

## **Projet de Recherche et d'innovation (PRI) 2024-2025**

# **Du Renouveau Urbain à la Ville Dense : Analyse des Pratiques dans les grandes opérations d'aménagement**

# 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.

Les auteurs de cette recherche ont signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

# Formation par la recherche, Projet de Fin d'Etudes en génie de l'Aménagement et de l'Environnement

---

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, 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 et de l'environnement 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 Dynamiques et Actions Territoriales et Environnementales de l'UMR 7324 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 sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.**

# REMERCIEMENTS

---

Nous souhaitons exprimer notre profonde gratitude à toutes les personnes et institutions qui nous ont accompagnés tout au long de ce projet.

Tout d'abord, nous tenons à remercier Polytech Tours et l'ensemble de l'équipe pédagogique pour leur soutien et les connaissances qu'ils nous ont transmises, nous permettant de mener à bien ce travail.

Nous adressons également nos sincères remerciements à notre tuteur, Eric Thomas, pour ses conseils avisés, sa disponibilité et ses encouragements tout au long de ce projet. Son expertise et son accompagnement ont été précieux dans notre réflexion.

Nous souhaitons également remercier chaleureusement Nicolas Mattei d'Euroméditerranée et Romain Paire de l'EPASE pour le temps qu'ils nous ont consacré, ainsi que pour la richesse de leurs échanges. Leur vision et leurs partages d'expériences ont grandement nourri notre projet et enrichi nos analyses.

# SOMMAIRE

## Table des matières

|        |                                                                                                   |    |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I.     | Introduction.....                                                                                 | 7  |
| II.    | Méthode de travail.....                                                                           | 8  |
| III.   | Cadre et perspectives de la densification .....                                                   | 9  |
| 3.1    | La densité urbaine.....                                                                           | 9  |
| 3.1.1  | Historique de la ville dense .....                                                                | 9  |
| 3.1.2  | Qu'est-ce que la densité ? .....                                                                  | 10 |
| 3.1.3  | La densification et le Zéro Artificialisation Nette : un enjeu majeur .....                       | 11 |
| 3.2    | Acceptabilité sociale et formes urbaines .....                                                    | 12 |
| 3.2.1  | Les critères d'acceptabilité de la densification.....                                             | 12 |
| 3.2.2  | Différentes formes de densification .....                                                         | 13 |
| 3.3    | Vers une densité désirable et durable .....                                                       | 15 |
| 3.3.1. | Une mixité fonctionnelle complète .....                                                           | 15 |
| 3.3.2. | Impacts de la crise sanitaire sur la perception de la densité .....                               | 16 |
| 3.3.3. | Nouvelles approches pour une densité mieux vécue .....                                            | 18 |
| 3.4.   | Conclusion .....                                                                                  | 19 |
| 4.     | Approche de la densité dans les stratégies des Etablissements Publics<br>d'Aménagement (EPA)..... | 20 |
| 4.3.   | Définition et missions des EPA .....                                                              | 20 |
| 4.4.   | EPA Euroméditerranée .....                                                                        | 21 |
| 4.4.2. | Contexte et objectifs du projet.....                                                              | 21 |
| 4.4.3. | Les Zones d'Aménagements Concertés .....                                                          | 24 |
| 4.4.4. | Conclusion .....                                                                                  | 30 |
| 4.5.   | EPA Bordeaux Euratlantique.....                                                                   | 30 |
| 4.5.2. | Contexte et objectifs du projet.....                                                              | 30 |
| 4.5.3. | Les quartiers .....                                                                               | 32 |
| 4.5.4. | Conclusion .....                                                                                  | 37 |
| 4.6.   | EPA de Saint-Etienne (EPASE) .....                                                                | 37 |
| 4.6.2. | Contexte et objectifs du projet.....                                                              | 37 |
| 4.6.3. | Les Zones d'Aménagements Concertés .....                                                          | 39 |
| 4.6.4. | Conclusion .....                                                                                  | 48 |
| 4.7.   | Conclusion des EPA.....                                                                           | 48 |
| 5.     | Indicateurs et mesures de la densité désirable .....                                              | 49 |
| 5.1.   | Analyse thématique comparative des 3 EPA .....                                                    | 49 |
| 5.1.1. | Points de concordances .....                                                                      | 49 |

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| 5.1.2. Spécificité de chaque EPA .....                           | 54 |
| 5.1.3. Conclusion.....                                           | 56 |
| 5.2. Grille d'analyse multicritère de la densité désirable ..... | 56 |
| 5.2.1. Résultats .....                                           | 56 |
| 5.2.2. Les limites observées .....                               | 58 |
| 6. Conclusion.....                                               | 59 |
| 7. Annexes .....                                                 | 60 |
| 8. Bibliographie.....                                            | 66 |

## Tables des figures :

|                                                                                                                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1 : Schéma de l'objectif de la loi ZAN (Source : « La trajectoire zéro artificialisation nette en une image », 2023).....                                                                   | 11 |
| Figure 2 : Schéma des différents types de formes urbaine à densité de logements égale (Source : ADEME, 2022) .....                                                                                 | 12 |
| Figure 3 : Ville du quart d'heure (Source : (« La santé publique et l'urbanisme collaborent pour créer "la ville du quart d'heure" – Ottawa – HealthyDesign.city », s. d.) .....                   | 13 |
| Figure 4 : Schéma ville 3D: dense, durable et désirable, (Source : ADEME, 2022). .....                                                                                                             | 16 |
| Figure 5 : Carte des EPA (Source : Ministères de l'Aménagement du Territoire et de la Transition Ecologique, 2021) .....                                                                           | 20 |
| Figure 6 : Carte du périmètre d'Euroméditerranée (Source : Euroméditerranée, 2024) ....                                                                                                            | 22 |
| Figure 7 : Carte des Zones d'Aménagement Concertées (Source : Euromediterranée, s. d.) .....                                                                                                       | 24 |
| Figure 8 : Photo du Silo réhabilité (Source : France 3, 2018).....                                                                                                                                 | 25 |
| Figure 9 : Photo du projet 2e élément (Source : « 2E ELEMENT – Le Kiosque Immobilier », s. d.).....                                                                                                | 28 |
| Figure 10 : Carte du périmètre d'action de Bordeaux Euratlantique (Source : Bordeaux Euratlantique, 2023) .....                                                                                    | 32 |
| Figure 11 : Carte du périmètre du quartier Amédée Saint-Germain (Source : Bordeaux Euratlantique, s. d.) .....                                                                                     | 32 |
| Figure 12 : Photo des citernes dans le quartier Amédée Saint-Germain (Source : Amédée Saint-Germain, s. d.) .....                                                                                  | 33 |
| Figure 13 : Les différents périmètres de compétence de l'EPASE (Source : EPASE, s. d.) .....                                                                                                       | 39 |
| Figure 14 : Frise chronologique de la ZAC Manufacture Plaine Achille (Source : Cerema, 2016) .....                                                                                                 | 41 |
| Figure 15 : Secteur de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain du quartier Jacquard (Source : Carte du périmètre de l'OPAH-RU / EPA Saint-Étienne, s. d.) ..... | 43 |
| Figure 16 : Logements réhabilités au 24 rue Jules Ledin à Saint-Etienne (Source : EPASE, s.d.) .....                                                                                               | 44 |
| Figure 17 : Plan guide de la ZAC Pont de l'Âne-Monthieu (Source : Associés, s. d.).....                                                                                                            | 46 |
| Figure 18 : Le centre commercial Steel à saint-Etienne (Source : Pont de l'âne Monthieu   Site officiel de Saint Etienne Métropole, s. d.) .....                                                   | 47 |
| Figure 19 : Rosace des valeurs de l'EPA Euroméditerranée (Source : Innovons ensemble, s. d.) .....                                                                                                 | 53 |
| Figure 20 : Grille d'analyse multicritères de la densité désirable au sein des projets des Etablissements Publics d'Aménagement (Source : Lucie bouvier et Jérémy Turpin, 2025) .....              | 57 |

## I. Introduction

Face aux défis environnementaux et sociétaux du XXI<sup>e</sup> siècle, la densification urbaine émerge comme une réponse incontournable à la lutte contre l'étalement urbain, responsable de l'artificialisation massive des sols. En France, entre 30 000 et 60 000 hectares sont artificialisés chaque année, un rythme particulièrement rapide comparé à la croissance démographique (Grisot, 2021). La loi Climat et Résilience (2021) inscrit ainsi l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) d'ici 2050, visant à préserver les fonctions écologiques des sols et à limiter leur imperméabilisation (Cerema, 2022).

Pour autant, densifier les espaces urbains tout en préservant leur qualité de vie pose une question clé : **existe-t-il réellement des mesures clés à mettre en place afin de permettre une densification désirable dans les grands projets d'aménagement ?** La densité urbaine, définie comme le rapport entre un indicateur quantitatif (habitants, logements, emplois) et une surface donnée (ADEME, 2022), est souvent perçue négativement par les citoyens, en raison de ses associations historiques avec les grands ensembles d'après-guerre et leurs nuisances sociales. Pourtant, des exemples démontrent qu'une densité bien conçue, intégrant espaces verts, mixité fonctionnelle et transports en commun, peut améliorer le cadre de vie et limiter les impacts environnementaux (Fournier et al., 2024).

Pour explorer ces enjeux, ce rapport s'appuie sur une analyse des stratégies de densification mises en œuvre par trois Établissements Publics d'Aménagement (EPA) : Euroméditerranée à Marseille, Bordeaux Euratlantique, et l'EPASE à Saint-Étienne. Ces projets, inscrits dans des contextes territoriaux et économiques divers, illustrent des approches innovantes pour répondre aux besoins croissants en logements et infrastructures tout en intégrant les principes de durabilité et d'inclusivité.

À travers une étude de ces trois grands projets, nous chercherons à démontrer comment des démarches d'aménagement ambitieuses peuvent concilier densité, qualité de vie et acceptabilité sociale. Pour cela nous réalisons une grille d'analyse multicritères permettant l'évaluation de la densité désirable au sein des grands projets d'aménagement. Afin de réaliser celle-ci, notre réflexion s'appuiera sur une méthodologie combinant recherches bibliographiques et entretiens avec les acteurs.

## II. Méthode de travail

Afin de répondre à notre problématique, nous avons adopté une démarche méthodologique en plusieurs étapes, visant à élaborer une grille d'analyse multicritères pour évaluer la désirabilité de la densité dans les grands projets d'aménagement.

Dans un premier temps, nous avons choisi, à travers des recherches bibliographiques, de définir, recontextualiser et mettre en perspective les notions de densification et de désirabilité. Ces deux concepts, particulièrement difficiles à conceptualiser et à définir, ont mis en lumière la complexité du sujet. Ce travail nous a donc permis de formuler une problématique, servant de point de départ pour nous concentrer, dans un second temps, sur des thèmes plus précis.

C'est donc dans un second temps, nous avons orienté notre étude sur les projets des Établissements Publics d'Aménagement (EPA). Ce choix s'explique par le rôle central que jouent les EPA dans la gestion des projets de grande envergure en France. Notre objectif était d'explorer la densité urbaine et de mieux comprendre les choix ainsi que les mesures mises en œuvre pour rendre la densification plus désirable. Parmi les 15 EPA existants, nous avons sélectionné trois cas d'étude : Euroméditerranée à Marseille, Bordeaux Euratlantique et l'EPASE à Saint-Étienne. Ces projets ont été choisis pour leur diversité contextuelle et les stratégies d'aménagement qu'ils mobilisent.

La première étape de notre analyse a consisté en une recherche documentaire approfondie sur ces trois projets, réalisée via des sources en ligne. Cette phase nous a permis de collecter des informations essentielles sur les mesures mises en œuvre et les critères utilisés pour favoriser une densification désirable. À partir de ces données, nous avons élaboré une première version de notre grille d'analyse multicritères.

Pour enrichir cette démarche, nous avons également décidé de mener des entretiens avec différents acteurs ayant participé à ces projets au sein des EPA. Ces échanges ont fourni des informations complémentaires, approfondissant notre compréhension sur les différents projets, sur les enjeux spécifiques à chaque territoire et sur les contraintes auxquelles les projets ont dû répondre. Enfin, nous avons aussi réalisé des échanges par mail avec ces acteurs afin de compléter les données. Grâce à ces différents échanges, nous avons réalisé une grille d'analyse multicritères permettant d'étudier les grands projets d'aménagements.

Pour conclure, notre travail a conduit à l'élaboration d'une grille d'analyse multicritère. Bien qu'il s'agisse d'une méthode classificatoire présentant une certaine subjectivité en raison du choix des variables, nous avons cherché à en réduire ce biais. Pour ce faire, nous avons tenté d'objectiver au maximum l'évaluation des différents critères en nous appuyant autant que possible sur des indicateurs communs aux trois projets, complétés par des indicateurs secondaires jugés pertinents. Cependant, ce travail a mis en évidence plusieurs difficultés, notamment celle de qualifier le concept de désirabilité et de le traduire en critères à la fois qualitatifs et mesurables.

### III. Cadre et perspectives de la densification

Avant de pouvoir juger de la désirabilité d'un espace densifié, il est important de savoir ce que l'on entend par désirable et par densité. Cet état de l'art va permettre de contextualiser notre projet en apportant des informations historiques et actuelles de notre perception de la densité et de comment elle est vécue.

Il s'agira ainsi de poser les bases nécessaires pour mieux comprendre les enjeux liés à une densification urbaine adaptée et acceptable.

#### 3.1 La densité urbaine

La densité urbaine est un concept central dans l'aménagement des villes et leurs formes urbaines. Elle est fortement influencée par des nécessités sanitaires, ou des idéaux contemporains plus actuels. Elle reflète non seulement l'organisation des espaces bâtis, mais aussi les modes de vie et les choix sociétaux qui les façonnent. Comprendre son histoire, ses impacts et ses enjeux actuels permet de mieux appréhender les défis de l'aménagement du territoire, notamment dans un contexte de transition écologique et de lutte contre l'étalement urbain.

##### 3.1.1 Historique de la ville dense

La construction de la ville et les formes urbaines développées se fait en fonction des mobilités. L'arrivée de la voiture et sa multiplication dans la rue oblige la ville à se modifier. Fini les calèches, les chevaux et le crottin, ceux-ci sont remplacés par une multitude de Ford T dès le début des années 10. Les infrastructures s'adaptent à ces nouvelles machines beaucoup plus rapides, avec des feux tricolores, le démantèlement des tramways, les piétons relégués sur le trottoir, et la création d'autoroutes en masse (Grisot, 2021).

La ville, avant l'invention des voitures était dense par nécessité, les habitants se trouvaient à proximité immédiate de leur lieu de travail ou des transports en communs les y emmenant. La voiture donne une autonomie complètement nouvelle aux citadins (Grisot, 2021).

Ce changement de paradigme a également permis un changement des zonages. Les activités encombrantes ou nuisibles sont éloignées des espaces de logements. C'est dans ce contexte que, dans les années 50, aux Etats-Unis, les Suburbs sont inventés. Ces lotissements uni fonctionnels, avec des maisons identiques, que nous connaissons tous, placés dans la périphérie des villes centres, ne fonctionnent que grâce à la voiture. Ce modèle de production de logements fera l'essentiel de l'étalement urbain étasunien (Grisot, 2021).

Sous couvert de liberté, les voitures se multiplient dans l'espace urbain, elles deviennent la norme. Pourtant, les problèmes s'additionnent. De par leur multiplication, mais aussi leur taille, les voitures prennent énormément de place et ce à la charge des communes. Les places de stationnement et les routes dans l'espace public sont payées par les collectivités. Ajoutées à cela, elles tuent et elles blessent. On estime qu'entre 25 et 50 millions de personnes sont blessées chaque année dans le monde dans des accidents de la route, et en tuent près d'1 million. Et puis, finalement, la liberté promise par l'acquisition d'une voiture devient de plus en plus factice. Habiter de plus en plus loin, oblige à faire de plus en plus de route. Celles-ci, n'étant pas adaptées au nombre de voitures grandissant deviennent embouteillées. On estime, en France, que les conducteurs ont passé plus de 30 heures

dans les bouchons en 2017 et depuis le milieu des années 2000, les salariés américains passent plus de temps dans leur voiture à aller au travail que de temps en vacances (Grisot, 2021). Ce temps passé dans la voiture à un coût, financier d'une part, puisque le prix de l'essence est de moins en moins abordable, mais aussi physique. En effet, une étude menée par l'assurance anglaise VitalityHealth et des étudiants de l'université de Cambridge montre que les employés ayant des trajets plus longs sont plus enclins à être dépressifs, ont souvent moins de 7h de sommeil par nuit, ont plus de probabilité d'être atteint d'obésité, etc. (Cambridge students, 2017).

En conclusion, l'avènement de la voiture a profondément transformé les formes urbaines et les modes de vie, promettant autonomie et liberté. Cependant, l'étalement urbain apporte de nombreuses externalités négatives : congestion, coûts financiers et environnementaux, et impacts sur la santé physique et mentale des individus. Ce modèle, autrefois synonyme de progrès, montre aujourd'hui ses limites. Il serait intéressant de revenir à des villes plus compactes en y apportant tout de même des aménités et espaces verts qui manquaient cruellement dans les villes industrielles.

### 3.1.2 Qu'est-ce que la densité ?

La notion de densité urbaine est complexe et peut être définie de différentes manières. En urbanisme, tout comme en sociologie ou en géographie, la densité exprime le rapport entre un indicateur quantitatif (démographie, nombre de logements, nombre d'emplois, etc.) et une surface d'étude donnée (ADEME, 2022). Il est crucial de distinguer le type de densité évoqué, car l'indicateur quantitatif varie en fonction de ce que l'on souhaite démontrer.

Pour notre sujet, nous pouvons définir au moins deux types de densité. La **densité nette** se mesure à petite échelle, sur une parcelle ou un îlot. Il est possible de la définir à l'échelle d'un quartier ou d'une ville, en additionnant uniquement les surfaces réservées à l'habitat. En revanche, la **densité brute** prend en compte la surface utilisée par les équipements publics (écoles, locaux collectifs, etc.), la voirie et les espaces verts, aménagés pour répondre aux besoins de la population vivant dans l'espace considéré. Dans les deux cas, nous parlons de la densité bâtie.

D'autres notions complémentaires existent, telles que la densité de population et la densité résidentielle. Au-delà de la simple mesure de la densité, il est important de considérer les éléments ayant un impact sur sa perception, comme la hauteur des constructions, le pourcentage d'espaces publics, la place accordée à la voiture et la proportion d'espaces verts. (Fournier et al., 2024)

La forme urbaine, dans son acception large, englobe la forme géographique et paysagère d'un territoire, ainsi que l'organisation entre masses bâties et non bâties (appelées vides urbains), la hauteur des bâtiments et la quantité d'espaces publics. Tous ces éléments conditionnent la perception de la densité. En effet, on aura tendance à croire que les grands ensembles sont des quartiers particulièrement denses, pourtant, la densité bâtie est bien moins élevée que dans un centre-ville historique. Paris est une des villes les plus denses au monde alors que très peu de bâtiments sont des immeubles de grandes hauteurs.

La ville dense est donc un idéal atteignable du moment qu'elle est désirable. La ville compacte n'est pas affaire de chiffre, mais de ressenti de l'expérience urbaine. Elle rend compte de l'interaction de 3 dimensions intégrées de la ville : attractivité économique, intensité de ses modes de vie et sa mixité. (Padis, 2022)

### 3.1.3 La densification et le Zéro Artificialisation Nette : un enjeu majeur

Depuis une dizaine d'années, on compte environ 24 000 hectares d'espaces ENAF (espaces naturels, agricoles et forestiers) consommés chaque année pour l'urbanisation (Artificialisation des sols, 2024). Les conséquences de cet étalement urbain massif sont principalement écologiques mais aussi socio-économiques. C'est pourquoi, en 2021, l'État français a adopté la loi "Climat et Résilience", visant à réduire massivement nos émissions de gaz à effet de serre.

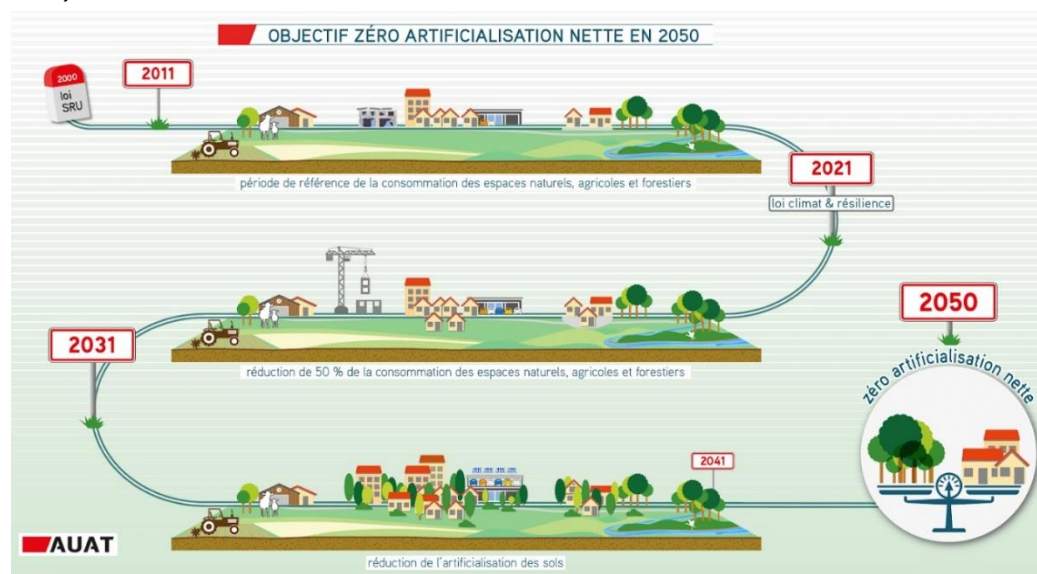
En effet, dans cette loi, nous pouvons retrouver l'objectif ZAN (Zéro Artificialisation Nette) qui s'inscrit dans une démarche de protection de la biodiversité, de lutte contre l'étalement urbain et donc de réduire l'impact environnemental lié à l'urbanisation. Afin de mieux comprendre cet objectif ZAN en 2050, la loi définit plusieurs termes permettant de mieux comprendre les concepts de celle-ci.

Tout d'abord, il faut comprendre ce qu'est la consommation d'espace, ici dans cette loi, elle est définie comme "la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné" (Artificialisation des sols, 2024). Il s'agit donc ici de parler en quelques sortes d'étalement urbain et donc de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers que l'on reconvertit en espaces urbanisés pour y réaliser une zone résidentielle, d'activités économiques, de transports, etc.

De plus, il y a l'artificialisation des sols qui est définie comme "l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage" (Artificialisation des sols, 2024). L'artificialisation peut être appliquée sous deux échelles, celle des projets avec les évaluations environnementales et celle des documents d'urbanisme à travers les sols artificialisés ou non. Pour contrer et limiter l'artificialisation des sols, il est possible de désartificialiser, c'est-à-dire qu'il est possible de rendre naturel un espace qui a été urbanisé en réalisant un parc, jardins, etc.

Afin de réduire la consommation d'espace et donc l'artificialisation des sols, l'Etat a mis en place à travers la loi ZAN un objectif de "Zéro artificialisation nette des sols en 2050". Pour atteindre cet objectif, il existe un objectif intermédiaire d'ici 2031 qui vise à réduire de 50 % la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers entre (2021-2031) par rapport à (2011-2021), voir schéma ci-dessous.

Figure 1 : Schéma de l'objectif de la loi ZAN (Source : « La trajectoire zéro artificialisation nette en une image », 2023)



Pour conclure, il est important de savoir que jusqu'à 2031, la densification au sein d'une zone urbaine sur une surface déjà artificialisée ne comptera pas comme une consommation d'espace, en revanche après 2031, cette forme de densification sera comptabilisée. C'est pourquoi il sera intéressant de réfléchir à des formes de densification afin de limiter cette artificialisation.

### 3.2 Acceptabilité sociale et formes urbaines

Depuis de nombreuses années, la densité est perçue par les habitants ainsi que les Français plus généralement, comme étant négative et ne sont pas favorable à celle-ci. En effet, en France, 65 % de la population associe la densité à une expérience négative. Cette perception est principalement due aux constructions d'après-guerre, les projets de "grands ensembles". Ces projets, conçus pour reloger les Français après la guerre grâce à de grandes barres d'immeubles, ont bien fonctionné à l'époque, mais posent aujourd'hui de nombreux problèmes. En effet, ces quartiers de grands ensembles ne sont plus adaptés aux besoins actuels et sont confrontés à des nuisances multiples, comme la dégradation des infrastructures, l'isolement social, l'insécurité, etc. C'est pourquoi actuellement en France, la densification n'est pas encore bien acceptée par tout le monde. Cependant, comme dit précédemment, la densité ressentie ne reflète pas toujours la densité réelle.

