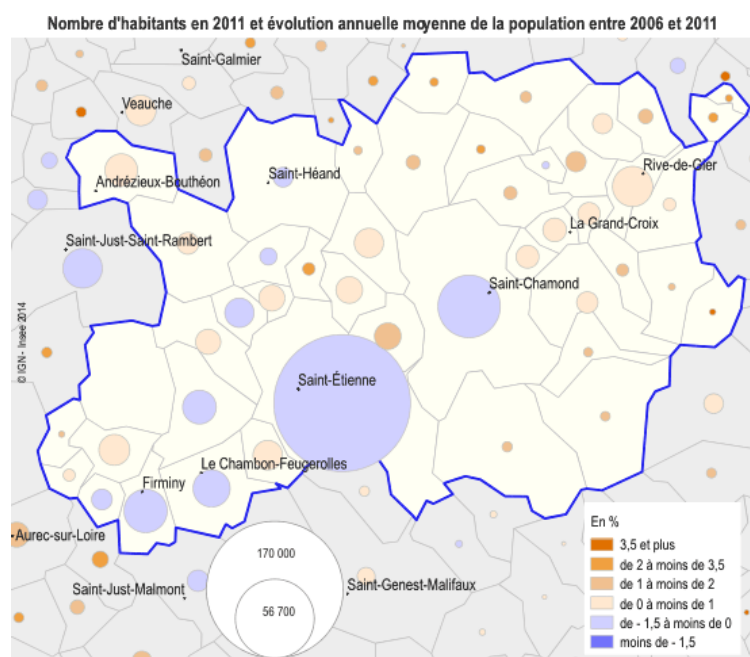


Carte 1 : Situation géographique de Saint-Etienne en France et distance par rapport aux autres grandes villes

Sources : [cilec.univ-st-etienne.fr/presentationcilec/plan-dacces/](http://cilec.univ-st-etienne.fr/presentationcilec/plan-dacces/)

Saint-Etienne est une ville de 173 256 habitants<sup>5</sup> située en région Rhône-Alpes. Elle est la 14<sup>ème</sup> commune la plus peuplée de France et la 2<sup>ème</sup> commune rhônalpine, derrière Lyon dont elle est distante de 50 km à vol d'oiseau, 62 km par la route et 40 minutes en train. La communauté d'agglomération « Saint-Etienne Métropole », créée en 1995, regroupe 45 communes et compte 387 000 habitants en 2011. Parmi ces 45 communes, 33 sont urbaines et abritent 98% de la population. La ville de Saint-Etienne est le pôle urbain du territoire avec ses 170 000 habitants en 2011. Les fonds de vallées du territoire sont très peuplés alors que des communes rurales situées dans les espaces périphériques le sont beaucoup moins. Ainsi, les 12 communes du territoire considérées comme rurales regroupent seulement 2 % de la population.

Selon une étude INSEE réalisée en 2012, la population de Saint-Etienne Métropole baisse sans cesse depuis 40 ans. Notamment de façon très nette dans les années 1970 (- 0,5 % par an) et dans les années 1990 (- 0,7 % par an). Cette décroissance de population est surtout due au pôle urbain stéphanois. Ainsi, entre 1968 et 2006, Saint Etienne a perdu 46 000 habitants, soit un cinquième de sa population. Elle a notamment perdu 20 000 habitants entre 1990 et 1999. La baisse de la population de l'agglomération se poursuit également dans les années 2000 mais de manière moins prononcée : - 0,2 % entre 1999 et 2006 puis - 0,3 % entre 2006 et 2011. Cette baisse de population est entièrement dû à un solde migratoire négatif (- 0,7 % par an entre 2006 et 2011) puisque le taux d'accroissement naturel est lui positif (+ 0,7 % par an entre 2006 et 2011). Cette perte population est encore une fois surtout dû à la ville-centre de Saint-Etienne qui a perdu 7 000 habitants entre 2006 et 2011.



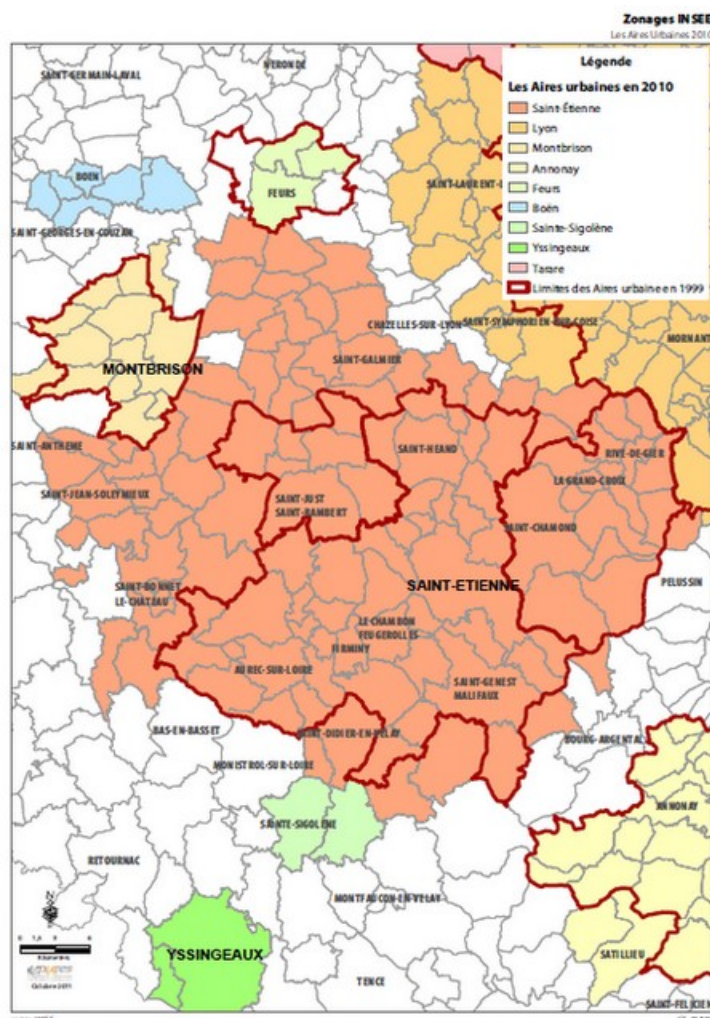
Carte 2 : Evolution de la population dans l'agglomération stéphanoise

Sources : INSEE 2012

D'après la définition qu'en donne l'INSEE, l'aire urbaine de Saint-Étienne est composée de 117 communes, dont 107 sont situées dans la Loire et 10 dans la

<sup>5</sup> Tous les chiffres de cette page sont issus d'une étude de l'INSEE réalisée en 2012

Haute-Loire. En 2008, l'aire urbaine de Saint-Etienne compte 506 665 habitants<sup>6</sup>, dont 371 513 habitants dans son pôle (qui correspond approximativement au périmètre de l'agglomération) et 135 142 habitants dans sa couronne. Cela correspond à une évolution de + 57,5 % depuis 1999. Mais ce gain de près de 200 000 habitants s'explique davantage par l'absorption d'anciennes aires urbaines que par la hausse de la population dans le périmètre de l'ancien territoire. Cela s'explique essentiellement par le rattachement de Saint-Chamond et Saint-Just-Saint-Rambert. L'aire urbaine de Saint-Étienne englobe maintenant le sud de la plaine du Forez et s'étend jusqu'aux portes de Montbrison.



Carte 3 : Aire urbaine stéphanoise

Sources : INSEE 2012

Les flux de départs du territoire stéphanois obéissent à une logique de proximité. En effet, entre 2003 et 2008, 10 700 personnes sont allées vivre dans la couronne périurbaine entourant la communauté d'agglomération (soit une partie de la Haute-Loire, du Pilat et de la plaine du Forez). De plus, le département de la Loire (12 400 personnes) et celui de la Haute-Loire (6 400 personnes) sont les destinations privilégiées.

Selon l'étude de l'INSEE, si la population du territoire évoluait selon la tendance

<sup>6</sup> Tous les chiffres de cette page sont issus d'une étude de l'INSEE réalisée en 2012

actuelle, elle connaîtrait une croissance démographique quasi-nulle jusqu'en 2040. Un quart des habitants auraient alors 65 ans et plus, contre un sur cinq en 2011<sup>7</sup>.

Maintenant, avant nous intéresser à l'image et au futur de Saint-Etienne, intéressons-nous à son passé pour tenter d'expliquer sa situation actuelle.

## L'impact de la décroissance industrielle couplé à un exode de population et à la concurrence de Lyon

Autrefois, Saint-Étienne était une ville industrielle, connue pour être la ville de l'arme, du cycle et du ruban. La crise industrielle des années 1980 l'a donc frappé de plein fouet. Des dizaines de milliers d'emplois ont donc été supprimés avec la fermeture des mines et des usines, ce qui a nettement appauvri les habitants ou les a fait fuir. La décroissance de l'industrie explique donc en partie la décroissance de la population. Mais en plus de la perte d'emploi, on a assisté à un exode des classes moyennes vers la banlieue, où l'on peut s'acheter une maison avec jardin à 50 km de Lyon. Ce qui a provoqué une paupérisation et un déclin de la ville-centre. L'hyper-centre stéphanois a donc perdu des habitants au profit de la première et de la deuxième couronne de l'aire urbaine. Les déversoirs principaux ont été principalement la plaine du Forez, avec un gain de près de 50 000 habitants, et la Haute-Loire.

Comme nous l'avons vu précédemment, le phénomène est encore présent dans les années 2000. La croissance urbaine s'est donc poursuivie, mais en périphérie de l'agglomération stéphanoise, qui s'est étalée. C'est là que s'est recréé de l'emploi, dans des petites et moyennes entreprises industrielles insérées à l'économie du Grand Lyon et de Rhône-Alpes. On peut donc dire que dans ces dernières années, la proximité de la métropole lyonnaise a plutôt été un désavantage pour la ville de Saint-Étienne. Saint-Étienne fait donc face à la concurrence de la très attractive capitale régionale lyonnaise. Aujourd'hui, un des enjeux pour la ville est donc de tourner le désavantage de la proximité lyonnaise en avantage.

L'industrie garde encore aujourd'hui ses traits spécifiques : forte spécialisation dans la métallurgie (28 % de l'emploi industriel) et dans le textile (7 % des postes). Si elle renvoie à l'identité historique de Saint-Etienne, ces caractéristiques cachent cependant de réelles mutations : les métiers de la métallurgie demandent, par exemple, une qualification de plus en plus élevée pour faire face au développement des technologies de pointe. Les plus gros établissements du territoire ont une activité de service. Par exemple, le siège social de Casino, localisé à Saint-Etienne. Les grands hôpitaux et principales collectivités territoriales emploient pour certains plusieurs milliers de salariés.

Un des enjeux aujourd'hui pour Saint-Etienne Métropole est donc d'affirmer son caractère métropolitain en associant sa vocation industrielle avec de l'innovation et de la créativité, à travers des secteurs porteurs comme le design.

---

<sup>7</sup> Tous les chiffres de cette page sont issus d'une étude de l'INSEE réalisée en 2012

## Une image de la ville marquée par la pauvreté

Les revenus moyens des stéphanois sont relativement faibles : 22 100 euros de revenus fiscal annuel moyen<sup>8</sup>. Les signes de précarité sont nombreux : par exemple, 22 % de la population vit avec un bas revenu tandis que 40 % des chômeurs sont des chômeurs de longue durée. La part des chômeurs dans la population active, en baisse dans la première partie des années 2000, a de nouveau augmenté depuis, pour atteindre 15 % en 2011. Entre 2006 et 2011, le territoire a perdu près de 4 300 emplois (- 2,5 %). Les pertes de l'industrie se chiffrent notamment à 5 500 emplois. Ces pertes ne sont pas compensées par un faible niveau de créations dans la construction et le secteur tertiaire. Par ailleurs, le taux de vacances des logements atteint 11,5 %. Ce qui fait qu'on a un marché de l'immobilier très détendu. Le taux de chômage est de 18 % et le taux de pauvreté est quand à lui de 22 %, ce qui en fait la 34ème ville la plus pauvre de France.

L'image de la ville est donc marquée par la pauvreté. Ainsi, le 9 décembre 2014, un article dans Le Monde qualifiait Saint-Etienne de « capitale des taudis », de ville « frappée par la crise industrielle » et dont le centre-ville est « miné par la pauvreté ». Tout cela, bien sûr, n'a pas contribué à embellir l'image de la ville qui n'était déjà pas très bonne.

### A Saint-Etienne, le centre-ville miné par la pauvreté

La ville de la Loire illustre le cas de figure, fréquent, où les revenus les plus élevés se trouvent en périphérie

SAINTE-ETIENNE - encyclopédie

**L**e ciel est bas mais l'impression de grisaille, presque poisseuse, ne vient pas de là. Dans ce quartier de Saint-Etienne, ce sont les immeubles délabrés qui donnent le boudon. Les façades sont comme couvertes de suie. Là, des cabanes surplomberaient le dernier étage d'une construction. Ailleurs, c'est un empilement de bâtiments décrépis au détour d'un escalier. Ici, à quelques pas du palais de Justice, dans ce qu'on appelle la Tarentaise, l'un des quartiers désertés de la commune, même les arrêts-cours abritent des bâtisses qui tombent en ruine. Arneville, l'autre nom de la cité de Manufacture, semble être restée « pauvre ville », la capitale des taudis.

Avec un taux de 22 % de pauvreté, bien au-delà de la moyenne nationale (14 %), Saint-Etienne est l'illustration du phénomène des centres-villes pauvres dont l'INSEE, dans son portrait social paru le 19 novembre, a souligné la persistance. « Saint-Etienne est dans la situation présente, ce n'est la coutume qu'à les revenus les plus élevés, ensuite la banlieue, puis la ville centre. Les quartiers classés prioritaires par la politique de la ville sont dans la ville », explique Jean-Michel Floch, auteur de l'étude. La deuxième grande ville de Rhône-Alpes est même classée dans le premier tiers des villes pauvres de l'hexagone par le Centre d'observation et de mesure des politiques d'action sociale (Compas).



Le quartier de Beaubrun, à Saint-Etienne. ROMAIN ET BERNETTIER POUR LE MONDE

Photo 1 : Article du Monde stigmatisant la ville de Saint-Etienne

Sources : Le Monde du 9 décembre 2014

<sup>8</sup> Tous les chiffres de cette page sont issus d'études de l'INSEE réalisées en 2012

Selon François Barré, ancien directeur de l'Architecture et du Patrimoine au Ministère de la Culture de 1996 à 2000, et mandaté en 2007 pour une réflexion dans le cadre d'une candidature avec Lyon à capitale européenne de la culture 2013, « Saint-Etienne, ville en grande mutation, continue de traîner une image négative contraire à la réalité. Si la ville porte ce passé, elle doit savoir avancer sans l'occulter mais sans constamment le ressasser comme une gloire à jamais perdue ». François Barré termine en affirmant que « Saint-Etienne dispose d'atouts exceptionnels et possède des traits de caractère et une continuité de valeurs qui seront perçues demain comme les symboles d'une dynamique et d'une anticipation à la condition d'une volonté affirmée de faire mouvement »<sup>9</sup>.

## Une « shrinking city »

Au vu de tout cela, la commune de Saint Etienne appartient à un type de ville bien particulier, que les sociologues et les urbanistes appellent les « shrinking cities », les villes qui rétrécissent. Cette expression désigne les villes qui perdent des habitants, qui sont en décroissance. Par exemple, la plus connue des « shrinking cities » est Détroit, aux Etats-Unis. En effet, comme nous vu précédemment, Saint Etienne a perdu 46 000 habitants, soit un cinquième de sa population entre 1968 et 2006. Avec notamment une perte de 20 000 habitants entre 1990 et 1999.

La littérature américaine utilise ce vocable de « Shrinking Cities »<sup>10</sup> renvoyant à l'image du rétrécissement pour décrire le phénomène. Si ces appellations retiennent l'attention par leur caractère imagé, elles n'en sont pas moins trompeuses puisque dans de nombreux cas, comme celui de Saint-Etienne, les villes supposées « rétrécir » ne perdent pas de superficie et appartiennent à des agglomérations urbaines qui au contraire s'étendent et s'étalent<sup>11</sup>.

Selon certaines théories, traduites et énoncées par Sylvie Fol et Emmanuèle Cunningham-Sabot<sup>12</sup>, l'évolution des régions et des agglomérations urbaines suivrait des cycles de développement incluant des périodes de croissance rapide suivies par des périodes de croissance plus lentes ou de déclin. Chaque vague de développement régional et urbain serait déterminée par le cycle de vie des industries qu'elle accueille<sup>13</sup>. Cette théorie a été utilisée pour expliquer le déclin des villes industrielles comme Detroit ou Pittsburgh, faisant l'hypothèse que les industries à l'origine de la richesse de ces villes étaient dans la dernière phase de leur cycle<sup>14</sup>. Ainsi, selon les interprétations « cycliques » du déclin urbain, les villes passent par des stades de déclin et de régénération liés à la position économique relative de la ville dans un marché plus large. Selon cette théorie, le déclin démographique de Saint-Etienne est donc lié à son déclin industriel.

Ainsi, certains espaces urbains sont délaissés par leurs établissements industriels,

---

<sup>9</sup> BARRE François - *Tentative de relevé des traits d'une ville en mouvement et de récit des métamorphoses d'un territoire* - Groupe Valeurs de Saint-Etienne - décembre 2006.

<sup>10</sup> RYBCZYNSKI W., LINNEMAN P. - *How to Save our Shrinking Cities* - *Public Interest*, n° 135 – 1999.

<sup>11</sup> BOOTH D. - *Regional Long Waves and Urban Policy* - *Urban Studies*, vol. 24 – 1987.

<sup>12</sup> FOL Sylvie, CUNNINGHAM-SABOT Emmanuèle - « *Déclin urbain* » et *Shrinking Cities* : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine - *Annales de géographie*, 2010/4 n° 674, p. 359-383.

<sup>13</sup> BOOTH D. - *Regional Long Waves and Urban Policy* - *Urban Studies*, vol. 24 – 1987.

<sup>14</sup> FRIEDRICHS J. - *A Theory of Urban Decline : Economy, Demography and Political Elites* - *Urban Studies*, vol. 30, n° 6 – 1993.

tandis que se développe un nouveau modèle de ville post-industrielle, dont la base économique est de plus en plus tournée vers les activités de services. Cependant, dans de nombreux territoires dominés traditionnellement par l'industrie, les gains d'emplois dans le secteur tertiaire ne suffisent pas à compenser les pertes d'emplois industriels. C'est ce qui s'est passé à Saint-Etienne, malgré des politiques faites pour attirer des entreprises du secteur tertiaire au cours des années 1990.

Les cas de Saint-Étienne, ou de Glasgow en Écosse, sont donc révélateurs de la combinaison de différents facteurs de déclin. Les restructurations économiques des années 1980 se sont conjuguées avec le départ vers la périphérie des ménages les plus aisés pour provoquer une paupérisation et un déclin de la ville-centre<sup>15</sup>.

## Une opportunité aujourd'hui : le prix bas du foncier et de l'immobilier

Mais le déclin peut créer des opportunités car il apporte de la place. Or on voit bien que de nos jours, dans les villes, le foncier est le nerf de la guerre. David Harvey a notamment montré à quel point dans l'urbanisation il y a une absorption du capital par le foncier, une production de valeur par le foncier. Aujourd'hui la grande opportunité pour Saint-Étienne c'est tout le foncier et l'immobilier qui est disponible à bas prix. Par exemple, selon l'agence immobilière Meilleurs Agents, l'estimation du prix moyen du m<sup>2</sup> à Saint-Étienne est de seulement 1 222 €, tous types de biens confondus. Par comparaison, il est de 3197 € / m<sup>2</sup> à Lyon. Saint-Etienne a donc l'opportunité d'attirer des lyonnais chassés de leur ville par des prix immobiliers trop élevés et qui souhaitent continuer à vivre en ville.

Ainsi, en Allemagne, la recherche sur les « shrinking cities » met en avant l'opportunité d'un changement de paradigme par rapport aux visions classiques des politiques urbaines centrées sur la croissance urbaine. Selon les chercheurs, les « shrinking cities » offrent un « nouveau potentiel »<sup>16</sup> et les politiques urbaines peuvent s'en saisir pour développer de nouveaux objectifs en « traitant le déclin non seulement comme une menace mais aussi comme une chance pour reconstruire les espaces urbains »<sup>17</sup>. Le déclin urbain serait donc ainsi à la base d'une réflexion sur les conditions de mise en œuvre d'une ville durable dont la croissance ne serait plus le principal objectif, remettant ainsi en cause le paradigme actuel centré sur la croissance. Néanmoins, comme nous allons le voir par la suite, la ville de Saint-Etienne ne semble pas faire de ce changement de paradigme un objectif prioritaire et structurant.

Nous allons d'ailleurs désormais nous intéresser aux politiques urbaines stéphanoises mises en œuvre pour lutter contre le déclin de la ville.

---

<sup>15</sup> ROTH H. - *Between Industrial Reconversion and Urban Regeneration : The Case of Saint- Etienne, a French Shrinking City* - Communication, ACSP-AESOP 4th Joint Congress, Chicago July 6-11 - 2008.

<sup>16</sup> OSWALT P. - *Shrinking Cities, vol. 1. International Research, Ostfildern-Ruit* - Germany, Hatje Cantz Verlag – 2006.

<sup>17</sup> KABISCH S., HAASE A., HAASE D.- *Beyond Growth. Urban Development in Shrinking Cities as a Challenge for Modeling Approaches* - UFZ, Center for environmental Research – 2006.

## Des politiques urbaines axées sur la rénovation et le design

Concernant les politiques urbaines de la ville, Saint-Étienne est actuellement engagée dans un vaste programme de rénovation urbaine visant à conduire la transition du stade de cité industrielle à celui de « capitale du design » du XXI<sup>e</sup> siècle. Cette démarche a d'ailleurs été reconnue avec l'entrée de Saint-Étienne dans le réseau des villes créatives UNESCO en 2010.



Illustration 1 : Saint Etienne ville de design

Sources : [www.agglo-st-etienne.fr](http://www.agglo-st-etienne.fr)

Gaël Perdriau, le nouveau maire stéphanois l'a annoncé durant la campagne des municipales 2014, son ambition c'est qu'en 2030, Saint-Etienne n'ait pas comme aujourd'hui 170 000 habitants, mais 200 000 habitants<sup>18</sup>. Aujourd'hui, les grands axes des politiques urbaines de la ville sont les suivant :

Pour l'habitat, de la qualité résidentielle et la mixité sociale :

- Rénovation de l'habitat ancien du centre-ville (Crêt de Roc, Tarentaize Beaubrun, Jacquard, Chappe Ferdinand)
- Rénovation des quartiers d'habitat social : Montreynaud, quartiers Sud-Est, La Cotonne, Dame Blanche

Entre 2006 et 2013, 2100 logements (sociaux et privés) ont déjà été démolis et 4000 logements ont été reconstruits (neufs ou remis à neuf). Dans les années à venir, les efforts de démolitions devraient se poursuivre. En effet, le nouveau maire UMP estime « qu'il faut raser de manière importante pour aérer la ville. Tout n'a, en effet, pas un intérêt patrimonial. Et il ne faut pas reconstruire mais proposer du stationnement, des jardins pour les enfants »<sup>19</sup>. Enfin, pour enrayer la tendance à la paupérisation de la ville centre, le nouveau maire souhaite favoriser une mixité inversée de type gentrification en arrêtant la construction de logements sociaux, dont la part est actuellement de 21.9 %<sup>20</sup>.

Pour l'économie, la relance par l'innovation et par l'emploi :

- Renforcement de l'attractivité commerciale du centre-ville (coeur de ville)
- Création de trois pôles de développement métropolitains : quartier d'affaires Châteaueux, quartier créatif Manufacture Plaine Achille, Hôpital Nord
- Renforcement des zones d'activités

<sup>18</sup> Gaël Perdriau: «Saint-Etienne a besoin de toutes les énergies» - Le Progrès - 10 juin 2014

<sup>19</sup> Gaël Perdriau: «Saint-Etienne a besoin de toutes les énergies» - Le Progrès - 10 juin 2014

<sup>20</sup> INSEE 2011

Et pour les transports, une amélioration des déplacements :

- Piétonisation du centre-ville et réorganisation du stationnement
- Création de parcs relais
- 62 km d'aménagements cyclables

Enfin, l'agglomération de Saint-Etienne tente de renforcer son partenariat avec les agglomérations de Lyon, Bourgoin, Jallieux et Vienne pour former une métropole d'ambition européenne qui regrouperait :

- 2 millions d'habitants
- 1.2 millions d'emplois
- 3 aéroports
- 4 gares TGV
- 9 pôles de compétitivité



**Carte 4 : 4 agglomérations pour former une métropole européenne**

Sources : [www.agglo-st-etienne.fr](http://www.agglo-st-etienne.fr)

### *Des inspirations et des atouts à mettre en valeur*

Selon Christelle Morel Journal et Valérie Sala Pala, toute cette dynamique fut initiée par la municipalité menée par Michel Thiollière (1994-2008) qui va progressivement rompre avec la politique de développement des capacités d'accueil d'entreprises et chercher à développer l'attractivité du territoire à travers trois principaux vecteurs : la mobilisation de grands noms de l'architecture (Norman Foster, Finn Geipel, Manuelle Gaudrand, etc.), le design et l'habitat.<sup>21</sup>

Plusieurs villes sont citées comme inspiration par Saint-Étienne. On pense notamment à Bilbao, en Espagne, qui a su se convertir avec succès de ville industrielle à ville culturelle, grâce en partie à la construction du musée Guggenheim dessiné par Norman Foster. Ariella Masboungi cite ainsi en exemple « des villes telles que Saint-Nazaire, Roubaix, Gênes, Bilbao, Birmingham ou dans la Rhur, territoires urbains qui ont dû surmonter leur perte de vitalité économique et trouver les leviers

---

<sup>21</sup> MOREL JOURNAL Christelle et SALA PALA Valérie - *Le peuplement, catégorie montante des politiques urbaines néolibérales ?* - Métropoles 10 – 2011.

de leur renaissance, pariant sur la qualité urbaine et une identité qu'ils assument)<sup>22</sup>.

En effet, la ville de Saint-Etienne a elle aussi une identité à assumer et de nombreux atouts à mettre plus en valeur. Elle possède ainsi une université jeune mais incomplète, ce qui représente un potentiel étudiant intéressant. En effet, cinq facultés, quatre instituts et six grandes écoles sont concentrés à Saint-Etienne ce qui correspond à environ dix-huit mille étudiants. La ville doit inciter cette population jeune et dynamique à s'installer (en profitant des prix des loyers bas) et ainsi à développer l'économie locale. De plus, Saint-Etienne est la première ville française à avoir été désignée Ville Unesco de Design avec une reconnaissance internationale et elle intègre, en 2010, le réseau des villes créatives de design puisqu'elle a développé le design comme vecteur de spécialité. La vie culturelle se situe au premier plan avec le musée d'Art moderne qui recense quatre-vingt mille visiteurs annuels mais aussi avec le centre dramatique national La Comédie qui produit des spectacles remarquables. Enfin, tous les deux ans, la ville organise la Biennale du Design.

### *Une volonté locale de redynamiser la ville: « Saint-Etienne 2015 »*

La renaissance de Saint-Etienne va donc s'initier en 2003, avec l'équipe de Michel Thiollière qui porte le projet stratégique « Saint-Etienne 2015 », définissant les enjeux de la ville pour les années à venir. A travers « Saint-Etienne 2015 », la ville deviendrait avec Lyon une aire urbaine ayant une influence européenne. Le projet exprime une volonté d'intervention lourde destinée à redévelopper la ville autour de pôles forts identifiés et lisibles qui s'appuient notamment sur les relations avec Lyon : le secteur de Châteaueux (20 hectares autour de la gare) proche de la gare, le site de GIAT Carnot (friche de 11 hectares en centre-ville), le secteur Plaine Achille avec une dimension culturelle affirmée et le secteur Couriot. Comme la municipalité et l'agglomération ne peuvent pas porter financièrement ce projet, Michel Thiollière décide de faire appel à l'Etat<sup>23</sup>.

### *Les grands projets urbains stéphanois sont en majorité portés par l'Etat*

Actuellement, le projet urbain se concentre autour de 11 secteurs opérationnels. Seulement deux secteurs sont entièrement pilotés par la ville de Saint-Etienne ; le projet Cœur de Ville et le projet de parc-musée Couriot. Pourquoi un tel manque d'implication de la part des autorités locales ? Il s'agit peut-être d'un défaut d'ingénierie public à la municipalité stéphanoise. De plus, les changements de municipalités et donc de politiques au cours des dernières années n'a pas aidé à établir et à mener à bien un projet urbain cohérent sur le long terme.

---

<sup>22</sup> MASBOUNGI Ariella, DE GRAVELAINE Frédérique - Construire un projet de ville, Saint-Étienne "In Progress" - Collection Ville-Aménagement - Editions Le Moniteur – 2006.

<sup>23</sup> MONGE Aude - *L'intervention de l'Etat au sein des Etablissements Publics d'Aménagement* – 2012.

**Tableau 2 : Les changements de municipalités à Saint-Etienne au cours des dernières années**

1994-2008	2008-2014	2014-...
Michel Thiollière	Maurice Vincent	Gaël Perdriau
(Parti Radical)	(PS)	(UMP)

De plus, selon Vincent Béal, docteur en sciences politiques à l'Université Jean Monnet de Saint-Etienne, jusque dans les années 1990, l'histoire de la ville a montré que l'Etat a toujours été très présent dans les prises de décisions locales et a souvent joué un rôle de médiateur<sup>24</sup>. Ce mode de fonctionnement a laissé une trace très marquée. En effet, la capacité d'action des acteurs locaux a été réduite car le retrait de l'Etat a retardé la prise de conscience de ces derniers de l'urgence d'action. Pendant des années, Saint-Etienne a semblé éprouver des difficultés à agir sans le soutien de l'Etat. Il est donc probable qu'encore aujourd'hui les élus locaux ont besoin de l'Etat pour soutenir et conforter leurs projets. Cela peut donc expliquer la forte implication de l'Etat à Saint-Etienne.

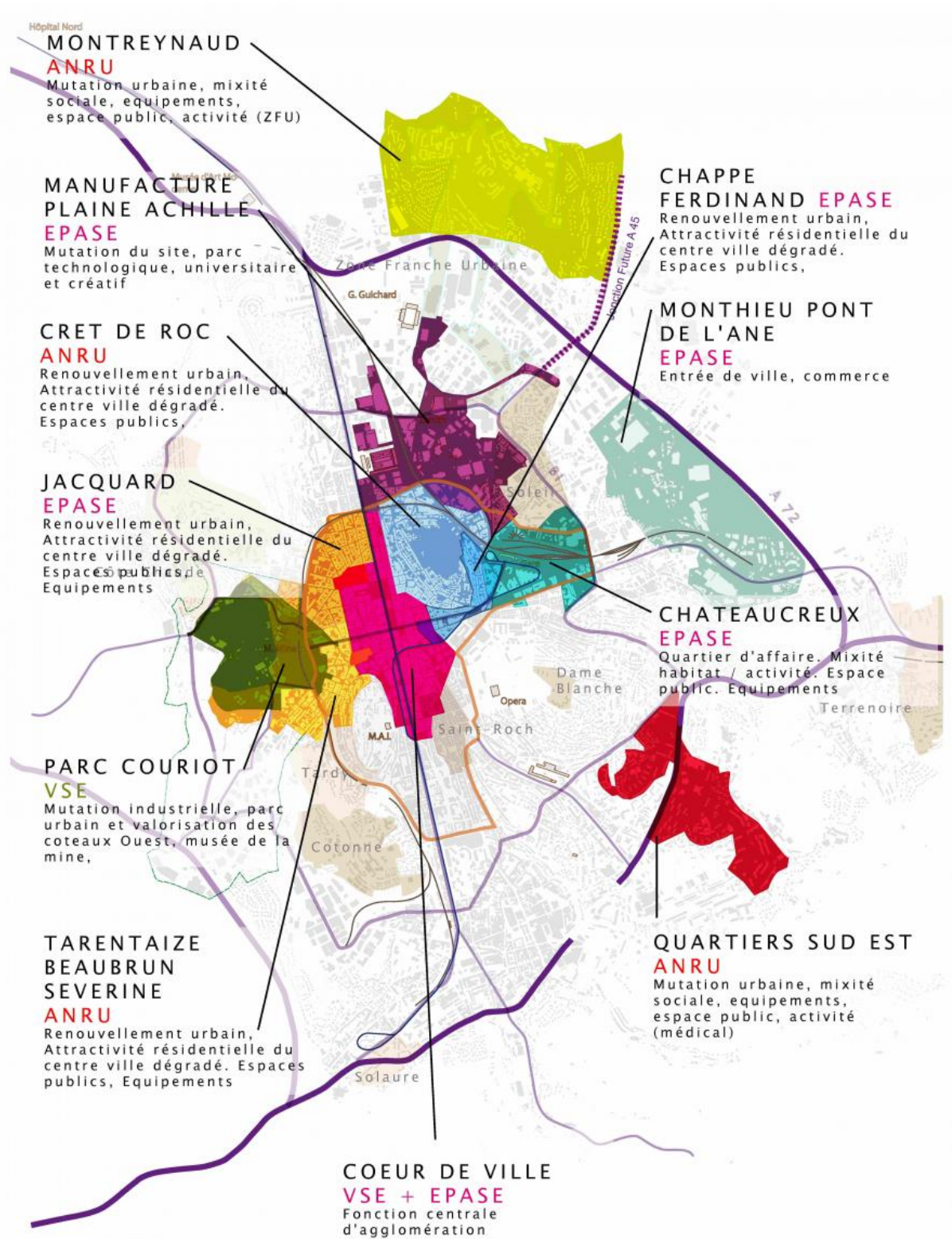
Ainsi, 4 secteurs sont inscrits dans le programme national de rénovation urbaine (PNRU) ; deux quartiers d'habitat social (Montreynaud et Sud-Est) et deux quartiers d'habitat ancien (Crêt de Roc et Tarentaize Beaubrun). Ces projets sont mis en œuvre et financés par l'agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). L'ANRU est un établissement public à caractère industriel et commercial placée sous la tutelle du ministre chargé de la politique de la ville qui fixe les orientations générales de son action. Elle cible son action sur les 200 quartiers en France « où la pauvreté est la plus forte, et où les habitants ont aujourd'hui le plus de mal à se loger correctement, à accéder aux services publics ou à des transports de qualité » selon le ministère<sup>25</sup>.

Enfin, les 4 secteurs opérationnels restants sont pilotés par un Etablissement Public d'aménagement, sous tutelle de l'Etat : l'EPASE (Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne).

---

<sup>24</sup> BEAL Vincent - *L'évolution du gouvernement municipal dans une ville industrielle : le cas de Saint-Etienne - Pôle Sud* – 2006.

<sup>25</sup> Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie sur le site : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>



Pôle Urbanisme et Développement - VSE - DRPPU - BEMO / Bureau d'Etude Maitrise d'Ouvrage

Carte 5 : Les projets urbains de la ville de Saint-Etienne

Sources : [www.agglo-st-etienne.fr](http://www.agglo-st-etienne.fr)

## L'EPASE

2003	2004	2005	2006	2007	2008
Projet « Saint-Etienne 2015 »	Juillet 2004 : Rendu de la mission d'expertise	Août 2005 : Lancement de la mission de préfiguration		24 Janvier 2007 : Décrets de création de l'EPASE et de l'OIN	

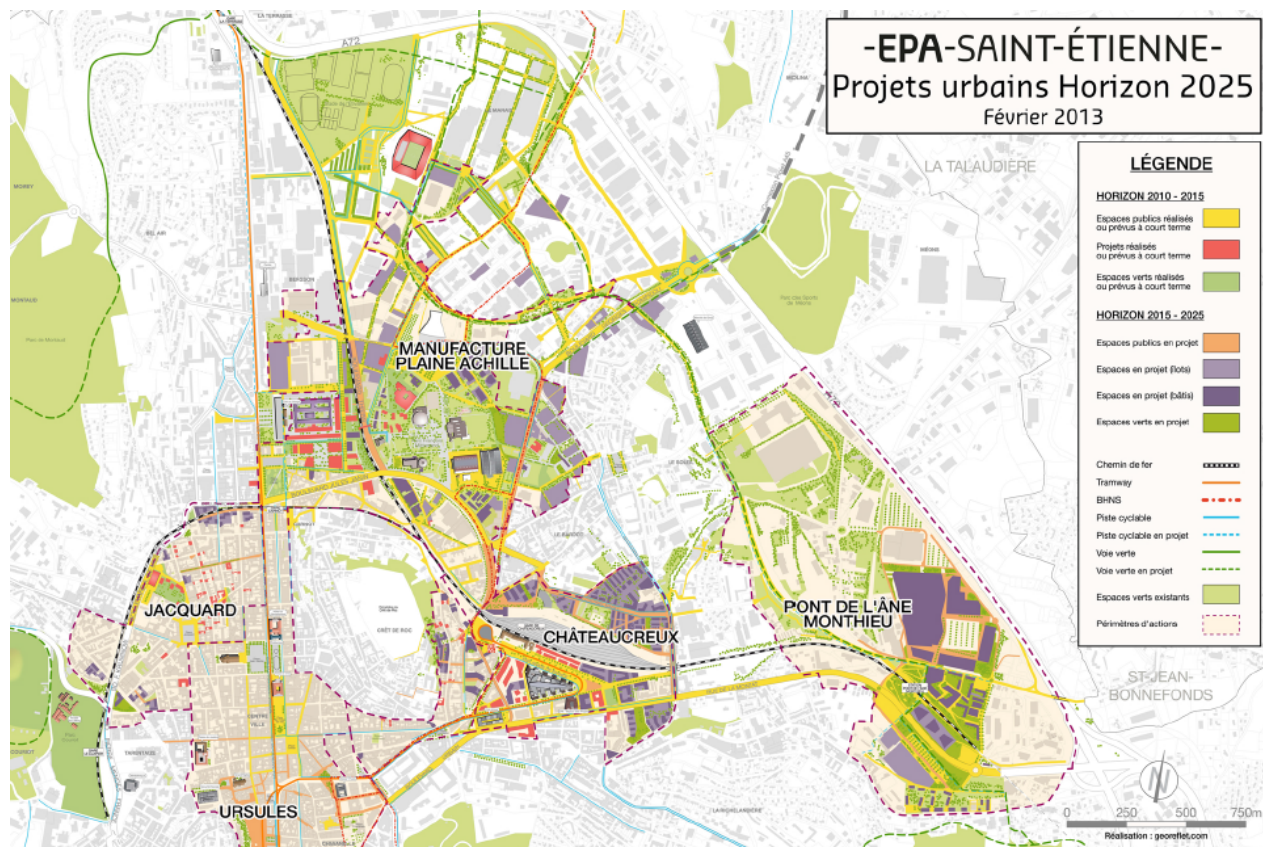
Schéma 1 : Historique de création de l'EPASE

Sources : MONGE 2012

Depuis 2007, l'action de la ville est complétée par celle de L'EPA de Saint-Etienne qui disposait d'un budget de 255 M€ sur 7 ans avec 4 territoires d'intervention prioritaires, pour un total de 970 hectares :

- Le centre-ville et les quartiers anciens, pour renforcer l'attractivité résidentielle et commerciale,
- Châteaureux (gare) pour développer un quartier d'affaires de 250 000 m<sup>2</sup> SHON de bureaux et 9000 nouveaux emplois autour du siège de Casino,
- Manufacture Plaine Achille, pour bâtir le futur campus métropolitain de Saint-Etienne, un pôle créatif entre la cité du design, la faculté de sciences et le musée d'art moderne,
- Pont de l'Ane Monthieu pour requalifier l'entrée de ville et la zone d'activité commerciale.

En annexe, une description plus détaillée des 4 territoires d'intervention de l'EPA.



Carte 6 : Les projets urbains de l'EPASE

Sources : [www.epase.fr](http://www.epase.fr)

Les trois objectifs principaux de l'Epase sont :

- Renforcer la position de Saint-Etienne dans l'Eurométropole Lyon/Saint-Etienne/Grenoble en créant un quartier d'affaires et un campus favorisant les collaborations entre filières d'excellence
- Pérenniser le dynamisme économique du bassin d'emplois en privilégiant les fonctions tertiaires nécessaires au développement des activités industrielles et en renforçant l'attractivité commerciale
- Restaurer l'attractivité résidentielle du centre-ville en améliorant la qualité des espaces publics et en proposant une offre de logement adaptée.

## Bordeaux : une ville en voie de métropolisation

Tableau 3 : Population et rang de la ville et de l'agglomération bordelaise



239 399 habitants (INSEE 2011)

9<sup>ème</sup> commune de France

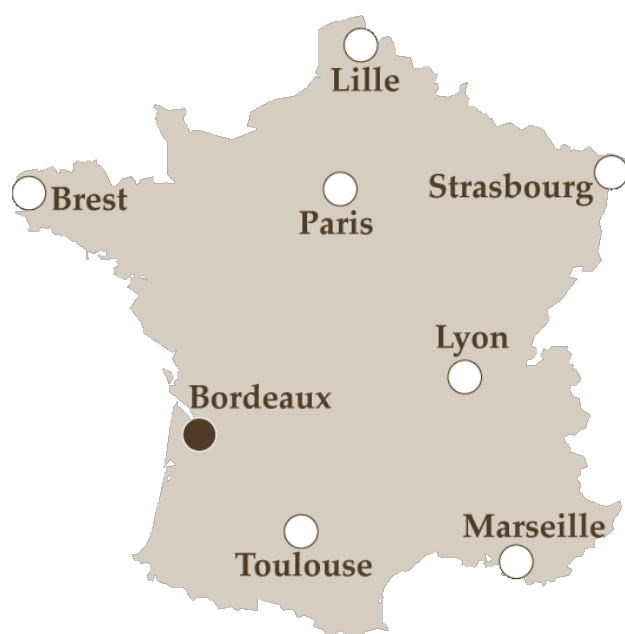


727 256 habitants (INSEE 2011)

4<sup>ème</sup> agglomération de France

28 communes

### Une ville attractive



Carte 7 : Situation géographique de Bordeaux en France

Sources : [www.meilleur-immobilier-neuf.fr](http://www.meilleur-immobilier-neuf.fr)

Bordeaux est une ville de 241 287 habitants (INSEE 2012) située en Aquitaine. Elle en est d'ailleurs la capitale régionale. Il s'agit de la neuvième commune de France par sa population. Mais la population de Bordeaux intra-muros reste relativement faible comparé à son agglomération. Ainsi, en 2011, 21 % des habitants

de l'agglomération vivaient dans Bordeaux contre 45,3 % en 1968. Outre les composantes historiques, cela s'explique notamment par la faible superficie de la ville, et par l'attractivité des communes de banlieue comme Mérignac ou Pessac par exemple qui comptent chacune environ 60 000 habitants. L'agglomération, Bordeaux Métropole, qui rassemble 28 communes et 726 716 habitants, est la 4<sup>ème</sup> de France Derrière Lyon, Marseille et Lille et devant Toulouse. Enfin, l'aire urbaine de Bordeaux compte 1 140 668 habitants<sup>26</sup>, ce qui en fait la sixième de France.



**Infographie 1 : Accessibilité de la ville de Bordeaux**

Sources : [www.bordeaux-metropole.fr](http://www.bordeaux-metropole.fr)

Bordeaux est souvent qualifiée de «perle d'Aquitaine» mais elle traîne encore aujourd'hui le surnom de « belle endormie » en référence à son centre-ville historique et à ses monuments qui n'étaient, auparavant, pas suffisamment mis en valeur. Cependant en juin 2007, une partie de la ville, le port de la Lune, a été classée au patrimoine mondial de l'Unesco. De plus, la ville est connue dans le monde entier pour son vignoble, surtout depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, qui fut un véritable âge d'or. La ville est également plus tristement célèbre pour avoir fait fortune avec le commerce triangulaire.

Contrairement à Saint-Étienne, son aire urbaine est très attractive, avec une croissance d'environ 200 000 habitants en neuf ans (1999 à 2008). Le taux de chômage est de 15,1 %, le revenu moyen par foyer et par an est de 26 408 €. Enfin le taux de pauvreté est de 17 %, ce qui en fait la 74<sup>ème</sup> ville la plus pauvre de France, donc l'une des plus riches. Le taux de vacances des logements est de 11 % et le prix moyen du m<sup>2</sup> tout type de bien confondu est de 3089 €<sup>27</sup>, soit plus du double qu'à Saint-Etienne.

## La redynamisation bordelaise liée à la municipalité d'Alain Juppé

La politique urbaine bordelaise a longtemps été critiquée. En effet, jusqu'en 1995, le maire historique Jacques Chaban-Delmas a mis en œuvre de nombreux projets mais a eu de nombreuses difficultés à les concrétiser. En 1995, Bordeaux ne possède pas encore de réseau de transport collectif en site propre et il y a une omniprésence de la voiture individuelle entraînant la congestion du centre-ville. Aussi, la Garonne représente une coupure entre la rive gauche et la rive droite.