#### 3.2.1 Les critères d'acceptabilité de la densification

Il est intéressant de comprendre ce que signifie la densité. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'espace le plus dense n'est pas nécessairement celui qui possède les bâtiments les plus hauts. En effet, comme l'illustre l'image ci-dessous issue d'une étude de l'ADEME en 2022, on observe une représentation schématique de la densité, avec un exemple de 76 logements par hectare.



Figure 2 : Schéma des différents types de formes urbaine à densité de logements égale  
(Source : ADEME, 2022)

En effet, on peut donc remarquer que l'on peut réaliser le même nombre de logements tout en ayant plus ou moins d'emprise au sol. C'est pourquoi, il est intéressant de prendre en compte les éléments liés à la forme, la hauteur et le volume des bâtiments, la qualité des espaces publics et naturels afin de fonder une perception globale de la densité. En effet, aujourd'hui, on remarque que les citoyens acceptent plus la densité lorsque les espaces publics sont plus importants, ils sont donc plus satisfaits de leur cadre de vie. De plus, la

proportion d'espaces dédiés aux piétons et aux vélos, par opposition aux voitures, ainsi que la présence de végétation, sont primordiales et contribuent à la qualité de vie en milieu urbain (Fournier et al., 2024).

De plus, il est intéressant d'analyser la densité observée par les citoyens, on appelle ça la densité "vécue" ou "subjective" (ADEME, 2022). Elle correspond au ressenti des citoyens vis-à-vis d'une forme urbaine. En effet, on remarque que différents mécanismes psychologiques entrent en jeu. On remarque tout d'abord un sentiment d'entassement des habitants qui peut venir de multiples facteurs comme l'équilibre entre les espaces libres et construits, la distance entre les bâtiments et la structuration des espaces publics. De plus, on remarque différents facteurs d'appréciation de l'espace relatif au cadre de vie permettant de mettre en valeur la densité et donc de la rendre plus désirable pour le citoyen (nature à proximité, services de transports en commun, pistes cyclables, etc.).

Les études, notamment celle menée par le Cerema en 2019, soulignent que la satisfaction des habitants vis-à-vis de la densité est influencée par trois critères principaux : la proximité de la nature, l'offre en services et commerces, et l'accès aux transports en commun. L'acceptabilité de la densité varie aussi selon le type de territoire : dans les zones urbaines et périurbaines, les questions de sécurité et de propreté revêtent une importance particulière, tandis que ces préoccupations sont moins évoquées en milieu rural.

### 3.2.2 Différentes formes de densification

La notion de densité et l'idée de densification sont des concepts très larges, s'appliquant à des contextes variés, qu'ils soient urbains ou non. Comme nous l'avons expliqué dans la première partie, en urbanisme, la notion de densité fait référence à un rapport entre une quantité (habitants, nombre de résidences, etc.) et une surface (ADEME, 2022). Par conséquent, la densité peut varier significativement en fonction de la méthode de calcul employée. Par exemple, le quartier de La Défense à Paris est peu dense d'un point de vue résidentiel, mais extrêmement dense en termes de densité bâtie. Dans cette partie, nous allons donc explorer les différentes formes de densification relatives au bâti.

Dans un premier temps, il est possible de densifier afin de rendre la ville compacte. La ville compacte est donc l'interaction de 3 dimensions (économiques, intensité des modes de vie

#### 15-Minute Neighbourhood



Figure 3 : Ville du quart d'heure (Source : (« La santé publique et l'urbanisme collaborent pour créer "la ville du quart d'heure" – Ottawa – HealthyDesign.city », s. d.)

et mixité), c'est-à-dire, rendre la ville et les quartiers "autonomes" permettant de vivre, travailler et de se déplacer facilement dans la zone (Padis, 2022). Cette notion est étroitement liée au concept de "la ville du quart d'heure". Née à la suite du confinement en 2020, la ville des 15 minutes est pensée au niveau des micro-quartiers afin de permettre aux habitants d'avoir accès aux principales fonctions et services en 15 minutes (Cremaschi, 2022).

Comme nous pouvons le voir sur l'image ci-dessus, l'objectif est de permettre aux habitants de réduire leur déplacement afin de favoriser les modes de déplacements actifs ou des transports en communs. Dans le but de réaliser cette ville compacte et de proximité, il existe plusieurs formes de densification possible. Tout d'abord en milieu urbain, il existe la réhabilitation, mais plus particulièrement la surélévation des bâtiments. Cette forme de densification permet la réutilisation du bâti existant et donc de garder l'identité du bâtiment tout en permettant de densifier l'espace afin de proposer des espaces résidentiels ou d'activités. Ce type de densification est essentiellement observable dans la commune de Paris, étant déjà considéré comme une ville très dense ayant très peu de dents creuses ou d'espaces vacants, cette densification permet de répondre à ce problème (Pavillon de l'arsenal, 2016). De plus, pour la plupart des espaces urbains, il est possible de densifier en utilisant les dents creuses et des friches urbaines industrielles ou non. Ces espaces souvent inexploités ou abandonnés sont des leviers afin de réduire l'étalement urbain, cette forme de densification est de plus en plus réalisée au sein des grandes métropoles françaises, comme Lille par exemple qui comprend énormément de friches industrielles. On peut noter aussi le quartier de Bastide-Niel à Bordeaux qui correspond à la réhabilitation et à la densification de cette ancienne zone industrielle (Bordeaux Métropole, 2024). Comme pour la réhabilitation, cette réutilisation permet de mettre en valeur le passé industriel de la ville et donc de garder son identité. Pour finir, un des leviers de densification est de réinventer les styles de vie et de densifier à travers une autre échelle : le bâtiment. On peut parler de "coliving" ou même de "coworking", ces concepts qui sont assez modernes permettent de repenser les modes de vie et donc de créer des espaces de partage. Cette densification est très douce, car elle ne crée pas de nouvelles constructions, mais plutôt vise à optimiser leur utilisation (regroupement de personnes dans des résidences partagées, bureaux communs, espaces de partages, etc.). De plus, pour beaucoup de personnes propriétaires, ils vivent en sous-population, c'est-à-dire que leur résidence est plus grande que leurs besoins, c'est pourquoi cette forme de densification s'intègre bien dans les villes où les ressources sont limitées et où l'habitat partagé pourrait répondre à une certaine demande (Padis, 2022).

Dans un second temps, quand la ville est d'ores et déjà dense, un des leviers de la densification est de densifier dans le périurbain, pour cela, il existe plusieurs formes de densification. Tout d'abord, il existe la micro-promotion qui correspond dans une certaine forme à une densification au sein du bâtiment. La micro-promotion n'a pas pour but de réunir plusieurs parcelles afin de remplacer des pavillons individuels par des immeubles collectifs, mais plutôt d'accompagner des ménages propriétaires dans la transformation de leur logement en fonction de leurs besoins (Padis, 2022). Cette forme de densification permet donc de proposer plusieurs solutions pour limiter la sous-utilisation de leur habitat (division de la parcelle permettant une construction nouvelle, construction d'annexes, surélévation, extension ou restructuration des pavillons existants, encourager à créer des logements étudiant ou pour jeunes salariés, logement intergénérationnel, etc.). De plus, comme cité juste avant, il est aussi possible densifier les zones pavillonnaires. Comme nous le savons, dans les zones pavillonnaires, les résidences comportent des terrains plus ou moins grands, c'est pourquoi il est intéressant de trouver des bouts de parcelles afin de les regrouper

permettant de proposer des logements dans des petits immeubles collectifs sans pour autant construire trop en hauteur.

Pour finir, il est intéressant aussi d'analyser le concept de "refaire la ville sur la ville", cette expression peut paraître assez simple dans un premier temps, mais elle est finalement trompeuse, car un des objectifs principaux est de ne pas densifier davantage les centres urbains, mais plutôt de densifier la couronne périurbaine. Ce concept évoque le fait de dédensifier les centres urbains afin de les rendre plus accueillants et adaptés à tous les usages, et donc de densifier dans le périurbain avec l'utilisation de petites parcelles sous-occupées, de réhabilitation, etc. (Padis, 2022). Ce concept de densification est assez intéressant car avec le développement des mobilités douces et surtout des transports en commun, cela permettra un meilleur déplacement et donc une meilleure connexion entre les villes et les zones périurbaines. Pour conclure, les différentes formes et façons de densifier sont assez complémentaires et doivent prendre en compte les problèmes sociétales, climatiques, économiques, etc.

### 3.3 Vers une densité désirable et durable

L'acceptabilité de la densité va dépendre de la façon dont on vit la ville. Aujourd'hui, cela passe par l'adaptation des espaces urbains à de nouveaux usages et par l'intégration d'infrastructures de loisirs et d'espaces verts, essentiels pour répondre aux besoins croissants d'un cadre de vie agréable et équilibré.

#### 3.3.1. Une mixité fonctionnelle complète

Comme dit auparavant, la densité en France est vécue négativement et a souvent été non acceptée par la société pour diverses raisons. De plus, actuellement dans la vie des citoyens, les loisirs de chacun prennent de plus en plus de place dans leur quotidien et provoquent souvent un déplacement plus ou moins long pour les réaliser. Dans des villes plus ou moins denses et ne prenant pas en compte les loisirs au sein de celle-ci, on observe un effet appelé "l'effet barbecue" (Munafò, 2016). Cet effet correspond aux déplacements pour réaliser les loisirs de chacun, il fait référence au barbecue qu'on peut faire le week-end en famille dans la campagne, cela correspond donc à des déplacements souvent exceptionnels, mais leurs distances sont souvent considérables. C'est pourquoi actuellement, il est important de réfléchir à réaliser une ville dense afin qu'elle soit désirable pour les citoyens et durable dans le temps.

Il existe donc une réflexion autour de la densité, qui a donc été réfléchie et réalisée par différentes personnes et organismes. Tout d'abord on peut retrouver l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) qui a défini une ville 3D afin qu'elle soit dense, durable et désirable (comme vous pouvez le voir ci-dessous). Ces trois points ont été choisis afin de proposer une ville adéquate aux habitants et aux enjeux actuels et futurs comme la préservation et la valorisation du patrimoine et des espaces naturels, agricoles et forestiers, limiter les émissions de gaz à effet de serre, assurer la santé et le bien-être en ville, adapter les villes aux changements climatiques, de proposer des infrastructures et services de qualité et inclusifs, etc.

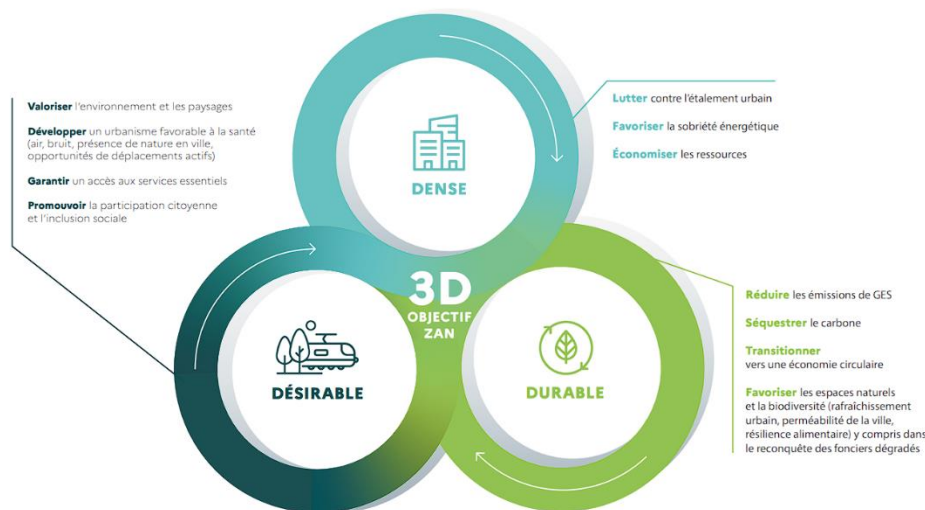


Figure 4 : Schéma ville 3D: dense, durable et désirable, (Source : ADEME, 2022).

De plus, on peut retrouver un document nommé “Pour un habitat désirable et durable pour tous” réalisé par Jacques Debouverie, un urbaniste écologiste qui a décidé de proposer sa vision de la ville désirable. Dans cet ouvrage, il met l’accent sur le fait que la ville doit être inclusive et socialement équitable (Debouverie, 2018). En effet, dans sa vision, il voit la ville comme des espaces qui sont pensés pour le bien-être et l’intégration sociale de tous les citoyens avec des logements abordables et diversifiés pour répondre aux besoins de toutes les catégories sociales. Dans ce document, l’auteur évoque que la ville doit se densifier de manière réfléchie, c’est-à-dire qu’il faut permettre aux habitants d’être proche des commodités permettant donc de réduire l’étalement urbain actuel. Par ailleurs, il insiste sur le fait qu’au sein de zone urbaine, il est nécessaire d’intégrer la nature avec la création de parcs, d’espaces verts, de jardins, etc. Ainsi, l’urbaniste voit la ville désirable comme étant un espace propice à la mixité sociale avec la création d’espaces publics adaptés et en favorisant les modes de transport doux. Pour conclure, une des idées principale et intéressante est qu’il est contre le développement d’écoquartiers et de quartiers réservés à une majorité de personne, c’est pourquoi, il dit qu’il faut réaliser un effort collectif afin d’avoir des habitats futurs qui soit à la fois durable et juste socialement.

### 3.3.2. Impacts de la crise sanitaire sur la perception de la densité

Avec l’arrivée du Covid 19, la perception de la ville par les Français généralement a complètement changé. A l’annonce du confinement, on remarque que 17 % des Parisiens ont quitté la capitale pour une zone rurale (Ferrier, 2020). En effet, lors de cette pandémie, nous avons remarqué un mouvement de la population urbaine vers la campagne. Ces mouvements peuvent s’apparenter à un exode urbain, c’est-à-dire à la somme de deux mouvements : la périurbanisation (le développement des franges urbaines) et la rurbanisation (départ vers les zones rurales) (Merlin, 2020). Par ailleurs, lors de la pandémie, il n’a pas existé un réel exode urbain, mais justement des flux massifs de population allant vers la campagne ou dans une autre aire urbaine plus restreinte. Pour la majorité des mouvements durables, ils ne s’effectuent pas des grandes villes vers les campagnes, mais plutôt des grandes villes vers les périphéries ou vers de plus petites villes. L’objectif étant de pouvoir acheter un bien plus grand et avec un extérieur, bénéficiant d’un cadre de vie agréable, tout en résidant dans un lieu bien desservi, à proximité de grandes voies de circulation, de commerces, etc (Va-t-on vers un exode urbain ?, 2020). C’est

pourquoi lors de cette crise sanitaire, cela a permis de mettre en évidence les problématiques et les lacunes que peuvent avoir les métropoles et les villes françaises.

Lors de cette pandémie, différents aspects négatifs ont émergé, révélant une certaine indésirabilité des villes et, plus particulièrement, de la densité urbaine pour de nombreux citoyens. Tout d'abord, nous avons constaté que, pour la plupart des habitants des grandes villes, un sentiment de manque et d'inconfort vis-à-vis de la nature et des espaces publics s'était manifesté. Dans les zones urbaines très denses où la place accordée à la nature est extrêmement limitée, la pandémie a mis en lumière un problème majeur : l'insuffisance des espaces verts et leur inadéquation pour répondre aux besoins des habitants. Ce manque a été particulièrement ressenti lors des périodes de confinement, où l'accès à des environnements naturels ou à des lieux de détente en plein air est devenu crucial (Ferrier, 2020). Par ailleurs, la densité elle-même a souvent été mal vécue par les citadins. Le problème de promiscuité a été renforcé dans des environnements où les habitants se croisent constamment dans des espaces réduits, tels que les immeubles d'habitation, les transports en commun ou encore les rues étroites. Cette proximité constante a favorisé la propagation du virus, accentuant un sentiment de vulnérabilité parmi les habitants des villes, comparé à ceux vivant dans des zones rurales plus isolées. En outre, la pandémie a également révélé des tensions liées à la mixité sociale dans certaines zones denses, où les inégalités se sont accrues, notamment en termes de confort et de sécurité. Enfin, la crise sanitaire a souligné la nécessité d'un réaménagement urbain (Ferrier, 2020). Dans les cas où la densité a été relativement bien vécue, cela était souvent dû à un aménagement urbain approprié et à la présence d'infrastructures adaptées. À l'inverse, dans les quartiers où ces conditions n'étaient pas réunies, des problèmes importants ont émergé : manque de services de proximité, insuffisance ou inadéquation des espaces publics, inégalités marquées dans la taille et la qualité des logements. Ces carences ont exacerbé les difficultés des habitants, rendant la densité encore moins acceptable (Orfeuill, 2020).

Depuis une dizaine d'années et à la suite de cette pandémie, les petites et moyennes villes ont lancé différents programmes pour revitaliser les villes et pour redonner envie aux habitants d'habiter en centre-ville. Tout d'abord, on peut évoquer le programme "Action cœur de ville" qui a été lancée en 2018 et avait pour objectif de redynamiser les centres des villes moyennes en déclin avec comme action : revitaliser le commerce de proximité, requalifier l'habitat en centre-ville, améliorer les mobilités urbaines et les espaces publics, etc. Dans ce plan, on peut aussi remarquer des "opérations de revitalisation de territoire" qui permettent et offrent un cadre législatif et juridique aux collectivités pour se revitaliser (aides à l'installation d'entreprise, simplification des procédures d'aménagement et de rénovation, aides) (Padis, 2022). De plus, on peut aussi retrouver le programme "Petites villes de demain" qui lui a été lancé en 2020 afin de soutenir les communes de moins de 20 000 habitants pour améliorer leur attractivité et leur résilience face aux défis de la désertification et mettant en place une aide à la rénovation et au développement des services publics, initiatives locales pour renforcer l'activité économique et les liens sociaux. Un autre plan est celui de "France Relance" qui lui aussi a été lancé en 2020 afin de répondre aux impacts économiques de la pandémie en soutenant les commerces et en encourageant leur installation dans les centres-villes (aides financières pour les commerçants, incitations pour le retour des marchés locaux, etc.). Dans ce plan, on peut aussi remarquer un autre plus petit fonds qui fait référence aux friches afin de les réhabiliter et de favoriser le retour des habitants dans les centres-villes en transformant les friches industrielles en logements ou espaces verts afin de densifier. Pour terminer, on peut remarquer aussi d'autres formes de plan ou de programme qui permettent de faire revenir les citoyens en ville ainsi que d'améliorer la désirabilité de la densité, comme les labels ou

même les aides afin de répondre aux enjeux de la transition énergétique. En effet, les différents labels (Ecoquartier, Bâtiment Basse Consommation, etc.) permettent une amélioration des différents projets même si ceux-ci peuvent parfois être inadaptés (Padis, 2022).

### 3.3.3. Nouvelles approches pour une densité mieux vécue

Comme expliqué précédemment, la densité urbaine est souvent réfléchie sous un angle quantitatif. Cette approche est pourtant un peu simpliste car elle ne correspond pas à la densité décrite par les habitants, c'est-à-dire, la densité perçue. Pour offrir un cadre de vie de qualité dans un contexte de densification, il est donc nécessaire d'intégrer des aspects variés tels que les espaces naturels, la biodiversité, l'agriculture et le climat. Ainsi, quelles sont les stratégies permettant de transformer la densité en une opportunité durable ?

Tout d'abord, il y a une question d'échelle qui entre en jeu. Nous avons encore tendance à imaginer la ville à grande échelle et non pas à l'échelle du quartier. Il est crucial de privilégier une approche locale qui réponde aux besoins quotidiens des citoyens en leur facilitant et limitant au maximum leurs déplacements. Cela permettrait une densification plus humaine et adaptable aux ressources et aux modes de vie des habitants concernés (Ferrier, 2020). De fait, une densité "de qualité" devrait intégrer de la mixité : des espaces verts, des services, des commerces, des zones agricoles, etc.

Comme nous avons pu le mentionner précédemment, le confinement de 2020 a mis en lumière l'importance d'un accès à des espaces verts, naturels ou agricoles, à proximité de nos lieux de vie. Il est devenu essentiel de concevoir des quartiers à échelle humaine, adaptés aux piétons, où chaque habitant peut accéder facilement à des espaces de détente et de sport de qualité. Ainsi, la ville ne doit pas être pensée "vue du ciel" mais selon la perspective d'un piéton qui parcourt ses rues. Cette approche favorise des interactions sociales, réduit les effets de l'îlot de chaleur urbain et encourage un mode de vie plus sain par l'utilisation de modes de transport doux (marche, vélo) (Ferrier, 2020).

La ville peut aussi se réfléchir à encore plus petite échelle, celle du bâtiment. Pour répondre à une demande croissante de lien social, il est nécessaire de repenser les espaces communs au sein des immeubles. L'intégration de mobilier dans les halls, de jardins partagés ou encore de préaux peut transformer ces espaces en lieux de rencontre (Ferrier, 2020). Des salles de jeux, de réunion et des terrasses sur les toits offrent des opportunités pour briser l'isolement et créer une communauté dynamique, où les crises, comme celles vécues récemment, sont mieux supportées. De plus, les enfants, souvent oubliés dans l'aménagement des espaces publics urbains, doivent pouvoir retrouver leur place et contribuer à la vie de quartier (Ferrier, 2020).

Chaque bâtiment doit devenir un support pour la biodiversité. Un "paysage propre" à chaque édifice, intégrant jardins, espaces partagés et parcours de biodiversité, créerait une continuité fluide du public vers l'intime, de la rue jusqu'aux intérieurs des logements. Cet espace de vie enrichie, sans rupture entre intérieur et extérieur, contribuerait à une meilleure qualité de vie et à une résilience renforcée.

Il faut aussi prendre en compte les besoins évolutifs des foyers qui ne se limitent plus à la famille nucléaire traditionnelle. Il n'existe plus de foyer type et les gens sont de plus en plus nomades. Il est donc important de proposer de nouvelles formes d'habitat et de travail telles

que le coworking ou le co-living. Ces espaces modulables favorisent la mixité des usages et offrent des alternatives aux logements standards (Padis, 2022).

Une densité mieux vécue ne repose pas seulement sur un chiffre, mais sur une stratégie globale qui associe les aspirations humaines, la nature et la sociabilité. En misant sur des innovations et des espaces communs réinventés, il devient possible de densifier sans renier le bien-être, tout en créant des lieux de vie adaptés aux défis contemporains et aux nouvelles attentes sociétales.

### 3.4. Conclusion

En conclusion, l'État de l'Art met en lumière les enjeux contemporains auxquels les villes doivent répondre pour s'adapter aux évolutions des modes de vie. La montée en puissance de nouvelles dynamiques, comme le coliving, le télétravail ou la recherche d'un équilibre entre vie professionnelle et loisirs, révèle des besoins croissants en espaces adaptés, favorisant à la fois la reconnexion sociale et le bien-être individuel.

Pour répondre à ces attentes, il semble essentiel de concevoir des villes intégrant des espaces verts, des logements de qualité et de taille suffisante, ainsi que des lieux de sociabilité et de promenade. Ces aménagements doivent être pensés pour renforcer les liens entre les individus, tout en répondant aux aspirations d'un cadre de vie fonctionnel, durable et agréable, où chacun peut s'épanouir dans une société en perpétuelle évolution.

Nous allons compléter cette analyse de la désirabilité de la densité par une analyse de trois projets portés par des Établissements Publics d'Aménagement qui nous permettront de passer d'idées théoriques à leur mise en pratique. Nous pourrons ainsi observer si ces points relevés durant notre état de l'art sont cohérents, réalistes, suffisants et adaptables à tous les territoires.

#### 4. Approche de la densité dans les stratégies des Etablissements Publics d'Aménagement (EPA)

Pour déterminer si un projet dense en zone urbaine peut être considéré comme désirable, il était nécessaire de se focaliser sur des projets concrets et analysables. Ainsi, dans cette partie, nous nous concentrerons sur les grands projets d'Etablissements Publics d'Aménagement, afin de relever les différentes approches et visions de la densité ainsi que les stratégies mises en œuvre permettant une densité plus désirable et mieux acceptée.

### 4.3. Définition et missions des EPA

Les Établissements Publics d'Aménagement (EPA) ont pour mission de favoriser l'aménagement et le développement durable de territoires présentant un caractère d'intérêt national. Leur rôle est d'impulser des stratégies ambitieuses et de porter des opérations structurantes que les collectivités, à elles seules, n'auraient pas été en mesure de mener à bien. Il y en a 14 en France, dont 7 en île de France, 2 en outre-mer et 5 dans les autres régions françaises (*Établissements publics d'aménagement*, 2021).