C'est à partir de 1995 que la « belle endormie » comme on la surnomme s'est réveillé, avec la municipalité dirigée par Alain Juppé. Cette municipalité a pris des initiatives en changeant fondamentalement la ville en créant notamment trois lignes

<sup>26</sup> INSEE 2011

<sup>27</sup> Agence immobilière Meilleurs Agents

de tramway. Ce nouveau réseau de transport en commun structurant pour l'agglomération a été conçu de manière à relier les sites majeurs de l'agglomération et à assurer une continuité entre les rives droite et gauche. Par cette action ainsi que la revalorisation et l'embellissement des quais par Michel Corajoud, la Garonne a pu être mise en valeur et représente maintenant un axe de développement de l'agglomération.<sup>28</sup> En effet, cette rénovation des quais imaginée par l'urbaniste Michel Corajoud a permis de fabriquer un espace public contemporain donnant une nouvelle identité et une nouvelle dynamique à Bordeaux.

## Vers une métropole européenne, millionnaire en habitants



Illustration 2 : La CUB devient Bordeaux Métropole

Sources : [www.bordeaux-metropole.fr](http://www.bordeaux-metropole.fr)

Actuellement, Bordeaux est en voie de métropolisation. La CUB, la Communauté Urbaine Bordelaise, qui existe depuis plus de 40 ans, est d'ailleurs devenue Bordeaux Métropole le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

La métropolisation désigne le mouvement de concentration de populations, d'activités, de valeur dans des ensembles urbains de grande taille. Il peut se faire au détriment de villes de niveau hiérarchique inférieur et l'on assiste bien souvent au renforcement des niveaux supérieurs (lieux centraux) du système urbain<sup>29</sup>. Le processus métropolitain s'appuie également sur une mise en réseau des principales agglomérations dans laquelle les phénomènes de « connectivité » tendent à l'emporter sur les relations de proximité<sup>30</sup>.

D'ici 2020, l'agglomération bordelaise donc a l'ambition de devenir une métropole européenne afin de faire partie intégrante du réseau des grandes villes européennes. Pour cela, elle compte sur l'arrivée en 2017 de la ligne de TGV Paris-Bordeaux et sur l'arrivée en 2020 de la ligne Bordeaux-Toulouse, qui se prolongera jusqu'à Bilbao et Madrid.

L'agglomération compte également sur une croissance démographique soutenue de plus 10 000 habitants par an. Ainsi, en 2030 elle espère devenir millionnaire en habitants. Actuellement l'agglomération compte environ 730 000 habitants. Pour accueillir ces près de 300 000 nouveaux habitants, l'agglomération a comme objectifs de construire 50 000 logements autour des lignes de tramway, de réserver 55 000 hectares pour la nature et de créer 75 000 emplois.

---

<sup>28</sup> GODIER Patrice, SORBETS Claude, TAPIE Guy - *Bordeaux Métropole, Un futur sans rupture* - Collection la ville en train de changer - Editions Parenthèses - 2009.

<sup>29</sup> Selon Géoconfluences, ressources de géographie pour les enseignants de l'ENS de Lyon.

<sup>30</sup> LEROY S. - Sémantiques de la métropolisation - L'Espace Géographique, n°1 - 2000.

Bordeaux est donc une métropole très dynamique et possède de nombreux grands projets urbains. Avec par exemple, l'extension des lignes de Tramway, la construction d'une cité des civilisations du vin, la construction d'un nouveau stade de 42 000 places (pour l'Euro 2016 de football), la construction d'une grande salle de spectacle de 15 000 places, la construction d'un nouveau pont sur la Garonne, des projets de ZAC et enfin l'opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique.



Photo 2 : Le nouveau stade de 42 000 places de Bordeaux

Sources : Sud-Ouest

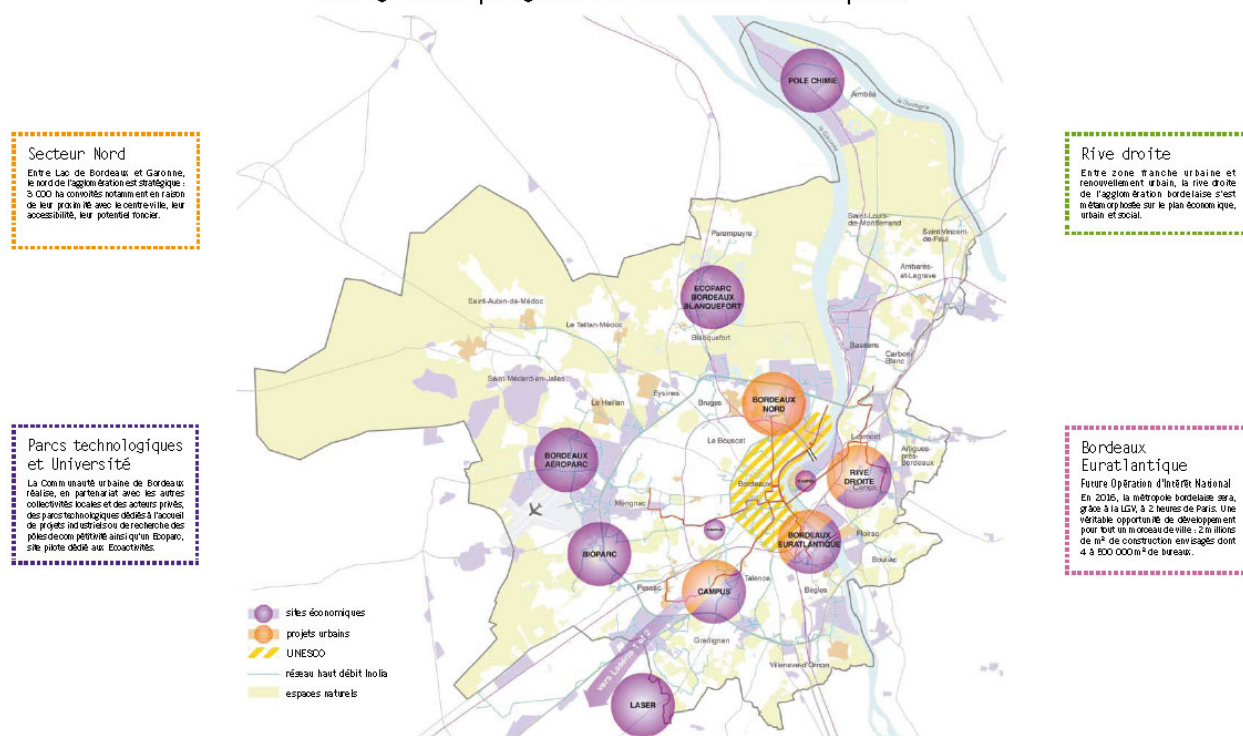


Photo 3 : La nouvelle cité des civilisation du vin bordelaise

Sources : Sud-Ouest

A part le secteur d'intervention de l'EPA Bordeaux Euratlantique, il y a donc de nombreux autres grands projets urbains, contrairement à ce qui se passe à Saint-Étienne. Au vu de son dynamisme et de sa capacité à mettre en œuvre ses politiques urbaines, on peut légitimement se demander ce qui a poussé l'agglomération bordelaise à réclamer l'aide de l'Etat, et ce qui a poussé ce dernier à accepter.

## Les grands projets de Bordeaux Métropole



Carte 8 : Les projets urbains de Bordeaux Métropole

Sources : [www.bordeaux-metropole.fr](http://www.bordeaux-metropole.fr)

## La Ligne à Grande Vitesse : une opportunité pour Bordeaux

Le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique doit permettre au TGV de circuler jusqu'à 350 km/h sur les tronçons Bordeaux-Tours, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Madrid. Ainsi, Bordeaux ne serait plus qu'à deux heures de Paris et trois heures et demi de Madrid. La LGV aura un impact indéniable sur les activités économiques bordelaises : les entreprises pourront voir leur compétitivité s'améliorer et leur marché s'élargir puisque la desserte TGV très développée sera un argument majeur dans un dossier d'implantation d'une entreprise. Enfin, le tourisme à Bordeaux sera favorisé puisque de nombreux voyageurs pourront effectuer des séjours de courte durée. En 2020, on estime à 20 millions le nombre de passagers qui transiteront annuellement par la gare Saint-Jean.

Conscients de cette opportunité non négligeable, les élus de la ville et de la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) ont décidé de s'emparer de ce levier pour créer un centre d'affaires dans le quartier de la gare de manière à favoriser un développement économique en lien avec la multiplication des voyageurs en gare de Bordeaux Saint-Jean. Cependant, la LGV sera en place à l'horizon 2017 pour le tronçon Paris-Bordeaux et 2020 pour le tronçon Bordeaux-Toulouse-Espagne ; de ce fait, une partie du centre d'affaires prévu par les élus devra être construit afin de donner une image de métropole ouverte sur l'international afin d'attirer la population et les entreprises.

En 2007, un comité de pilotage composé de représentants des collectivités

locales s'est créé afin d'étudier l'aménagement du quartier de la gare et de tirer un profit maximal de la future LGV avec une échéance assez courte (moins de 10 ans). Or la ville de Bordeaux, ayant la compétence aménagement, n'est pas assez grande pour porter un projet de cette ampleur. D'un commun accord entre les représentants de Bordeaux, de Bègles, de Floirac et de la CUB, le comité de pilotage a décidé de contacter l'Etat pour expertiser la mise en place d'une Opération d'Intérêt National sur le territoire de l'agglomération bordelaise. Cette volonté s'inscrit dans un contexte spécifique marqué par des exigences environnementales fortes, du fait du grenelle de l'environnement, mais aussi par une multiplication de périmètres d'OIN au niveau national<sup>31</sup>. Selon Alain Juppé, « le facteur déclenchant est l'arrivée de la LGV qui va nous relier, en premier temps, à Paris en deux heures en 2017. Il faut que nous tirions tout le parti possible de la réalisation des trois lignes »<sup>32</sup>. On peut supposer que ce dernier, alors ministre des affaires étrangères au gouvernement, a sans doute usé de son influence politique au sein du gouvernement pour favoriser l'aide de l'Etat avec la création d'un EPA dans sa ville.

## Bordeaux Euratlantique

2007	2008	2009	2010
Organisation de comités de pilotage pour aménager le quartier de la gare	<b>Septembre 2008 :</b> Rendu de la mission d'expertise	<b>Février 2009 :</b> Lancement de la mission de préfiguration <b>5 novembre :</b> Décret de création de l'OIN	<b>22 Mars 2010 :</b> Décret de création de l'EPABE

Schéma 2 : Historique de création de Bordeaux Euratlantique

Sources : MONGE 2012

L'EPA Bordeaux-Euratlantique a donc été créé en 2010 avec un budget de 624 M€. L'Etablissement a un périmètre d'action constitué d'une surface de 738 hectares répartie sur les communes de Bordeaux (386 hectares), de Bègles (217 hectares) et de Floirac (135 hectares). Contrairement à l'EPASE, le secteur d'intervention de Bordeaux Euratlantique est concentré sur un seul endroit, près de la gare SNCF St-Jean, au sud de la ville, à environ 10 min en voiture du centre-ville historique. Le projet de Bordeaux Euratlantique est réparti en 5 opérations, dont on peut retrouver le détail en annexes.

<sup>31</sup> MONGE Aude - *L'intervention de l'Etat au sein des Etablissements Publics d'Aménagement* – 2012.

<sup>32</sup> *A quoi sert le projet Euratlantique ?* – Sud-Ouest - 20 octobre 2011.



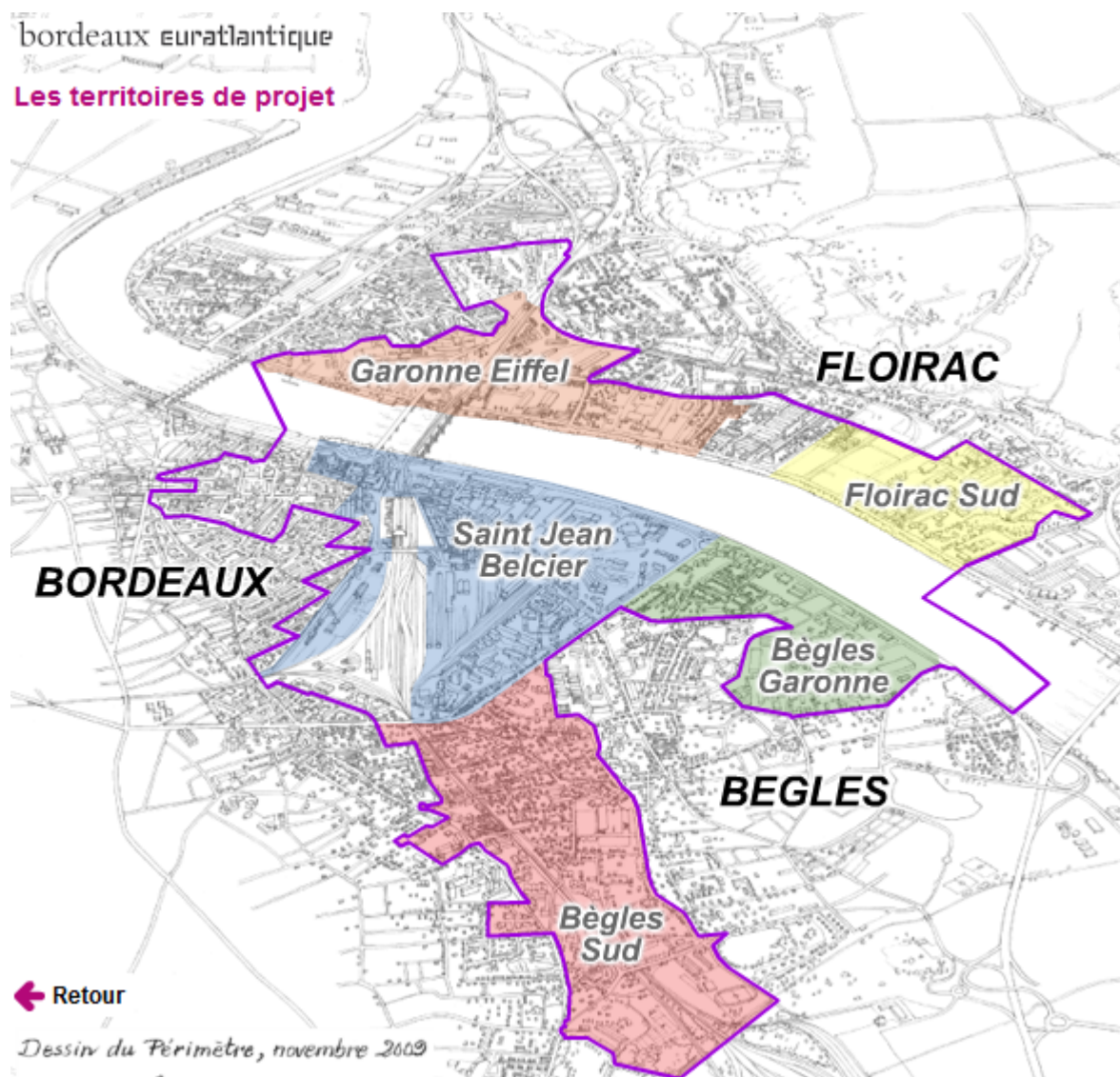
Carte 9 : Localisation de Bordeaux Euratlantique dans la ville

Sources : Google Map et [www.bordeaux-euratlantique.fr](http://www.bordeaux-euratlantique.fr)

L'objectif principal est de créer, d'ici à 2030, un centre d'affaires au rayonnement international ainsi que de nouveaux quartiers attractifs et répondant à une problématique de mixité fonctionnelle. Ces enjeux correspondent à la volonté qu'a Bordeaux de devenir une métropole européenne impulsée par la mise en service en 2017 puis en 2020 de trois lignes à grande vitesse passant par Bordeaux. Les autres objectifs de l'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique sont :

- Créer une synergie entre les projets existants et le devenir des territoires situés à la proximité des deux rives de la Garonne
- Développer un centre d'affaires pour renforcer l'attractivité de la métropole bordelaise et atteindre le 20ème rang des villes européennes (classée actuellement 39ème selon les chiffres 2011 de l'Insee)
- Repeupler le cœur de l'agglomération en créant des équipements
- S'ouvrir vers le fleuve par la création d'espaces verts
- Contribuer au développement des activités créatives et culturelles
- Valoriser l'entrée sud-ouest de l'agglomération.

Pour atteindre ces objectifs, l'EPA dispose d'un plan d'affaires 2010-2024 ; un bilan aménageur de 620 millions d'euros dont 100 M€ de subventions publiques (35 % par l'Etat, 35 % par l'agglomération, 20 % par la ville de Bordeaux, 7 % par la ville de Bègles et 3 % par la ville de Floirac). Les dépenses correspondant à ce bilan aménageur portent pour l'essentiel sur les acquisitions foncières et les coûts d'aménagement des espaces publics, des VRD (voiries réseaux divers) et du génie civil, dont les coûts d'étude et de maîtrise d'œuvre. Ils comprennent également les coûts de structure de l'établissement.



← Retour

*Dessin du Périmètre, novembre 2009*

Carte 10 : Les territoires de projets de Bordeaux Euratlantique

Sources : [www.bordeaux-euratlantique.fr](http://www.bordeaux-euratlantique.fr)

## Des objectifs similaires inspirés des politiques urbaines contemporaines

De façon synthétique, on a vu que Saint-Étienne est plutôt considérée comme une ville ouvrière et Bordeaux est plutôt une ville bourgeoise. On a donc deux contextes complètement différents. Néanmoins, on retrouve quelques similitudes dans les politiques urbaines menées par ces deux villes. Nous allons donc maintenant nous intéresser aux mouvements de politiques urbaines contemporaines, théorisés par des sociologues et des urbanistes, qui ont pu influencer celles de Bordeaux et Saint-Étienne.

Selon Christelle Morel Journal et Valérie Sala Pala<sup>33</sup>, ces 20 dernières années, l'idéologie néolibérale, la mondialisation économique, la crise des Etats-Providence, la crise industrielle et l'austérité financière ont accentué la compétition entre villes à l'échelle internationale. Selon Le Galès et Brenner, cela a conduit les villes européennes à adopter le modèle et les stratégies de la « ville entrepreneuriale » afin de tenter d'attirer les entreprises et les groupes sociaux désirés.

La métaphore de la « ville entrepreneuriale » renvoie, selon P. Le Galès, à trois éléments : « le discours de la concurrence et du marché, y compris en termes d'image et d'identité, la priorité politique accordée aux enjeux de développement économique et d'attraction d'investissements, de flux et de groupes sociaux favorisés, la transformation du gouvernement local vers des formes organisationnelles de type partenariat public-privé qui donnent aux acteurs privés un rôle important dans la définition de l'intérêt général de la ville, des priorités, des modes de gestion ainsi que dans la conception et la mise en œuvre de projets »<sup>34</sup>.

Harvey, caractérise lui aussi la « ville entrepreneuriale » par trois principaux éléments. Premièrement, elle s'appuie de façon centrale sur des mécanismes de partenariat public-privé, ce qu'on retrouve dans presque tous les projets urbains de Saint-Etienne et de Bordeaux. Deuxièmement, elle est spéculative, plutôt que de reposer sur une planification rationnelle et une coordination. Et enfin, troisièmement, le modèle de la « ville entrepreneuriale » s'intéresse davantage à l'économie politique de la « place » qu'à celle du « territoire »<sup>35</sup>. Autrement dit, les projets qui visent à améliorer les conditions de vie et de travail des individus déjà là sont supplantés par des projets supposés avoir un impact au-delà du territoire. C'est ce qu'on retrouve beaucoup à Saint-Étienne et Bordeaux. Avec par exemple des projets visant à transformer l'image de la ville, tels que l'implantation de grands équipements culturels ou de centres d'affaires, la construction de grands centres commerciaux ou encore l'accueil de grandes manifestations sportives (les 2 villes vont d'ailleurs accueillir des matches de l'Euro 2016 de football).

Les stratégies urbaines entrepreneuriales ciblent donc des résidents potentiels plutôt que les résidents présents dans la ville. Selon Harvey, « Il s'agit de rendre la ville

---

<sup>33</sup> MOREL JOURNAL Christelle et SALA PALA Valérie - *Le peuplement, catégorie montante des politiques urbaines néolibérales ?* - Métropoles 10 – 2011.

<sup>34</sup> LE GALES Patrick - *Le retour des villes européennes* - Presses de Sciences Po - 2003.

<sup>35</sup> HARVEY David - *From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism* - Geografiska Annaler. Series B, Human Geography, Vol. 71, n°1 -1989

attractive. Elle doit apparaître comme innovante, excitante, créative, et comme une place sûre à habiter ou à visiter, où l'on peut jouer ou consommer. »

De nombreux travaux ont également mis l'accent sur le développement de politiques de gentrification de certains espaces urbains. N. Smith a ainsi souligné la brutalité de l'embourgeoisement de certains quartiers de New York, évoquant une « ville revanchiste » qui repousse sans complexe ses « indésirables » (pauvres, sans-abri) hors des espaces urbains valorisés<sup>36</sup>. A Bordeaux et à Saint-Etienne, un quartier d'affaires va être créé à proximité des deux gares. Or les gares et ses alentours sont souvent réputés pour accueillir des sans-abris et des populations pauvres. La création de ces nouveaux quartiers d'affaires va donc sans doute provoquer la gentrification du quartier et chasser ces « indésirables », comme N. Smith les appelle, vers des endroits plus éloignés.

Une autre série de travaux s'est développée autour de la thèse de la « classe créative », à partir des travaux de Richard Florida qui met l'accent sur son rôle dans le développement économique des villes<sup>37</sup>. Selon Florida, le capital humain est désormais le capital essentiel que les villes doivent conquérir pour être prospères. Elles doivent donc développer des stratégies afin d'attirer ces « créatifs » (artistes, architectes, ingénieurs, chercheurs, etc.). On le voit notamment à Saint-Étienne avec l'objectif de la ville de devenir la capitale du design.

Les stratégies urbaines contemporaines reposent donc avant tout sur un objectif de compétitivité dans un contexte de concurrence interurbaine. L'attractivité, qui mesure d'une certaine manière l'offre urbaine déployée est érigée en objectif central et global des politiques urbaines, dans tous les secteurs de l'action publique (culture, logement, équipements urbains, etc.). Les stratégies d'attractivité ciblent non seulement les entreprises mais aussi certaines catégories d'individus ou de ménages, ce qui pose directement la question du processus de désignation de certains groupes sociaux comme des ressources en termes de développement économique.

Les stratégies urbaines entrepreneuriales en particulier ciblent des résidents potentiels plutôt que les résidents présents dans la ville<sup>38</sup>. En conséquence, elles poussent à une réorientation des politiques urbaines de logement et d'habitat, de l'amélioration des conditions de logement des habitants « déjà là » vers la construction de conditions de vie (notamment de logement), d'une qualité urbaine et d'une image susceptibles de rendre les villes attractives aux yeux des catégories sociales visées. De plus, ces stratégies ciblent avant tout les catégories sociales supérieures, valorisées pour différentes raisons : parce que les entreprises ne viendront pas s'implanter si les cadres ne veulent pas s'installer dans la ville ; parce que ces catégories sont de « gros » contribuables potentiels ; parce qu'elles sont de grandes consommatrices de services et biens urbains ; parce que leur présence visible dans la ville contribue à la « bonne image » de celle-ci, ce qui est donc susceptible d'influencer les stratégies résidentielles de nouveaux ménages, selon un «

---

<sup>36</sup> SMITH Neil - *Newurban frontier: gentrification and the revanchist city* – Routledge - 1996.

<sup>37</sup> FLORIDA Richard - *Cities and the creative class* – Routledge - 2005.

<sup>38</sup> HARVEY David - *From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism* - Geografiska Annaler. Series B, Human Geography, Vol. 71, n°1 -1989

cercle vertueux » de l'attractivité urbaine. On le voit à Saint-Etienne, où l'actuel maire, Gaël Perdriau déclare que « Saint-Etienne a besoin de mixité mais pas comme à Neuilly. Nous on veut attirer des cadres »<sup>39</sup>. Les acteurs locaux sont donc conduits à identifier des profils d'habitants « désirables » qu'il s'agit de convaincre de rester ou de venir habiter dans la ville.

---

<sup>39</sup> Gaël Perdriau: «*Saint-Etienne a besoin de toutes les énergies*» - Le Progrès - 10 juin 2014

# HYPOTHESE : LES EPA SONT DES LEVIERS DU RENOUVELLEMENT URBAIN

En tenant compte de notre cadre de recherche et de nos lectures, nous avons émis des hypothèses pour tenter de répondre à notre problématique : quel est l'apport des EPA dans le renouvellement urbain de Saint-Etienne et de Bordeaux ?

Dans un premier temps, comme hypothèse générale nous nous sommes dit que les EPA étaient des leviers du renouvellement urbain. Mais nous avons vu que les contextes urbains de ces deux villes étaient très différents, le rôle des deux EPA le serait donc aussi. Nous avons donc énoncé comme hypothèse que l'EPASE était un levier indispensable pour le renouvellement urbain stéphanois. Quand à l'EPA Bordeaux Euratlantique nous avons formulé comme hypothèse qu'il était un levier important pour le renouvellement urbain bordelais. Néanmoins cet effet de levier n'est pas aussi important que celui pour Saint-Etienne. Pour l'EPA Bordeaux Euratlantique, on parlera donc plutôt d'accélérateur du renouvellement urbain bordelais.

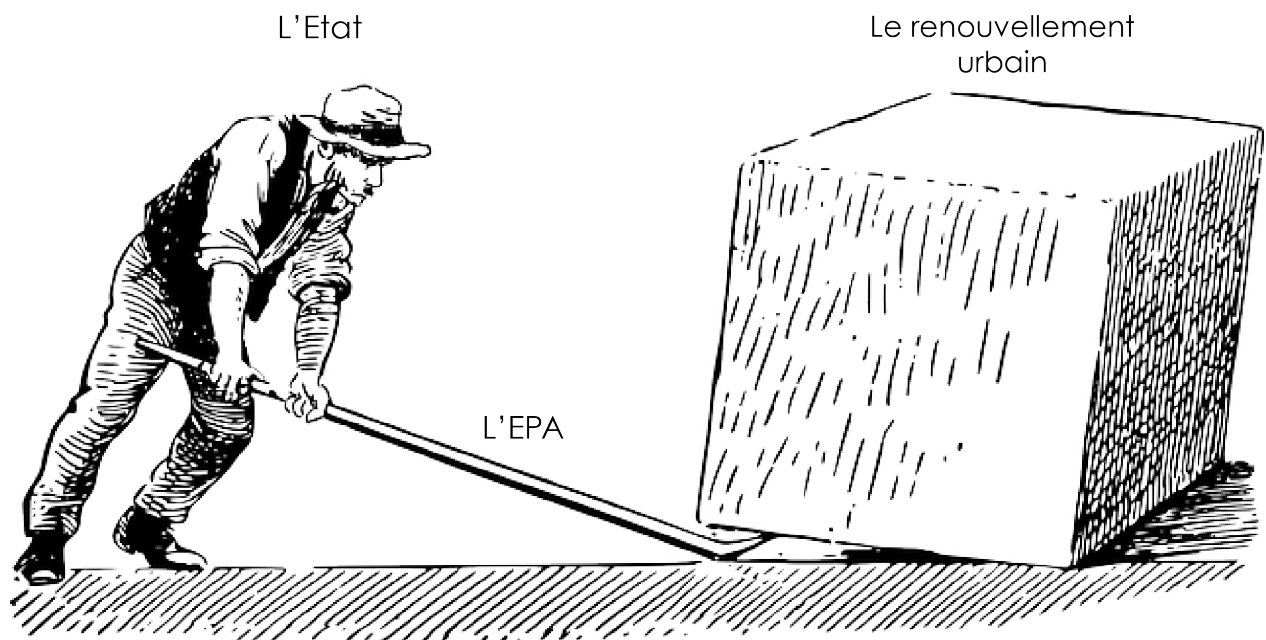


Schéma 3 : L'effet de levier des EPA sur le renouvellement urbain

Sources : [www.pixabay.com](http://www.pixabay.com)

A partir du précédent travail de recherche réalisé par Aude Monge, nous avons aussi émis des hypothèses plus précises concernant les apports des EPA dans les politiques urbaines de ces deux villes, que nous allons énoncer et expliquer dans la suite de cette partie.

*Les EPA apportent au renouvellement urbain de Saint-Etienne et de Bordeaux :*

*Un gain de temps*

*Des ressources financières*

*De la reconnaissance et de la crédibilité*

*De la cohérence entre les différents projets urbains*

*Une vision d'avenir, sans intérêts politiques et sans but de réélection*

# Les EPA apportent au renouvellement urbain de Saint-Etienne et de Bordeaux :

## Un gain de temps

Les projets urbains impliquent des temporalités assez longues s'inscrivant dans des échéances politiques et des cycles économiques. En effet, les délais sont liés à la multiplication et à l'empilement administratif des procédures. Faire intervenir l'Etat permet, ainsi, de diminuer la complexité des échelles territoriales et donc d'optimiser le temps.

L'urgence de la situation à Saint-Etienne ainsi qu'à Bordeaux a donc impliqué de mettre en place un Etablissement Public d'Aménagement. Effectivement, Bordeaux Euratlantique représente un levier nécessaire à un développement économique supplémentaire du fait de l'arrivée de la LGV en 2017 ; tandis que l'EPASE joue un rôle très important afin d'aider Saint-Etienne à sortir d'une situation de déclin urbain.

Lors de la création de l'EPASE, Saint-Etienne devait réussir sa reconversion vers un territoire attractif dans un délai très court. Si les décisions d'aménagement tardent, la ville ne sera plus en mesure de résoudre les problèmes auxquels elle est confrontée. Dans ce contexte, seule la mobilisation de l'Etat aux côtés des acteurs locaux est susceptible d'accélérer ces changements. Brigitte Bariol, ancienne directrice d'Epures, l'Agence d'urbanisme de Saint-Etienne, rappelait ainsi que la création de l'EPASE était fondée sur l'urgence à agir : « Après avoir analysé les besoins site par site puis quantifié les moyens financiers nécessaires en les mettant en relation avec ceux dont disposaient les collectivités, il est apparu que ce programme demandait une trentaine d'années. Avec un Etablissement Public d'Aménagement, nous espérons réussir en quinze ans »<sup>40</sup>. Jean-Pierre Berger, ancien DRH de Casino, expliquait que « pour arriver aux travaux qui se font aujourd'hui, dix ans ont été nécessaires entre la prise de conscience de Michel Thiollière du déclin de la ville et les premières réalisations »<sup>41</sup>. Et insistait : « Le temps presse, il faut faire vite ».

D'autre part, à Bordeaux, le premier tronçon Paris-Bordeaux de la LGV sera inauguré en 2017. De ce fait, les travaux devaient commencer assez rapidement pour que le quartier Saint-Jean/Belcier soit effectif en même temps que l'arrivée des nouveaux voyageurs. La ville est dynamique, portée par des acteurs motivés qui ont déjà fait leurs preuves en matière de renouvellement urbain (tramway, réaménagement des quais...). Mais malgré la motivation et la rapidité des réflexions locales, le quartier d'affaires ne pourrait pas être opérationnel d'ici 2017 sans l'intervention de l'Etat pour diminuer et accélérer les procédures administratives.

---

<sup>40</sup> Gazette de la Loire - 26 décembre 2008

<sup>41</sup> MASBOUNGI Ariella, DE GRAVELAINE Frédérique - Construire un projet de ville, Saint-Étienne "In Progress" - Collection Ville-Aménagement - Editions Le Moniteur - 2006.

## Des ressources financières

Cet apport se rapproche du précédent car pour trouver les financements à la conduite d'un projet d'une telle ampleur, de nombreuses années seraient nécessaires aux collectivités locales. Le partenariat avec l'Etat est essentiel puisque les projets demandent de lourds investissements que les collectivités locales seules ne pourraient pas assumer au niveau budgétaire mais aussi au niveau temporel. Par exemple, même si les élus stéphanois ont porté le projet « Saint-Etienne 2015 », il manquait des moyens financiers et d'ingénierie urbaine pour le mettre en œuvre.

En ce sens, l'EPASE et Bordeaux Euratlantique apportent un engagement, une expertise et un soutien financier important. Pour François Duval, ancien directeur de l'Ecole d'Architecture de Saint-Etienne et maintenant à Saint-Etienne Métropole, l'EPASE est « à la hauteur des enjeux, car il est difficile de faire de la qualité quand on n'a pas les moyens »<sup>42</sup>.

## De la reconnaissance et de la crédibilité

Comme nous l'avons déjà vu, les villes de Bordeaux et Saint-Etienne veulent être influentes et attractives dans le but d'attirer aussi bien une population nouvelle que des entreprises.

### *Au niveau national pour Saint-Etienne*

En lançant de nombreux projets en rapport avec ses choix urbains, Saint-Etienne cherche à placer son agglomération parmi les pôles d'excellence français, notamment dans le secteur du design, pour apporter la preuve d'un dynamisme retrouvé.

### *Au niveau européen pour Bordeaux et pour Lyon/Saint-Etienne*

Classée au 39ème rang des villes européennes selon l'Insee, Bordeaux souhaite atteindre le 20ème rang d'ici 20 ans en devenant une véritable métropole européenne. Pour ce faire, Bordeaux-Euratlantique devrait constituer un accélérateur permettant d'atteindre une dimension métropolitaine en véhiculant une image attractive de la ville en France et à l'étranger.

Le projet « Saint-Etienne 2015 » trouve son sens dans un périmètre qui dépasse l'agglomération stéphanoise et intègre celle de Lyon. L'intervention de l'Etat se justifie ici par le fait que Lyon/Saint-Etienne veut devenir une Eurométropole. François Duval souligne que « Lyon n'a pas encore l'échelle européenne critique et que Saint-Etienne peut lui donner de la consistance »<sup>43</sup>. Actuellement, les acteurs

---

<sup>42</sup> BONNEVILLE Marc - *Saint-Etienne, Mutations lieux, enjeux, acteurs* - Ouvrage publié à l'initiative d'Epures, Agence d'urbanisme de la région stéphanoise direction scientifique et éditoriale - Publication de l'Université de Saint-Etienne - 2008.

<sup>43</sup> BONNEVILLE Marc - *Saint-Etienne, Mutations lieux, enjeux, acteurs* - Ouvrage publié à l'initiative d'Epures, Agence d'urbanisme de la région stéphanoise direction scientifique et éditoriale - Publication de l'Université de Saint-Etienne - 2008.

stéphanois et lyonnais ont compris leur intérêt d'agir en collaboration mais les engagements sur des projets communs restent encore limités. Brigitte Bariol souhaite que Saint-Etienne s'ouvre à Lyon « pour en être un pôle, pas le sous-traitant, ni le dortoir »<sup>44</sup>. En 2006, Michel Thiollière s'exprimait sur le développement de l'aire métropolitaine Lyon/Saint-Etienne en disant « dans un monde de plus en plus incertain, et de plus en plus individualiste, nous devons renforcer encore davantage, avec nos amis lyonnais et Rhône alpins, notre coopération et multiplier nos échanges. Ce n'est qu'à ce prix et avec une volonté politique forte que nous pourrons jouer un rôle clef dans le concert des métropoles européennes. Et on y arrivera plus vite si l'Etat nous aide à nous restructurer »<sup>45</sup>. Cette volonté pourra se développer puisque le TER reliant Saint-Etienne à Lyon est une des lignes de train les plus fréquentées de France, avec quinze mille voyageurs par jour et des cadences comparables à celles de la région parisienne (94 trains dont 8 TGV par jour)<sup>46</sup>. C'est pour répondre aux besoins des usagers qu'un pôle multimodal se développera à Châteaureux afin de faire de Saint-Etienne un élément moteur de la métropolisation lyonnaise.

Ainsi, l'Etat se porte garant de la réussite des opérations urbaines. L'engagement de l'Etat apporte de la crédibilité dans ces opérations. En effet, un investissement public d'envergure encourage les investissements privés. Les partenaires privés ont ainsi la garantie que les opérations aboutiront.

## De la cohérence entre les différents projets urbains

Trop souvent, des politiques municipales indépendantes et concurrentes apparaissent et contredisent la volonté de cohérence territoriale. Il en résulte une absence de complémentarité et donc un affaiblissement de l'agglomération.

Patrice Godier et Guy Tapie, sociologues et enseignants à l'école d'Architecture de Bordeaux, émettent le constat qu'il n'y a eu aucune démarche globale et cohérente dans les projets de Bordeaux sur la période 1995-2005 et que la planification urbaine s'est traduite uniquement par une simple juxtaposition de projets communaux<sup>47</sup>. Dans le même ouvrage, Sébastien Ségas soulève la même remarque : « l'action publique nuit à l'émergence d'une stratégie d'agglomération et induit une tendance à la fragmentation territoriale des politiques publiques »<sup>48</sup>.

L'intervention de l'Etat permet d'apporter une vue globale qui s'oppose au manque de prise de recul des élus locaux. Les projets doivent être cohérents et doivent être vus à l'échelle de l'agglomération voire plus pour Saint-Etienne. En ce sens, François Wellhoff affirmait, dans la mission de préfiguration, qu'une des démarches de l'EPASE consiste à conduire une réflexion simultanée sur les cinq principaux secteurs d'actions afin de garantir la cohérence de la programmation et favoriser la mise en place d'une politique coordonnée.

---

<sup>44</sup> Gazette de la Loire - 26 décembre 2008

<sup>45</sup> MASBOUNGI Ariella, DE GRAVELAINE Frédérique - *Construire un projet de ville, Saint-Étienne "In Progress"* - Collection Ville-Aménagement - Editions Le Moniteur - 2006.

<sup>46</sup> Site internet de l'EPASE : [www.epase.fr](http://www.epase.fr)

<sup>47</sup> SALLENAVE Christian - *Urbi & Bordeaux : Décisions & représentations urbaines* - Collection Témoignages et points de vue - Editions Bastinage - 2005.

<sup>48</sup> GODIER Patrice, SORBETS Claude, TAPIE Guy - *Bordeaux Métropole, Un futur sans rupture* - Collection la ville en train de changer - Editions Parenthèses - 2009.

## Une vision d'avenir, sans intérêts politiques et sans but de réélection

Le lien entre vote et actions publiques paraît évident dans le sens où l'électorat, par son vote, juge le bilan des politiques qui ont été menées par l'équipe municipale. Les maires doivent, d'une part, mener un projet local qui ait une portée à l'échelle de l'agglomération et, d'autre part, se rapprocher des intérêts locaux pour que l'action publique soit en conformité avec la volonté des habitants.

Trop souvent, les intérêts privés dénaturent les projets. Les maires ont le choix de mener un projet urbain qui réponde aux objectifs nationaux, au risque de mécontenter les riverains, ou de mener une action qui soit cohérente aux attentes des habitants, au risque d'être accusés de favoriser les intérêts particuliers. Généralement, les élus cherchent des consensus entre les habitants et le projet dans le cadre des intérêts électoraux. Aussi, le maire veut agir dans le court terme car il pense à sa réélection tandis que l'Etat désire travailler sur des dynamiques qui auront des impacts dans le long terme. En ce sens, l'Etat a une vision plus objective.

A titre d'exemple, le tracé du tramway bordelais traduit un compromis entre le souci de répondre aux besoins de transports en commun des usagers et la volonté politique de certains élus de soutenir des projets urbanistiques communaux. Le choix entre les projets proposés par trois cabinets d'étude aurait été fortement influencé par le désir d'Alain Juppé de voir le tramway passer sur les quais bordelais ou encore par celui du maire de Talence de le voir traverser le centre de sa ville afin de le revitaliser.

L' élu connaît parfaitement son territoire mais à un moment donné, il est nécessaire qu'il prenne du recul car il se peut que les choix soient guidés par son souci de réélection. Alors que la gouvernance de l'Etat, à travers un Etablissement Public d'Aménagement, permet de passer au dessus des intérêts.

Selon Alain Juppé, « l'Etat est loin ; l'Etat légifère trop et légifère mal. Et pourtant, nous avons besoin de l'Etat. Même quand la décentralisation progresse l'Etat est loin des gens, des entreprises, des territoires. Et même quand il veut se déconcentrer, il n'y arrive pas ». Cependant, il ajoute que « l'Etat est ambivalent puisqu'il est à la fois frein et aide irremplaçable au développement économique»<sup>49</sup>. Mais Ariella Masboungi affirme qu'il y a « un emboîtement à trouver entre l'Etat et la ville, autant dans la conduite stratégique que dans le pilotage opérationnel »<sup>50</sup>. Michel Thiollière déclare à ce sujet : « Saint-Étienne veut être un laboratoire en matière de partenariats, d'abord dans les relations entre l'État et les collectivités. Le premier perd facilement de vue l'opérationnel, les secondes manquent de concepts. La double culture opérationnel/conceptuel consiste à apprendre à travailler ensemble »<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> SALLENAVE Christian - *Urbi & Bordeaux : Décisions & représentations urbaines* - Collection Témoignages et points de vue - Editions Bastingage – 2005.

<sup>50</sup> MASBOUNGI Ariella, DE GRAVELAINE Frédérique - *Construire un projet de ville, Saint-Étienne "In Progress"* - Collection Ville-Aménagement - Editions Le Moniteur – 2006.

<sup>51</sup> MASBOUNGI Ariella, DE GRAVELAINE Frédérique - *Construire un projet de ville, Saint-Étienne "In Progress"* - Collection Ville-Aménagement - Editions Le Moniteur – 2006.

Michel Thiollière résume l'intérêt et l'action des EPA en déclarant qu' « un levier public est indispensable, pour accélérer les opérations, entraîner les acteurs privés et montrer l'exemple de la qualité. La création de l'établissement public donne l'occasion de dégager des moyens puissants et oblige à inventer un modus vivendi pour fixer un bon partenariat avec l'État »<sup>52</sup>. Ainsi, les villes de Bordeaux et Saint-Etienne, aidées par l'Etat, sont animatrices du développement de leur territoire et positionneront le pays à un rang européen non négligeable. Cela explique la création d'un Etablissement Public d'Aménagement qui assure une fonction partenariale, accélère le temps d'action et qui traduit le besoin de mobiliser les énergies, les savoir-faire et les financements.

Nous allons maintenant tenter de vérifier ces hypothèses avec une étude comparative entre effet de levier et accélérateur du renouvellement urbain à Saint-Etienne et à Bordeaux.

---

<sup>52</sup> MASBOUNGI Ariella, DE GRAVELAINE Frédérique - Construire un projet de ville, Saint-Étienne "In Progress" - Collection Ville-Aménagement - Editions Le Moniteur – 2006.

# TENTATIVE COMPARATIVE ENTRE EFFETS DE LEVIER ET ACCELERATEUR DU RENOUVELLEMENT URBAIN

Dans la partie précédente nous avons émis comme hypothèse que l'EPASE était un levier indispensable au renouvellement urbain stéphanois et que Bordeaux Euratlantique était lui un accélérateur du renouvellement urbain bordelais. Pour tenter de le vérifier, nous allons nous intéresser aux opérations menées par les deux EPA sur leur territoire d'intervention. Plus particulièrement, nous allons nous intéresser à deux opérations similaires mais de différentes ampleurs que mènent les deux EPA ; la création d'un quartier d'affaire à proximité d'une gare SNCF.

Ces deux opérations sont les opérations phares de chacun des deux EPA. Nous verrons qu'elles apportent une réponse à un besoin d'immobilier de bureaux à Bordeaux et Saint-Etienne. En effet, les deux villes manquent d'espaces de bureaux neufs disponibles alors qu'en région le marché du tertiaire se porte plutôt bien. Une étude sur le marché des bureaux en région, réalisée par l'agence de conseil en immobilier d'entreprise KEOPS montre ainsi que dans le contexte toujours contraint par la crise économique, « le marché tertiaire en région s'est étonnamment bien comporté et le placement 2014, en hausse de 8,5 % d'une année sur l'autre, a retrouvé son niveau de 2010-2011 »<sup>53</sup>. Saint-Etienne et Bordeaux souhaitent donc attirer de nouvelles entreprises (et donc de nouveaux emplois) dans des quartiers d'affaires qui mixeront bureaux, logements, commerces et espaces publics. De plus, la proximité de la gare SNCF et les liaisons faciles avec Paris (et avec Lyon pour Saint-Etienne) qui en résultent sont des arguments de poids pour chacune de ces deux opérations. Enfin, ces opérations ont également pour but de redorer l'image des quartiers anciens de la gare de ces deux villes. Au regard de ces éléments importants pour le renouvellement urbain de nos deux villes, nous avons donc choisi d'étudier en détail les opérations de Châteaucreux à Saint-Etienne et de St-Jean Belcier à Bordeaux dans deux parties distinctes :

*L'EPASE, levier indispensable au renouvellement urbain stéphanois  
Bordeaux Euratlantique, accélérateur du renouvellement urbain bordelais*

Enfin, pour bien nous rendre compte de l'impact des deux EPA sur le renouvellement urbain de Saint-Etienne et de Bordeaux. Dans chacune de ces deux parties, nous étudierons l'insertion des opérations pilotées par les EPA dans le projet urbain de la ville ainsi que la dynamique de celle-ci.

---

<sup>53</sup> « LE MARCHÉ DES BUREAUX EN RÉGIONS, BILAN 2014 ». KEOPS

## L'EPASE, levier indispensable au renouvellement urbain stéphanois

Dans cette partie, nous allons donc tenter de vérifier que l'EPASE a bien contribué à rendre Saint-Etienne attractive, notamment à travers l'opération de renouvellement urbain de Châteaureux. Nous verrons également que la dynamique enclenchée et entretenue par l'EPASE a redonné confiance aux investisseurs ainsi qu'un nouvel élan à la ville.