Les EPA interviennent sur des périmètres bien définis généralement appelés les Opérations d'Intérêt National (OIN). Ces zones d'intervention sont choisies pour leurs enjeux qui sont déterminés comme majeurs pour la collectivité que ce soit à l'échelle communale ou nationale. Ces projets reposent sur une co-construction étroite entre l'État et les collectivités territoriales concernées, garantissant une approche intégrée et adaptée aux spécificités locales (*Établissements publics d'aménagement*, 2021).



Figure 5 : Carte des EPA (Source : Ministères de l'Aménagement du Territoire et de la Transition Ecologique, 2021)

Les missions des EPA s'articulent autour de quatre axes principaux :

- Conception de projets d'aménagement dans le cadre d'une stratégie globale cohérente.
- Acquisition et viabilisation des terrains, en assurant leur préparation pour les futures opérations.
- Négociation de la constructibilité avec les collectivités et transfert de la gestion des espaces publics à ces dernières une fois les projets réalisés.
- Commercialisation des terrains auprès des promoteurs (*Établissements publics d'aménagement*, 2021)

La nature juridique des EPA permet de dépasser les limites des structures institutionnelles classiques souvent figées dans des rivalités politiques et des lourdeurs procédurales. De plus, ils disposent de moyens financiers et juridiques pour agir sur le terrain et acquérir des immeubles, en faisant valoir notamment leur droit de préemption.

Ces objectifs, axés sur la densité et la qualité des espaces, positionnent ces projets comme des références exemplaires. De plus, ils sont portés par des acteurs publics, pour lesquels l'intérêt collectif est la priorité, souvent au détriment des considérations économiques. Ils offrent ainsi des bases solides pour la conception de notre grille multicritères, destinés à évaluer la qualité des projets urbains denses (*Établissements publics d'aménagement*, 2021). Pour cela, nous avons décidé d'étudier 3 établissements publics d'aménagement. Tout d'abord celui de Marseille (Euroméditerranée), celui de Bordeaux (Bordeaux-Euratlantique) puis celui de Saint-Etienne (EPASE).

#### 4.4. EPA Euroméditerranée

Dans un premier temps, nous allons nous pencher sur le projet Euroméditerranée, situé à Marseille. Sa localisation stratégique à proximité d'un port majeur, ainsi que son contexte historique et urbain, en font un EPA particulièrement intéressant à analyser pour ses approches de densification.

##### 4.4.2. Contexte et objectifs du projet

Marseille est la plus ancienne ville de France et la deuxième par sa population. Elle doit sa création et son essor à sa calanque qui en fait un véritable port naturel, appelé le Vieux-Port aujourd'hui. Au début du XIXe siècle, celui-ci s'affirme comme l'activité structurante de la ville et va s'étendre au-delà des limites de la ville. Au début du XXe siècle, un complexe industrialo-portuaire va être construit à 50 km de Marseille ce qui va avoir des conséquences néfastes sur le port historique de la ville : augmentation du chômage, fermetures ou restructuration des entreprises, etc. Parallèlement, le port et la ville se détachent, d'abord institutionnellement par la création du Port autonome, mais également physiquement avec la création d'entrepôts et d'infrastructures autoroutières qui marquent une séparation franche entre les deux espaces. Le port est alors considéré comme un handicap pour la ville alors qu'il était autrefois son moteur de croissance économique (Patrice DUNY, 2014).

A la fin des années 80, l'Etat intervient pour réaffirmer l'importance de Marseille en tant que port stratégique. Malgré la crise, celui-ci générerait encore près de 40 000 emplois indirects (Patrice DUNY, 2014). A cette époque, Marseille affichait un bilan préoccupant, en 20 ans, elle avait perdu près de 50 000 emplois, 150 000 habitants et affichait un taux de chômage de 22 % quand, à l'échelle nationale, il était seulement de 11 % (Euroméditerranée, 2023), l'objectif était donc de stopper ce déclin.

Le projet Euroméditerranée est inscrit comme une Opération d'intérêt national (OIN) et vise à transformer en profondeur une partie stratégique de Marseille, c'est-à-dire la zone littorale, afin de la repositionner comme une métropole compétitive et attractive à l'échelle internationale. La première phase, lancée en 1995 et baptisée "Le Nouveau Marseille" couvrait un périmètre de 310 hectares englobant des quartiers historiques comme le vieux port, la Joliette, Saint-Charles et le Panier. Ce territoire, autrefois marqué par un déclin économique et social, a été identifié comme prioritaire pour une réhabilitation urbaine et économique d'envergure.

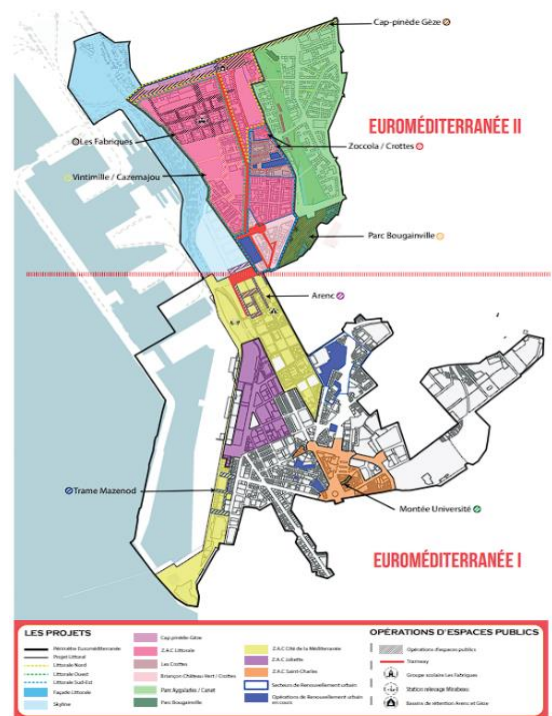


Figure 6 : Carte du périmètre d'Euroméditerranée  
(Source : Euroméditerranée, 2024)

Les stratégies principales afin de rendre à Marseille son importance nationale étaient les suivantes :

- **Extension et densification du centre-ville**

Cette extension du centre-ville vers le nord avait pour objectif de lier les quartiers périphériques à la ville à celui-ci. Cela s'est traduit par la construction de nouveaux logements et par l'aide à la réhabilitation des logements existants. Pour renforcer la mixité fonctionnelle, les nouvelles constructions intègrent souvent des locaux commerciaux en rez-de-chaussée. Par ailleurs, des équipements et des infrastructures de transport de proximité ont été développés pour améliorer le quotidien des habitants.

- **Le rayonnement métropolitain et international**

Tout d'abord, le tourisme, suite aux crises de l'activité industrielle à Marseille et au développement du tourisme de masse depuis les Trente Glorieuses, les activités du port ont évolué. Il accueille désormais de nombreux croisiéristes. L'importance des flux touristiques vers Marseille a été appuyée par le titre de Capitale Européenne de la Culture en 2013. Un statut qui a généré des investissements de grands équipements culturels sur le périmètre d'Euroméditerranée. Parmi les exemples les plus marquants, on peut citer la réouverture du fort Saint Jean datant du XII<sup>e</sup> siècle, le MUCEM qui représente la 1<sup>ère</sup> création par l'Etat d'un musée national en dehors de Paris ou encore le nouveau Fonds Régional d'Art Contemporain (FRAC) qui accueille des expositions et conférences sur l'art tout au long de l'année.

La construction de grands équipements aussi a permis de booster le dynamisme de la ville. Ces constructions ne sont pas destinées seulement au tourisme, mais aussi pour l'attractivité métropolitaine. Elles peuvent attirer des habitants de toute l'aire urbaine, comme la gare, la bibliothèque interuniversitaire ; et ont également, pour certaines, la vocation d'espaces de bureaux, comme les Docks, ou d'espaces commerciaux, comme les Terrasses du Port... Pour drainer des usagers de toute la métropole, les services de

transports sont développés : gare TER, bus intercités, métros, tramways qui permettent des déplacements multimodaux.

Enfin, le recours à des réalisations architecturales marquantes par des "starchitectes" a renforcé l'identité et le rayonnement de Marseille. À l'image d'autres grandes villes, des bâtiments iconiques conçus par des architectes renommés participent à forger une identité forte. La tour CMA-CGM par Zaha Hadid, le MUCEM par Rudy Ricciotti et, depuis 2023, les tours des quais d'Arenc par Jean Nouvel, Yves Lion, Jean-Baptiste Pietri, illustrent cette démarche.

**- Assurer la mutation de l'espace portuaire en créant un quartier attractif pour tous**

Pour finir, comme expliqué précédemment, l'installation d'un grand équipement portuaire à 50 km de Marseille a diminué l'activité portuaire de Marseille ainsi un enjeu majeur consiste à repenser l'interface entre la ville et le port. Ce changement a transformé la dynamique économique du centre-ville, marqué désormais par une montée en puissance de l'économie tertiaire. Les services, bureaux et hôtels se concentrent dans de nouveaux quartiers d'affaires, répondant aux besoins d'une économie urbaine moderne. Le quartier de la Joliette incarne parfaitement cette transformation, devenant un pôle stratégique regroupant des espaces de bureaux, des hôtels et d'autres infrastructures économiques, tout en participant à l'attractivité métropolitaine de Marseille. En effet, aujourd'hui, le périmètre de 310 hectares d'Euroméditerranée I correspond au 3<sup>ème</sup> quartier d'affaires de France. On peut y retrouver environ 43 500 emplois (37 000 privés et 6 500 publics) grâce à l'implantation de plus de 5 300 entreprises, mais aussi, une grande proportion d'équipements publics, de structures commerciales, de transports et de logements (18 000 logements neufs et 7 000 réhabilités).

Fort de son succès, Euroméditerranée a été étendu en 2010 avec une seconde phase couvrant 170 hectares supplémentaires, portant la superficie totale du projet à 480 hectares. Cette extension a permis d'intégrer de nouveaux enjeux, tels que la transition écologique, le développement durable, et la lutte contre les fractures sociales et urbaines. D'autant plus que ces 170 hectares sont aussi marqués par une histoire industrielle et portuaire très forte, amorcent ainsi une transition vers des quartiers plus durables et résilients. Cette deuxième phase montre l'importance d'une nouvelle approche, elle a vocation d'être un territoire d'expérimentation de l'aménagement urbain avec des services et des technologies innovantes avec comme Labellisation EcoCité.

Marseille met donc en œuvre des politiques publiques ambitieuses en faveur de la transition écologique sur des sujets divers comme la qualité de l'air, la gestion économe de l'énergie, de l'eau, des déchets, la mobilité ou encore la cohésion sociale permettant ainsi de faire émerger une nouvelle façon de concevoir, construire et gérer la ville (*Démarche EcoCité*, 2021). L'objectif est de faire de Marseille un modèle pour les métropoles et villes du sud de l'Europe et du bassin méditerranéen (La ville Euroméditerranéenne, s. d.).

#### 4.4.3. Les Zones d'Aménagements Concertés

Afin de définir des projets cohérent et adapté, l'établissement a décidé de mettre en place différentes Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). Ainsi, les différents projets d'Euroméditerranée sont principalement dictés par les ambitions de chacune des ZAC. On en compte 4 dans le périmètre de l'OIN :

- Saint-Charles : créée en 1999
- Joliette : créée en 2000
- Cité de la Méditerranée (CIMED) : créée en 2005
- Littorale : créée en 2013

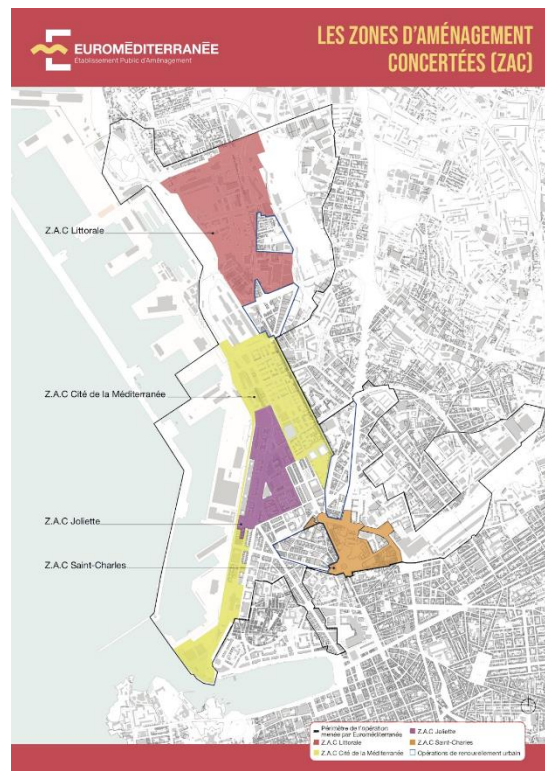


Figure 7 : Carte des Zones d'Aménagement Concertées (Source : Euroméditerranée, s. d.)

### 1. La ZAC Joliette

Chronologiquement, la ZAC Joliette représente la première réalisation emblématique d'Euroméditerranée. Ce quartier autrefois portuaire a profité de son emplacement stratégique entre port et centre-ville pour se muter en quartier d'affaires internationale. Celui-ci est connu comme étant vivant, à toute heure de la journée, que ce soit pour les salariés ou les habitants.

#### Le bâti :

Cette ZAC se développe sur 22 hectares et s'organise principalement autour de la création de bureaux, environ 18 000 m<sup>2</sup>, d'hôtels, de commerces, d'activités tertiaires autres, d'équipements publics et de stationnements. C'est l'un des plus importants programmes immobiliers tertiaires en France. Cependant, même si l'objectif principal était d'intégrer des fonctions tertiaires et commerciales, il était aussi souhaitable qu'il soit multifonctionnel, c'est pourquoi le quartier compte tout de même 1000 logements et des équipements scolaires. Ce n'est pas seulement un quartier d'affaires, mais aussi un quartier à vivre.

Un des aspects remarquables de ce projet réside dans la préservation et dans la réhabilitation des bâtiments historiques du port. L'immeuble des Docks, par exemple, a été transformé en espaces de bureaux accueillant aujourd'hui 250 entreprises, affichant un taux d'occupation complet. Cet édifice symbolique, autrefois dédié au stockage des marchandises, témoigne de l'histoire portuaire de Marseille tout en incarnant son renouveau économique et urbain.

Deuxième exemple important est le Silo. Cet ancien silo désaffecté faisait partie du patrimoine industriel marseillais. La partie centrale a été utilisée pour construire une salle de concert de 2 050 places sur le modèle de l'Olympia de Paris. Achievée en septembre 2011, elle accueille toutes les formes de spectacles musicaux et théâtraux : musique classique, danse, variété et comédie. L'autre partie du bâtiment, d'une surface de 5000 m<sup>2</sup>, a été réhabilitée en bureaux et achevée en 2009.



Figure 8 : Photo du Silo réhabilité (Source : France 3, 2018)

Enfin, la résidence M5 Les Docks, également le résultat de la reconversion d'un ancien site industriel, illustre parfaitement la réussite d'une reconversion en une offre variée de logements, allant du loft, à la maison de ville. Ce projet se distingue par son organisation autour d'une place centrale, évoquant une place de village. Au rez-de-chaussée, des espaces commerciaux et des services bordent les rues, accueillant notamment une crèche et d'autres fonctions variées. Cette conception en fait une opération de référence, dont les principes généraux sont aujourd'hui déclinés dans les nouveaux projets : construction de logements neufs et réhabilitation d'entrepôts en logements, commerces, équipements sociaux. Conçue par Yves Lion, Roland Castro et Sophie Denissos, la résidence M5 Les Docks a été récompensée par plusieurs distinctions prestigieuses : la Pyramide d'Or pour le meilleur programme immobilier et la Pyramide de Vermeil pour son engagement en faveur du développement durable (M5 Les Docks | Euroméditerranée, s. d.). Ces projets illustrent cette volonté d'une densité orientée vers l'usage collectif et le développement économique.

### **Les espaces publics et mobilités :**

Le quartier a été conçu pour offrir une mobilité fluide et des espaces publics accueillants, favorisant à la fois les déplacements doux et une cohabitation harmonieuse des différents modes de transport.

La trame Mirès, dominée par les poids lourds, a été réaménagée pour donner la priorité aux piétons et aux cyclistes. Des plantations d'arbres d'alignement apportent des zones d'ombre et un confort urbain accru, tandis que le mobilier urbain, les espaces pour deux-roues et le stationnement handicapé assurent une utilisation fluide et inclusive des lieux. Tout cela transforme cet espace en un environnement plus apaisé et accueillant, le rendant cohérent avec l'implantation de logements.

Le boulevard de Dunkerque, artère clé du quartier, a également été entièrement repensé pour intégrer le tracé d'une nouvelle ligne de tramway, renforçant ainsi l'accessibilité de l'espace et le lien avec l'avenue Schuman grâce à un quadruple alignement de tilleuls argentés dans la tradition des tracés urbains du 19<sup>e</sup> siècle. La création de parkings en sous-sol a permis de libérer les places d'Arvieux et d'Espercieux, aménagées pour les piétons. La place d'Arvieux, avec son architecture minérale, facilite les déplacements piétons. Elle accueille également l'œuvre d'art "Seconde Nature" en son centre afin d'améliorer l'esthétique et l'identité de l'espace. De son côté, la place Henri Verneuil, également minérale, se déploie sur deux niveaux : un belvédère offrant une vue sur le boulevard de

Dunkerque, et une place reliée au boulevard du Littoral. Ce dénivelé accueille le théâtre Joliette, un espace commercial et un large escalier, renforçant la mixité fonctionnelle du quartier.

Finalement, un éclairage scénographique féérique met en valeur les éléments structurants comme le tramway et les espaces publics, permettant ainsi d'améliorer l'expérience des usagers (Euroméditerranée, s. d.).

**Conclusion :** La ZAC Joliette démontre qu'un quartier réfléchi il y a près de 30 ans peut être encore durable. Le quartier est mixte, plusieurs bâtiments patrimoniaux sont conservés et détournés dans leurs usages, mais en gardant leur histoire. Cependant, les places publiques sont très peu verdies ce qui est assez rare et négatif de nos jours, d'autant plus avec le climat chaud de Marseille.

## 2. La ZAC Saint-Charles

Située au cœur de Marseille, la ZAC Saint-Charles joue un rôle stratégique en tant que porte d'entrée de la ville, accueillant la gare Saint-Charles et la Porte d'Aix également connue sous le nom de l'Arc de triomphe de Marseille. Elle marque l'entrée de la ville depuis la route reliant Marseille à Aix-en-Provence, d'où son nom. Cet espace est pensé pour devenir un pôle d'échange multimodal qui intègre les transports ferroviaires, les bus urbains, le métro et les voitures, tout en répondant aux besoins d'un pôle universitaire en plein développement. Les objectifs principaux de l'aménagement sont de densifier le quartier, de le rendre plus attractif et de requalifier ses espaces publics pour une meilleure fonctionnalité. Ces transformations visent également à répondre aux défis environnementaux et climatiques, en intégrant une biodiversité méditerranéenne et en optimisant les usages des terrains disponibles.

### Le bâti :

La reconfiguration de la ZAC Saint-Charles est marquée par une densification urbaine réfléchie et une mixité fonctionnelle. Avec le recul partiel de l'autoroute A7, l'échangeur autoroutier qui occupait la Porte d'Aix a été transformé en un nouveau quartier mixte et verdoyant. Cet espace accueille désormais des hôtels, des logements, des bureaux et des équipements publics, contribuant à la revitalisation du secteur.

Plusieurs projets emblématiques illustrent cette volonté de mixité qu'elle soit sociale ou d'usage :

- L'îlot Fauchier, conçu par Rudy Ricciotti, comprend 74 logements sociaux situés au croisement des rues Fauchier et Malaval.
- La rue Biaggi, à l'angle du boulevard Nédelec, regroupe des logements, une résidence étudiante et des commerces, créant ainsi un environnement vivant et fonctionnel.
- Le campus OMNES, nouvel équipement universitaire, participe au développement d'un pôle éducatif intégré au quartier.

Ces projets favorisent la reconnexion urbaine en réduisant les coupures provoquées par l'A7 et en améliorant les accès piétonniers. Cette densité mixte repose également sur l'optimisation foncière, avec des bâtiments à usages multiples, limitant ainsi l'étalement urbain. Enfin, des espaces publics attractifs, comme le parc Saint-Charles et les aménagements autour de la Porte d'Aix, renforcent l'usage quotidien du quartier pour les habitants et les usagers.

### **Les espaces publics et mobilités :**

Les mobilités et espaces publics occupent une place centrale dans la requalification de la ZAC Saint-Charles. L'arrivée du TGV Méditerranée a transformé la gare en un véritable pôle d'échange multimodal, regroupant trains, métro, bus urbains et voitures. Les abords de la gare ont été réaménagés pour inclure le parvis Victor Hugo et le square Narvik, offrant des espaces fonctionnels et esthétiques aux riverains et visiteurs.

Le recul de l'autoroute A7 a libéré un espace de 3,5 hectares autour de la Porte d'Aix, entièrement dédié aux piétons et aux espaces verts. Le Parc Saint-Charles, d'une surface d'un hectare, constitue un véritable poumon végétalisé au cœur d'un environnement urbain dense. Ce parc mêle paysages méditerranéens (garrigues, calanques et falaises) et infrastructures publiques, tout en répondant aux enjeux climatiques. Il limite les îlots de chaleur, piège les particules fines et améliore la qualité de l'air, offrant ainsi une meilleure qualité de vie aux usagers (Euroméditerranée, 2019).

En parallèle, l'aménagement des rues Bernard du Bois et Fortuné Lavastre a permis de reconnecter les quartiers adjacents, favorisant une mobilité douce et des cheminements inter-quartiers. La place longue des Capucins, équipée d'une sculpture de Daniel Pontoreau, est un espace de détente qui accompagne la requalification des abords de la gare. Enfin, les programmes de rénovation incluent des infrastructures permettant une meilleure accessibilité, comme le tunnel reliant les boulevards d'Athènes et Voltaire, qui facilite le transit automobile sans gêner les piétons.

**Conclusion :** La ZAC Saint-Charles incarne un exemple de requalification urbaine ambitieuse, conciliant densité fonctionnelle, mixité d'usages et durabilité environnementale. Grâce à des aménagements intégrant mobilités douces et espaces publics attractifs, cet espace propose une nouvelle entrée de Marseille répondant aux besoins de ses habitants et des usagers, tout en s'inscrivant dans une vision plus large de développement durable.

### **3. La ZAC de la Cité de la Méditerranée (CIMED)**

Située en front de mer, La ZAC Cité de la Méditerranée (CIMED) a pour objectif de développer des équipements permettant de transformer l'interface entre la ville et le port, notamment en créant une "skyline". Le projet, qui s'étend sur 110 hectares, cherche à mieux intégrer les activités portuaires et urbaines, tout en favorisant la mixité et une densité maîtrisée. La ZAC est, elle-même, divisée en trois zones avec un pôle touristique et culturel autour du Mucem, un pôle commercial et de loisirs aux Terrasses du Port, et une zone résidentielle et de services à Arenc au nord de la ZAC Joliette. Ce projet est conçu pour promouvoir la mixité urbaine tout en favorisant une densité réfléchie et souhaitable. Elle tourne ainsi le dos à la conception ancienne de zonage et de séparation des fonctions urbaines.

#### **Le Bâti :**

Le projet Euroméditerranée redéfinit le paysage marseillais grâce à la création d'une skyline moderne et multifonctionnelle. Cette initiative intègre des bâtiments emblématiques tels que la tour CMA-CGM, la Marseillaise, le MUCEM, la Villa Méditerranée, et bien d'autres. Ces édifices marquent une nouvelle étape dans l'ambition architecturale et le rayonnement de Marseille à l'échelle internationale. Le projet prévoit 183 000 m<sup>2</sup> de logements libres et 37 800 m<sup>2</sup> de logements sociaux, ainsi que 132 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 36 600 m<sup>2</sup> de commerces

et services. Des équipements publics totalisant 98 000 m<sup>2</sup> viennent compléter cet ensemble multifonctionnel où vivre, travailler et se divertir sont harmonieusement intégrés.

Des standards environnementaux élevés sont appliqués, avec l'utilisation de matériaux durables et de systèmes énergétiques performants. La tour CMA-CGM, imaginée par Zaha Hadid, incarne cette excellence, culminant à 147 mètres et rappelant la proue d'un navire. La Marseillaise, conçue par Jean Nouvel, allie légèreté et haute technicité, visant des certifications environnementales telles que HQE Excellent et Leed Gold. Ces bâtiments, en plus d'être esthétiques, favorisent la transition énergétique, comme en témoigne l'utilisation de la géothermie marine dans La Marseillaise. Parmi les autres réalisations notables, l'Hôpital Européen se distingue par son rôle structurant et ses équipements de pointe, tandis que l'église Saint-Martin, en cours de réhabilitation, pourrait devenir un lieu d'échange multiculturel, enrichissant le patrimoine culturel et vert de la cité.