### Le quartier d'affaire de Châteaureux, symbole du renouveau de la ville

#### *Un besoin de construction d'immobilier d'entreprise à Saint-Etienne*

A l'heure actuelle, l'agglomération Stéphanoise poursuit son évolution et s'affiche de plus en plus comme une « valeur émergente » du marché de l'immobilier d'entreprise. En 2011, l'agglomération stéphanoise possédait un parc de bureaux de 740 000 m<sup>2</sup> ainsi qu'une offre de bureaux disponibles de 85 000 m<sup>2</sup>, soit 11% du parc. Mais cette offre de bureaux disponibles doit être fortement relativisée. En effet, les stocks réels (immeubles potentiellement re-commercialisables) et les immeubles disponibles à moins d'un an ne représentaient plus que 4,5% du patrimoine global ; ce qui n'assurait pas encore une bonne fluidité de marché et expliquait notamment le faible taux de rotation constaté à Saint-Etienne, soit 2,37%.

**Tableau 4 : Chiffres clés de l'immobilier de bureaux à Saint-Etienne, Lyon et Montpellier**

Sources : KEOPS / OBSERVATOIRES RÉGIONAUX

	<b>Parc de bureaux</b>	<b>Offre à 1 an</b>	<b>Nombre d'emplois dans le secteur tertiaire<sup>54</sup></b> <i>(INSEE 2011)</i>
<b>Saint-Etienne</b>	740 000 m <sup>2</sup> (2011)	85 000 m <sup>2</sup> (2011)	123 457
<b>Lyon</b>	5 100 000 m <sup>2</sup> (2014)	400 000 m <sup>2</sup> (2014)	625 698
<b>Montpellier</b>	1 700 000 m <sup>2</sup> (2014)	ND	173 185

On peut confronter les chiffres de l'agglomération stéphanoise à ceux de l'agglomération montpelliéraine, qui compte 427 541 habitants<sup>55</sup> et 173 185 emplois

<sup>54</sup> Commerce, transports, services divers, administration publique, enseignement, santé et action sociale

<sup>55</sup> INSEE 2012

tertiaires<sup>56</sup> (contre 389 153<sup>57</sup> habitants et 123 457 emplois tertiaires pour Saint-Etienne) et qui possède un parc immobilier de bureaux de 1 700 000 m<sup>2</sup>. Le parc de bureaux de Saint-Etienne semble donc très faible pour une ville de son envergure. Cela peut s'expliquer par le fait que Saint-Etienne peut souffrir de la concurrence de Lyon qui possède un parc de bureaux de 5 100 000 m<sup>2</sup> ainsi qu'une offre de 400 000 m<sup>2</sup> en 2014.<sup>58</sup> Néanmoins, Saint-Etienne a un argument de poids à faire valoir pour attirer des entreprises : un excellent rapport qualité/prix des bureaux aux standards actuels. En effet, Un loyer prime de 180 € / m<sup>2</sup> à Saint Etienne contre 190 € à Nantes, 270 € à Lyon Part-Dieu, 250 € à Marseille ou 745 € à Paris<sup>59</sup>.

Mais le parc stéphanois est majoritairement constitué d'immeubles anciens, voire très anciens. De plus, les restructurations et rénovations d'immeubles (32% du patrimoine) rendues obligatoires, qui ont été réalisées, ne répondent plus aux nouvelles normes de performances environnementales. Une transformation du parc immobilier est donc nécessaire pour d'offrir de meilleures perspectives d'investissement aux opérateurs immobiliers.

En 2011, on commençait déjà à assister à l'émergence d'une nouvelle tendance avec la venue d'investisseurs sur le sol stéphanois. Notamment avec l'acquisition du LUMINIS (27 000 m<sup>2</sup>) par la foncière INEA, l'acquisition du siège de Casino (36 000 m<sup>2</sup>) par le fond britannique MATRIX, et l'acquisition de l'immeuble du CNCESU (1ere tranche de 6000 m<sup>2</sup>) par le FCP TIKEHAU. Ce phénomène s'accroît et devrait continuer à s'accroître notamment grâce aux externalisations de patrimoine et de leaseback<sup>60</sup>. Les collectivités (propriétaires de 31% du parc) et les utilisateurs (27%) constituent ainsi un gisement important pour les investisseurs à Saint-Etienne.

Ce constat renforce la nécessité de proposer de nouveaux programmes à Saint-Etienne, aux normes en vigueur pour répondre aux besoins de développement des entreprises. La municipalité et l'EPASE ont donc enclenché la transformation du parc stéphanois notamment grâce aux nouveaux développements situés sur le quartier d'affaires de la gare de Châteaureux. Cette opération a de nombreux atouts, proposant notamment des immeubles neufs à des coûts très compétitifs. Nous allons donc maintenant nous intéresser au programme d'aménagement de cette opération, aux investisseurs présents, puis nous ferons un état des lieux du marché de Châteaureux à ce jour (2015).

---

<sup>56</sup> INSEE 2011

<sup>57</sup> INSEE 2012

<sup>58</sup> « LE MARCHÉ DES BUREAUX EN RÉGIONS, BILAN 2014 ». KEOPS.

<sup>59</sup> CBRE, DTZ, KEOPS 2014

<sup>60</sup> Un leaseback (diminutif de sale and leaseback, cessions-bails en français) est une transaction financière au cours de laquelle une entité vend un actif et le récupère en location pour une longue durée. Ainsi, l'entité continue d'utiliser l'actif mais n'en est plus le propriétaire. (Wikipédia)

## Présentation et programme d'aménagement de la ZAC

Châteaueux a pour ambition de devenir le quartier d'affaires de l'agglomération stéphanoise et le second de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'objectif est de reconfigurer le quartier et d'accueillir des entreprises dans la durée. L'opération est une ZAC<sup>61</sup> d'environ 60 hectares développée autour d'un pôle d'échanges multimodal (gare TGV, TER, tramway, bus, vélos...). Ce site possède donc un enjeu stratégique de taille puisqu'il permettra de renforcer la connexion entre Saint- Etienne et Lyon.

-  **TGV Saint-Étienne à 2h40 de Paris**  
liaisons directes
-  **TER Saint-Étienne à 40 minutes de Lyon**  
184 trains/jour (un train toutes les 12 minutes)
-  **À 40 minutes de Lyon en voiture**
-  **Transports urbains et interurbains**  
2 lignes de tramway, bus, vélos en libre-service (VéliVerts),...
-  **À 10 minutes de la Cité du Design et du Cœur de ville**

Infographie 2 : Accessibilité du site de Châteaueux

Sources : [saint-etienne-chateaueux.fr](http://saint-etienne-chateaueux.fr)

La première phase de l'opération d'aménagement se situe au Sud de la gare SNCF avec la construction de bureaux, de logements et d'espaces publics. La deuxième phase, au Nord des voies ferrées, commencera lorsque la première phase sera terminée et prendra toute son ampleur avec la rénovation de la gare SNCF. L'ensemble des activités développées permettra de dynamiser le quartier à toute heure de la journée, en connectant le monde des affaires au quartier résidentiel. Car pour Pascal Hornung, nouveau directeur de l'EPASE, « il ne faut pas uniquement des bureaux. Il faut que ce soit un quartier qui vive aussi le soir et le week-end. »<sup>62</sup>

Le quartier se redessine donc selon le schéma d'aménagement établi par l'architecte Fumihiko Maki, prix Pritzker, et précisé par l'urbaniste Gérard Pénot, de l'Atelier Ruelle.

En annexes, on peut retrouver le programme détaillé pour chacune des opérations menées sur Châteaueux.

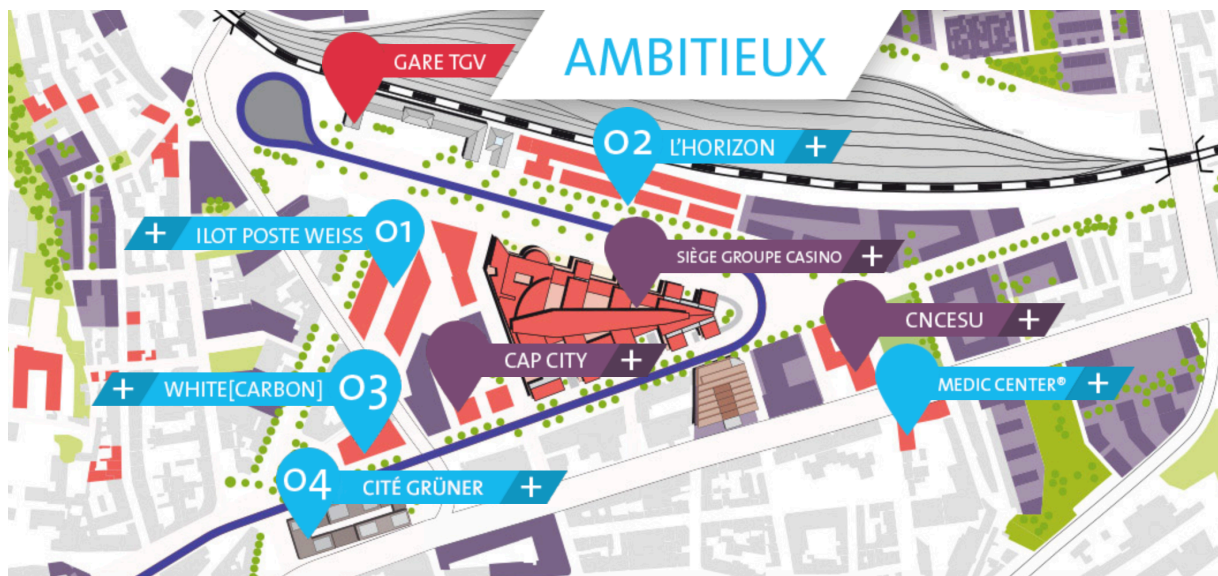
<sup>61</sup> Zone d'Aménagement Concerté

<sup>62</sup> Un nouvel ensemble de bureaux de 9 000 m<sup>2</sup> à Châteaueux - Le Progrès - 11 avril 2015.



Infographie 3 : Chiffres clés du programme de Châteaureux

Sources : [saint-etienne-chateaureux.fr](http://saint-etienne-chateaureux.fr)



Carte 11 : Plan guide du quartier d'affaires de Châteaureux

Sources : [saint-etienne-chateaureux.fr](http://saint-etienne-chateaureux.fr)

## Des promoteurs et des architectes d'envergure nationale impliqués dans les opérations

Depuis quelques années, des investisseurs s'intéressent à Saint-Etienne et à l'opération de Châteaueux en particulier. Ainsi, au sujet d'une opération récente, Gaël Perdriau, maire et président du conseil d'administration de l'EPASE, se réjouissait « que nous ayons reçu de nombreuses candidatures d'un très bon niveau, ce qui prouve l'attractivité de la ville ». L' élu annonce en outre son souhait « Nous sommes très présents sur les salons nationaux et internationaux pour inciter des entreprises à venir s'installer sur notre territoire. Or, pour leur demander de venir, il faut avoir des locaux adaptés à leur proposer. » Et le nouveau maire en est convaincu : « C'est l'offre qui crée la demande. »<sup>63</sup> Or pour créer de l'offre, il faut des investissements. D'où le rôle très important de l'EPASE et de son important pouvoir financier dans cette politique d'attractivité.

**Tableau 5 : Promoteurs et Architectes présents à Châteaueux**

	<b>Promoteurs</b>	<b>Architectes</b>
<b>Îlot Poste Weiss</b>	VINCI Immobilier et Groupe Cardinal	Emmanuel Combarel Dominique, Marrec Architectes (Agence ECDM)
<b>L'Horizon</b>	L'Art de Construire	Art+I – Agence MAKI & Associés
<b>White Carbon</b>	XXL Green Generation et Néolia	XXL Atelier Civita Architectes
<b>Cité Grüner</b>	ALTAREA-COGEDIM	Manuelle Gautrand
<b>CNCESU</b>	CIRMAD Grand Sud	Atelier Michel Rémon
<b>Cap City</b>	BNP Paribas Immobilier Résidentiel	Clément Vergely
<b>Medic Center</b>	Bouygues Immobilier	4+ et CIMASE
<b>Îlot F</b>	Cirmad Grand Sud	Agence Nicolas Michelin et associés (architecte mandataire) et Dominique Beger (architecte d'exécution)

Quand on regarde la liste des promoteurs présents sur Châteaueux (tableau 2), on remarque que des grands groupes d'investissement immobilier privés ont suivi l'investissement public. En effet, les groupes VINCI Immobilier, Bouygues Immobilier,

<sup>63</sup> Un nouvel ensemble de bureaux de 9 000 m<sup>2</sup> à Châteaueux - Le Progrès - 11 avril 2015.

BNP Paribas Immobilier Résidentiel, ALTAREA-COGEDIM, CIRMAD Grand Sud, L'Art de Construire sont tous des groupes d'influence nationale voir internationale. De plus, pour réaliser leurs projets ils font appel à des architectes eux aussi d'influence nationale. Tout ceci devrait donner aux opérations de Châteaureux et à la ville de Saint-Etienne une visibilité nationale dans le monde de l'immobilier ainsi qu'une certaine image de marque. Nicolas Ferrand, ancien directeur de l'EPASE, se félicite donc de « l'effet déclencheur des investissements publics sur les investissements privés »<sup>64</sup>.

### *L'îlot Poste Weiss, symbole des difficultés passées puis du renouveau de la ville*

Face à la gare de Châteaureux, en plein cœur du quartier d'affaires, l'îlot Poste-Weiss est en friche depuis déjà 2007, suite au départ en 2006 de la direction départementale de La Poste et du chocolatier Weiss qui se sont réinstallés sur une zone d'activité de la ville. Au cours des années, de nombreux projets se sont pourtant succédés mais ont tous échoués. La municipalité Thiollière avait signé en 2007 un protocole d'études avec le groupe immobilier Constructa. Que la municipalité Vincent s'est empressée de rompre dès 2008. Depuis, aucun projet n'avait pu se concrétiser sur le site.

Mais le promoteur d'influence régionale Cardinal s'est associé au promoteur d'influence nationale Vinci Immobilier pour reprendre le projet en 2011 en rachetant le site à l'EPASE. Leur projet est de construire deux immeubles de logements (pour une superficie totale d'environ 5 000m<sup>2</sup>), deux autres de bureaux (environ 15 000 m<sup>2</sup>) et deux hôtels, un deux-étoiles et un quatre-étoiles, avec des locaux commerciaux en rez-de-chaussée, le tout sur quelques 6 000 m<sup>2</sup>. Le directeur général de Cardinal reconnaît « qu'ils ont eu des difficultés à commercialiser les lots ». <sup>65</sup> Pour la construction du quatre-étoiles notamment. Le groupe Okko, intéressé au départ avait jeté l'éponge, lassé semble-t-il par l'indécision autour du projet. Selon le journal Le Progrès, ce serait aujourd'hui l'hôtel Mercure (groupe Accor) qui serait sur les rangs.



Photo 4 : Le projet de Vinci et de Cardinal sur l'îlot Poste-Weiss

Sources : [www.epase.fr](http://www.epase.fr)

<sup>64</sup> Le Moniteur - 17 septembre 2010

<sup>65</sup> Le Progrès - 22 décembre 2014

Cet îlot Poste-Weiss est bien représentatif du renouveau enclenché sur la ville de Saint-Etienne. En effet, pendant de longues années l'îlot, comme la ville de Saint-Etienne, a peiné pour se doter d'un projet cohérent et pour attirer les investisseurs. Mais depuis quelques années, sous l'influence de l'EPASE, un cap et un projet ont été fixés ce qui semble donner confiance aux investisseurs privés pour venir à Saint-Etienne. Néanmoins, comme nous allons le voir par la suite, les lots commercialisés semblent toujours avoir du mal à trouver des acquéreurs.

### *Une ambition sur le long terme pour l'immobilier d'entreprise et l'offre hôtelière*

A l'heure actuelle, le nombre de mètres carrés de bureaux et de locaux commerciaux disponibles n'a jamais été aussi important dans la région stéphanoise. Les progrès réalisés depuis 2011 ont donc été très importants.

Mais selon une étude établie par GIT immobilier<sup>66</sup> en 2014, la demande accuse un fort ralentissement. En effet, parmi les principaux immeubles neufs, déjà livrés sont dans le quartier de Châteaueux, 10 500 m<sup>2</sup> peinent encore à trouver locataires ou acquéreurs. Dans l'îlot Grüner, livré en 2010, le taux de vacance s'élève encore à 17%. Sur une surface globale de 22 235 m<sup>2</sup>, 3 946 m<sup>2</sup> sont encore disponibles. Pour l'immeuble White Carbone, livré en 2013, sur les 2 200 m<sup>2</sup> de bureaux, la moitié reste libre. Dans les immeubles Horizon, face au siège de Casino, il reste encore 5 401 m<sup>2</sup> à commercialiser sur la superficie totale de 15 015 m<sup>2</sup>.



Photo 5 : Cité Grüner

Sources : [www.epase.fr](http://www.epase.fr)



Photo 6 : Immeuble White Carbon

Sources : [www.epase.fr](http://www.epase.fr)

---

<sup>66</sup> Etude réalisée par GIT immobilier et reprise dans « Le Progrès » du 10 juin 2014

Tableau 6 : Occupation de l'immobilier d'entreprise à Châteaureux en 2014

Sources : GIT Immobilier

	Surface totale de bureaux	Surface de bureaux disponible	Taux de vacance
<b>Îlot Grüner</b>	22 235 m <sup>2</sup>	3 946 m <sup>2</sup>	17 %
<b>White Carbone</b>	2 200 m <sup>2</sup>	1 100 m <sup>2</sup>	50 %
<b>Horizon</b>	15 015 m <sup>2</sup>	5 401 m <sup>2</sup>	36 %

De plus, d'autres projets vont prochainement émerger. Notamment le Médic Center destiné à accueillir des praticiens dans le domaine médical, il se déploiera sur 3 500 m<sup>2</sup>. Et comme nous l'avons vu, fin 2014 vont débuter les travaux sur l'îlot Poste Weiss. D'ici un peu plus de deux ans, ce sont donc 15 000 m<sup>2</sup> de bureaux qui devront trouver preneurs.

La demande placée, c'est-à-dire le cumul des mètres carrés vendus ou loués en une année, a fortement chuté depuis 2 ans. En 2013, ce sont 21 115 m<sup>2</sup> qui ont été vendus ou loués en Loire Sud. C'est à peine plus que le niveau des années 1992-2000, où le nombre de transaction était faible à cause de l'absence d'offre. Le cabinet GIT Immobilier estime qu'un tel arrêt de la capacité d'absorption du marché de l'immobilier d'entreprise est une conséquence de la crise économique de 2008. Les potentiels acheteurs ou locataires ont été stoppés dans leur projet en raison d'une baisse d'activités, et donc de crédits.

L'apparition de vacance induit fatalement une baisse des prix. Ainsi depuis 2011, les programmes neufs ont subi une chute de 10%. Les valeurs locatives oscillent désormais entre 135 et 180 euros le m<sup>2</sup> par an. La baisse est quasi identique pour la vente. Le m<sup>2</sup> dans le neuf vaut entre 2 250 et 1 750 euros. Néanmoins, Bertrand Serre, de Git Immobilier se montre optimiste en affirmant que « l'année 2014 a été tendue, mais le dernier trimestre 2014 et le premier de 2015 nous rassurent. »<sup>67</sup>

A terme, Châteaureux devrait compter 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Mais « l'objectif n'est pas de les remplir tout de suite » tempère Pascal Hornung, le nouveau directeur de l'EPASE. Il livre la justification suivante ; « une ville doit aérer ses quartier et répondre aux besoins des entreprises. Avec cette offre, les entreprises de l'agglomération peuvent rationaliser leur croissance, s'installer dans des locaux modernes, rassembler leurs sites, donner une nouvelle image à leurs clients... En déménageant à Châteaureux, elles libèrent leurs locaux pour d'autres entreprises, dans des zones de loyers plus faibles. » Ainsi, des grands groupes tels que la SNCF, l'Établissement Français du Sang, La Tribune-Le Progrès, une partie de la BNP Paribas, et bientôt de La CPAM et de l'URSAAF (sur les nouveaux programmes Weiss et Îlot F) ont ou vont quitter leurs anciens locaux pour venir s'installer à Châteaureux. Ces déplacements et ce desserrement dans la ville peuvent se justifier par un besoin de renouvellement urbain dans le centre-ville.

<sup>67</sup> À Châteaureux, les bureaux se remplissent peu à peu – Le Progrès – 9 avril 2015.

L'EPASE apporte donc ici une vision à long terme et à l'échelle de toute la ville concernant la création de bureaux.

Concernant l'offre hôtelière, à Saint-Etienne, le taux de remplissage des hôtels est de 53 %. Le nouveau maire de Saint-Etienne, Gaël Perdriau affirme que ses « prédécesseurs se sont réfugiés derrière cette donnée pour estimer qu'il était inutile de développer l'offre d'hébergement ». Il estime également que « des congrès nationaux échappent aujourd'hui à Saint-Etienne en raison justement de l'offre hôtelière limitée. » La nouvelle municipalité s'est donc fixer comme objectif d'étoffer l'offre hôtelière de la ville. Ainsi, en plus des deux hôtels qui vont voir le jour sur l'îlot Poste-Weiss, un nouvel hôtel de 83 chambres est en projet à Châteaureux. Ce sera un hôtel deux ou trois étoiles, de quatre-vingt trois chambres, avec un espace restauration en rez-de-chaussée et Eiffage Construction Loire en sera le promoteur. Son directeur, Jean-Christophe Carasco confie que « le permis de construire a été déposé. Les travaux pourraient démarrer très vite et l'ouverture devrait se faire d'ici l'Euro 2016 ». Mais avant de lancer les travaux, le promoteur va d'abord devoir trouver un groupe hôtelier intéressé. Néanmoins, le directeur d'Eiffage Construction Loire se montre confiant, pour lui « il y a de la place pour un hôtel comme celui-là dans ce quartier en plein développement. »<sup>68</sup>



Photo 7 : Le futur hôtel construit par Eiffage Construction Loire

Sources : Cabinet d'architectes et urbanistes Xanadu

Cette marque de confiance de la part d'un promoteur immobilier d'envergure nationale tel que Eiffage montre bien que l'EPASE serait en train de réussir son pari d'attirer des investisseurs privés sur le secteur de Châteaureux. Ainsi, Nicolas Ferrand, directeur de l'EPASE de 2007 à 2011, félicite son établissement en déclarant : « nous avons été capables d'acheter des terrains, puis les revendre à un promoteur, d'aménager des espaces publics autour et de faire venir des entreprises dedans, impulsant au passage une dynamique de développement urbain à Saint-

<sup>68</sup> Un nouvel hôtel de 83 chambres en projet à Châteaureux - Le Progrès - mercredi 28 janvier 2015.

Etienne. C'est la preuve que le modèle de développement de l'EPA est économiquement viable. »<sup>69</sup>

Nous allons maintenant voir que les investissements publics et le retour des investissements privés semblent également intervenir dans d'autres secteurs de la ville.

## Le nouvel élan de la ville de Saint-Etienne

Dans cette sous-partie, nous allons voir que l'action et les projets mis en place par l'EPASE (notamment à Châteaueux) ont contribué à donner un nouvel élan à la ville de Saint-Etienne. Ainsi, nous allons voir que de nombreux autres projets seraient en train d'émerger dans la ville.

### *Une troisième ligne de tramway en projet*

Le 1<sup>er</sup> avril 2015, le conseil de la communauté d'agglomération a voté en faveur de la création d'une troisième ligne de tramway à Saint-Etienne entre le CHU et Bellevue et en passant par Châteaueux. L'opération est évaluée entre 65 et 80 millions d'euros hors taxe. Marc Petit, vice-président aux transports de l'agglomération stéphanoise met en avant un avantage de cette troisième ligne, « la réduction du temps de parcours. Actuellement, il faut 20 minutes entre Châteaueux et La Terrasse. Nous gagnerons 6 minutes. C'est un bon moyen de favoriser l'utilisation des transports en commun ». Les études vont commencer sur les différentes variantes (voir illustration). Une de ces variantes envisage de desservir au départ de Châteaueux le quartier du Soleil, la Plaine Achille, et des équipements communautaires comme le Zénith, le Technopole, le stade Geoffroy-Guichard pour ensuite rejoindre une ligne existante. Le tracé définitif sera connu en 2016 et le démarrage des travaux devrait commencer en 2017 pour une mise en service en 2019.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> Le Moniteur - 17 septembre 2010

<sup>70</sup> La troisième ligne de tram a été votée par Saint-Etienne Métropole - Le Progrès - 2 avril 2015.



**Illustration 3 : La 3<sup>e</sup> ligne de tram en projet à Saint-Etienne**

**Sources : Le Progrès et Saint-Etienne Métropole**

Cette nouvelle ligne de tramway permettrait donc de mieux intégrer le quartier d'affaires de Châteaueux au reste de la ville en le connectant notamment à des équipements structurant de l'agglomération. Elle permettrait également d'étendre et d'ouvrir le quartier de Châteaueux vers le quartier voisin du Soleil.

### *L'opération Pont de l'Âne Monthieu relancée*

Sur le secteur du Pont-de-l'Âne-Monthieu, piloté par l'EPASE, quatre groupes sont actuellement en lice pour la construction du futur centre commercial qui devrait ouvrir ses portes en 2018. Ce futur centre commercial représenterait un investissement de 150 millions d'euros pour 70 00 m<sup>2</sup> de surface construite et 600 emplois à la clé.

Alors que le projet était au point mort après le retrait du Groupe Casino qui avait finalement décidé de rénover son propre hypermarché, il semble aujourd'hui relancé. Ainsi, quand la municipalité demande à l'EPASE de relancer un appel d'offres pour ce dossier en septembre 2014, neuf candidats se font connaître. Neuf investisseurs de poids, dont les groupes sont de portée internationale. Après une première sélection, quatre projets ont été retenus et le lauréat devrait être désigné avant l'été 2015. Il devra respecter un cahier des charges qui stipule notamment que la construction devienne un signe architectural fort pour la ville. Le maire Gaël Perdriau indique ainsi que « les quatre opérateurs ont fait appel à des architectes et des designers de renom pour que la « coquille » du futur centre commercial indique clairement que nous nous trouvons dans la ville du design et de l'art moderne ». Le futur opérateur a également pour consigne d'attirer des enseignes qui ne sont pas implantées aujourd'hui sur le territoire. On ne connaîtra pas avant automne 2015 les détails de ce projet mais il semble néanmoins que de grandes marques s'intéressent

sérieusement à Saint-Etienne. Dont Décathlon, qui malgré les travaux d'agrandissement prévus à Villars, pourrait être encore intéressé par l'emplacement.

« Quand un groupe financier est prêt à mettre 150 millions d'euros sur la table et créer 600 emplois, c'est une bonne, très bonne nouvelle. Nous pouvons être fiers de notre ville » se félicite ainsi Gaël Perdriau.<sup>71</sup> En effet, la relance de cette opération semble bien indiquer que la ville de Saint-Etienne, et notamment les secteurs gérés par l'EPASE, sont redevenus attractifs aux yeux des investisseurs.

### *Le retour Monoprix au centre-ville*



Photo 8 : L'immeuble Monoprix actuellement et à l'époque où Monoprix était encore installé

Sources : *Le Progrès*, Méлина Rigot, [commerces-immarcescibles.blogspot.fr](http://commerces-immarcescibles.blogspot.fr)

L'enseigne Monoprix va rouvrir 1500 m<sup>2</sup> de surface de vente à la fin de l'année 2015, dans un immeuble qu'elle avait quitté le 31 mars 1993. Selon le journal *Le Progrès*, en coulisses, les discussions entre la municipalité et Monoprix allaient bon train depuis plusieurs mois, notamment sur le lieu adéquat pour cette enseigne autrefois chère aux Stéphanois. Nombreux étaient en effet les habitants et commerçants à souhaiter son retour en centre-ville. D'autant que l'enseigne est présente dans beaucoup d'autres grandes villes. Son absence à Saint-Etienne était un paradoxe encore plus criant depuis que le groupe stéphanois Casino a pris le contrôle à 100 % de Monoprix en 2014. « Nous voulions revenir à Saint-Etienne depuis plusieurs années. Mais ce n'est pas facile de trouver 1 500 m<sup>2</sup> dans les centres-villes. Depuis un an, les discussions se sont intensifiées avec la nouvelle municipalité et le projet se concrétise donc aujourd'hui », a expliqué Stéphane Maquaire, président de Monoprix.

C'est donc une satisfaction pour la municipalité de Gaël Perdriau, qui a qualifié Monoprix de « locomotive commerciale importante pour le centre-ville », ajoutant être « convaincu que son implantation accélérera d'autres arrivées ».<sup>72</sup> Une fois de plus, ce retour d'une enseigne commerciale d'envergure nationale à Saint-Etienne serait encore un signe d'un dynamisme retrouvé.

<sup>71</sup> Centre commercial du Pont-de-l'Ane : 150 millions et 600 emplois à la clé - *Le Progrès* - 12 avril 2015.

<sup>72</sup> Vingt-deux ans après, Monoprix revient sur la place du Peuple - *Le Progrès* - 10 mars 2015.

## *Le projet de Cité de sécurité intérieur relancé*

Depuis 2012, le dossier sur la construction d'un nouveau groupement de gendarmerie, voire d'une Cité de la sécurité intérieure, regroupant sur un même terrain un hôtel de police et un groupement de gendarmerie, est relancé. C'est le député Régis Juanico qui a réactivé l'idée de cette localisation sur un terrain de trois hectares environ, appartenant à l'Établissement public de l'Ouest de Rhône-Alpes<sup>73</sup>, dans le quartier du Soleil à Saint-Etienne. Déjà en 2009, la construction d'une caserne de gendarmerie, avait été évaluée à 35 M€. Une somme qui avait entraîné l'abandon du projet faute de « financement possible » de la part de l'État. En 2012, il n'avait pas échappé à Manuel Valls, alors ministre de l'Intérieur, que des discussions étaient en cours entre l'EPASE, la ville de St-Etienne et les échelons locaux de la gendarmerie et de la police nationale afin « de trouver des partenaires viables. J'encourage ce travail partenarial visant à ce que nous trouvions ensemble des solutions », avait confié le ministre.<sup>74</sup> Ce projet a été une fois de plus relancé lors de la venue du désormais Premier Ministre lors de sa venue à la Biennale du Design 2015. Si cela se concrétisait, « la relocalisation de la caserne de gendarmerie serait un symbole fort pour le renouveau du quartier du Soleil » annonce ainsi le député Régis Juanico.

## *Vers une meilleure insertion de Saint-Etienne Métropole au sein du pôle métropolitain lyonnais ?*

Saint-Etienne est membre du G4, un pôle métropolitain, créé le 16 avril 2012, et qui rassemble la communauté urbaine de Lyon, la Communauté d'agglomération Saint-Etienne Métropole, la Communauté d'agglomération Vienne Agglo et la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère. Néanmoins, jusqu'à présent, l'appartenance à ce pôle métropolitain européen ne se faisait pas vraiment sentir. Sans doute à cause de la rivalité qui anime encore Lyon et Saint-Etienne. Lors de son départ, l'ancien directeur de l'EPASE Nicolas Ferrand reconnaît ainsi que l'EPASE « aurait aussi pu faire plus de choses en complémentarité avec Lyon. On est resté un peu trop centré sur les projets stéphanois. » A l'heure actuelle, Saint-Etienne marque donc la volonté d'une meilleure insertion dans le nouvel espace métropolitain Lyonnais. Gaël Perdriau déclare à ce sujet : « dans le monde complexe actuel, l'esprit d'ouverture vers nos voisins est nécessaire. Mais cela ne signifie pas que nous allons perdre notre identité ». Pour renforcer son insertion dans la métropole européenne lyonnaise, Saint-Etienne Métropole a adhéré le 19 mars 2015 à l'ADERLY (Agence pour le développement économique de la région lyonnaise), une agence créée il y a 41 ans, sur le territoire du Grand Lyon. Elle a pour vocation de « prospecter et accompagner de nouveaux investissements, créateurs de valeurs ajoutées et d'emploi », qu'ils soient en Chine, au Japon au Portugal, au Brésil ou ailleurs. Pour l'ADERLY, « l'apport de l'agglomération stéphanoise dans les domaines de l'ingénierie mécanique, des technologies médicales, du numérique et du design permettra d'accroître les compétences de l'agence dans notre

---

<sup>73</sup> L'EPORA intervient sur les départements de la Loire, de l'Ardèche et de la Drôme. Il existe un partenariat foncier entre l'EPORA et l'EPASE.

<sup>74</sup> *Le projet de Cité de sécurité intérieure relancé à Saint-Etienne - Le Progrès - 31 décembre 2012.*

démarche de prospection à l'international » selon Jacques de Chilly, le directeur de l'Aderly.

L'ancien maire socialiste Maurice Vincent se montre perplexe au sujet de cette nouvelle adhésion, selon lui « ADERLY est une agence qui, quelles que soient les déclarations d'intention, a pour objectif principal de développer le Grand Lyon, et qui ne pourra pas être objective dès lors qu'une entreprise hésitera entre le Grand Lyon et Saint-Étienne ». Mais au sujet de ces réticences, le socialiste Gérard Collomb, sénateur maire de Lyon et président de la Métropole de Lyon, déclare : « Vue de Chine ou des USA, Lyon et Saint-Etienne sont sur le même territoire. Comme l'ensemble du G4 ». <sup>75</sup> Lyon et Saint-Etienne semblent donc être en train de laisser de côté leur rivalité pour former un pôle compétitif au niveau européen et mondial.

## L'avenir de l'EPASE et de la ville de Saint-Etienne

Le projet de quartier d'affaires à Châteaueux mené par l'EPASE, ainsi que l'ensemble des projets qui ont été récemment lancés ou relancés, semblent indiquer que la ville de Saint-Etienne a retrouvé une nouvelle dynamique qui attire les investisseurs. Saint-Etienne a donc trouvé un nouvel élan et l'EPASE en a été, et en est toujours, le principal levier. De plus, la nouvelle municipalité semble peu à peu prendre le relais de l'EPASE. Le nouveau maire, Gaël Perdriau, semble ainsi faire preuve d'implication et de dynamisme en matière de communication. Il déclare que depuis son arrivée, il s'attache « à jouer les VRP pour convaincre des entreprises privées, dans l'hôtellerie comme dans d'autres secteurs d'activité, de venir investir à Saint-Etienne et, ce faisant, accompagner les investissements de la collectivité. » <sup>76</sup> Et d'évoquer « les dizaines de rendez-vous destinés depuis presque un an à construire la confiance des promoteurs et investisseurs dans la ville et son avenir » <sup>77</sup>.

Si cette confiance se confirme sur les secteurs gérés par l'EPASE, ce n'est pas le cas partout dans la ville. Or pour le nouveau maire « l'EPASE doit se focaliser sur des secteurs où les porteurs privés hésitent à aller » <sup>78</sup>. Le groupe d'opposition municipale socialiste Saint-Etienne, l'Avenir Ensemble, estime également que « l'action de l'EPASE soit puissamment réorientée sur les quartiers anciens comme Le Soleil, le Crêt de Roc et Saint Roch, ainsi que sur La Cotonne » <sup>79</sup>. Dans les années à venir, l'EPASE va donc pouvoir passer la main à la municipalité stéphanoise pour les secteurs où l'investissement privé est présent et se concentrer sur d'autres secteurs plus en difficulté.

---

<sup>75</sup> *Vu de Chine ou des USA, Lyon et St-Etienne sont sur le même territoire* - Le Progrès - vendredi 20 mars 2015.

<sup>76</sup> *Un nouvel hôtel de 83 chambres en projet à Châteaueux* - Le Progrès - 28 janvier 2015.

<sup>77</sup> *Vingt-deux ans après, Monoprix revient sur la place du Peuple* - Le Progrès - 10 mars 2015.

<sup>78</sup> Le Progrès - 10 juin 2014

<sup>79</sup> *Rénovation urbaine: plus que 4 secteurs prioritaires dans la Loire* - Zoomdici.fr

## Bordeaux Euratlantique, accélérateur du renouvellement urbain bordelais

Dans cette partie, nous allons tenter de vérifier que Bordeaux Euratlantique contribue à renforcer la dynamique bordelaise, enclenchée en 1995 par la municipalité Juppé. Nous verrons également que Bordeaux Euratlantique est d'une grande aide pour Bordeaux Métropole, classée au 39<sup>ème</sup> rang des agglomérations européennes, qui ambitionne de se hisser dans le Top 20. En effet, nous verrons que la création d'un quartier d'affaire par Bordeaux Euratlantique est un élément très important pour accomplir cette ambition.

### Le quartier d'affaire de St-Jean Belcier

*Un retard à rattraper dans le parc de bureaux par rapports aux autres métropoles régionales françaises*

L'agglomération bordelaise présente un parc de bureaux de 2 200 000 m<sup>2</sup>. Par ailleurs, l'offre de bureaux en 2014 était de 154 630 m<sup>2</sup>. Mais nous allons voir que ce parc de bureaux est trop peu développé comparé aux autres métropoles françaises.

Tableau 7 : Marché de l'immobilier de bureaux et nombres d'emplois métropolitains et tertiaire à l'échelle de l'aire urbaine

Sources : KEOPS / INSEE

	<b>Parc de bureaux (KEOPS 2014)</b>	<b>Offre à 1 an (KEOPS 2014)</b>	<b>Nombre d'emplois métropolitains<sup>80</sup> (INSEE 2010)</b>	<b>Nombre d'emplois dans le secteur tertiaire<sup>81</sup> (INSEE 2011)</b>
<b>Lille</b>	4 300 000 m <sup>2</sup>	258 000 m <sup>2</sup>	148 090	429 653
<b>Toulouse</b>	4 200 000 m <sup>2</sup>	213 000 m <sup>2</sup>	171 758	452 167
<b>Strasbourg</b>	3 000 000 m <sup>2</sup>	158 000 m <sup>2</sup>	94 180	268 343
<b>Nantes</b>	2 700 000 m <sup>2</sup>	ND	114 256	321 419
<b>Bordeaux</b>	2 200 000 m <sup>2</sup>	155 000 m <sup>2</sup>	133 164	354 533

Sur ce tableau, on remarque que Nantes et Strasbourg disposent d'un plus grand parc de bureaux que Bordeaux alors qu'elles possèdent un plus faible nombre d'emplois métropolitains et d'emplois tertiaires. De plus, si on prend comme base 20m<sup>2</sup>/employé, Bordeaux devrait disposer d'un parc de bureaux de 2 660 000 m<sup>2</sup> pour accueillir uniquement l'ensemble des emplois métropolitains actuellement présent sur son territoire. Or il n'est que de 2 200 000 m<sup>2</sup> en 2014. Le parc de bureaux de la métropole bordelaise paraît donc trop faible actuellement. On remarque également que le parc de bureaux de Toulouse et de Lille est presque le double de celui de Bordeaux. Or avec l'arrivée de la LGV Paris-Toulouse-Bilbao, Bordeaux a l'ambition de se rapprocher de ces deux métropoles en terme de rayonnement européen. Pour cela, il semble donc qu'elle doit agrandir son parc de bureaux pour rattraper son retard et accueillir des emplois métropolitains dans de meilleures conditions.

<sup>80</sup> L'INSEE définit une nouvelle grille d'analyse fonctionnelle des emplois qui décrit le système productif à partir de la définition de quinze fonctions, par regroupement des professions et catégories socioprofessionnelles. Cinq fonctions sont qualifiées de "métropolitaines", car plus particulièrement présentes dans les grandes agglomérations, à savoir : conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs.

<sup>81</sup> Commerce, transports, services divers, Administration publique, enseignement, santé et action sociale

L'agglomération bordelaise doit donc aujourd'hui conforter son attractivité économique en développant notamment la filière du tertiaire supérieur qui a généré 25 % des emplois créés depuis 10 ans et qui concentre ses activités dans les métropoles. Une offre nouvelle au cœur de la métropole ouvrirait ainsi à une totale transformation d'un parc tertiaire aujourd'hui vieillissant, ne répondant pas aux attentes d'une métropole qui souhaite être compétitive. Bordeaux-Euratlantique projette donc de contribuer fortement à l'essor des emplois métropolitains en créant, à proximité de la gare, un centre d'affaires qui ferait office de « future vitrine des activités de tertiaire supérieur pour l'ensemble de l'agglomération ».

### *Programme d'aménagement de St-Jean Belcier*

Incluant la gare SNCF de Bordeaux, St-Jean Belcier est une ZAC de 145 ha, 60 ha identifiés comme mutables dont 25,8 ha sont des propriétés ferroviaires (10,3 ha SNCF et 15,5 ha RFF). Il s'agit donc d'une opération de beaucoup plus grande ampleur que celle de Châteaureux à Saint-Etienne puisque sa superficie fait plus du double de la ZAC stéphanoise.

En février 2011, l'Établissement Public a signé avec l'équipe pluridisciplinaire, mandataire Reichen et Robert & Associés, un accord-cadre pour la mise en œuvre du projet urbain sur une durée de 9 ans. Bernard Reichen et Philippe Robert sont des architectes et urbanistes dont l'agence a longtemps été spécialisée dans la rénovation ou la réhabilitation de bâtiments ou d'ensembles patrimoniaux, notamment issus du patrimoine industriel. Ils ont ainsi notamment réalisé la réhabilitation de la halle Tony Garnier de Lyon, les docks Vauban du Havre, la grande Halle de la Villette, le pavillon de l'Arsenal ou le siège de la Croix-Rouge à Paris et la chocolaterie Menier à Noisiel. Bernard Reichen a par ailleurs obtenu en 2005 le Grand Prix de l'urbanisme.

En avril 2012, le plan guide d'aménagement a été publié par l'agence. Il prenait en compte l'évolution des différents projets, le travail de programmation effectué par l'Établissement Public d'Aménagement, les réflexions issues des travaux réalisés en atelier de concertation avec la population, et l'intégration des contraintes environnementales. L'équipe a structuré le projet urbain par une boucle paysagée de 3,6 km, appelée « le VIP », pour Vélo, Intermodalité, Piéton. Ce parcours de mobilité douce structure le projet urbain et relie quartiers anciens et nouveaux, gare TGV et centre d'affaires, nouveaux logements et équipements, places publiques et grands espaces paysagers, du parc des berges de Garonne jusqu'aux jardins de l'Ars.

10 secteurs d'opérations urbaines ont été délimités, que les urbanistes de Reichen et Robert & Associés ont choisi d'appeler « domaine » en référence au monde viticole :

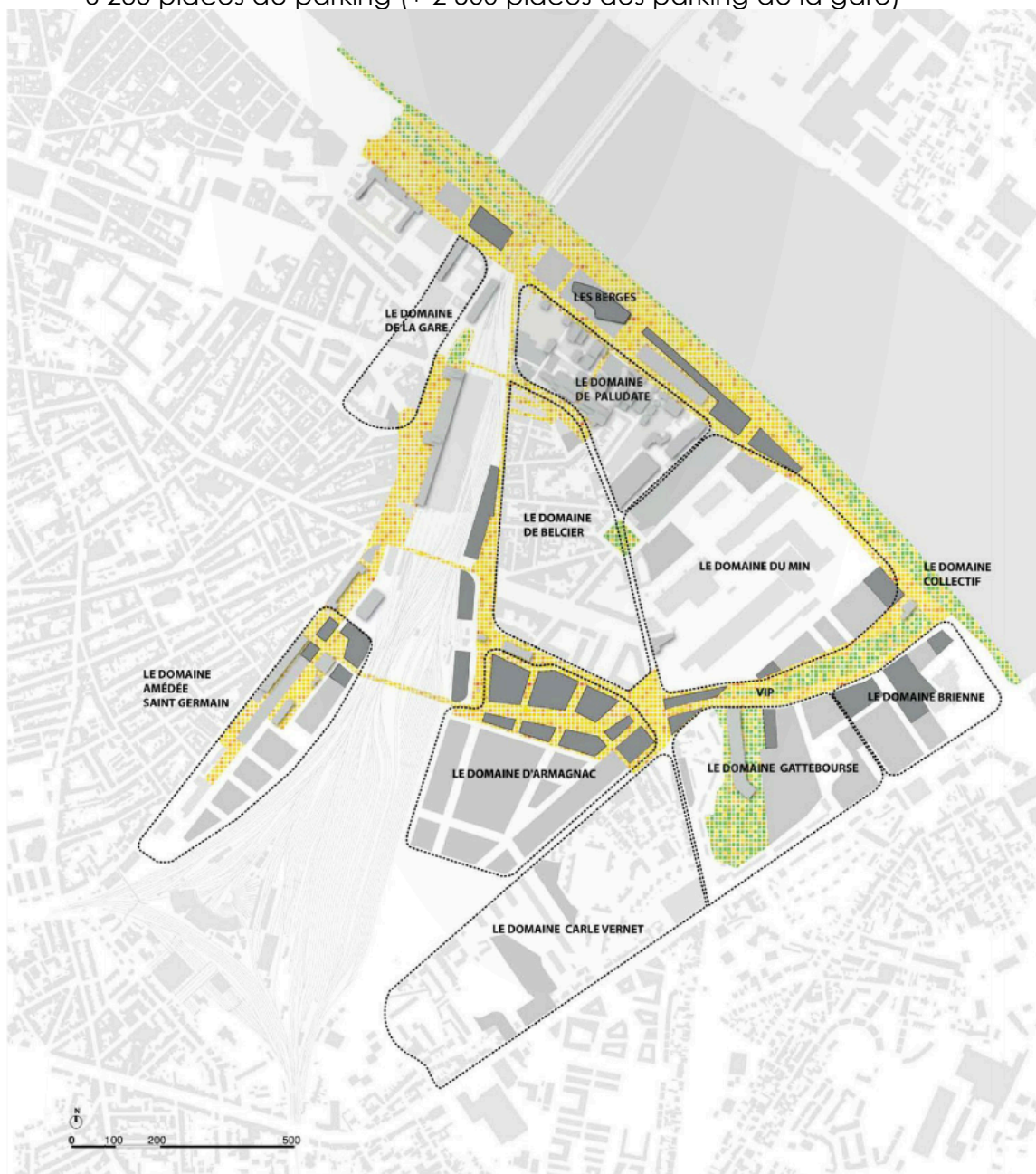
- Le domaine de la gare
- Le domaine de Paludate
- Le domaine de Belcier
- Le domaine du MIN
- Le domaine d'Armagnac
- Le domaine Amédée Saint-Germain
- Le domaine Gattebourse

- Le domaine Brienne
- Le domaine Carle Vernet
- Les Berges

Tous ces domaines seraient reliés entre eux par le « domaine collectif ».