Le projet Parc habité d'Arenc est une réalisation majeure en termes de densité, avec 2500 logements, dont 20 % sociaux, une Cité Scolaire Internationale, 130 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 21 000 m<sup>2</sup> de commerces et 75 000 m<sup>2</sup> de services de proximité. Il vise à reconstruire la ville sur la ville, en intégrant une forte végétalisation des rues et des cœurs d'îlots pour améliorer l'aspect actuel du quartier tout en offrant des vues sur la rade et le port. Le projet immobilier "2e élément", développé par Quartus, se compose de trois immeubles de 178 logements. Il propose une typologie variée : 35 % de logements sociaux, 50 % intermédiaires et 15 % en accession libre, allant du studio au T5. Des logements modulables, comme des T2 transformables en T3, répondent aux évolutions des ménages. Les immeubles incluent des espaces de vie partagés, avec de grandes terrasses pour des événements collectifs et des jardins en cœur d'îlots accessibles à tous. Une conciergerie, gérée par un animateur, centralisera des services quotidiens et organisera des activités collectives et événements festifs pour dynamiser la vie du quartier ce qui répond parfaitement aux ambitions de mixité du quartier.



Figure 9 : Photo du projet 2e élément  
(Source : « 2E ELEMENT – Le Kiosque Immobilier », s. d.)

### **Les espaces publics et mobilités :**

L'aménagement des espaces publics est au cœur de la transformation d'Euroméditerranée, avec pour objectif de reconnecter Marseille à son port et d'améliorer la qualité de vie des habitants. Des initiatives telles que les Terrasses du Port et les Voûtes de la Major illustrent cette ambition. Ces lieux offrent non seulement des espaces commerciaux et de restauration, mais également des promenades en bord de mer, créant un véritable lien entre la ville et son littoral.

La modernisation des infrastructures facilite également l'accès aux équipements essentiels, comme l'Hôpital Européen. La rue de Ruffi a été requalifiée, et les espaces publics environnants, dont les trottoirs et les accès au métro, ont été entièrement rénovés. Ces améliorations renforcent l'attractivité des quartiers nord, souvent moins bien desservis auparavant.

Enfin, les jardins de lecture, l'esplanade des Archives, le futur jardin de l'église Saint-Martin ou encore le parc habité d'Arenc forment un réseau d'espaces verts totalisant plus d'un hectare. Ces aménagements favorisent la biodiversité et créent des lieux de détente et de convivialité pour les habitants.

**Conclusion : Une vision d'avenir pour Marseille,** le projet Euroméditerranée incarne une vision audacieuse pour Marseille, combinant modernité architecturale, durabilité environnementale et mixité fonctionnelle. Grâce à ses bâtiments emblématiques, ses équipements publics modernes et ses espaces verts, le projet redessine le visage de la cité phocéenne. En favorisant un développement équilibré entre innovation, patrimoine et qualité de vie, Euroméditerranée se positionne comme un modèle pour les grandes transformations urbaines.

#### **4. La ZAC Littorale**

La ZAC Littorale de Marseille s'étend sur 170 hectares depuis 2013, c'est la ZAC correspondant à la phase 2 d'Euroméditerranée. Elle s'inscrit dans un projet ambitieux de transformation de l'arrière-portuaire marseillais. Ce projet de grande envergure a pour objectif de redonner vie à un secteur marqué par des infrastructures industrielles et des terrains sous-utilisés, en le transformant en un quartier durable et inclusif. À l'instar d'initiatives comme Smartseille, ce quartier incarne la volonté de conjuguer développement urbain, respect de l'environnement et qualité de vie.

##### **Le Bâti :**

Le projet de la ZAC Littorale repose sur une stratégie de densification mesurée, favorisant une mixité d'usages et une optimisation des espaces. L'intégration des infrastructures industrielles existantes, telles que le dépôt de bus de la RTM, et la préservation de certains bâtiments patrimoniaux du XXe siècle permet de maintenir une certaine identité tout en répondant aux besoins urbains contemporains. En matière de logements, le projet prévoit des bâtiments à la fois résidentiels et fonctionnels, en tenant compte des différents profils d'habitants, avec une offre variée allant de logements sociaux à des appartements en accession. L'objectif est de créer un quartier cohérent, animé et intégré au tissu urbain, tout en respectant les vues dégagées sur la mer.

L'un des projet phare de la ZAC est le quartier SMartseille porté par l'entreprise Eiffage. Une friche industrielle de 2,7 hectares est en mutation complète et accueillera un quartier mixte intégrant de l'auto-partage en libre-service, logements évolutifs, conciergerie de quartier, agriculture urbaine, services numériques, résidence intergénérationnelle, magasins nomades afin de créer des liens entre les habitants. Le quartier a pour mot d'ordre le partage : un studio par immeuble sera mis à disposition des copropriétaires pour accueillir leurs proches facilement, certaines résidences seront intergénérationnelles, les logements sont évolutifs, etc. En bref, c'est un laboratoire de la ville de demain (Allix, 2018).

##### **Les espaces publics et mobilités :**

La ZAC Littorale vise à réduire la place de la voiture en faveur des mobilités douces. Des réseaux piétonniers et cyclables seront mis en place, et les transports en commun (métro, tramway) bénéficieront d'un accès amélioré pour faciliter la circulation au sein du quartier et vers le centre-ville. Cette transition vers des modes de transport durables est au cœur du

projet, permettant de limiter les espaces dédiés au stationnement et de favoriser la qualité de vie. En outre, le développement d'espaces publics tels que des corridors verts et des jardins publics de proximité contribuera à améliorer l'accessibilité et l'attractivité du quartier.

Les espaces publics occupent une place centrale dans le projet de la ZAC Littorale, avec une volonté de renforcer la nature en ville. Des jardins publics, des espaces arborés et des promenades piétonnes seront créés pour améliorer la qualité de vie des résidents et favoriser la convivialité. La corniche nord, avec sa promenade en bord de mer, sera un véritable atout pour l'attractivité du quartier, tout en offrant des vues exceptionnelles sur la mer. Ces espaces publics seront également un lieu de rencontres et de partage, contribuant à dynamiser le quartier et à renforcer son aspect durable et inclusif.

**Conclusion :** Ce projet ambitieux de la ZAC Littorale incarne une vision de ville durable où la mixité sociale, la réduction des nuisances et l'intégration de la nature sont des priorités. Les principes d'innovation durable, de respect de l'environnement et de bien-être des habitants seront au cœur de cette transformation.

#### 4.4.4. Conclusion

Pour conclure, nous remarquons que les aménagements portés par l'EPA Euroméditerranée à Marseille dépendent principalement d'une démarche établie à travers une histoire importante et des spécificités contextuelles du territoire. En effet, on remarque que chaque ZAC (Saint-Charles, Joliette, Cité de la Méditerranée et Littorale) reflète une réponse plus ou moins similaires les unes aux autres, par ailleurs, il apparaît quand même une réponse sur mesure aux enjeux propres à son quartier.

En effet, à travers la ZAC Saint-Charles, la priorité a été de proposer une nouvelle entrée de ville adaptée et qualitative de Marseille, en revanche, la ZAC Joliette, du fait de son emplacement, se veut être un quartier d'affaire et mixte. Dans une même ambition, la ZAC Cité de la Méditerranée a pour objectif de développer des équipements et bâtiments emblématiques permettant de transformer l'interface entre la ville et le port créant ainsi une "skyline". Pour terminer, la ZAC Littorale étant encore en élaboration, se veut être un quartier mixte, inclusif, connecté à son environnement afin de permettre la mise en valeur des vues vers la mer.

### 4.5. EPA Bordeaux Euratlantique

Dans un second temps, nous avons choisi d'analyser le projet de l'EPA Bordeaux Euratlantique. Classée parmi les plus belles villes du monde (9<sup>ème</sup> au classement mondial et 1<sup>ère</sup> en France) et en pleine expansion, Bordeaux bénéficie d'une position stratégique, proche de l'océan et reliée à la capitale par la ligne TGV (La Dépêche, 2024). Ces atouts font de ce projet ambitieux un cas d'étude particulièrement pertinent.

#### 4.5.2. Contexte et objectifs du projet

Le projet Bordeaux-Euratlantique a vu le jour dans un contexte de transformation urbaine et économique, impulsé par l'arrivée de la ligne LGV Paris-Bordeaux en gare Saint-Jean. Comme pour Marseille, l'ambition est de faire de Bordeaux une métropole européenne majeure, cette opération d'aménagement dépasse largement le simple réaménagement des abords de la gare. Elle vise à créer une véritable « ville dans la ville », s'étendant sur 738 hectares et trois communes : Bordeaux, Bègles, et Floirac. Officialisée comme une Opération d'Intérêt National (OIN) par décret en novembre 2009, Bordeaux-Euratlantique

s'impose comme le plus vaste programme d'aménagement urbain en cours en France à l'époque de sa création.

Bordeaux Euratlantique se déploie en trois phases temporelles (2013-2018, 2018-2023, 2022-2027) et couvre quatre secteurs géographiques : Saint-Jean Belcier, Garonne-Eiffel, Bègles-Faisceau et Bègles-Garonne. L'OIN offre l'avantage d'unifier la gestion du projet sous un seul interlocuteur, l'EPABE (Établissement Public d'Aménagement Bordeaux-Atlantique), simplifiant ainsi les démarches en remplaçant les multiples organismes habituellement impliqués, dont Bordeaux Métropole.

L'arrivée de la ligne LGV Paris Bordeaux à la gare Saint-Jean ainsi que l'ambition de création d'un quartier d'affaire autour de celle-ci de la part de la ville de Bordeaux a impulsé la création de L'EPA Bordeaux Euratlantique. Ce projet d'envergure nationale a pris la forme d'une opération d'intérêt national (OIN), officialisée par un décret le 5 novembre 2009, et constituait le plus grand programme d'aménagement urbain en cours en France comptabilisant 738 ha en tout, étalés sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac.

Afin de faire de Bordeaux une métropole d'importance européenne, plusieurs stratégies ont été mises en place.

- **Améliorer l'attractivité de la métropole**

Le projet vise à établir un pôle économique de renommée internationale à Bordeaux, à proximité de la gare Saint-Jean. Avec 500 000 m<sup>2</sup> dédiés aux bureaux et un positionnement stratégique au cœur de la ville et à proximité directe de la nouvelle ligne LGV Paris-Bordeaux, ce centre d'affaires ambitionne d'attirer des entreprises, des start-ups et des investisseurs de haut niveau.

De plus, en intégrant des projets culturels majeurs comme la Méca (Maison de l'Économie Créative et de la Culture en Aquitaine) et le Frac (Fonds régional d'art contemporain), ainsi que le projet Campus et des pôles de compétitivité, le projet vise à consolider Bordeaux comme un centre culturel et éducatif dynamique.

- **Augmenter la population en proposant une offre de logement variée et inclusive.**

Bordeaux-Euratlantique repose sur une approche intégrant la mixité fonctionnelle et sociale. Les 1 million de mètres carrés de logements, dont 25 % destinés au locatif social, permettent de répondre à des besoins variés et favorisent une population diversifiée. L'objectif est de faire cohabiter différentes catégories socio-économiques tout en développant des services et équipements accessibles à tous. Ces 1 million de mètres carrés permettront d'accueillir une population nouvelle, la ville de Bordeaux attend environ 50 000 nouveaux habitants.

- **Améliorer le cadre de vie des usagers et habitants**

Le développement des infrastructures de transport est central. L'extension du réseau de tramway, l'augmentation de l'offre TER et la construction du pont Simone-Veil sont des exemples concrets visant à améliorer la mobilité et à intégrer le territoire dans un réseau métropolitain et national renforcé. Ajouté à cela, un engagement en faveur du développement durable est visible que ce soit par la promotion de la construction en bois, la gestion innovante des eaux pluviales ou encore la réduction des risques d'inondation. Bordeaux-Euratlantique adopte des pratiques exemplaires pour minimiser l'impact environnemental tout en créant des espaces urbains résilients.

Ces stratégies mettent en avant une vision intégrée, associant développement économique, inclusion sociale, durabilité environnementale et attractivité culturelle, positionnant Bordeaux-Euratlantique comme un modèle de transformation urbaine.

#### 4.5.3. Les quartiers

Contrairement aux deux autres EPA, les projets de Bordeaux Euratlantique ne sont pas structurés autour de différentes ZAC, mais répartis en 13 quartiers distincts.

Nous avons donc choisi de concentrer nos recherches sur quatre d'entre eux : Amédée Saint-Germain, ARS, Armagnac, et Corto Maltese – Paludate. Ce choix s'explique par la volonté de ne pas aborder chaque quartier, car certains projets étant similaires à d'autres ou encore non réalisés, les rendant pour l'instant inexploitable pour notre analyse.

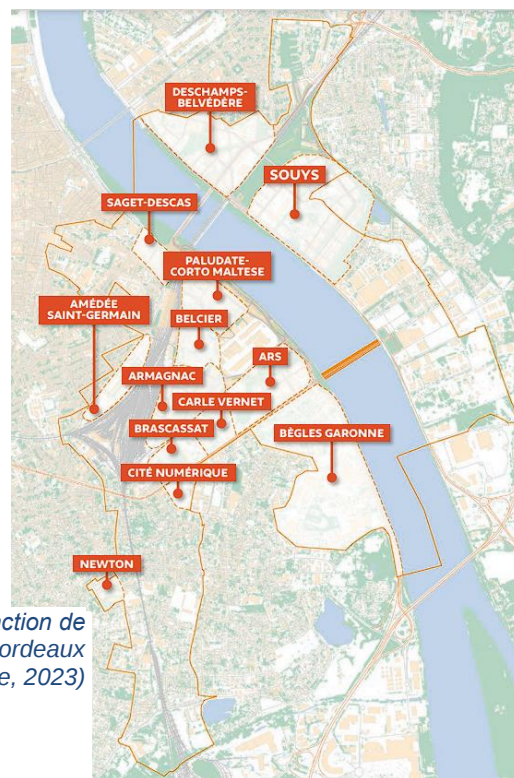


Figure 10 : Carte du périmètre d'action de Bordeaux Euratlantique (Source : Bordeaux Euratlantique, 2023)

##### 1. Le quartier Amédée Saint-Germain

Le quartier Amédée Saint-Germain est situé sur un ancien site ferroviaire, à proximité de la gare Saint-Jean, avec un accès direct à celle-ci grâce à un mail piéton de 350 mètres de long. Ce projet fait partie des ambitions de l'EPA Bordeaux Euratlantique de transformer ce secteur stratégique en un véritable pôle urbain, alliant différents aménagements tels que le développement résidentiel, commercial et équipements publics.

L'objectif est de créer un quartier dynamique, bien desservi par les transports et intégré dans la continuité de la ville, tout en mettant l'accent sur la mixité fonctionnelle, la durabilité et la qualité de vie des habitants.

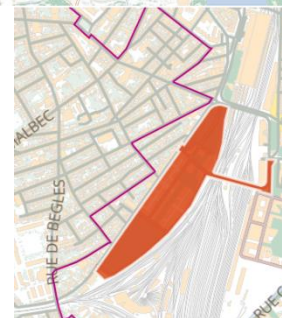


Figure 11 : Carte du périmètre du quartier Amédée Saint-Germain (Source : Bordeaux Euratlantique, s. d.)

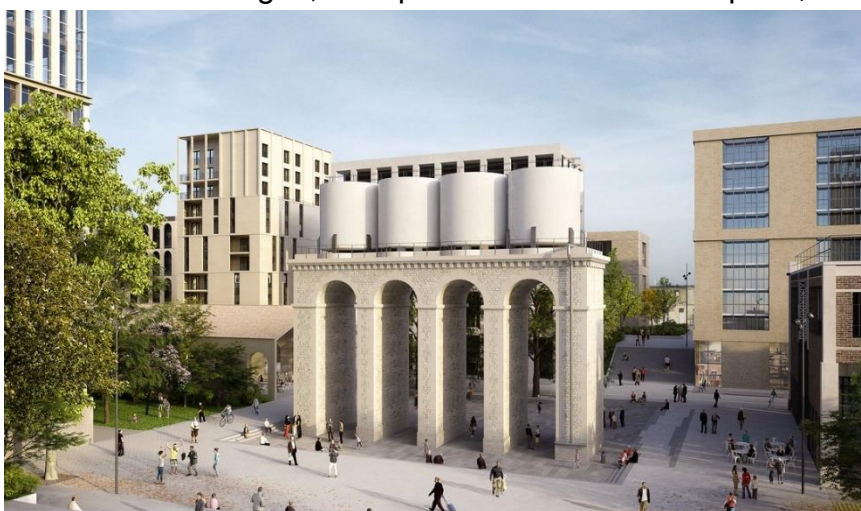
##### Le bâti :

Le quartier Amédée Saint-Germain, tout en intégrant des espaces publics et une offre de services diversifiée, met également un accent particulier sur le bâti et son intégration dans l'environnement existant. En effet, l'architecture du quartier s'efforce d'être en harmonie avec les quartiers voisins, notamment celui du Sacré-Cœur, en privilégiant des façades claires et la reprise du style bordelais. La transition entre ces deux quartiers se fait

progressivement, avec des hauteurs qui augmentent en direction des voies ferrées (Euratlantique, s. d.).

Côté habitation, 679 logements sont prévus dans la partie centrale du quartier, en accord avec les règles fixées par l'Établissement Public d'Aménagement Bordeaux-Atlantique. L'objectif est d'offrir un accès au logement pour tous les types de ménages, dans le respect de la mixité sociale. Le cœur du quartier abrite l'ancienne halle aux briques, reconvertie en halle de marché où l'on trouvera des commerces alimentaires, des cafés, et un bar à vins, contribuant ainsi à dynamiser le quartier. Des commerces de proximité tels qu'une boulangerie, une boucherie, une supérette, un salon de coiffure et une esthétique sont aussi implantés, répondant aux besoins quotidiens des habitants et des usagers des quartiers avoisinants, comme celui du Sacré-Cœur (Euratlantique, s. d.).

La mémoire ferroviaire de l'endroit est également préservée grâce à la rénovation des citernes et de plusieurs bâtiments patrimoniaux, renforçant ainsi l'identité historique du quartier tout en y introduisant de nouveaux usages, tels qu'un restaurant d'entreprise, une recyclerie, et une offre hôtelière innovante. Cette nouvelle offre hôtelière inclut notamment une salle de concert et un bar, élargissant l'utilisation de l'espace au-delà du quotidien (Euratlantique, s. d.).



*Figure 12 : Photo des citernes dans le quartier Amédée Saint-Germain (Source : Amédée Saint-Germain, s. d.)*

Les citernes sont l'ancien château d'eau des ateliers ferroviaires de Bordeaux Saint-Jean. Il servait à l'alimentation en eau des machines à vapeur et aux pompiers. Construction hybride entre aqueduc et viaduc, les 4 arcades, en pierre de taille de plein centre, sont surmontées de quatre citernes en métal, culminant à 15 m de hauteur (Euratlantique, s. d.).

### **Les espaces publics et mobilités :**

Le quartier Amédée Saint-Germain, au sein du projet Bordeaux-Euratlantique, met l'accent sur des espaces publics de qualité et une mobilité adaptée aux nouveaux usages. Ce quartier se structure autour d'un mail vert de 7 500 m<sup>2</sup>, véritable colonne vertébrale paysagère qui s'étend jusqu'à la gare Saint-Jean. La requalification des sols dans ce secteur permet une désartificialisation de 25 %, notamment grâce à l'aménagement du jardin du Sacré-Cœur et à la plantation d'environ 200 arbres, soit dix fois plus qu'auparavant. Les Citernes, restaurées en hommage à leur valeur patrimoniale, dominent la place centrale du quartier, désormais nommée place des Citernes. L'animation du quartier est renforcée par des équipements modernes, tels qu'une aire de jeux pour enfants et des agrès sportifs, ainsi que par les 7 500 m<sup>2</sup> d'espaces verts arborés, incluant 250 plantations le long du mail du Sacré-Cœur (Euratlantique, s. d.).

Côté mobilités, le quartier Amédée Saint-Germain privilégie les déplacements doux avec 85 % de ses espaces publics réservés aux piétons. De nouvelles voies, comme la rue de la Compagnie du Midi, facilitent les circulations locales en déportant le trafic automobile de transit. Le pont de la Palombe, connecté au pont du Guit, améliore les franchissements des voies ferrées et fluidifie les déplacements pour tous les types de mobilité. Pour prévenir l'encombrement des rues, des parkings intégrés au socle des immeubles proposent plus de 1 600 places ouvertes au public, assurant un stationnement fonctionnel et adapté aux besoins des habitants et visiteurs (Euratlantique, s. d.).

**Conclusion :** Ce quartier a pour ambition de devenir un lieu de vie résidentiel à taille humaine, en apaisant des espaces publics, pour en faire des places plus conviviales et villageoises. L'implantation de commerces et de services de proximité, ainsi que le verdissement des lieux, contribueront à renforcer la qualité de vie de ses habitants. L'objectif est d'offrir un cadre de vie serein aux habitants. Ce quartier à taille humaine souhaite également profiter de son emplacement privilégié à côté de la gare en proposant des usages variés, attirant non seulement les résidents, mais aussi les Bordelais et habitants des environs, grâce à l'importante offre de transports en commun. Ce projet s'inscrit donc dans une dynamique d'urbanisme durable et de mixité fonctionnelle, en faisant le pari de l'harmonie entre vie résidentielle et attractivité pour des activités complémentaires, créant ainsi un quartier vivant, accessible et intégré à son environnement (Euratlantique, s. d.).

## **2. Le quartier de l'ARS**

Ce quartier, situé en centre-ville de Bordeaux et à quelques minutes des berges de la Garonne marque la nouvelle entrée sud de la ville. Il s'articule autour du jardin de l'Ars, nouveau poumon vert de la rive gauche, d'une surface de 8 ha. De nouveaux équipements publics structurants en font un quartier connecté, animé et à échelle humaine où tout est accessible à pied.

### **Le bâti :**

Depuis sa première livraison en 2018, le quartier des Ars s'est construit pour répondre aux besoins de tous, notamment des familles, avec une programmation diversifiée de logements. Ce sont près de 28,8 % de logements sociaux et 30,7 % de logements familiaux qui viennent enrichir le quartier, tout en intégrant des résidences étudiantes et des initiatives novatrices telles que des résidences intergénérationnelles ou des offres de co-living. Parmi les résidences déjà habitées, on retrouve des ensembles comme Résiden'ciel, Green Station, Horizons et Hyde Park, offrant un large éventail de logements adaptés aux besoins variés de la population. En parallèle, le quartier dispose de nombreux équipements scolaires, culturels et sportifs : un groupe scolaire Simone Veil, un nouveau collège, deux crèches et un pôle d'enseignement supérieur dédié aux industries culturelles. Des infrastructures sportives, comme un gymnase et un terrain de sport extérieur, complètent l'offre de services, répondant ainsi aux besoins des habitants de tout âge.

### **Les espaces publics et mobilités :**

Le Jardin de l'Ars constitue le cœur du quartier, transformant un ancien secteur d'entrepôts et de commerces en un véritable espace de verdure. Sur 8 hectares, il devient un lieu multifonctionnel, avec des aires de jeux pour enfants, des équipements sportifs comme un boulodrome, un skate-park et des agrès. La promenade centrale offre un parcours ludique avec des jeux au sol et des bancs pour le repos, tandis que le parc met en avant la

biodiversité avec des ambiances paysagères variées, inspirées des forêts et prairies girondines. Ce jardin devient un lieu d'évasion et de détente tout en jouant un rôle central dans la liaison entre la place d'Armagnac et les berges de la Garonne, prochainement réaménagées pour relier le centre-ville. Le quartier bénéficie d'une mobilité fluide avec des accès directs aux berges (3 minutes à pied) et au centre-ville, ainsi qu'une liaison rapide à la rive droite via le futur pont Simone Veil. Des parkings de 700 et 550 places, ainsi qu'une proximité avec les lignes de tramway C et D et la gare Bordeaux Saint-Jean (à 8 minutes à pied), renforcent la connectivité du quartier.

**Conclusion :** Le quartier des Ars se veut un modèle de renouvellement urbain à Bordeaux, alliant un cadre de vie agréable et fonctionnel à une architecture inclusive. Son aménagement en fait un lieu où les familles, les étudiants et les professionnels peuvent trouver un cadre de vie propice à l'épanouissement, avec une forte intégration des espaces verts et des équipements modernes. Grâce à sa connectivité exceptionnelle et à son verdissement, il contribue à la redynamisation de la rive gauche et à l'ouverture de Bordeaux sur ses berges. Ce quartier incarne ainsi une nouvelle vision de la ville, durable, vivante et accessible.

### **3. Le quartier Armagnac**

Le quartier Armagnac situé entre la gare Saint-Jean et en face du quartier de l'Ars, il s'inscrit sur un ancien site ferroviaire et propose donc une transformation urbaine audacieuse. En plus du train, ce quartier est desservi par deux stations de tramway ce qui en fait un espace très accessible. La vision d'ensemble du quartier est de créer un espace mixte et durable, alliant logements, commerces, équipements publics, et espaces verts pour répondre aux besoins des habitants et des usagers tout en s'intégrant harmonieusement à la dynamique métropolitaine bordelaise.

#### **Le bâti :**

Le quartier Armagnac reflète une volonté de diversité et d'innovation architecturale, avec une attention particulière portée à l'accès au logement pour tous. Des logements adaptés aux familles, allant du T1 au T5, sont proposés, incluant une proportion significative de logements sociaux (près d'un tiers de l'offre) et des logements en accession à des prix maîtrisés, inférieurs de 1 000 € au m<sup>2</sup> à la moyenne métropolitaine.

Parmi les projets phares, Hypérion (2021), une réalisation mêlant logements, bureaux et commerces, se distingue par sa structure centrale en bois, innovante et durable. Le programme Tribéqua (2021), autour de l'ancien tri postal, illustre également cette dynamique avec des immeubles accueillant diverses fonctions : logements, commerces, bureaux, hôtel, et espaces dédiés aux congrès.

Le quartier s'enrichit également d'un groupe scolaire et d'un gymnase intégrés au futur parc public d'Armagnac Sud, soulignant l'importance accordée aux équipements pour les familles. Une résidence étudiante ainsi que l'installation du siège de l'agence européenne Erasmus viennent compléter la composition témoignant de l'ouverture du quartier à l'enseignement supérieur.

#### **Les espaces publics et mobilités :**

Armagnac se distingue par la qualité et l'aménagement de ses espaces publics, pensés pour favoriser les circulations douces et la convivialité. La future place d'Armagnac sera le cœur vibrant du quartier, avec ses commerces, activités de loisirs et équipements de proximité. Les anciens rails incrustés au sol, les lanternes, fontaines et brumisateurs conféreront à cet espace une identité unique.

Le développement des espaces verts est également central, avec la création d'un parc public d'un hectare sur d'anciennes emprises ferroviaires, qui assure une continuité verte entre la Promenade des Forges et le Jardin de l'Ars. Ce parc s'ajoute à des initiatives comme le square Modiano, étendu et rénové, et la plantation de 150 arbres le long de la promenade des Forges, contribuant à un cadre de vie agréable.

La mobilité est optimisée par des voies apaisées pour piétons et cyclistes, reliées aux quartiers voisins. La réorganisation de points sensibles comme le carrefour Beck et l'ouverture du pont de la Palombe en 2022 améliorent considérablement la circulation automobile et l'accès interquartier. Le renforcement de l'offre de transports en commun avec des voies réservées pour les lignes 10 et 11 complète une desserte déjà performante, reliant efficacement Armagnac aux autres pôles de la métropole.

**Conclusion** : Le quartier Armagnac incarne une vision moderne et équilibrée de l'urbanisme : une mixité fonctionnelle, des logements accessibles et diversifiés, des espaces publics vivants, et des mobilités durables.

#### **4. Le quartier Corto Maltese - Paludate**

Le quartier Corto Maltese - Paludate, situé entre la Garonne et Belcier, incarne le renouveau du quai de Paludate, combinant histoire et modernité. Porté par des projets majeurs comme La Méca, emblème de la culture et de l'économie créative, et La Halle Boca, lieu festif et gourmand, ce quartier dynamique est à la fois créatif, sportif et ouvert sur le monde. Son patrimoine architectural, préservé par Euratlantique, témoigne d'une riche histoire industrielle et de négoce, tandis que la rénovation des berges et des espaces publics arborés en fait une destination prisée (Euratlantique, 2019).

##### **Le bâti :**

Le quartier Corto Maltese, véritable lieu de vie et de dynamisme à Bordeaux, conserve des traces de son passé tout en s'ouvrant à de nouvelles vocations. L'ancienne halle des abattoirs bordelais, devenue Halle Boca, abrite aujourd'hui des restaurants et commerces alimentaires, mêlant héritage et modernité.

Le quartier accueille la Maison de l'économie créative et de la culture en Aquitaine (MECA), ainsi qu'un riche éventail d'établissements festifs, allant de clubs de jazz à des bars et boîtes de nuit, comme La Plage. Les aspects sportifs et bien-être sont également renforcés par l'ouverture en 2022 d'une piscine opérée par l'UCPA et d'un pôle santé au pont Saint-Jean.

L'offre publique et privée répond aux besoins d'un large public : salariés, promeneurs et touristes. Elle inclut des restaurants variés, des bars, des hôtels comme le Garden Inn du groupe Hilton, une auberge de jeunesse innovante Meininger, et une résidence étudiante. Des services de proximité (crèches, agences bancaires) complètent cette programmation. Enfin, 46 % des surfaces commerciales bénéficient d'un encadrement des loyers, renforçant l'accessibilité économique de l'ensemble.

## Les espaces publics et mobilités :

Les espaces publics du quartier, généreux et arborés, ont été conçus pour favoriser les rencontres et accueillir des manifestations festives en plein air, notamment aux beaux jours. L'aménagement des berges de la Garonne offre un cadre agréable aux habitants et visiteurs tout en respectant l'identité historique des quais.

Pour préserver la qualité de vie et le caractère animé du secteur, aucun programme de logement n'a été développé en façade des quais. Les mobilités douces et l'accessibilité renforcent l'attractivité de ce lieu unique à Bordeaux, pensé pour être à la fois un espace de passage, de repos et d'activités.

**Conclusion :** L'objectif ici est de faire de ce quartier une destination. Même s'il possède une offre de logement, la proximité avec les quais en fait un lieu agréable où tous les Bordelais pourraient souhaiter se rendre. Afin de profiter au maximum de cette aménité, des services et activités sont mis en place.

### 4.5.4. Conclusion

À travers ces quatre quartiers, nous relevons que chaque projet est unique et met en évidence les spécificités de chacun, liées à l'histoire et au contexte du site. Amédée Saint-Germain s'appuie sur la mixité fonctionnelle et la modernisation de ses infrastructures, tandis que le quartier des Ars privilégie une relation forte avec la nature et les espaces publics. Armagnac, quant à lui, valorise son patrimoine tout en intégrant des projets modernes, et Corto Maltese – Paludate incarne une démarche innovante, visant à créer un pôle urbain dynamique et durable. Ces projets illustrent bien l'adaptation de chaque quartier aux enjeux locaux et à son passé, tout en répondant aux défis futurs d'une ville.

## 4.6. EPA de Saint-Etienne (EPASE)

Dans un dernier temps, il nous a semblé important d'analyser une métropole moins importante. C'est pourquoi nous avons décidé d'étudier le projet de l'EPASE à Saint-Étienne, qui est particulièrement intéressant en raison de sa proximité avec Lyon, une grande métropole française. Le projet répond ainsi à des enjeux différents et dans une ampleur moins grande que les deux EPA précédents, tout en s'adaptant aux spécificités locales et aux besoins de la ville.

### 4.6.2. Contexte et objectifs du projet

Saint-Étienne est une commune française située au sud-ouest de Lyon, à environ 60 km, et au sud-est de Clermont-Ferrand, à environ 90 km (Maison Saint-Étienne, s. d.). Avec une population de 172 000 habitants en 2021 (Insee, s. d.) et une superficie d'environ 8 000 hectares, la ville est historiquement connue pour son rôle dans l'industrialisation française. Sa proximité avec la métropole lyonnaise, combinée à son passé industriel, a favorisé son développement. En 1996, la métropole de Saint-Étienne a été créée, devenant aujourd'hui la deuxième agglomération de la région Auvergne-Rhône-Alpes, et la 6<sup>ème</sup> agglomération française (Maison Saint-Étienne, s. d.). Cette métropole regroupe 53 communes et comptait environ 400 000 habitants en 2021, répartis sur une superficie de 720 km<sup>2</sup> (Insee, s. d.).

Cependant, la ville a été fortement impactée par la désindustrialisation des années 1970, ce qui a entraîné un déclin économique et démographique important. À la même période, l'État français s'est concentré sur le développement de la métropole de Lyon pour en faire un acteur majeur à l'échelle internationale. Dans ce contexte, Saint-Étienne a vu son rôle métropolitain affaibli, nécessitant un soutien pour jouer pleinement sa place dans le dipôle Lyon-Saint-Étienne (IGEDD, 2022).

Pour répondre à ces défis, une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) a été adoptée en 2007 (IGEDD, 2022). Cette stratégie visait à dynamiser le territoire tout en renforçant les interactions entre Lyon et Saint-Étienne, dans une logique de développement équilibré. C'est pourquoi les missions pour la métropole Stéphanoise étaient de rénover de nombreux immeubles et logements anciens, en particulier dans le centre-ville de Saint-Etienne, afin de freiner l'exode des habitants ainsi que de mettre en œuvre une stratégie foncière publique pour favoriser le renouvellement urbain de la ville-centre (IGEDD, 2022).

Parallèlement, les élus stéphanois ont engagé des réflexions stratégiques pour relancer l'attractivité de la ville. À la suite d'un rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC), une **Opération d'Intérêt National (OIN)** a été lancée en 2007, accompagnée de la création de l'EPASE (Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne) (EPASE, s. d.). Il a donc pour mission de favoriser une dynamique positive en améliorant la qualité de vie et en soutenant les entreprises, dans le but de renforcer l'attractivité de la ville et d'attirer de nouveaux habitants. Il est financé à parts égales par l'État et les collectivités territoriales (Ville de Saint-Étienne, Saint-Étienne Métropole, Conseil départemental de la Loire, et région Auvergne-Rhône-Alpes), les actions de l'EPASE sont régulièrement définies dans le cadre d'un projet partenarial d'aménagement (PPA). Dans le contexte de cette métropole, l'intervention de l'EPASE s'articule autour de deux axes stratégiques principaux (EPASE, s. d.). Tout d'abord, il souhaite faire renaître le centre-ville de Saint-Etienne en mettant l'accent sur l'attractivité résidentielle et le développement du tissu commercial, elle souhaite ensuite redynamiser l'économie afin de repositionner Saint-Étienne comme un pôle économique majeur au sein de la métropole (EPASE, s. d.).

Le projet d'aménagement porté par l'EPASE couvre une superficie de 976 hectares, principalement située sur la commune de Saint-Étienne, avec une extension moindre sur Saint-Jean-Bonnefonds. Cela représente environ 10 % du territoire stéphanois. Pour structurer cet aménagement et comme dit précédemment, une Opération d'Intérêt National (OIN) a été lancée sur 434 hectares, permettant de définir et de prioriser les actions à mener. Cette opération, qui était à mi-parcours en 2021, est prévue pour s'achever en 2031 (voir figure 13).

#### 4.6.3. Les Zones d'Aménagements Concertés

Afin de concentrer les efforts sur des aménagements stratégiques, quatre Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) ont été créées, couvrant environ 235 hectares. Ces ZAC correspondent aux secteurs de Châteaureux, Manufacture Plaine Achille, Jacquard, et Pont de l'Âne-Monthieu (voir figure 13).

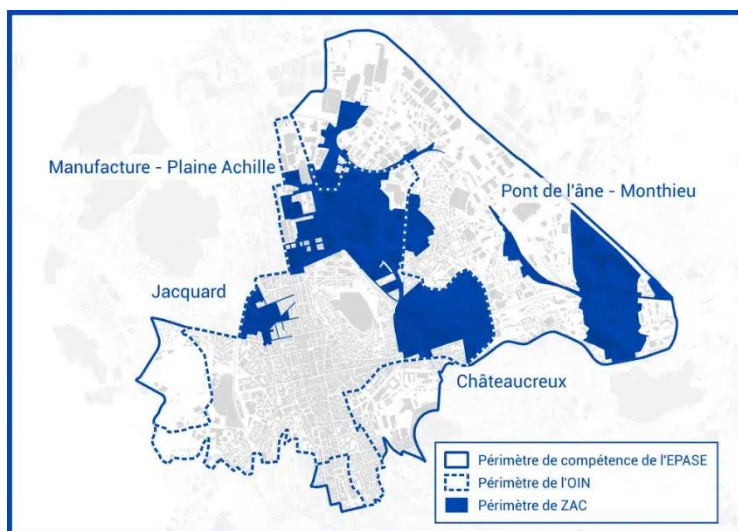


Figure 13 : Les différents périmètres de compétence de l'EPASE  
(Source : EPASE, s. d.)

##### 1. La ZAC Châteaureux

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Châteaureux créée en 2007, est située à proximité de la gare TGV et du pôle multimodal de Saint-Étienne, couvre environ 53 hectares. Elle constitue une interface stratégique entre le centre-ville, situé à seulement 10 minutes, et les quartiers environnants.

Ce projet ambitionne de transformer une ancienne zone industrielle en un écoquartier exemplaire, créant ainsi de la densité urbaine, la mixité fonctionnelle et le respect des principes de développement durable (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

Avant la création de la ZAC, une requalification du quartier avait été initiée dès les années 2000. Ce renouveau a été marqué par des projets structurants, tels que l'aménagement de la gare et de son Esplanade de France, qui abrite un pôle multimodal reliant tramways, bus, vélos et taxis, faisant de ce secteur le mieux desservi en transports en commun de l'agglomération. Le groupe Casino a renforcé cette dynamique locale en implantant son siège mondial dans le quartier, avec 36 000 m<sup>2</sup> de bureaux accueillant 2 500 salariés (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

L'objectif principal du projet est d'étendre le centre-ville jusqu'à la gare, en renouvelant la ville sur elle-même, et en transformant un espace monofonctionnel axé sur l'automobile en un quartier dense, mixte et multimodal. Il s'agit notamment de développer un site majeur pour l'agglomération et de renforcer l'attractivité résidentielle et économique. Lors de sa création, la programmation prévoit 200 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, 103 000 m<sup>2</sup> d'espaces publics et la plantation de 1 200 arbres.

##### Le bâti :

Le projet vise à faire de Châteaureux le deuxième pôle tertiaire de la région Rhône-Alpes, derrière Lyon, en proposant 200 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Cette ambition répond à l'objectif de renforcer la résilience économique de Saint-Étienne en diversifiant son tissu économique pour le rendre moins dépendant et plus robuste face aux aléas. En parallèle, l'EPASE travaille à créer un quartier dynamique et équilibré, intégrant 1 000 logements, des commerces, des restaurants et des infrastructures hôtelières. À terme, ce quartier

accueillera environ 9 000 emplois et 3 000 nouveaux habitants (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

Plusieurs projets structurants illustrent cette transformation, contribuant à valoriser le quartier tout en développant son offre économique et résidentielle. Parmi les initiatives remarquables, on trouve l'îlot Poste-Weiss, situé face à la gare TGV, qui rassemble bureaux, commerces, hôtels et logements, ainsi que d'autres projets comme Auxilium, Actemium et l'Horizon, qui participent à l'enrichissement de l'offre tertiaire au sein de la métropole (Lescoute, 2023). De plus, la mixité fonctionnelle est également mise en avant dans plusieurs réalisations. Par exemple, le projet Quartz, encore en phase de conception, prévoit l'intégration de bureaux sur les premiers étages et de logements en R+11 en arrière-plan. De même, la Tour Tese, livrée en 2023, incarne cette diversité d'usages. Selon les spécificités de chaque site, la réhabilitation est privilégiée lorsqu'elle est adaptée, permettant de réduire l'empreinte environnementale tout en optimisant l'utilisation des ressources existantes (Lescoute, 2023).

Par ailleurs, on remarque qu'il existe une densité différenciée entre le sud et le nord du quartier. Au sud, un environnement urbain dense mêle bureaux, logements et services, parfois dans des bâtiments multifonctionnels comme White Carbon (Lescoute, 2023). Au nord, un cadre résidentiel plus aéré offre des maisons individuelles groupées et des espaces publics généreux, bien connectés aux transports en commun. Cette approche vise également à répondre à la demande des ménages tout en luttant contre l'étalement urbain (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

### **Les espaces publics et mobilités :**

Une attention particulière a été portée à l'aménagement des espaces publics pour garantir leur qualité et leur intégration dans le projet global. Un accord-cadre signé en 2008 avec l'Atelier Ruelle a permis d'assurer la cohérence des interventions sur le long terme. Ce travail s'appuie sur l'histoire et la topographie du site, mettant en valeur les paysages emblématiques environnants, tels que le Crêt de Roc et les monts du Lyonnais, tout en préservant les vues remarquables. Les espaces publics ont été pensés pour être accessibles, végétalisés et pour favoriser les mobilités douces (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

En effet, on remarque plusieurs aménagements importants. Tout d'abord, le Square Violette Maurice qui illustre parfaitement cette volonté de créer des espaces publics apaisés et attractifs. Ce lieu végétalisé offre aux habitants un espace de détente et de convivialité, tout en améliorant la qualité de vie au sein du quartier (Lescoute, 2023). De plus, il y a été construit la passerelle Ferdinand permettant de jouer un rôle stratégique en reconnectant Châteaureux avec les quartiers voisins, notamment Manufacture-Plaine Achille et le Soleil. En facilitant le franchissement des voies ferrées, elle réduit les coupures urbaines et améliore significativement l'accessibilité de la gare. Enfin, l'aménagement de l'avenue Denfert-Rochereau témoigne de la volonté de moderniser les infrastructures de mobilité. Cette artère, repensée pour être plus fluide et accueillante, intègre des espaces verts et des équipements modernes, renforçant ainsi son attractivité et sa connexion avec le reste de la ville (Lescoute, 2023).

Le quartier bénéficie également d'une desserte en transports en commun assez importante, avec deux lignes de tramway qui le traversent et le relient aux principaux pôles d'attractivité

de l'agglomération permettant de réduire l'usage de la voiture individuelle et améliorant la qualité de vie des travailleurs et des habitants (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

**Conclusion** : Pour finir, la ZAC Châteaueux illustre une transformation urbaine ambitieuse, mêlant densité, mixité fonctionnelle et développement durable. Grâce à une planification rigoureuse et à des aménagements adaptés, le quartier se positionne comme un pôle stratégique pour Saint-Étienne, attractif tant pour les entreprises que pour les habitants. Cette requalification, portée par des infrastructures modernes et une offre de transports diversifiée, redéfinit Châteaueux comme un modèle d'écoquartier connecté et résilient.

## 2. La ZAC Manufacture Plaine Achille

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Manufacture Plaine Achille, créée en 2009, est un projet ambitieux de transformation du secteur de la Plaine Achille, d'une superficie de 107 hectares, sur l'ancien site industriel du GIAT (Cerema, 2016). Ce quartier, qui vise à devenir un campus métropolitain, réunit une programmation d'envergure alliant développement économique, innovation et qualité de vie. L'objectif est de créer un écosystème dynamique favorisant les échanges entre entreprises, institutions académiques et habitants, avec un cluster d'innovation porté par la Cité du Design et le pôle optique. Cette ZAC devrait être achevée d'ici 2023, après la fin de la dernière phase de travaux (voir figure 14).

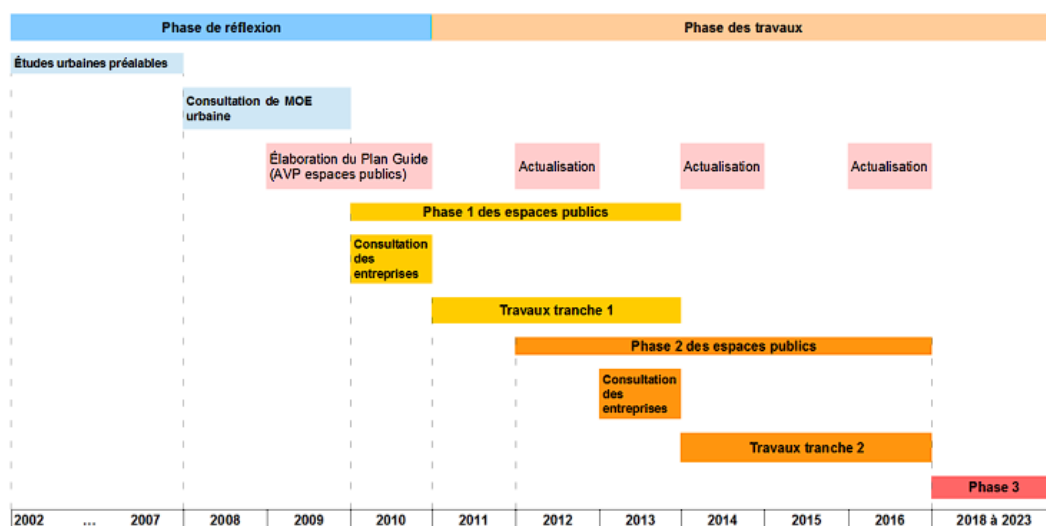


Figure 14 : Frise chronologique de la ZAC Manufacture Plaine Achille (Source : Cerema, 2016)

Le projet comprend environ 216 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, 200 000 m<sup>2</sup> d'espaces publics et prévoit la plantation de 2 700 arbres à terme. Avec une population-cible de 7 400 habitants et 7 300 emplois, cette zone accueillera également 580 entreprises, dont une large part dédiée aux activités créatives et innovantes. L'investissement prévu atteint 148 millions d'euros, et des aménagements de qualité sont envisagés pour intégrer des logements, des bureaux et des équipements publics et privés (Lescoute, 2023).

### Le Bâti :

Le développement de la ZAC Manufacture Plaine Achille repose sur une reconversion audacieuse du patrimoine industriel et une diversification des usages. Ce renouveau a été amorcé avec la construction du Zénith, point central du projet (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

L'un des aspects les plus marquants est la réutilisation des friches industrielles, notamment l'ancienne Manufacture d'Armes, transformée en Grande Usine Créative, un espace de 4 000 m<sup>2</sup> dédié aux start-ups et entreprises innovantes. D'autres bâtiments de la Manufacture ont également été réhabilités, comme l'Imprimerie, devenue une pépinière d'entreprises, et le groupe scolaire Paule et Joseph Thiollier, qui incarne une rénovation innovante en transformant un bâtiment industriel clos en un lieu ouvert et adapté aux enfants (Lescoute, 2023).

Le quartier comprend également d'autres reconversions emblématiques. La Fabuleuse Cantine, située dans les anciens bâtiments des Forces Motrices, est devenue un espace convivial pour les acteurs du pôle créatif. La Comédie, installée sur une ancienne friche de la Société Stéphanoise des Constructions Mécaniques, accueille aujourd'hui le Centre Dramatique National et une école de théâtre, contribuant à l'attractivité culturelle du quartier. Le Centre des Savoirs et de l'Innovation (CSI), installé dans l'ancien bâtiment des Forges, regroupe quant à lui des pôles de ressources, d'enseignement et de recherche, renforçant ainsi les liens entre le monde académique et économique (Lescoute, 2023).

Le quartier intègre également des projets plus récents, comme l'espace de bureaux Le Qu4tre (4 700 m<sup>2</sup>), qui enrichit l'offre économique, et quelques initiatives résidentielles. Bien que l'accent soit mis sur l'économie, des logements tels qu'Urban Park, destinés aux primo-accédants, et Factory et l'Atelier des Arts, proches de la Manufacture, montrent une volonté de diversifier les usages (Lescoute, 2023).

### **Les espaces publics et mobilités :**

Mais aussi, l'aménagement de la ZAC Manufacture Plaine Achille s'appuie sur une vision qualitative des espaces publics et une mobilité durable. L'objectif est de créer un cadre de vie attractif et connecté (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

Le projet prévoit des espaces verts vastes et diversifiés, tels que le parc François Mitterrand, qui s'étend sur 13 hectares. Ce parc offre des cheminements piétons et relie les principaux équipements et lieux emblématiques du quartier, favorisant une circulation douce fluide et agréable. Un autre espace important est le parc de la Manufacture, un lieu de 2 hectares qui vise à renforcer les liens entre la Manufacture et la Plaine Achille tout en soutenant le développement du secteur. Il est intéressant de noter aussi que la place Carnot, située à côté de la Cité du Design, a été réaménagée deux fois pour s'adapter aux besoins des usagers et propose désormais un espace public de 17 000 m<sup>2</sup> (Lescoute, 2023).