Chiffres clés du programme :

- 800 000 m<sup>2</sup> aménageables
- 7 600 habitants supplémentaires
- 12 800 nouveaux emplois
- 6 235 places de parking (+ 2 500 places des parking de la gare)



Carte 12 : Plan guide de St-Jean Belcier

Sources : Reichen et Robert & Associés

Sur un total de 793 451 m<sup>2</sup> réparties sur les 10 domaines :

- 336 181 m<sup>2</sup> de logements
- 267 181 m<sup>2</sup> de bureaux
- 81 554 m<sup>2</sup> d'équipements
- 46 858 m<sup>2</sup> d'hôtels
- 38 008 m<sup>2</sup> de commerces
- 23 670 m<sup>2</sup> d'activités

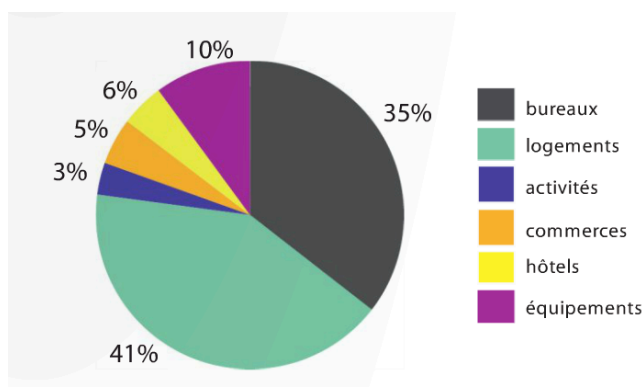


Tableau 8 : Répartition des programmes de St-Jean Belcier

Sources : Reichen et Robert & Associés

RÉPARTITION DES PROGRAMMES		TOTAL SHON m <sup>2</sup>	BUREAUX SHON m <sup>2</sup>	LOGEMENTS SHON m <sup>2</sup>	ACTIVITES SHON m <sup>2</sup>	COMMERCES SHON m <sup>2</sup>	HOTELS SHON m <sup>2</sup>	EQUIPMENTS SHON m <sup>2</sup>
DOMAINE DE LA GARE	<i>total aménageable</i>	30 823	17 568		3 920	6 970	2 365	
DOMAINE DE BELCIER	<i>total aménageable</i>	7 486					7 486	
DOMAINE DE PALUDATE	<i>total aménageable</i>	0						
LES BERGES	<i>total aménageable</i>	53 489	15 312			1 300	9 000	27 877
DOMAINE DU MIN	<i>total aménageable</i>	132 490	26 680	82 827	4 300	6 182	6 000	6 500
DOMAINE DE BRIENNE	<i>total aménageable</i>	87 451	23 657	23 041	800	500	10 953	28 500
DOMAINE GATTEBOURSE	<i>total aménageable</i>	99 805	14 121	69 107	1 500	2 000		13 077
DOMAINE CARLE VERNET	<i>total aménageable</i>	6 557		6 557				
DOMAINE ARMAGNAC	<i>total aménageable</i>	246 607	89 434	133 573	3 600	14 400		5 600
D. AMEDEE ST. GERMAIN	<i>total aménageable</i>	128 745	80 408	21 077	9 550	6 656	11 055	
<b>TOTAL</b>	<i>total aménageable</i>	<b>793 451</b>	<b>267 181</b>	<b>336 181</b>	<b>23 670</b>	<b>38 008</b>	<b>46 858</b>	<b>81 554</b>

Dates clés :

- Janvier 2013 : création de la ZAC Saint-Jean Belcier (145 ha).
- Juillet 2014 : signature du protocole foncier.
- 2014/2015 : travaux de libération.

- Juin 2015 à décembre 2018 : ventes des terrains en 4 phases.
- 2020 : livraison de 684 000 m<sup>2</sup> de programmes immobiliers.

Des chantiers ont déjà démarré, comme la construction du futur siège régional de la Caisse d'épargne, quai de Paludate. La construction de la MECA (la Maison de l'économie créative et de la culture en Aquitaine) devrait également débuter au printemps 2015. Il s'agit de l'une des opérations phares de l'opération St-Jean Belcier. Imaginée par l'agence d'architecture danoise BIG (Bjarke Ingels Group) et Freaks, la MECA est sensé initier et symboliser la transformation du quartier. Le projet, d'un coût de 52 millions d'euros, est porté par le Conseil régional d'Aquitaine en partenariat avec la Direction régionale des Affaires culturelles et ouvrira ses portes en 2016. Comme pour l'opération Châteaucreux à Saint-Etienne, Confluence à Lyon ou encore les 2 Lions à Tours, on assiste à l'installation de services publics afin d'alimenter la pré-commercialisation de l'offre des grands constructeurs et promoteurs nationaux. On a donc un investissement public de grande ampleur pour attirer les investisseurs privés.



Photo 9 : La MECA

Sources : BIG - Reichen et Robert & Associés

Même si quelques opérations sont déjà en construction, le gros point de démarrage de St-Jean Belcier devrait avoir lieu en été 2015. Ainsi, des projets, pilotés par Pichet, Clairsienne, ou encore Nexity, démarreront dans le secteur de la rue d'Armagnac et dans celui des jardins de l'Ars. En tout, une dizaine d'opérations devraient être lancées avant la fin de l'année 2015. Le directeur général de Bordeaux Euratlantique espère que la multiplication de ces chantiers permettra d'accélérer certains dossiers. Par exemple, la Caisse des dépôts, actuellement installée au lac, hésite encore fortement à venir s'y implanter. Le directeur de Bordeaux Euratlantique espère donc que l'émergence des chantiers va provoquer une dynamique synonyme d'attractivité pour les investisseurs privés.

## Bassin-à-Flots : opération concurrente ou complémentaire ?



Photo 10 : Vue de l'opération Bassin à flots

Sources : [bassin-a-flots.fr](http://bassin-a-flots.fr)

Parallèlement à l'opération St-Jean Belcier de Bordeaux Euratlantique, l'agglomération bordelaise mène l'opération des Bassins à flots qui prévoit également d'accueillir des bureaux et des logements. Ce secteur, situé entre les quartiers des Chartrons et de Bacalan, était historiquement dévolu à une activité industrielle liée au dynamisme du port. Conçus comme un écoquartier, l'opération des Bassin à flots se déploie sur un périmètre de 162 hectares. L'investissement public, dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble, atteint 124 millions d'euros pour la requalification de l'espace public et la production d'équipements de proximité. Au total, l'ambition est d'accueillir près de 12 000 habitants, soit 5 400 logements, mais aussi d'environ 6 000 emplois. On peut donc se demander si cette opération entre en concurrence avec celle de St-Jean Belcier ou si elle se montre complémentaire dans le projet urbain de la métropole bordelaise.

Dès 2009, l'architecte-urbaniste Nicolas Michelin a été désigné pour élaborer un plan-guide du quartier et les travaux ont débutés en 2012. Aujourd'hui, près d'une quarantaine d'immeubles sont en construction. Les premiers habitants s'y sont même installés en fin d'année 2014. Aujourd'hui, plus de 50 permis de construire ont été délivrés pour plus de 400 000 m<sup>2</sup>, 3 700 logements et 1 000 résidences services. Une dizaine d'opérations a déjà été livrée, soit environ 600 logements et des bureaux. 15 livraisons sont attendues avant la fin de l'année 2015, ainsi que l'ouverture des premiers commerces. Michel Duchène, vice-président de la Métropole chargé de l'urbanisme et des grands projets urbains, affirme ainsi que « l'opération des Bassins à flot est pratiquement terminée. Tous les îlots sont attribués et on sait ce qu'on veut faire sur chacun d'eux. »<sup>82</sup>

Si St-Jean Belcier possède la MECA comme bâtiment public moteur et symbole du quartier, les Basins à flots ont quand à eux la Cité des civilisation du vin dont la livraison est programmée le 31 mars 2016. L'architecture est signée de

---

<sup>82</sup> Bordeaux Euratlantique et Bassins à flot : deux opérations en situation de concurrence – Sud-Ouest – 13 mars 2015.

l'agence française XTU, et le gros œuvre est réalisé par GTM Bâtiment Aquitaine (filiale de Vinci). Quand au coût du projet, il est de 63 millions d'euros.

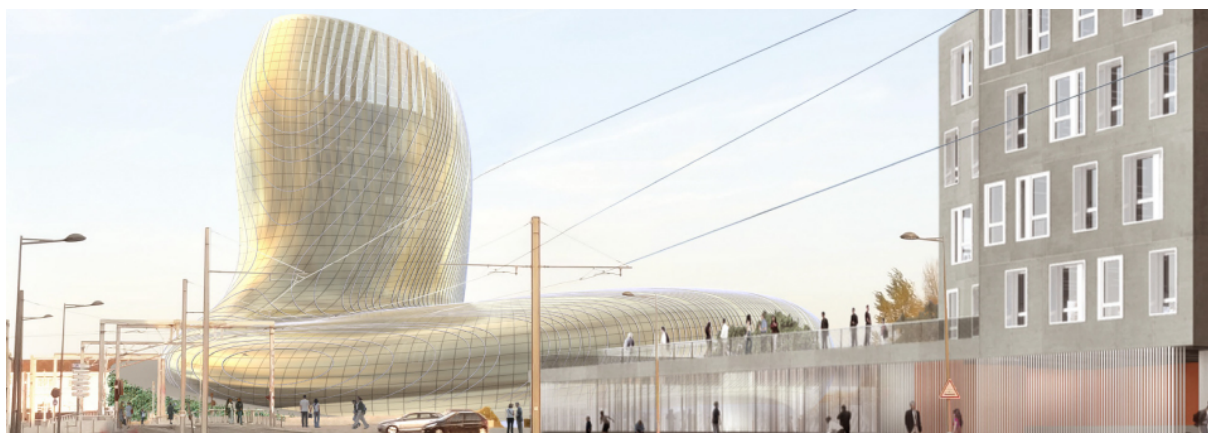


Photo 11 : Cité des civilisations du vin

Sources : Agence XTU

Face à la Cité des Civilisations du Vin, un hôtel, des bureaux et des parkings seront aménagés. Un autre hôtel, le Radisson Blu, est annoncé en 2017. Entre 2018 et 2020, un cinéma UGC devrait ouvrir et plusieurs grandes écoles devraient s'installer dans le secteur. Concernant le secteur tertiaire, Le Crédit agricole d'Aquitaine inaugurer son nouveau siège au premier trimestre 2018. L'entreprise hésitait entre les Bassin à flots et St-Jean Belcier, c'est finalement aux Bassin à flots qu'elle va venir s'installer. Il en est de même pour le siège de CDiscount.

Peut-on alors parler de concurrence entre les deux opérations ? Selon Michel Duchène : « Oui, il y a une concurrence. Mais une dynamique est créée et c'est une très bonne chose. C'est important pour l'économie et l'emploi. La métropole est attractive et elle offre des opportunités géographiques variées aux décideurs. »<sup>83</sup> Ces propos sont néanmoins à nuancer concernant le terme de « concurrence ». En effet, nous avons vu que Bordeaux possède un important déficit d'offre de bureaux par rapport aux autres métropoles françaises. Environ 800 000 m<sup>2</sup> de bureaux sont prévus sur St-Jean Belcier et 120 000 m<sup>2</sup> aux Bassins à Flots<sup>84</sup>. Cela permettrait donc à Bordeaux de passer d'un parc de bureaux de 2 200 000 m<sup>2</sup> actuellement à 3 120 000 m<sup>2</sup>, et ainsi rattraper son retard sur les métropoles de Strasbourg (3 000 000 m<sup>2</sup>) et de Nantes (2 700 000 m<sup>2</sup>). Ces deux opérations peuvent donc se montrer complémentaires et non concurrentes, pour permettre à Bordeaux de rattraper son retard en terme d'offre d'immobilier d'entreprise.

De plus, les deux opérations n'ont pas tout à fait la même temporalité. En effet, l'opération des Bassins à flots est presque achevée et attire plus d'investisseurs privés car elle offre une meilleure visibilité pour le moment. Mais sur St-Jean Belcier, les projets commencent à démarrer, dans les années à venir un basculement pourrait donc s'effectuer. Les deux opérations peuvent donc se montrer complémentaires dans le temps.

<sup>83</sup> Bordeaux Euratlantique et Bassins à flot : deux opérations en situation de concurrence – Sud-Ouest – 13 mars 2015.

<sup>84</sup> Calculé sur la base de 20 m<sup>2</sup>/employé

En outre, St-Jean Belcier possède la gare Saint-Jean et la future LGV Bordeaux-Paris comme produit d'appel. Ainsi, l'opération du quartier d'affaires sera surtout jugée sur sa capacité à faire venir des entreprises de l'extérieur. Conçu comme un projet d'envergure européenne, le quartier d'affaires devait initialement attirer 50 % d'entreprises extérieures à l'agglomération. Néanmoins, l'objectif a été revu à la baisse, soit 20 à 30 %. Les deux opérations peuvent donc également se montrer complémentaires au niveau du type et de l'envergure des entreprises qu'elles souhaitent attirer.

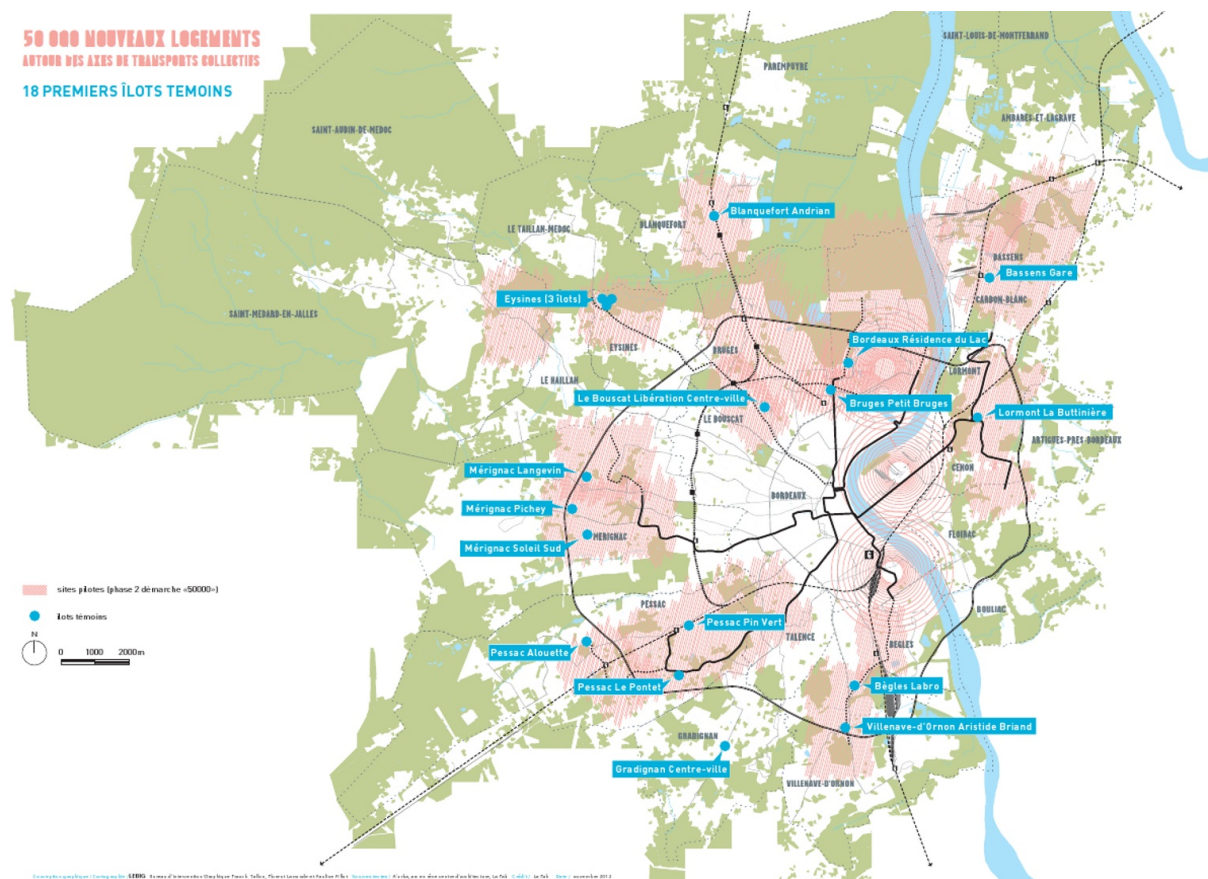
Enfin, l'agglomération bordelaise qui mène l'opération des Bassins à flots participe aussi aux décisions de Bordeaux Euratlantique. On peut donc espérer qu'il y a eu une réflexion globale et un dialogue entre ces deux entités sur la pertinence de mener deux opérations similaires presque dans les mêmes temporalités, ainsi que sur la stratégie à adopter pour ne pas en être en situation de concurrence. On peut donc dire que ces deux opérations peuvent se montrer complémentaires pour agrandir le parc de bureaux bordelais sur le long terme et ainsi rattraper son retard par rapport aux autres métropoles françaises.

## L'agglomération de Bordeaux poursuit sur son élan

Nous allons voir que de nombreux autres projets menés par Bordeaux Métropole sont en cours afin de faire d'elle une métropole d'envergure européenne.

*50 000 nouveaux logements pour devenir une métropole millionnaire en habitants*

Pour accueillir la population grandissante de l'agglomération, Bordeaux Métropole ambitionne la construction de 50 000 logements autour des axes de transport en commun. Le but est de transformer dans les territoires desservis en y développant des projets de logements innovants, accessibles économiquement et susceptibles de proposer une offre alternative à l'étalement urbain tout en rentabilisant l'investissement public.



Carte 13 : 50 000 nouveaux logements autour des axes de transports collectifs

Sources : Bordeaux Métropole

Dans un premier temps, 5 équipes de renommée européenne ont travaillé pendant 2 ans pour définir 5 visions complémentaires de la métropole :

- l'AUC (Djamel Klouche), en qualité d'architecte-urbaniste, associé à BBS Paysage, Tribu Energie, Gilly, NFU, Icade aménagement, Etude Chevreux, Arup,

- Alexandre Chemetoff, en qualité d'architecte - urbaniste - paysagiste, associé à OASIIS, MDETC, De Pardieu-Brocas-MAFFEI, ETC P Massé et REP,
- OMA (Rem Koolhaas - Clement Blanchet), en qualité d'architecte-urbaniste, associé à Coloco Paysagistes, Elioth, Iosis Ingénierie, CBRE
- Lacaton et Vassal, architectes-urbanistes, en association avec les architectes F. Druot et C. Hutin, Cyrille Marlin (paysagiste), Rivière environnement, VPE et associés,
- 51 N4E / Grau (Freek Persyn), architecte-urbaniste avec CVA, Agence Laverne, 3E, IDEA Consult, Dominique Boudet.

Dès l'engagement des études, la démarche a intégré des comités de partenariat avec les bailleurs sociaux et les promoteurs privés. A partir de ces réflexions, il s'agit de construire rapidement des logements de qualité à des prix accessibles. Ainsi, les premiers logements devraient être livrés en 2017.

Depuis quelques années, la métropole bordelaise est devenue très attractive pour la population. Ce projet de construction de 50 000 logements montre bien que la métropole souhaite continuer sur sa dynamique d'attractivité avec l'ambition d'être millionnaire en habitants à l'horizon 2030. De plus, cette politique de construction de nouveaux logements devrait permettre d'attirer des promoteurs et des investisseurs d'importance sur le territoire. Certains de ces nouveaux logements seront construits sur le territoire de Bordeaux Euratlantique mais la grande majorité d'entre eux seront construits dans le reste de l'agglomération.

### *L'Opération Campus pour développer l'université bordelaise*

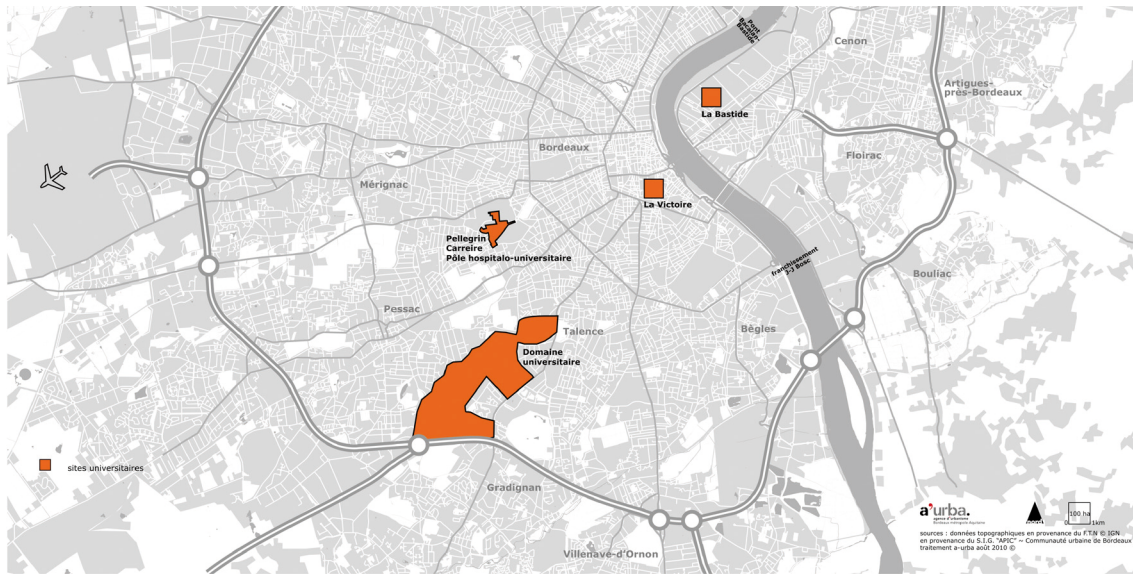


Photo 12 : L'opération Campus à Bordeaux

Sources : AUA Paul Chemetov - Martin Duplantier - DV Construction

Sélectionné en 2008 parmi les six premiers dossiers par le Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, l'Opération Campus de Bordeaux vise à rénover et redynamiser les sites universitaires pour créer de véritables lieux de vie et accroître leur visibilité internationale. Le campus universitaire de plus de 260 hectares, l'un des plus grands d'Europe, s'étend sur 4 communes de l'agglomération bordelaise. Avec 80 000 étudiants sur l'ensemble de son territoire, l'agglomération

concentre 75 % des étudiants aquitains et joue un rôle moteur en matière de vie universitaire.