Concernant les mobilités, le quartier est assez bien desservi et les aménagements permettent un meilleur déplacement. En effet, il y a tout d'abord, la voie verte, construite sur l'emprise de la première ligne ferroviaire de France, elle offre un itinéraire de 2,5 km permettant de rejoindre des lieux emblématiques comme le stade Geoffroy-Guichard, tout en encourageant les déplacements à vélo ou à pied. Le quartier est également conçu pour être bien desservi par les transports en commun grâce à une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et des améliorations des accès ferroviaires.

Enfin, pour limiter l'impact de la voiture, la gestion des places de stationnement est mutualisée avec des parkings périphériques, préservant ainsi le cœur du parc et optimisant l'utilisation de l'espace.

**Conclusion :** Le projet de la ZAC Manufacture Plaine Achille, primé en 2011 par le 1er prix Écoquartier dans la catégorie renouvellement urbain, incarne un équilibre entre valorisation du patrimoine industriel et création d'un quartier moderne, dynamique et durable. Il mélange reconversion des espaces, diversification des usages et développement d'espaces publics de qualité, cette initiative renforce l'attractivité et la diversité fonctionnelle de la zone. Les sites emblématiques, tels que la Manufacture d'Armes et le site Leflaive, témoignent de cette transformation, faisant de la ZAC un modèle de renouvellement urbain au sein de la métropole.

### 3. La ZAC Jacquard

Le quartier Jacquard, situé à proximité immédiate de l'hypercentre de Saint-Étienne, bénéficie d'un cadre patrimonial remarquable et d'un potentiel d'attractivité élevé. Pourtant, en 2008, ce secteur montrait des signes de déclin marqués par la vétusté des logements, une vacance accrue et une population précaire. Identifié comme prioritaire par l'Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne (EPASE), ce quartier ancien a fait l'objet d'un projet ambitieux de renouvellement urbain afin de restaurer son dynamisme résidentiel et économique.

Avec une superficie de 30 hectares, le quartier Jacquard accueille 6 640 habitants et 2 400 emplois. Le projet vise notamment à réhabiliter 360 logements existants, à construire plus de 100 logements neufs, et à aménager 7 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts et 8 000 m<sup>2</sup> d'espaces publics. Ces objectifs s'inscrivent dans une démarche globale visant à préserver la mixité sociale tout en améliorant la qualité de vie (Lescoute, 2023).

#### Le Bâti et la Réhabilitation :

Le quartier Jacquard se caractérise par un tissu urbain ancien marqué par des bâtiments souvent dégradés, vestiges d'une ville industrielle en déclin. L'objectif central du projet est de transformer cet habitat insalubre en un cadre de vie moderne et confortable, tout en respectant le patrimoine architectural et urbain (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

C'est pourquoi, l'EPASE prévoit de réhabiliter environ 360 logements anciens afin qu'ils soient aux normes énergétiques et qu'ils soient considérés comme étant des logements neufs. En effet, pour pouvoir réaliser cela, l'EPASE en partenariat avec la ville de Saint-Etienne a lancé une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat en Renouvellement Urbain (OPAH-RU) sur le quartier Jacquard (Lescoute, 2023). Se situant en plein centre-ville, cette opération se dissipe plus généralement à l'ensemble du centre-ville de Saint-Etienne à travers une deuxième OPAH-RU. Cette volonté est donc de revitaliser le centre-ville de Saint-Etienne qui perd en dynamisme à travers une rénovation urbaine.

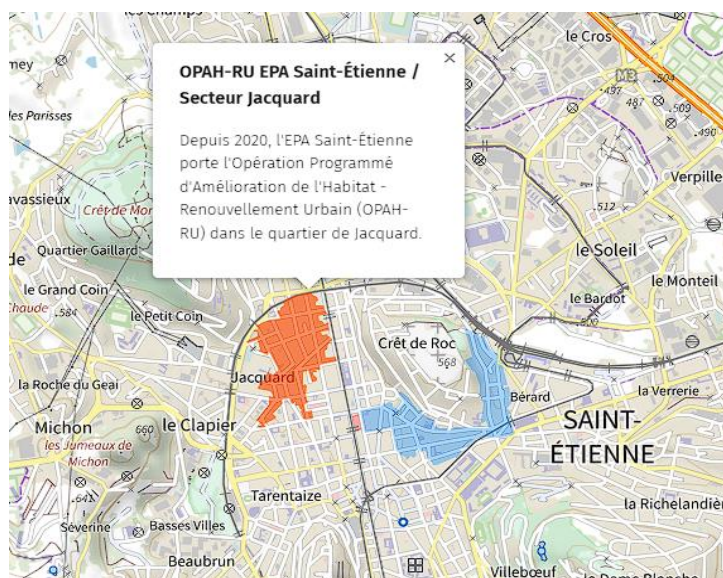


Figure 15 : Secteur de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain du quartier Jacquard (Source : Carte du périmètre de l'OPAH-RU / EPA Saint-Étienne, s. d.)

Cette opération mobilise énormément de partenaires, mais permet d'encourager les propriétaires privés de ces quartiers d'habitat ancien à réaliser des travaux d'amélioration et d'adaptation de leur logement afin d'amélioration du confort thermique, la réduction de la vétusté et la réhabilitation des cœurs d'îlots insalubres. Par ailleurs, les rénovations prennent également en compte les caractéristiques patrimoniales et paysagères des bâtiments afin de préserver l'identité architecturale du quartier. Ici, on peut noter quelques projets intéressants réalisés par l'EPASE, en effet, on peut noter un premier projet de réhabilitation d'immeuble au 26 rue Paul Bert qui est un petit immeuble de 3 appartements réhabilités avec un niveau BBC rénovation et un jardin partagé. On peut aussi noter le projet au 24 rue Jules Ledin qui propose maintenant des logements de grande qualité et équivalent à des logements neufs (Lescoute, 2023).



*Figure 16 : Logements réhabilités au 24 rue Jules Ledin à Saint-Etienne (Source : EPASE, s.d.)*

De plus, pour diversifier l'offre résidentielle et accueillir de nouveaux habitants, plus de 100 logements neufs sont prévus dans le quartier. Ces constructions modernes, conformes aux standards actuels de confort, ont pour objectif d'attirer des familles ainsi que des primo-accédants. En partenariat avec Métropole Habitat Saint-Étienne, on peut retrouver le projet de l'îlot Grand-Gonnet Balzac qui a permis la réalisation de 14 logements neufs, intégrés à un aménagement incluant un jardin public (Lescoute, 2023).

Pour accompagner l'amélioration de l'habitat, l'EPASE a identifié les équipements publics du quartier comme étant vieillissants et peu fonctionnels. Dans ce cadre, leur rénovation a été entreprise pour faciliter l'accès aux services pour les habitants et renforcer l'attractivité du quartier. Parmi ces équipements, on trouve le gymnase Gachet, situé dans le périmètre du quartier Jacquard. Ce gymnase, conçu pour accueillir les principaux sports collectifs, a été élaboré en concertation avec le service des Sports de la Ville de Saint-Étienne, les utilisateurs, et la Fédération Française de Montagne et d'Escalade (FFME). Il intègre un mur d'escalade de 15 mètres, répondant aux normes nationales, et accessible à tous les niveaux de pratique. En parallèle, l'Amicale Laïque Chapelon joue un rôle clé dans le lien social du quartier. Ce bâtiment, primé pour son écriture architecturale contemporaine (Équerre d'argent 2014), regroupe diverses associations et offre une large palette d'activités culturelles, sportives et de loisirs, participant activement à la dynamique communautaire (Lescoute, 2023).

### **Les Espaces Publics et Mobilités :**

Le projet de renouvellement urbain du quartier Jacquard accorde une place essentielle aux espaces publics et à la nature en ville, dans un tissu urbain historiquement dense et peu ouvert (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

En effet, sur ce périmètre, on peut retrouver plusieurs espaces publics et espaces verts notables et essentiels à la vie du quartier. Tout d'abord, on peut noter qu'il y a la création de 7 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts à travers le jardin Félix Thiollier. Se trouvant au cœur du quartier, il offrira un cadre apaisant et propice à la détente pour les habitants tout en

favorisant la biodiversité. En complément, des micro-espaces verts de proximité seront aménagés pour introduire de la lumière et de l'air afin de réduire les îlots de chaleur urbains (Lescoute, 2023).

De plus, plus de 8 000 m<sup>2</sup> d'espaces publics ont été réaménagés pour améliorer l'accessibilité et renforcer l'attractivité du quartier. Parmi ces réaménagements, la place Jacquard a été entièrement repensée, offrant un design moderne et harmonieux, en phase avec l'identité de la ville. Elle intègre des espaces conviviaux avec des salons intimistes et des jeux colorés, invitant les habitants à s'approprier ce lieu central. Mais aussi, le projet de la Cartonnerie, qui quant à elle, illustre une démarche d'urbanisme transitoire et intéressante initiée en 2010. Cet espace vert, situé à proximité des arches, est aménagé avec des prairies, des bancs et une fontaine, offrant un cadre agréable propice aux animations de quartier. Un mur de street-art, rénové et mis à disposition des graffeurs, contribue à l'expression artistique locale. Enfin, un petit terrain de basket a été aménagé, équipé de grilles hautes pour le séparer du parking, offrant un espace dédié aux loisirs sportifs (Lescoute, 2023).

Ces réaménagements traduisent une volonté forte d'intégrer les mobilités douces au cœur du quartier. Une attention particulière a été portée à l'amélioration des cheminements piétons et à l'intégration de pistes cyclables, afin de réduire la dépendance à la voiture et de promouvoir des modes de déplacement durables. En effet, on retrouve le carrefour Grand Gonnet/Balzac/Ledin qui fait l'objet d'une reconfiguration pour fluidifier les déplacements tout en renforçant la convivialité de cet espace stratégique. Par ailleurs, la proximité immédiate avec les commerces et services de l'hypercentre constitue un atout majeur, favorisant une urbanité de proximité et une vie de quartier dynamique (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

**Conclusion :** Le projet de la ZAC Jacquard illustre une ambition forte de renouvellement urbain dans un ancien quartier avec un potentiel à utiliser. En réhabilitant le bâti, en introduisant davantage de nature en ville, et en valorisant les espaces publics, ce projet s'inscrit dans une vision plus durable et inclusive. En agissant sur la qualité de l'habitat, la mixité sociale et le cadre de vie, cette initiative permet à la fois de répondre aux besoins des habitants actuels et d'attirer de nouveaux résidents, permettant la contribution à redynamiser le centre-ville de Saint-Étienne.

#### **4. La ZAC Pont de l'Âne-Monthieu**

Créée pour requalifier l'entrée Est de Saint-Étienne, la ZAC Pont de l'Âne-Monthieu s'étend sur une surface de 66 hectares et représente un projet stratégique. Située à un emplacement clé, à la principale entrée de ville depuis Lyon, elle vise à transformer une zone largement monofonctionnelle et dégradée en un véritable morceau de ville mêlant commerce, habitat, et activité économique (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

Avec une programmation ambitieuse comprenant environ 120 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, 140 000 m<sup>2</sup> d'espaces publics et la plantation de 2 000 arbres, cette ZAC reflète la volonté de rendre cette zone attractive en prenant en compte le développement durable et ainsi proposer une bonne qualité de vie. À terme, ce projet prévoit la création de 540 logements, 1 500 emplois supplémentaires et un investissement total d'environ 100 millions d'euros (Lescoute, 2023).

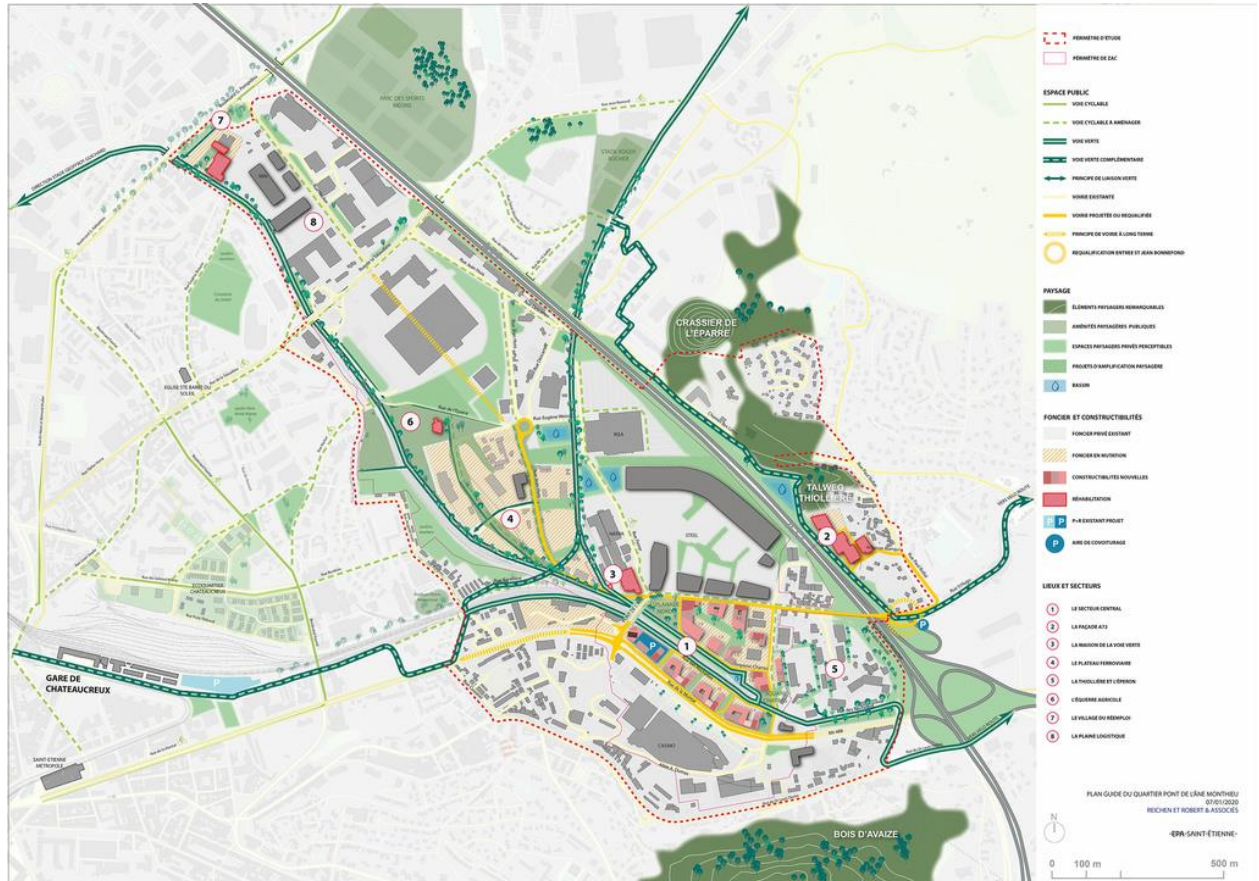


Figure 17 : Plan guide de la ZAC Pont de l'Âne-Monthieu (Source : Associés, s. d.)

## Le bâti :

La requalification de la ZAC Pont-de-l'Âne-Monthieu vise à moderniser et à densifier les espaces, en répondant aux besoins des habitants, des entreprises, et des activités économiques. Cette transformation s'articule autour de trois pôles principaux. Tout d'abord, au nord, un nouveau pôle commercial (Retail Park) derrière IKEA, où les infrastructures modernisées et les parkings mutualisés renforcent l'accessibilité et fluidifient les déplacements. De plus, au centre, entre la rue Émile Zola et la RN 488, un espace mixte accueillera des logements, des activités artisanales et commerciales, un parking relais, ainsi qu'une halte tram-train, améliorant les connexions avec le reste de la ville. Pour finir, au sud, le centre commercial de Monthieu est restructuré, avec une augmentation de la surface de vente pour répondre à un bassin de population élargi (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

Ces réaménagements s'accompagnent d'une meilleure organisation des activités commerciales, industrielles et logistiques, libérant ainsi du foncier stratégique pour construire un quartier cohérent et valoriser l'image de Saint-Étienne avec une façade urbaine plus attractive. En effet, sur ce secteur, on retrouve plusieurs projets qui montrent ce changement. Dans un premier temps, il y a l'extension du centre commercial Casino qui a constitué une rénovation du premier hypermarché Géant Casino, permettant la création de deux moyennes surfaces commerciales et 25 boutiques supplémentaires. On retrouve aussi le projet d'immeuble de bureaux "KOESIO" qui se veut être un bâtiment tertiaire de 1 025 m<sup>2</sup> pour une entreprise spécialisée dans les services informatiques, d'impression et de télécoms. Dans un second temps, au niveau de la rue des Rochettes à eu lieu une

déconstruction des cellules commerciales. En effet, la libération de ce foncier permettra de répondre aux besoins immobiliers des PME/PMI et d'accueillir des activités artisanales, avec un volet important consacré au réemploi des matériaux. Ce projet bénéficie du soutien du fonds France Nation Verte. Dans un dernier temps, on remarque le projet innovant de matériauthèque G'MAT qui est un espace de 1 000 m<sup>2</sup>, dédié à la vente de matériaux de construction d'occasions pour les professionnels et les particuliers. Celle-ci s'installe dans l'ancien magasin GEMO-DARTY, en cohérence avec les objectifs de réemploi et d'économie circulaire (Lescoute, 2023).

D'un autre côté, il y a le projet de pôle commercial Steel. Inauguré en septembre 2020, Steel est un symbole de l'innovation urbaine et du développement durable à Saint-Étienne. Ce complexe commercial, conçu par Sud Architectes et Rivat Architectes, se déploie sur 70 000 m<sup>2</sup>, dont 37 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts aménagés par le paysagiste Base. Sa conception et son architecture ont été réfléchies afin de mettre en valeur l'histoire industrielle de la métropole. En effet, l'élément central est sa toiture en résille métallique, réalisée en aluminium recyclé, qui reflète la tradition industrielle locale tout en couvrant 30 000 m<sup>2</sup>, l'équivalent de 56 millions de canettes de soda recyclées. Ce pôle a généré 600 emplois et attire une clientèle régionale grâce à une offre commerciale et de loisirs diversifiée, tout en s'intégrant harmonieusement dans un parc urbain (Lescoute, 2023).



Figure 18 : Le centre commercial Steel à saint-Etienne (Source : Pont de l'âne Monthieu | Site officiel de Saint Etienne Métropole, s. d.)

### Espaces publics et mobilités :

La requalification de l'entrée de ville s'appuie sur une revalorisation des espaces publics et une amélioration de l'accessibilité multimodale, avec 140 000 m<sup>2</sup> dédiés à des aménagements favorisant les mobilités douces et la qualité de vie (Ministère de la Transition écologique, s. d.).

Parmi les principales interventions, une nouvelle organisation des infrastructures routières et ferroviaires permet de réduire les coupures urbaines et de fluidifier les déplacements. Les mobilités douces sont encouragées grâce à la création de parkings relais et d'équipements modernes favorisant l'usage des transports en commun, tout en réduisant la place de la voiture. Par ailleurs, une trame verte et bleue, incluant un corridor écologique et une clairière dédiée à la biodiversité, vient renforcer l'attractivité du quartier, en mettant l'accent sur les continuités végétales et une gestion raisonnée des eaux pluviales. Une attention particulière est portée à la biodiversité et aux qualités paysagères du secteur, avec pour objectif de créer un environnement plus végétalisé, agréable à vivre et durable (Lescoute, 2023).

Ces travaux, réalisés en trois phases sur près de trois ans, visent à transformer le cadre de vie et à renouveler l'image urbaine de Pont-de-l'Âne-Monthieu, véritable porte d'entrée de Saint-Étienne en venant de Lyon.

**Conclusion :** Pour conclure, la ZAC Pont de l'Âne-Monthieu représente un projet ambitieux de requalification de l'entrée est de Saint-Étienne, visant à transformer une zone indésirable

en un véritable quartier mixte, alliant commerce, habitat et activité économique. Avec une programmation d'envergure, incluant la création de 540 logements, 1 500 emplois et la réorganisation des espaces publics, ce projet veut améliorer l'attractivité de la ville tout en intégrant des principes de développement durable, cette ZAC contribuera à une meilleure qualité de vie et à une image renouvelée de Saint-Étienne.

#### 4.6.4. Conclusion

Les aménagements portés par l'EPASE à Saint-Étienne révèlent une démarche profondément ancrée dans l'histoire et les spécificités contextuelles des territoires concernés. Chaque ZAC : Châteaueux, Manufacture Plaine Achille, Jacquard, et Pont de l'Âne-Monthieu – reflète une réponse sur-mesure aux enjeux propres à son quartier.

Ces interventions démontrent que les différences historiques, sociales et fonctionnelles des espaces influencent directement les choix d'aménagement. À Châteaueux, la priorité a été donnée à la création d'un pôle multimodal et tertiaire, tandis que la ZAC Manufacture Plaine Achille s'est concentrée sur la reconversion du patrimoine industriel pour en faire un espace d'innovation. De son côté, la ZAC Jacquard a mis l'accent sur la réhabilitation de l'habitat ancien et la valorisation des espaces publics, tandis que Pont de l'Âne-Monthieu vise à transformer une entrée de ville dégradée en un quartier mixte et attractif.

#### 4.7. Conclusion des EPA

En conclusion, l'étude des trois projets d'Établissements Publics d'Aménagement (EPA) nous permet de mettre en lumière la diversité des enjeux liés à l'aménagement du territoire, selon la taille et le contexte des villes. Si Euroméditerranée et Euratlantique s'inscrivent dans des projets d'envergure, avec une dimension internationale et des défis à plus grande échelle, l'EPASE à Saint-Étienne propose une approche plus modérée, adaptée aux spécificités d'une métropole de taille moyenne. Ces projets illustrent la volonté dans les stratégies d'aménagement, de prendre en compte l'histoire et les réalités locales afin de répondre aux besoins spécifiques de chaque territoire.

## 5. Indicateurs et mesures de la densité désirable

Chaque EPA a réalisé un travail approfondi de diagnostic et de pré-opérationnalisation. Cette phase essentielle leur a permis de cerner précisément les besoins des territoires et de délimiter des zones stratégiques, adaptées aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux propres à chaque espace. Ce processus garantit que les projets répondent aux spécificités locales tout en restant cohérents avec les objectifs globaux. Dans la partie suivante, nous nous appuyons sur l'information que l'on a pu trouver sur Internet ainsi que les deux entretiens que l'on a pu réaliser (voir résumé des entretiens en annexes).

### 5.1. Analyse thématique comparative des 3 EPA

Tout d'abord, bien que ces projets se déroulent dans des contextes et suivent des trajectoires variées, ils présentent à la fois des éléments communs et des particularités qui les distinguent.

#### 5.1.1. Points de concordances

En effet, les projets de ces trois Établissements Publics d'Aménagement présentent de nombreux points de convergence qui permettent d'établir des liens avec le concept de densité désirable et de définir une certaine identité propre à ce concept. Dans cette section, nous avons organisé ces points de convergence par thématiques.

#### **La mixité fonctionnelle et sociale à toutes les échelles :**

Les habitants des centres-villes acceptent généralement la densité, car elle leur offre une proximité avec les services et équipements, à condition que les quartiers ne soient pas monofonctionnels. L'un des points communs notables entre ces trois projets est la création de quartiers à échelle humaine, où coexistent habitations, activités économiques et espaces publics. Cette mixité fonctionnelle garantit une animation continue : les travailleurs animent les quartiers en journée, tandis que les habitants prennent le relais le soir et le week-end.

Un exemple concret est la ZAC Joliette à Marseille, initialement conçue comme un quartier d'affaires. Aujourd'hui, ce quartier est connu pour sa vitalité à toute heure grâce à l'intégration d'équipements publics, de commerces et de 1 000 logements, qui viennent compléter les 18 000 m<sup>2</sup> de bureaux créés. Dans la ville méditerranéenne de demain, les quartiers monofonctionnels n'ont plus leur place. De manière similaire, la ZAC Châteaureux à Saint-Etienne, conçue elle aussi pour devenir un quartier d'affaires, a évolué vers un modèle multifonctionnel grâce à la construction de logements et d'espaces publics, rendant le quartier vivant et diversifié.

La mixité ne se limite pas à une diversité des fonctions, mais touche également les populations. Les logements construits ou réhabilités intègrent une proportion significative de logements sociaux, une large offre pour les étudiants, et des typologies variées pour répondre aux besoins de différents profils : familles, couples sans enfants, célibataires, etc. Cependant, cette mixité sociale s'opère davantage à l'échelle des quartiers ou des îlots qu'à celle des bâtiments, sinon, elle peut engendrer des problèmes d'intégration et renforcer les stéréotypes associés au logement social.

Enfin, plusieurs indicateurs clés ressortent de ces points communs pour garantir une densité réussie : une répartition cohérente et équilibrée des espaces dédiés à chaque fonction ainsi qu'une diversité dans les typologies de logements.

### **Enjeux environnementaux :**

La renaturation des espaces constitue un axe central dans les stratégies d'aménagement des Établissements Publics d'Aménagement (EPA). Qu'il s'agisse d'ajouts ponctuels de végétation ou de la création de grands parcs urbains, les trois EPA ont pour ambition de végétaliser leurs périmètres.

Parmi les exemples notables, on peut citer le jardin de l'Ars à Bordeaux, aménagé sur une ancienne friche industrielle, ou le parc Saint-Charles à Marseille, qui a remplacé une bretelle de l'autoroute A7. À Saint-Étienne, le parc François Mitterrand, d'une superficie de 13 hectares, illustre également cette démarche. Ces grands parcs, souvent issus de la reconversion de friches, jouent un rôle clé dans la récréation d'écosystèmes urbains, favorisant la cohabitation entre faunes, flores et habitants. Ils offrent des espaces de détente et améliorent la qualité de vie des citoyens tout en renforçant la résilience des villes.

En parallèle, la végétalisation ponctuelle agit à une échelle plus fine. Elle se traduit par la plantation d'arbres le long des rues, la création de corridors écologiques, ou encore la végétalisation des voies de tramway. Ces initiatives favorisent la continuité écologique, réduisent les îlots de chaleur et contribuent à la biodiversité urbaine.

Pour conclure, plusieurs indicateurs clés permettent d'évaluer ces actions : le pourcentage de surface renaturée, le ratio d'espaces verts par habitant, la biodiversité mesurée, ainsi que le recensement des espèces végétales et animales présentes dans les espaces renaturés. Ces indicateurs permettent de mesurer l'impact environnemental positif des projets d'aménagement.

### **Constructions résilientes :**

Les EPA accordent une attention particulière aux constructions réalisées sur leurs territoires, en encourageant les pratiques dépassant les réglementations en vigueur. Par exemple, l'EPA Euroméditerranée incite les constructeurs à se référer aux standards de la RE 2028, bien que la réglementation actuelle repose sur la RE 2020 (« Entretien sur la densité désirable au sein de l'EPAEM », 2025). Cette approche proactive vise à intégrer dès aujourd'hui des solutions exemplaires, telles que l'utilisation de matériaux à faible impact carbone.

L'emploi du bois, le réemploi des matériaux issus de démolitions, ainsi que l'utilisation de ressources locales, permettent de réduire les émissions liées à la construction tout en renforçant l'économie circulaire. De plus, les projets incluent de plus en plus des bâtiments réversibles, capables d'adapter leurs usages sans nécessiter de lourds travaux à fort impact écologique. À Marseille, par exemple, les logements sont conçus pour être transformés facilement d'un T2 à un T3 selon l'évolution des besoins du foyer. À Bordeaux, un bâtiment sans programmation préalable a été testé, permettant d'accueillir différents usages au fil du temps.

L'EPASE partage cette même exigence en cherchant à améliorer autant les constructions neuves que les réhabilitations. Pour cela, ils ont développé un référentiel intitulé « bâtiment durable », offrant des recommandations aux opérateurs immobiliers pour adopter une

approche environnementale plus responsable. Ce référentiel garantit des constructions durables et de qualité sur le plan écologique.

Ces efforts en matière de construction ont permis de définir plusieurs indicateurs clés pour une densité réussie et bien acceptée : une part significative de matériaux réemployés, la conception de bâtiments réversibles, et des constructions conformes aux normes environnementales les plus exigeantes. Ensemble, ces initiatives contribuent à maintenir un bilan carbone des bâtiments aussi bas que possible.

### **Accessibilité et mobilité :**

Les citoyens choisissent principalement de vivre en ville pour la facilité et la rapidité de leurs déplacements quotidiens. Toutefois, si les infrastructures de transport sont insuffisantes et qu'ils se retrouvent contraints d'utiliser leur voiture, avec les embouteillages que cela implique, leur intérêt à rester en ville diminue fortement.

Pour répondre à cet enjeu, les EPA intègrent au cœur de leurs projets le développement des mobilités douces et l'interconnexion des différents modes de transport. Cette approche vise à proposer des alternatives efficaces et durables, tout en améliorant la qualité de vie des habitants. Ces stratégies de mobilité, souvent pensées à l'échelle métropolitaine ou régionale, imposent aux projets des EPA de s'intégrer pleinement dans ces dynamiques pour assurer une cohérence territoriale.

Les initiatives incluent notamment la densification des réseaux de pistes cyclables, la réduction de la distance moyenne entre les habitations et les transports en commun, ainsi que l'amélioration des connexions entre les différents quartiers, connexions entre les différents type de transports. Ces actions permettent de garantir un accès fluide et durable aux infrastructures de mobilité, répondant ainsi aux attentes des citoyens et favorisant une densité urbaine bien acceptée.

### **Qualité de vie et participation citoyenne :**

La qualité de vie est un pilier central des stratégies des EPA, qui placent l'humain au cœur de leurs projets. Cela se traduit par la création d'espaces communs conviviaux, le développement de services adaptés aux besoins des habitants, et la garantie d'un environnement sûr et agréable. Une attention particulière est également portée à la qualité architecturale et à l'esthétique des aménagements, tout en valorisant le patrimoine local grâce à la réhabilitation de bâtiments historiques, renforçant ainsi l'identité et l'attractivité des quartiers.

Cependant, pour assurer la pertinence et l'acceptabilité des projets, l'implication des habitants s'avère indispensable. Cela passe par des consultations, des ateliers participatifs et des échanges réguliers permettant de co-construire des espaces répondant véritablement aux attentes et besoins locaux. Si les EPA mettent déjà en place des espaces d'information et d'accueil pour les habitants et les usagers, ils restent encore en retrait sur des démarches plus avancées de consultation citoyenne et de co-construction active.

Dans cette optique, il serait pertinent d'évaluer la qualité de vie et la participation citoyenne à travers des indicateurs précis : la satisfaction des habitants, mesurée par des enquêtes, le nombre d'espaces de sociabilité créés, et le niveau de participation citoyenne observé dans les différents projets. Ces éléments permettraient de mieux cerner l'impact des initiatives sur le bien-être des habitants et sur leur engagement dans le développement de leur territoire.

## **Marketing de ville :**

La désirabilité urbaine représente un enjeu majeur pour les EPA, particulièrement dans les aménagements autour des entrées de villes, en particulier ferroviaires, qui jouent un rôle stratégique en tant que pôles de mobilité et d'attractivité. Les périmètres des Opérations d'Intérêt National (OIN) sont souvent définis en fonction des gares, lesquelles deviennent des leviers essentiels pour densifier, diversifier et revitaliser les quartiers environnants. Ces aménagements ambitieux incluent des projets de logements, des bureaux, et des espaces publics de qualité, transformant ces zones en véritables vitrines de la ville destinées à attirer résidents, entreprises et visiteurs. Cette ambition est notamment visible dans deux ZAC de l'EPASE : Châteaucreux et Pont de l'Ane-Monthieu, où l'objectif principal est de créer une entrée de ville marquante, générant un "effet waouh" pour redynamiser l'image de la ville ou du quartier.

Les grandes infrastructures autour des gares jouent un rôle central dans ce marketing territorial. Elles contribuent à façonner la première impression des visiteurs dès leur arrivée, fixant une image de ville dynamique, innovante et agréable à vivre. Cette stratégie s'illustre dans les trois EPA à travers la promotion d'une offre culturelle riche (par exemple, la salle de spectacle à Bordeaux ou le MUCEM à Marseille, qui marque également l'entrée maritime), l'organisation d'événements d'envergure, et la mise en avant de projets exemplaires en termes de durabilité et de qualité de vie.

Cependant, le marketing territorial ne doit pas se limiter à attirer les visiteurs ou investisseurs : il doit aussi convaincre les gens de rester. Cela nécessite des aménagements durables et une qualité de vie qui répondent aux attentes des usagers.

Plusieurs indicateurs peuvent être mobilisés pour évaluer cette stratégie : la proximité des services essentiels autour de la gare (commerces, santé, culture), le taux de fréquentation de la gare après réaménagement, le nombre de projets de revalorisation patrimoniale ou architecturale dans le périmètre, la satisfaction des habitants et des usagers, l'évolution de la mixité sociale et fonctionnelle, ainsi que le taux d'occupation des logements et bureaux créés. Ces éléments permettent d'apprécier l'impact global des initiatives en termes d'attractivité et de rétention.

## **Intégration du bâti dans le tissu urbain :**

Dans les trois EPA, la densité varie d'un quartier à l'autre, influencée par la hauteur des bâtiments existants et la volonté de maintenir une cohérence urbaine tout en préservant la qualité de vie des habitants déjà présents. Aujourd'hui, la réhabilitation des bâtiments existants est priorisée par rapport à leur démolition et reconstruction, soulignant l'importance d'un rapport d'échelle adapté. Cette approche permet de concevoir des projets harmonieux qui s'intègrent dans leur environnement.

Dans les quartiers où la construction en hauteur est possible, les aménageurs privilégient souvent des bâtiments plus élevés avec une emprise au sol réduite. Cela permet de dégager de l'espace pour des espaces publics tout en favorisant une qualité architecturale élevée. Cette stratégie vise à équilibrer densité et qualité de vie, offrant ainsi des lieux de vie attractifs et fonctionnels.

Un aspect essentiel de l'intégration du bâti dans le tissu urbain est la relation entre l'espace public et privé, en particulier au niveau des rez-de-chaussée. Ces derniers jouent un rôle clé dans l'animation et l'attractivité des espaces urbains. Des rez-de-chaussée ouverts,

dotés de larges baies vitrées et d'aménagements qui invitent à la vie sociale, permettent une meilleure transition entre les espaces publics et les bâtiments, renforçant ainsi leur intégration.

Plusieurs indicateurs clés peuvent être utilisés pour évaluer cette intégration : la création de bâtiments neufs prenant en compte le bâti existant afin de garantir une cohérence architecturale, la qualité et attractivité des rez-de-chaussée, favorisant une animation urbaine et une meilleure interaction entre espaces publics et privés ainsi que la proportion équilibrée entre le bâti et les espaces publics et verts, afin de préserver la qualité de vie des habitants tout en optimisant la densité urbaine.

### Création d'un référentiel commun :

L'un des aspects fondamentaux dans les stratégies des EPA est l'élaboration de référentiels communs. À Marseille, les équipes d'Euroméditerranée ont développé une **rosace des valeurs et principes**, un outil structurant pour s'assurer que l'ensemble des projets de l'OIN respecte des lignes directrices cohérentes. Ce référentiel sert également de support d'évaluation pour mesurer l'adéquation des projets aux objectifs fixés. Par ailleurs, cette rosace joue un rôle de communication, en rendant visibles et compréhensibles au public les ambitions de l'EPA et les objectifs assignés aux quartiers en réaménagement.



Figure 19 : Rosace des valeurs de l'EPA Euroméditerranée (Source : Innovons ensemble, s. d.)

De manière similaire, les EPA de Bordeaux (Euratlantique) et de Saint-Étienne (EPASE) ont mis en place des **grilles de critères** qui organisent et structurent leurs actions. Ces outils

garantissent la cohérence des projets d'aménagement, même lorsqu'ils varient en termes de taille, d'objectifs ou d'équipes de pilotage. Ils servent également à intégrer de manière systématique les enjeux sociaux, environnementaux et économiques dans la conception et la réalisation des projets, assurant ainsi des aménagements équilibrés et durables.

Ces référentiels permettent aux EPA de rester alignés sur leurs objectifs stratégiques, tout en offrant une flexibilité pour répondre aux spécificités locales. Ils facilitent également le dialogue avec les parties prenantes et renforcent la transparence auprès du public.

Les indicateurs clés pour évaluer ces référentiels sont : la cohérence globale des projets mesurée par l'adéquation des réalisations avec les principes du référentiel, la satisfaction des parties prenantes évaluée à travers des enquêtes qualitatives auprès des acteurs impliqués ainsi que la fréquence des mises à jour des référentiels garantissant leur actualisation face aux évolutions des contextes sociaux, économiques et environnementaux.

**Conclusion :** En conclusion, les projets des trois Établissements Publics d'Aménagement (EPA) partagent plusieurs points de convergence qui illustrent l'application du concept de "densité désirable". Ces points incluent la mixité fonctionnelle et sociale, la préoccupation environnementale, la résilience des constructions, ainsi que l'accessibilité et la mobilité. Ces éléments clés sont intégrés dans une démarche qui vise à garantir une qualité de vie élevée et une participation citoyenne. L'objectif est d'atteindre une densité urbaine qui ne soit pas seulement fonctionnelle, mais aussi désirable pour les habitants, les entreprises et les visiteurs. En travaillant sur ces axes, les EPA contribuent à la création de quartiers dynamiques, durables et adaptés aux enjeux futurs. De plus, l'élaboration de référentiels communs et l'utilisation d'indicateurs clés permettent d'assurer la cohérence des projets tout en restant attentifs aux besoins et attentes des différents acteurs. Ces démarches témoignent de l'importance de penser la ville de manière à concilier densité, qualité de vie et durabilité.

### 5.1.2. Spécificité de chaque EPA

De plus, du fait de leurs différences contextuelles, chaque EPA a ses spécificités propres permettant de mettre en avant un point plutôt qu'un autre. Ces spécificités peuvent être liées à l'histoire du territoire, à ses enjeux socio-économiques ou à ses caractéristiques géographiques, ce qui conduit à des approches variées dans les projets de densification. Ainsi, chaque projet d'aménagement doit s'adapter aux particularités locales pour répondre au mieux aux besoins des habitants tout en respectant les objectifs de durabilité et de performance urbaine.

#### **EPA Euroméditerranée :**

L'EPA Euroméditerranée se distingue des deux autres EPA par son contexte paysager. La présence de la mer à proximité et les paysages caractéristiques du sud de la France ont modelé les aménagements. Les points de vue sur la mer sont recherchés et conservés, les parcs intègrent des éléments paysagers typiques. Cela permet de mettre en avant les caractéristiques du territoire et d'en faire une force, une identité, une force d'attractivité. Marseille est une ville littorale et il est important que cela ressorte dans son aménagement.

Le second point de divergence de l'EPA de Marseille est son ambition. L'objectif est de faire de Marseille une ville d'importance européenne. La ville accueille désormais le 3e quartier

d'affaires de France alors que l'économie de la ville ralentissait d'année en année à la fin du XXe siècle.

Finalement, l'envie d'innover semble particulièrement présente dans cet EPA, que ce soit par la labellisation Ecocité, le soutien du Programme Investissements d'Avenir ou encore le Permis d'Innover accepté par le ministère de la Cohésion des Territoires, le périmètre d'Euroméditerranée II est un véritable laboratoire d'innovation urbaine, conçu pour tester, déployer et promouvoir des services et technologies novateurs.

### **EPA Bordeaux Euratlantique**

La spécificité de Bordeaux est qu'elle n'a jamais perdue en dynamisme, l'OIN ne vient pas contrer une diminution de l'économie du territoire, elle vient seulement accompagner l'arrivée du TGV.

La densification de l'espace est donc un enjeu central, car Bordeaux est une métropole déjà particulièrement attractive qui n'a pas besoin de multiplier les nouvelles infrastructures ou de repenser profondément son image pour séduire. Les aménagements se concentrent avant tout sur l'accueil d'une population croissante, qu'il s'agisse d'habitants ou de travailleurs, tout en leur offrant des conditions de vie optimales.

Bordeaux Euratlantique vise à maintenir un équilibre entre développement économique, mixité sociale et qualité de vie. La ville, qui a su conjuguer tradition et modernité, mise sur une densité maîtrisée pour répondre aux besoins de demain sans compromettre son patrimoine et son attractivité naturelle.

A l'instar d'Euroméditerranée, Bordeaux Euratlantique a obtenu le droit au Permis d'Innover ce qui facilite le portage de projets qui sortent du commun comme le 1<sup>er</sup> permis sans affectation pour TEBiO, bâtiment évoqué précédemment qui permettra à n'importe quel usage de s'implanter en fonction des besoins.

### **EPA Saint-Etienne :**

Dans le cadre de l'EPASE, il se distingue par plusieurs spécificités qui favorisent l'innovation et l'implication des acteurs locaux dans les projets de renouvellement urbain. Ces particularités sont particulièrement visibles dans leur approche globale de l'aménagement et leur volonté de redéfinir les espaces urbains en fonction des besoins actuels des citoyens et des enjeux du territoire.

Tout d'abord, il intègre dans ses processus d'aménagement une approche d'urbanisme transitoire, qui consiste à utiliser temporairement des espaces pour tester de nouvelles idées ou usages avant qu'une transformation définitive ne soit réalisée. Cette démarche vise à favoriser l'implication des habitants dans l'évolution de leur cadre de vie. Un exemple marquant de cette pratique est le projet de la Cartonnerie, un espace public qui valorise l'expression artistique, en particulier le street art. Ce projet illustre parfaitement l'esprit de transition, où un lieu souvent perçu comme une friche industrielle devient un terrain d'expérimentation pour des initiatives créatives et communautaires. En parallèle, l'EPASE met un accent particulier sur le secteur associatif et culturel, en l'intégrant directement dans ses projets. La réhabilitation de la Manufacture, par exemple, vise à créer un lieu où les activités culturelles et associatives peuvent se développer et participer à la transformation du quartier. Cette démarche est essentielle pour renforcer l'ancrage local des projets.

Une des particularités de Saint-Étienne réside dans sa topographie marquée, avec des reliefs remarquables au sein de son territoire urbain. L'EPASE cherche à valoriser cet aspect en aménageant des points de vue offrant des perspectives sur des éléments du patrimoine, tout en intégrant des projets de densification. La présence de cuvettes dans la ville permet de concentrer la densification sur certaines zones sans compromettre les panoramas. Cela contribue à créer une perception harmonieuse de la hauteur, en respectant l'échelle urbaine et en s'adaptant naturellement à la topographie du lieu.

Enfin, l'un des éléments les plus remarquables dans la stratégie de l'EPASE est sa volonté de co-construire avec les citoyens. La concertation citoyenne, bien que non systématique, est une composante essentielle de l'aménagement de certains projets. Toutefois, pour certains types de projets, une concertation préalable n'est pas jugée nécessaire, car elle ne contribuerait pas directement à l'évolution du projet. Néanmoins, l'EPASE a su développer des démarches de co-construction, elle a été lauréate dans le cadre des démonstrateurs de la ville durable. Ces projets ont permis une innovation sur les modes de concertation, en visant à toucher des publics plus larges, y compris ceux qui ne participent pas habituellement aux consultations traditionnelles.

### 5.1.3. Conclusion

Grâce à nos entretiens et à nos recherches, nous avons identifié les points communs et les divergences nécessaires à la réalisation d'une densification désirable. Sur cette base, nous avons élaboré une grille d'analyse permettant d'évaluer la qualité d'un projet de densification au sein d'une zone urbaine.

## 5.2. Grille d'analyse multicritère de la densité désirable

La densité urbaine, lorsqu'elle est bien pensée, peut être non seulement acceptée, mais également valorisée par les habitants. Pour cela, elle doit s'accompagner de toutes les aménités nécessaires à une vie urbaine agréable : des déplacements rapides et efficaces, un accès proche et facile aux commerces, aux services, et à des espaces publics de qualité. Contrairement aux idées reçues, les citoyens ne rejettent pas la densité. Au contraire, ils s'y adaptent aisément dès lors qu'elle leur garantit un cadre de vie fonctionnel, attractif et répondant à leurs besoins quotidiens (« Entretien sur la densité désirable au sein de l'EPAEM », 2025).

### 5.2.1. Résultats

Dans un premier temps, il est essentiel de savoir que chaque projet de densification doit s'inscrire dans son histoire et son contexte afin de garantir une mise en œuvre réussie et mieux acceptée par les habitants. La grille d'analyse multicritères que nous avons élaborée vise à évaluer ces projets en fonction des mesures adoptées par les aménageurs, afin de déterminer si elles favorisent une meilleure acceptabilité et désirabilité. Ainsi, nous avons défini quatre grandes catégories pour mesurer la densité désirable : la densité verticale, la densité horizontale, l'approche sensible de la densité, ainsi que l'approche environnementale et durable. Dans chaque catégorie, différentes mesures, accompagnées de leurs sous-mesures, ont été définies pour permettre une évaluation détaillée du projet selon les spécificités de chaque dimension.

| Grille d'analyse de la densité désirable au sein des projets des Etablissements Publics d'Aménagement |                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Les catégories                                                                                        | Les mesures et sous-mesures                                                                                           |
| Densité verticale                                                                                     |                                                                                                                       |
|                                                                                                       | <b>Constructions hautes cohérentes avec le contexte du quartier</b>                                                   |
|                                                                                                       | <b>Relation entre espaces publics, partagés et privés</b>                                                             |
|                                                                                                       | Eviter les murs aveugles en rez-de-chaussée/ Créer des ouvertures et points de vue                                    |
|                                                                                                       | Mutualiser les espaces                                                                                                |
|                                                                                                       | Créer des espaces partagés au sein du bâtiment : toit terrasse, salle de sports, bibliothèque, etc.                   |
|                                                                                                       | <b>Diversité au sein des bâtiments</b>                                                                                |
|                                                                                                       | Mixité sociale au sein des bâtiments : petits, moyens et grands appartements                                          |
|                                                                                                       | Mixité d'usages au sein des bâtiments: RdC pour commerce, bureau, logements, etc.                                     |
|                                                                                                       | Rénover/surélever les infrastructures existantes (immeubles de faible hauteur, parkings, routes, etc.)                |
|                                                                                                       | Densifier les sous sols si existant                                                                                   |
| Densité horizontale                                                                                   |                                                                                                                       |
|                                                                                                       | <b>Renouvellement urbain</b>                                                                                          |
|                                                                                                       | Revaloriser les friches ou les espaces délaissés ou non exploités                                                     |
|                                                                                                       | Exploiter les dents creuses pour limiter l'artificialisation des sols                                                 |
|                                                                                                       | Réhabiliter                                                                                                           |
|                                                                                                       | Aménager la dispersion des bâtiments                                                                                  |
|                                                                                                       | <b>Augmenter les services et les usages</b>                                                                           |
|                                                                                                       | <b>Répartir de manière équilibrée les espaces dédiés à chaque fonction/mixité fonctionnelle à l'échelle de l'îlot</b> |
| Approche sensible de la densité                                                                       |                                                                                                                       |
|                                                                                                       | <b>Prise en compte de l'histoire et de l'identité du territoire</b>                                                   |
|                                                                                                       | Qualité architecturale des bâtiments                                                                                  |
|                                                                                                       | Créer des marqueurs emblématiques                                                                                     |
|                                                                                                       | Avoir une cohérence entre le bâti existant et les nouvelles constructions (rapport d'échelle)                         |
|                                                                                                       | <b>L'échelle humaine comme unité de référence</b>                                                                     |
|                                                                                                       | Aménagement sécurisé et adapté à tous                                                                                 |
|                                                                                                       | Créer des espaces de vie communs et extérieurs (places, jardins, parcs, etc.)                                         |
|                                                                                                       | Lisibilité de l'espace                                                                                                |
|                                                                                                       | <b>Participation des habitants sur les projets</b>                                                                    |
|                                                                                                       | Co-construction                                                                                                       |
|                                                                                                       | Prise en compte des retours d'expériences des usagers et habitants                                                    |
| Approche environnementale et durable de la densité                                                    |                                                                                                                       |
|                                                                                                       | <b>Constructions durables</b>                                                                                         |
|                                                                                                       | Utiliser des matériaux et techniques résilientes                                                                      |
|                                                                                                       | Bâtiments et espaces réversibles et/ou transitifs                                                                     |
|                                                                                                       | Conformité et innovations relatives aux normes environnementales                                                      |
|                                                                                                       | <b>Enjeux environnementaux</b>                                                                                        |
|                                                                                                       | Favoriser le développement de la biodiversité                                                                         |
|                                                                                                       | Intégrer de la nature au sein des projets (ratio important d'espace vert/habitant à l'échelle du quartier)            |
|                                                                                                       | Augmenter la surface de sol perméable                                                                                 |
|                                                                                                       | Réduire les effets des îlots de chaleur                                                                               |
|                                                                                                       | <b>Accessibilité et mobilité</b>                                                                                      |
|                                                                                                       | Densifier les réseaux de pistes cyclables                                                                             |
|                                                                                                       | Améliorer les connexions interquartiers                                                                               |
|                                                                                                       | Faciliter l'intermodalité                                                                                             |
|                                                                                                       | Réduire la distance moyenne entre les habitations et les transports en communs                                        |

Figure 20 : Grille d'analyse multicritères de la densité désirable au sein des projets des Etablissements Publics d'Aménagement (Source : Lucie bouvier et Jérémy Turpin, 2025)

Nous avons ainsi conçu une grille d'analyse multicritères hiérarchisée avec des mesures principales classées par ordre d'importance, mises en évidence en gras. Ces mesures principales sont accompagnées de sous-mesures, qui servent à vérifier leur pertinence et

leur applicabilité dans le cadre du projet. Pour l'ensemble de ces mesures, nous avons choisi de retenir des critères suffisamment larges pour permettre leur application à tous les grands projets d'aménagement, plutôt que de les limiter à des cas spécifiques.