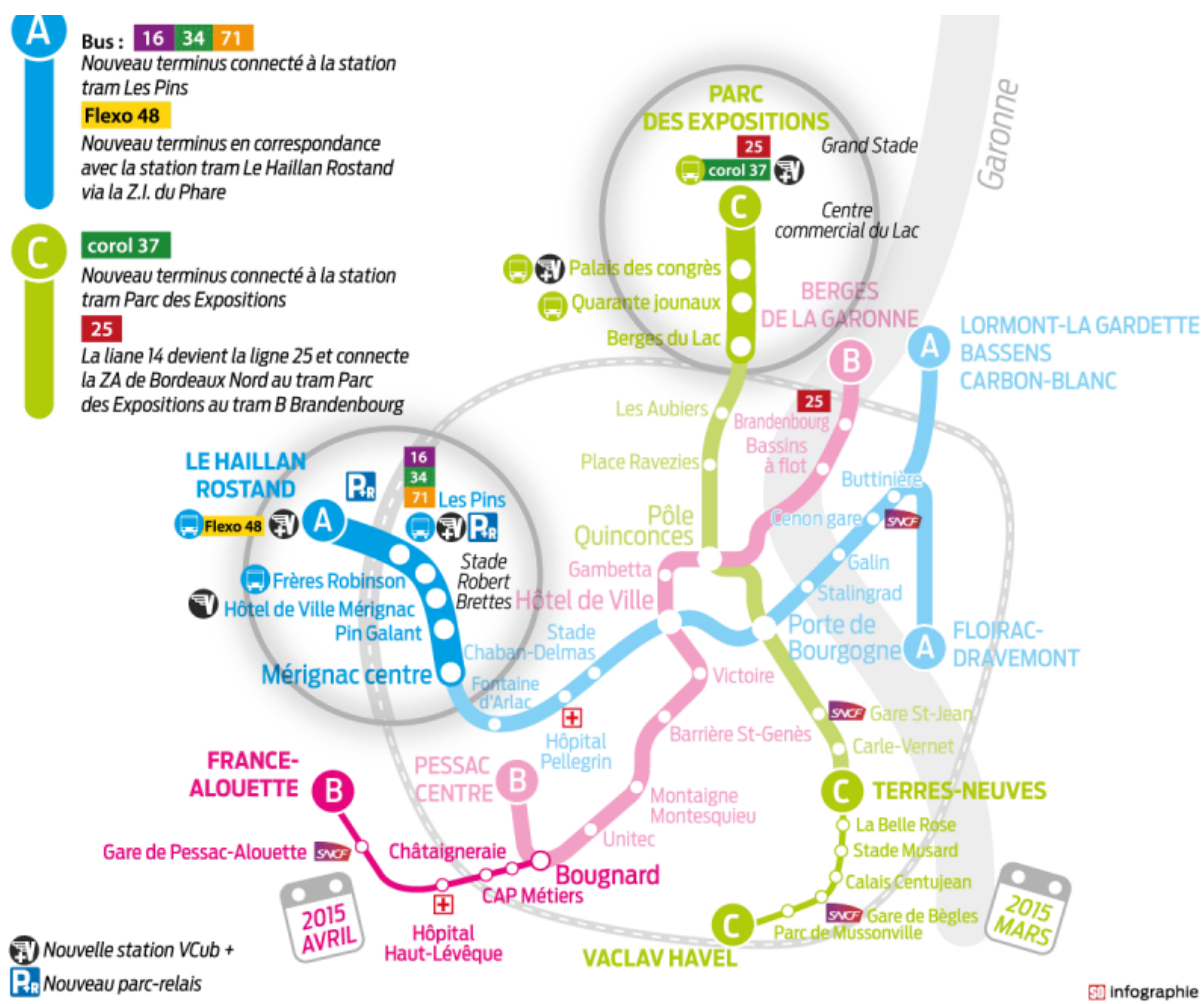
Carte 14 : Les secteurs universitaires concernés par l'opération Campus

Sources : a'urba

Ce sont également 10% des habitants de l'agglomération qui étudient ou travaillent à l'université de Bordeaux. L'université de Bordeaux génère par elle-même une activité économique (emploi, innovation, transfert...) essentielle pour le territoire, ce qui présente un atout majeur pour son développement.<sup>85</sup> L'opération Campus devrait donc permettre d'attirer plus d'étudiant et d'enseignants dans des sites universitaires de qualité. Elle devrait ainsi permettre à l'université bordelaise et à l'agglomération de se montrer plus compétitive face aux autres universités françaises et européenne.

<sup>85</sup> [www.u-bordeaux.fr](http://www.u-bordeaux.fr)

## Extensions des ligne de tramway pour mieux desservir l'ensemble de l'agglomération



Carte 15 : Extension des lignes de tramway bordelaise

Sources : Sud-Ouest

Bordeaux Métropole projette à l'horizon 2020 de construire 33 kilomètres de tramway supplémentaires, dont 7 km de tram-train - qui s'ajoutent aux 44 km existants. L'extension de la ligne A de 3,6 km a été mise en service en janvier 2015. Cette extension permet de desservir des zones d'habitats très denses. Aux heures de pointe, la fréquentation estimée est de 1000 personnes par heure et par sens sur l'ensemble de cette nouvelle extension. La nouvelle branche de ligne B, longue de 3,5 km a été elle mise en service en avril 2015. Cette extension dessert des quartiers et des équipements majeurs comme l'hôpital Haut-Lévêque, la zone industrielle de Pessac - Canéjan et le quartier de l'Alouette.<sup>86</sup> Un nouveau tronçon de la ligne C, long d'environ 2,8 km, a été également mis en service en janvier 2015. Cette extension permet de desservir une importante zone commerciale et d'emploi, dont le Palais des Congrès, le centre hôtelier de Bordeaux Lac, le Parc des Expositions et le nouveau stade. L'ensemble du coût des extensions des lignes A, B et C est de

<sup>86</sup> Bordeaux: Nouvelle extension du tramway sur la ligne B - 20 Minutes - 30 janvier 2015.

l'ordre de 450 millions d'€. <sup>87</sup> Dans les années à venir, Bordeaux Métropole prévoit également la création d'une nouvelle ligne D de 10 km entre Quinconces à Bordeaux et Cantinolle à Eysines. Elle prévoit également la création d'une nouvelle ligne de tram-train de 7,2 km entre Ravezies / Cracovie à Bordeaux et la gare de Blanquefort.

Ces extensions de lignes de tramway devraient permettre d'atteindre l'objectif de Bordeaux Métropole de 200 millions de voyageurs à l'horizon 2020. Ainsi, la volonté affichée est de faire de la métropole bordelaise un pôle de référence incontournable en terme de mobilité urbaine, à la fois en France et Europe.

### *Construction d'infrastructures structurantes pour l'agglomération*

#### *Le pont Jean-Jacques Bosc pour relier Bordeaux à Floirac*



Photo 13 : Le futur pont Jean-Jacques Bosc

Sources : PHOTO OMA CLÉMENT BLANCHET-REM KOOLHAAS

Un nouveau pont reliant Bordeaux et Floirac devrait voir le jour début 2019. Ce futur pont se situera dans le secteur d'intervention de Bordeaux Euratlantique mais c'est la métropole de Bordeaux qui est chargée du projet. Le pont permettra donc de relier deux quartiers en devenir mis en projet par Bordeaux Euratlantique. C'est le groupement piloté par l'agence néerlandaise OMA de Rem Koolhaas et Clément Bachelet qui a remporté l'appel d'offres pour la construction de l'édifice. Le coût total du pont Jean-Jacques Bosc, raccordements inclus, est estimé à 110 M€ TTC. Il convient d'y ajouter le montant des frais de maîtrise d'œuvre, soit environ 11 M€. Les travaux qui devront débuter courant 2017 devraient donc permettre de créer un nouveau lien fort dans l'agglomération. <sup>88</sup>

<sup>87</sup> Tram à Bordeaux : les essais démarrent sur les extensions des lignes A et C - Sud-Ouest - 13 novembre 2015.

<sup>88</sup> Premiers tests pour le futur Pont Jean-Jacques Bosc à Bordeaux - France-Bleu Gironde - 9 avril 2015

*Une grande salle de spectacle comme vitrine de la culture bordelaise*



**Photo 14 : La future grande salle de spectacle à Floirac**

**Sources : Agence Rudy Ricciotti**

Une grande salle de spectacles d'une capacité de 11 000 places va voir le jour, fin 2017 à Floirac, sur le secteur d'intervention de Bordeaux Euratlantique. Elle sera réalisée et exploitée par le concessionnaire SENSO SAS, émanation du groupement Lagardère Unlimited Live Entertainment et signée de l'architecte français Rudy Ricciotti. Plus d'une centaine d'événements culturels et sportifs seront organisés chaque année. L'objectif est de réaliser la plus belle salle de France et attirer les plus grands artistes français et internationaux. Cette nouvelle salle de spectacle devrait donc conférer à Bordeaux Métropole un rayonnement culturel sur le territoire français et européen.

*Un nouveau stade comme vitrine du sport bordelais*



**Photo 15 : Le nouveau stade de Bordeaux**

**Sources : Agence Herzog & de Meuron**

La Métropole de Bordeaux va se doter d'un nouveau stade de 42 000 places dans le quartier de Bordeaux-Lac à Bordeaux. Son inauguration est prévue le 23 mai 2015. Le stade a été imaginé par les célèbres architectes suisses Jacques Herzog et Pierre de Meuron et est financé sous la forme d'un partenariat public-privé (PPP) entre la ville de Bordeaux et la société « Stade Bordeaux-Atlantique » (détenue à parts égales par Vinci et Fayat). Le coût du projet est estimé à 183 millions d'euros. Ce nouveau stade accueillera les matchs de football des Girondins de Bordeaux, du championnat d'Europe de football 2016, et certains matchs de rugby de l'Union Bordeaux-Begles ainsi que d'autres événements culturels et sportifs. Cette nouvelle infrastructure devrait donc permettre à Bordeaux de briller sur le plan sportif à l'échelle française et européenne.

De nombreux projets existent donc pour continuer la dynamique initiée par l'agglomération bordelaise. Bordeaux Euratlantique en fait partie et est le plus important pour le rayonnement bordelais à l'échelle européenne. Sans l'aide de l'Etat, Bordeaux Métropole n'aurait sans doute pas eu les ressources financières et humaines pour mener à bien un projet d'une telle envergure. De plus, elle n'aurait pas pu mener tous ses projets de front. Bordeaux Euratlantique vient donc soulager Bordeaux Métropole et lui permet de se concentrer sur d'autres projets de renouvellement urbain. En ce sens, Bordeaux Euratlantique est un levier important du renouvellement urbain bordelais.

# CONCLUSION

Les Etablissements Publics d'Aménagement de Saint-Etienne et de Bordeaux sont tout deux des leviers du renouvellement urbain de leur ville d'intervention. Ils apportent des ressources financières, des outils d'intervention et de l'expertise. Par ces moyens, ils permettent d'accélérer les procédures d'aménagement et d'attirer des investisseurs d'envergure nationale. Ils permettent également d'apporter une cohérence et une vision à long terme dans le projet urbain des villes. Sans leur présence, le renouvellement urbain de ces deux villes n'aurait pas pu se faire (pour Saint-Etienne) ou n'aurait pas été aussi efficace (pour Bordeaux). En effet, les contextes urbains de Saint-Etienne et de Bordeaux sont différents. L'apport des EPA est donc à différencier selon leur contexte d'intervention.

A l'époque de la création de l'EPASE, la ville de Saint-Etienne était marquée par une décroissance de la population et un manque de projets et de confiance de la part des investisseurs privés. Aujourd'hui, Saint-Etienne semble avoir retrouvé du dynamisme notamment grâce aux différentes opérations de renouvellement urbain en cours sur son territoire. Cette dynamique nouvelle, elle le doit surtout à l'EPASE qui a été indispensable au renouvellement urbain stéphanois, notamment avec la création du quartier d'affaire de Châteaureux qui fait aujourd'hui figure de symbole du renouveau de la ville. Ainsi, les investissements publics mis en œuvre dans cette opération ont fait revenir les investisseurs privés nationaux à Saint-Etienne. La question de la meilleure intégration de Saint-Etienne avec la métropole lyonnaise semble néanmoins encore quelque peu en suspend. Notamment en travaillant sur une meilleure complémentarité entre l'opération Confluence à Lyon et celle de Châteaureux à Saint-Etienne. On peut donc se demander si un travail de gouvernance politique pour orienter le marché à l'échelle du pôle métropolitain lyonnais est-il possible.

L'EPA Bordeaux-Euratlantique a lui été créé suite au lancement de la ligne LGV Bordeaux-Paris et à la volonté d'augmenter le poids de Bordeaux à l'échelle européenne. En effet, Bordeaux Métropole a pour ambition à l'horizon 2030 de devenir millionnaire en habitants et d'intégrer le « Top 20 » des métropoles européennes. L'OPABE est donc important pour ce projet, notamment avec la création du quartier d'affaires de St-Jean Belcier qui va permettre à Bordeaux de rattraper son retard par rapport aux autres métropoles françaises en termes d'offre d'immobilier d'entreprises. Pour Bordeaux, l'Etat joue donc surtout un rôle d'accélérateur et de financeur pour faire de Bordeaux une ville européenne profitant de l'arrivée de la LGV en 2017. On peut néanmoins se demander si la ville ne se montre pas trop ambitieuse et ne place pas trop d'espoirs dans l'arrivée de la LGV.

# BIBLIOGRAPHIE

## Livres, articles

BARRE François - *Tentative de relevé des traits d'une ville en mouvement et de récit des métamorphoses d'un territoire* - Groupe Valeurs de Saint-Etienne - décembre 2006.

BEAL Vincent - *L'évolution du gouvernement municipal dans une ville industrielle : le cas de Saint-Étienne* - Pôle Sud - 2006 – 105 pages – ISSN 1262-1676

BEAL Vincent, DORMOIS Rémy, PINSON Gilles - *Relancer Saint-Étienne : Conditions institutionnelles et capacité d'action collective dans une ville en déclin* – Métropoles – 2010 – 124 pages – ISSN 1262-3657

BONNEVILLE Marc - *Saint-Etienne, Mutations lieux, enjeux, acteurs* - Ouvrage publié à l'initiative d'Epures, Agence d'urbanisme de la région stéphanoise direction scientifique et éditoriale - Publication de l'Université de Saint-Etienne – 2008.

BOOTH D. - *Regional Long Waves and Urban Policy* - Urban Studies, vol. 24 – 1987.

FLORIDA Richard - *Cities and the creative class* - Londres, Routledge - 2005.

FOL Sylvie, CUNNINGHAM-SABOT Emmanuèle - « *Déclin urbain* » et *Shrinking Cities : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine* - Annales de géographie, 2010/4 n° 674.

FRIEDRICHS J. - *A Theory of Urban Decline : Economy, Demography and Political Elites* - Urban Studies, vol. 30, n° 6 – 1993.

GODIER Patrice, SORBETS Claude, TAPIE Guy, *Bordeaux Métropole, Un futur sans rupture*, Collection la ville en train de changer, Editions Parenthèses, 2009.

HARVEY David - *From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism* - Geografiska Annaler. Series B, Human Geography, Vol. 71, n°1 - 1989.

KABISCH S., HAASE A., HAASE D.- *Beyond Growth. Urban Development in Shrinking Cities as a Challenge for Modeling Approaches* - UFZ, Center for environmental Research – 2006.

LE GALES Patrick - *Le retour des villes européennes* - Paris, Presses de Sciences Po - 2003.

LE GARREC Sylvaine - *Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout* - Plan Urbanisme Construction Architecture - 2006.

LEROY S. - *Sémantiques de la métropolisation* - L'Espace Géographique, n°1 – 2000

MASBOUNGI Ariella et DE GRAVELAINE Frédérique - *Construire un projet de ville, Saint-Étienne "In Progress"* - Collection Ville-Aménagement - Editions Le Moniteur – 2006.

MOREL JOURNAL Christelle et SALA PALA Valérie - *Le peuplement, catégorie montante des politiques urbaines néolibérales ?* - Métropoles 10 – 2011.

OSWALT P. - *Shrinking Cities, vol. 1. International Research, Ostfildern-Ruit - Germany*, Hatje Cantz Verlag – 2006.

PINSON Gilles - *Projets urbains et construction des agglomérations* - Les Annales de la Recherche Urbaine n° 82.

RONCAYOLO Marcel, DUBY Georges - *La Ville aujourd'hui, Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen* - Points Histoire - 2001.

ROTH H. - *Between Industrial Reconversion and Urban Regeneration : The Case of Saint- Etienne, a French Shrinking City* - Communication, ACSP-AESOP 4th Joint Congress, Chicago July 6-11 - 2008.

RYBCZYNSKI W., LINNEMAN P. - *How to Save our Shrinking Cities - Public Interest*, n° 135 – 1999.

SALLENAVE Christian, *Urbi & Bordeaux, Décisions et représentations urbaines*, collection Témoignages et points de vue, Editions Bastingage, 2005.

SMITH Neil - *Newurban frontier: gentrification and the revanchist city* – Routledge - 1996.

## Articles de presse

Gaël Perdriau: «Saint-Etienne a besoin de toutes les énergies» - Le Progrès - 10 juin 2014

*A quoi sert le projet Euratlantique ?* – Sud-Ouest - 20 octobre 2011.

Gazette de la Loire - 26 décembre 2008

*Un nouvel ensemble de bureaux de 9 000 m<sup>2</sup> à Châteaueux* - Le Progrès - 11 avril 2015.

Le Moniteur - 17 septembre 2010

Le Progrès - 22 décembre 2014

*À Châteaueux, les bureaux se remplissent peu à peu* – Le Progrès – 9 avril 2015.

*Un nouvel hôtel de 83 chambres en projet à Châteaueux* - Le Progrès - mercredi 28 janvier 2015.

*La troisième ligne de tram a été votée par Saint-Etienne Métropole - Le Progrès - 2 avril 2015.*

*Centre commercial du Pont-de-l'Ane : 150 millions et 600 emplois à la clé - Le Progrès - 12 avril 2015.*

*Vingt-deux ans après, Monoprix revient sur la place du Peuple - Le Progrès - 10 mars 2015.*

*Le projet de Cité de sécurité intérieure relancé à Saint-Etienne - Le Progrès - 31 décembre 2012.*

*Vu de Chine ou des USA, Lyon et St-Etienne sont sur le même territoire - Le Progrès - vendredi 20 mars 2015.*

*Bordeaux Euratlantique et Bassins à flot : deux opérations en situation de concurrence – Sud-Ouest – 13 mars 2015.*

*Bordeaux: Nouvelle extension du tramway sur la ligne B - 20 Minutes - 30 janvier 2015.*

*Tram à Bordeaux : les essais démarrent sur les extensions des lignes A et C - Sud-Ouest - 13 novembre 2015.*

*Premiers tests pour le futur Pont Jean-Jacques Bosc à Bordeaux - France-Bleu Gironde - 9 avril 2015*

## PFE

*MONGE Aude - L'intervention de l'Etat au sein des Etablissements Publics d'Aménagement – 2012.*

## Sites internet

Site de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique : <http://www.bordeaux-euratlantique.fr>

Site de l'EPA de Saint Etienne : <http://www.epase.fr/>

Site de la ville de Bordeaux : <http://www.bordeaux.fr>

Site de Bordeaux Métropole : <http://www.bordeaux-metropole.fr>

Site de la ville de Saint-Etienne : <http://www.saint-etienne.fr>

Site de Saint-Etienne Métropole : <http://www.agglo-st-etienne.fr>

Géoconfluences : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropolisation>

Hypergeo : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article75>

CITERES

UMR 6173  
Cités, Territoires,  
Environnement et  
Sociétés

Equipe IPA-PE  
Ingénierie du Projet  
d'Aménagement,  
Paysage,  
Environnement



35 allée Ferdinand de Lesseps  
BP 30553  
37205 TOURS cedex 3

Directeur de recherche :  
Thomas Eric

Philippot Ronan  
Projet de Fin d'Etudes  
DA5  
2014-2015

## L'apport des Etablissements Publics d'Aménagement : à travers les exemples de Saint-Etienne et de Bordeaux

### Résumé :

Un Etablissement Public d'Aménagement est créé par une collectivité locale afin d'intervenir sur des territoires classés « Opération d'Intérêt National ». La mission de ce type d'établissement est de réaliser des opérations d'aménagement et d'équipement et de coordonner des projets. Cette structure possède une gouvernance particulière puisque elle est basée sur un partenariat entre l'échelle nationale et l'échelle locale. L'étude effectuée s'appuie sur les Etablissements Publics d'Aménagement de Saint-Etienne (EPASE) et de Bordeaux-Euratlantique (EP ABE).

### Quel est l'apport des EPA dans le renouvellement urbain de Saint-Etienne et de Bordeaux ?

L'EPASE intervient à Saint-Etienne, ville en situation de déclin urbain, pour la relancer et attirer de nouveau les investisseurs afin de créer une nouvelle dynamique. La situation est différente à Bordeaux, l'EPA Bordeaux Euratlantique intervient pour accélérer les opérations d'aménagement de façon à profiter pleinement de l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) à l'horizon 2017 afin que Bordeaux devienne une véritable métropole européenne. La recherche a permis de montrer que les EPA de Saint-Etienne et de Bordeaux sont tout deux des leviers du renouvellement urbain de leur ville d'intervention. Ils apportent des ressources financières, des outils d'intervention et de l'expertise. Par ces moyens, ils permettent d'accélérer les procédures d'aménagement et d'attirer des investisseurs d'envergure nationale. Ils permettent également d'apporter une cohérence et une vision à long terme dans le projet urbain des villes. La recherche a également permis de mettre en évidence qu'à Bordeaux, l'EPA Bordeaux Euratlantique joue un rôle d'accélérateur du renouvellement bordelais. Alors qu'à Saint-Etienne, l'EPASE est quand à lui un levier indispensable au renouvellement urbain stéphanois.

**Mots Clés :** Etablissement Public d'Aménagement, Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne (EPASE), Etablissement Public d'Aménagement de Bordeaux-Euratlantique (EPABE), Renouvellement urbain