En intégrant cette grille dans leur réflexion, les Établissements Publics d'Aménagement (EPA) peuvent mieux répondre aux attentes des usagers et concevoir des projets exemplaires, à la fois inclusifs et durables. Cet outil structuré permet d'évaluer et d'ajuster les stratégies d'aménagement tout en conciliant densité, désirabilité et qualité de vie. Par son caractère généraliste, la grille offre une base commune adaptable à différents projets, tout en prenant en compte les spécificités de chaque territoire.

### 5.2.2. Les limites observées

Notre grille d'analyse bien que pouvant donner une idée générale de la qualité d'un projet a tout de même des limites. La première vient directement de la définition de désirabilité. Étant une notion subjective, différente pour chacun, il est impossible de concevoir une grille universelle qui conviendrait à tous.

La conséquence est que nos indicateurs sont plutôt qualitatifs. Notre approche étant une approche sensible, il est difficile de quantifier les caractéristiques de la désirabilité. D'autant plus que les indicateurs que nous aurions pu quantifier dépendent tout de même du contexte de la ville. Par exemple le ratio d'espaces verts/ habitants dépendra de la ville étudiée, si l'accès aux campagnes environnantes est simple, si la ville est proches d'espaces naturels importants (montagnes, mers, etc.).

Ainsi, notre grille doit être vue comme un outil adaptable, conçu pour évoluer en fonction des caractéristiques propres à chaque territoire. Il est évident que certains contextes spécifiques, absents dans les villes de Marseille, Bordeaux ou Saint-Étienne, n'ont pas pu être intégrés dans cette version. Ces particularités devront être prises en compte lors de l'application de la grille à d'autres projets. De même, certaines particularités présentes dans ces trois villes pourraient relever de simples coïncidences contextuelles et ne pas avoir de pertinence dans d'autres territoires.

Il est donc essentiel d'adapter la grille à chaque projet et de l'ajuster en fonction des enjeux locaux pour garantir son efficacité et sa pertinence.

## 6. Conclusion

Pour rappel, notre hypothèse était que les critères de la désirabilité étaient liés au contexte et à l'histoire du territoire. Nous pouvons donc valider cette hypothèse, car il est apparu clairement que, bien qu'il existe des stratégies communes aux projets de densification, la réussite de ceux-ci dépend largement du contexte spécifique de chaque ville. Cependant, bien que les limites de l'analyse généralisée soient importantes, les indicateurs que nous avons identifiés pour évaluer un projet de densification s'approchent grandement de ceux que nous avons trouvés lors de notre état de l'art. Ainsi, même si la grille d'analyse que nous avons proposée ne permet pas une analyse fine et complète de chaque stratégie de projet, elle fournit néanmoins des grandes lignes directrices utiles pour garantir le succès d'un projet de densification.

Ce projet a été particulièrement enrichissant pour nous, car il nous a offert l'opportunité de rencontrer des acteurs des EPA, qui nous ont apporté une vision et un savoir précieux. Cela a contribué à enrichir notre réflexion et à approfondir notre compréhension des enjeux d'aménagement au sein des grandes opérations.

Le contexte du territoire, en somme, s'avère être le point central de toute stratégie d'aménagement et de densification. Cependant à travers tout ce travail, nous nous sommes rendu compte que la concertation et la co-construction avec les citoyens demeurent encore insuffisamment exploitées, alors que ce sont précisément ces dialogues qui permettent de saisir pleinement les spécificités de chaque territoire et d'y répondre de manière plus adéquate et durable. C'est pourquoi, il serait donc pertinent de réfléchir à des moyens ou des mesures à mettre en place pour mieux intégrer les habitants dans les projets d'aménagement, afin qu'ils puissent participer activement aux décisions qui les concernent et ainsi contribuer à des solutions plus adaptées à leurs besoins et attentes.

## 7. Annexes

---

### Entretien avec Mr Romain PAIRE : directeur de l'aménagement à l'EPASE

---

Questions :

Priorisez-vous la réhabilitation plutôt que la démolition et la reconstruction pour vos projets de densification ?

- L'EPASE à la volonté de faire de la réhabilitation ainsi que du remploi du bâtiment, cette volonté est d'autant plus forte aujourd'hui qu'hier
- Ce choix de réhabiliter des bâtiments dans l'hypercentre de Saint-Etienne est priorisé car il n'y a pas de viabilité de projets à faire de la démolition et de la reconstruction, il y a un regard sur la qualité intrinsèque du bâti jusqu'à une certaines limites et les plus dégradés seront démolis et reconstruits
- Lors de réhabilitation, la plupart des membres des structures sont gardés afin d'avoir des subventions car sinon les contraintes budgétaires sont trop élevées
- Mise en place de deux OPAH-RU (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat en Renouvellement Urbain) et sur ces deux sites, la quasi-intégralité des bâtiments sont scrutés, avec des visites sur des aspects structurelles, de vacances locatives, d'énergétique (Alec 42), etc. Elle offre deux solutions :
  - o Accompagnement des propriétaires sur la rénovation des logements et des parties communes
  - o Obligation de travaux pour les propriétaires et s'il y a un manque de finance, l'EPASE rachète le bâtiment afin de le rénover (coercitif -> mise en place des déclarations d'utilité publique d'opérations de restauration immobilière)
- Ces travaux de réhabilitation sont accompagnés de travaux d'aménagement publics permettant un environnement adapté et requalifié.

Avez-vous des exemples d'aménagements ou de projets réussis (par exemple, immeubles modulables, espaces partagés, mixité fonctionnelle) qui illustrent une densité mieux vécue par les usagers ? Quels facteurs ont contribué à ce succès ? Quels indicateurs utilisez-vous pour évaluer si la densité est bien acceptée par les habitants ?

- Oui il existe des exemples d'aménagements qui illustrent une densité mieux vécue par les usagers, en revanche ils sont à remettre dans leur contexte
- A Saint-Etienne, il y a un marché de l'immobilier détendu, il n'existe pas de pression par rapport aux autres villes
  - o Ici la question de la densité est plus un impératif de l'aménageur et de sobriété foncière que d'optimisation du foncier
- Quartier de Châteaueux qui est le quartier situé à la gare TGV, ici il y a un projet (Ilot Poste-Weiss) réussi avec une densité importante (la densité de la fiche de lot réalisé est supérieure aux autres projets, COS de 3)
  - o Ici vient la volonté de créer une réelle entrée de ville afin de transformer l'image de Saint-Etienne et de susciter « l'effet waouh » chez les habitants et les voyageurs de la gare.
  - o Appel à l'architecte « Emmanuel Combarel »

- Par ailleurs, la densité dépend principalement du contexte et de l'histoire de lieu, en effet ici, l'appréciation de la hauteur est différente car c'est une ville de relief et donc la densité joue avec la topographie, ici donc la perception de la hauteur à l'échelle de la ville se fond dans la topographie.

Portez-vous une attention particulière à la densité ressentie par l'usager ? Est-ce que l'atténuer fait partie de vos objectifs ? Si oui, quelles stratégies ou aménagements spécifiques utilisez-vous pour y parvenir (ex : qualité architecturale, création d'un quartier à échelle humaine, espaces communs, ...) ?

- Ici il existe une réelle différence entre la densité réelle et la densité vécue
- L'EPASE met en avant le volume du piéton, en effet il essaye de créer une relation entre les espaces publics et privés à travers des cahiers d'orientations sur la construction, l'architecture ou l'environnement (privilegié des baies vitrées que des murs aveugles au rez-de-chaussée, etc.).
- Pour cela, il y a un gros travail sur la question des vues que ce soit dans l'espace public mais aussi dans l'espace privé, il y a des repères architecturaux, patrimoniaux et paysagers dans la ville
- L'intégration de tous ces points et principalement de la relation, met finalement en second plan la question de l'élévation, mais elle n'est pas oubliée à travers les ombres portées des bâtiments, de l'ensoleillement, des orientations.
  - o Il existe un rapport d'échelle permettant de mieux intégrer les constructions à l'existante et à son espace.

Est-ce que pour vos choix stratégiques ou plus précisément pour chaque projet vous vous inspirez de ce qui a été réalisé par les autres EPA ou mégaprojets en général ? Si oui, à quel niveau se situe cette influence (concepts, méthodologies, partenariats) et quel impact cela peut-il avoir sur vos propres projets ?

- Non les projets dépendent du contexte et de l'histoire, il serait impensable de refaire quelque chose qui a été fait ailleurs et inversement.
- Si l'aménagement avait une recette magique et serait similaire partout, il n'y aurait pas de poésie et de désirabilité des lieux.

A quel niveau prenez-vous en compte les enjeux environnementaux actuels dans votre processus de densification (ex : matériaux résilients, réduction des îlots de chaleurs, ...) ?

- La prise en compte des enjeux environnementaux est très importante surtout depuis quelques années.
- Les actions sont menées par un diagnostic et un suivi environnemental permettant donc de privilégier d'abord la qualité environnementale à la densité et à la production de logements pour les contraintes environnementales.
- Les mobilités douces et transports en communs sont eux réfléchis dans une plus grande échelle et c'est donc chaque projet qui s'adapte au lieu et aux futurs attentes.
- Des études des pratiques environnementales de l'EPASE ont permis la mise en place d'un outil d'évaluation environnementale de notamment de nos espaces publics qui nous permet de monitorer et de suivre selon les différentes phases de conception, l'impact environnemental du projet.
- Il y a aussi le référentiel bâtiment durable qui permet de définir plusieurs indicateurs permettant un développement durable

Quelle place donnez-vous à la mixité fonctionnelle et sociale dans vos projets ? Est-elle pensée à l'échelle du quartier ? du bâtiment ?

- Ici la mixité fonctionnelle est pensée à l'échelle du quartier/de l'îlot, même si différentes mixités au sein d'un bâtiment existent (mixité de logement et bureaux, de logement et commerce en rez-de-chaussée et mixité de bureaux et activités productives)
- La mixité de logements sociaux et en accession n'est pas réalisée au sein du bâtiment même si elle serait privilégiée car les habitants ne sont pas prêts à acheter un appart avec des logements sociaux à l'intérieur du bâtiment (mauvaise image du logement social, stigmatisation)
- L'important est de développer des quartiers multifonctionnels et non des quartier monofonctionnel (comme la défense)

Comment intégrez-vous les nouveaux modes de vie (télétravail, mobilités douces, besoin de nature) dans vos projets de densification ?

- Ils essayent d'être intégré au maximum, surtout à la suite de la pandémie, par ailleurs il existe des contraintes financières et environnementale qui des fois ne donnent pas de viabilité.
- L'essentiel est de construire du logement qualitatif et ce référentiel bâtiment durable essaye de mettre en avant sans imposer quoi que ce soit des réflexions sur l'adaptation des logements et des bureaux par rapport au cycle de vie.

Vos objectifs en matière de création de logements ou de bureaux sont-ils prioritaires par rapport à d'autres enjeux, comme la renaturation des espaces ? Quels critères déterminent votre choix entre renaturer un site ou construire des logements par exemple ?

- L'essentiel est de produire de tout avec une cohérence entre chaque partie, il faut aujourd'hui des espaces verts et publics, ainsi que des logements et des bureaux.
- Par ailleurs, actuellement avec la crise du bureau la production de celle-ci est arrêtée afin de définir les enjeux du bureaux de demain.

Plus généralement, existe-t-il des facteurs clés, selon vous, pour une densité désirable ? Si oui, lesquels ? Si non, dépend-t-elle du contexte et de l'histoire du territoire ?

- Ici la densité désirable dépend principalement au contexte et à l'histoire du territoire mais il existe quelques mesures qui sont nécessaires et qui permettent une meilleure désirabilité du projet.
- La complexité de votre projet est de savoir s'il est possible de définir la désirabilité en critères ou mesures, c'est quelque-chose de très subjectifs.

Avez-vous mis en place un espace d'information et de co-construction dédié aux usagers et aux habitants du quartier. Si oui, est-ce que leurs attentes ont influencé vos choix stratégiques et comment ces retours sont-ils intégrés dans vos projets ?

- La concertation citoyenne n'est pas systématique car elle dépend du projet, en effet pour certains projets il n'y a pas de concertation car elle ne serait pas utile.
- Par ailleurs, il y a plusieurs projets où il y a eu un réel travail sur la consultation mais même de la co-construction (lauréat des démonstrateurs de la ville durable) qui a permis une innovation sur les modes de concertation afin de toucher un public plus large et qui ne s'intéresse pas aux consultations habituelles.
- L'utilisation de l'urbanisme transitoire est aussi privilégiée pour la consultation. Ces activités attirent plus de personnes que les réunions de consultation

habituelles et permettent de recueillir des informations importantes sur l'avenir du quartier selon les habitants et usagers.

- C'est ici la question, de comment intégrer la consultation pour qu'elle ait un vrai impact afin de mieux comprendre la désirabilité

---

**Entretien avec Mr Nicolas MATTEI : directeur de projet ZAC Saint-Charles-Porte d'Aix à Euroméditerranée**

---

Questions :

Avez-vous des exemples d'aménagements ou de projets réussis (par exemple, immeubles modulables, espaces partagés, mixité fonctionnelle) qui illustrent une densité mieux vécue par les usagers ? Quels facteurs ont contribué à ce succès ? Quels indicateurs utilisez-vous pour évaluer si la densité est bien acceptée par les habitants ?

- Oui il existe des exemples, par ailleurs ici le fait de faire du renouvellement urbain, la densité est déjà assez bien vécue car on parle de personnes habitant déjà dans des bâtiments plus ou moins denses.
- Par ailleurs, il existe des facteurs de succès : conception globale, mobilités adaptées, espaces publics, mais le plus important est le rapport et la relation entre l'espace public et l'espace bâti et les aménités urbaines

Plus généralement, existe-t-il des facteurs clés, selon vous, pour une densité désirable ? Si oui, lesquels ? Si non, dépend-t-elle du contexte et de l'histoire du territoire ?

- La densité désirable dépend du contexte et de l'histoire par ailleurs la conception globale et des aménités adaptés sont des facteurs qui sont à prendre en compte. En effet, une densité plus importante peut être mieux vécue s'il y a des transports et espaces publics adaptés, des vues à travers les logements, pas de promiscuité, etc.
- Ils essayent aussi de mettre en place différentes initiatives avec des promoteurs permettant une meilleure intégration des habitants dans le projet (animations, etc.).

A quel niveau prenez-vous en compte les enjeux environnementaux actuels dans votre processus de densification (ex : matériaux résilients, réduction des îlots de chaleurs, ...) ?

- Il a été mis en place des référentiels pour chaque type de programme, logement, bureau, etc. Cela permet de mieux développer la volonté et ainsi favoriser la prise en compte des enjeux environnementaux. (70% de matériaux renouvelables, RE2028, etc.)
- Par ailleurs, cet environnement très cadré c'est que les promoteurs n'ont pas beaucoup de marges de manœuvre, par ailleurs ces critères de qualité peuvent être plus ou moins pris en compte car des fois, cela peut bloquer une opération et avec crise immobilière, il faut construire du logement car il y a un réel manque de logement

Quelle place donnez-vous à la mixité fonctionnelle et sociale dans vos projets ? Est-elle pensée à l'échelle du quartier ? du bâtiment ?

- Ici aussi, la densité fonctionnelle et sociale est pensée à l'échelle du quartier ou îlot. Par ailleurs, on retrouve de la mixité fonctionnelle au sein du bâtiment aussi avec des commerces en rez-de-chaussée par exemple.

- Ici aussi il semble compliqué de réaliser du logement social et du logement en accession au sein du même immeuble (conflit entre habitants, et non envie d'acheter des logements dans un bâtiment mixte). Pour réaliser cela, il faudrait séparer les cages d'escaliers, mais trop coûteux et pas adapté

Nous avons vu que vous avez réalisé une rosace des valeurs ainsi qu'une grille avec des indicateurs d'un projet réussi. Est-ce que vous l'utilisez à chaque projet ? Est-ce que vous avez participé à sa création et si oui, quelle a été votre méthode de travail pour la créer ?

- L'idée était de partir du concept de la ville désirable et durable et de sortir des critères sur comment peut-on habiter un espace. Ils ont été déclinés en sous critères eux-mêmes déclinés en indicateurs qui ont été objectivés par des retours d'expérience.
- Cette grille de critères répond à des problèmes urbains mais qui sont très subjectifs et changeant en fonction de l'histoire et du contexte du périmètre.
- Ce référentiel permet de choisir les projets et donc de formuler une demande spécifique

Vos objectifs en matière de création de logements ou de bureaux sont-ils prioritaires par rapport à d'autres enjeux, comme la renaturation des espaces ? Quels critères déterminent votre choix entre renaturer un site ou construire des logements par exemple ?

Comment intégrez-vous les nouveaux modes de vie (télétravail, mobilités douces, besoin de nature) dans vos projets de densification ?

- Ici la volonté était de créer un vrai centre d'affaire dans le centre-ville de Marseille accessible.
- A Marseille, la crise des bureaux est différente, il n'y a actuellement pas de vacances dans les bureaux et il pas de stock non plus. Il faut donc comprendre que la construction de bureaux et dans un optique d'accueillir d'autres entreprises dans le futur.
- Par ailleurs, aujourd'hui le bureau ne marche plus et aucun promoteur veut faire du bureau, on s'attend à la crise dans quelques années mais il faut l'anticiper. Surtout dans des espaces bien desservi et bien situé, le bureau trouvera toujours sa place.

Prioriser vous la réhabilitation plutôt que la démolition et la reconstruction pour vos projets de densification.

- Il y a une dizaine d'année, la volonté était de démolir et de faire du neuf. Par ailleurs, après l'arrivée d'un urbaniste coordinateur « Anaëlle beltrando » a permis de changer cette volonté de concentrer sur le bâti existant.
- Maintenant, on va favoriser la réhabilitation car c'est plus respectueux de l'environnement, moins chères que la démolition reconstruction et permet de garder une identité au lieu. En effet, les bâtiments réhabilités sont des bâtiments relativement en bon état.

Portez-vous une attention particulière à la densité ressentie par l'usager ? Est-ce que l'atténuer fait partie de vos objectifs ? Si oui, quelles stratégies ou aménagements spécifiques utilisez-vous pour y parvenir (ex : qualité architecturale, création d'un quartier à échelle humaine, espaces communs, ...) ?

- Oui, l'habitant est comme unité de référence. En effet ils essayent de créer une relation entre les espaces publics (privilegié des baies vitrés que des murs au rez-de-chaussée, etc.).

Avez-vous mis en place un espace d'information et de co-construction dédié aux usagers et aux habitants du quartier. Si oui, est-ce que leurs attentes ont influencé vos choix stratégiques et comment ces retours sont-ils intégrés dans vos projets ?

- La concertation publique est quelque chose qui n'est pas très réalisé au sein d'Euroméditerranée, par ailleurs, on a un espace avec une maquette et où les habitants peuvent venir s'informer
- La concertation devrait être plus utilisée car c'est très instructif et permet de répondre au mieux aux envies des habitants. Cela permettrait une meilleure perception et compréhension de ce qu'est la densité désirable.
- Ce qui est aussi intéressant est de travailler avec des habitants, associations et collectifs qui permettent de sortir des projets très intéressants

## 8. Bibliographie

- ADEME. (2022). *Faire la ville dense, durable et désirable*. La librairie ADEME. <https://librairie.ademe.fr/urbanisme/5989-faire-la-ville-dense-durable-et-desirable.html>
- Albert, M.-D. (2023). Vient de paraître : «Le pavillon, une passion française». <https://www.lemoniteur.fr/article/vient-de-paraitre-le-pavillon-une-passion-francaise.2266101>
- Allix. (2018, 27 juin). Smartseille, un laboratoire de la ville de demain. [https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/06/27/smartseille-un-laboratoire-de-la-ville-de-demain\\_5321902\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/06/27/smartseille-un-laboratoire-de-la-ville-de-demain_5321902_3234.html)
- Artificialisation des sols. (2024). <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/artificialisation-sols>
- Associés, C.-R. et R. (2025, 12 janvier). ZAC Pont de l'Ane-Monthieu — Carta - Reichen et Robert Associés. <https://www.reichen-robert.fr/fr/projet/zac-pont-de-lane-monthieu>
- Atelier des découvertes urbaines. (2019). Découverte d'euroméditerranée. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.euromediterranee.fr/sites/default/files/2019-03/2019-02-13\\_Livret\\_DE\\_chart%C3%A9-compressed.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.euromediterranee.fr/sites/default/files/2019-03/2019-02-13_Livret_DE_chart%C3%A9-compressed.pdf)
- Bochet, B., Gay, J.-B. et Pini, G. (2004, juillet). Archive. La ville dense et durable : un modèle européen pour la ville ? <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/DevDur/DevdurScient3.htm>
- Bordeaux Euratlantique. (2023). L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT Bordeaux Euratlantique. [https://www.labelleviededaniel.fr/wp-content/uploads/2023/11/Plaque\\_generale\\_EPA\\_2023.pdf](https://www.labelleviededaniel.fr/wp-content/uploads/2023/11/Plaque_generale_EPA_2023.pdf)
- Bordeaux Euratlantique. (2025, 15 janvier). Quartiers. <https://www.bordeaux-euratlantique.fr/annuaires/quartiers>
- Bordeaux Métropole. (2024). Bastide-Niel | Bordeaux Métropole. <https://www.bordeaux-metropole.fr/metropole/projets-en-cours/amenagement-territoire/grands-projets-damenagement/projets-urbains-2>
- Boudalia, C., Kasmi, A. M. et Alili, A. (2023). Is a dense city a healthy city? A preliminary study on the interplay between urban density and air quality in Oran, Algeria. *Cybergeo: European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.40585>
- Cambridge students. (2017). *Long commutes costing firms a week's worth of staff productivity* | Vitality. Vitality Health and Life Insurance. <https://www.vitality.co.uk/media/long-commutes-costing-a-weeks-worth-of-productivity/>
- Carte du périmètre de l'OPAH-RU / EPA Saint-Étienne. (2025, 12 janvier). uMap. [https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/carte-du-perimetre-de-lopah-ru-epa-saint-etienne\\_1108044](https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/carte-du-perimetre-de-lopah-ru-epa-saint-etienne_1108044)
- Cavailhès, J. (2020). Artificialisation des sols : de quoi parle-t-on ? : *Constructif*, N° 57(3), 21-24. <https://doi.org/10.3917/const.057.0021>
- Cerema. (2016). *Manufacture Plaine Achille (MPA) : Fiche d'identité du projet*. [https://www.reseanationalamenageurs.logement.gouv.fr/IMG/pdf/11012016\\_Fiche\\_REX\\_MPA\\_St\\_EtienneAPO.pdf](https://www.reseanationalamenageurs.logement.gouv.fr/IMG/pdf/11012016_Fiche_REX_MPA_St_EtienneAPO.pdf)
- Cerema. (2022). *Densité et sols en ville dans un contexte de déclinaison du Zéro Artificialisation Nette (ZAN)* | Cerema. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/densite-sols-ville-contexte-declinaison-du-zero>
- Cerema. (2024, 4 octobre). *Pour un habitat dense individualisé : 20 formes urbaines diverses et contextuelles*. - Cerema. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/74763/pour-un-habitat-dense-individualise-20-formes-urbaines-diverses-et-contextuelles>

Cerema. (s. d.). Les conditions d'acceptabilité de la densification urbaine. [http://www.cerema.fr/system/files/documents/2024/01/cerema\\_densification\\_urbaine\\_vf.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2024/01/cerema_densification_urbaine_vf.pdf)

Cerema. Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement et CERTU. Centre d'Etudes sur les Réseaux, les T. (2010). L'essentiel : la densité urbaine. Quizz 20 questions sur la densité : Version 6 pages. Cerema. Bron. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/16548/l-essentiel-la-densite-urbaine-quizz-20-questions-sur-la-densite-version-6-pages>

Cremaschi, M. (2022). Ville du quart d'heure, ville des GAFA ? <https://metropolitiques.eu/Ville-du-quart-d-heure-ville-des-GAFA.html>

Debouverie, J. (2018). Pour un habitat désirable et durable pour tous. *Revue Projet*, 364(3), 77-83. <https://doi.org/10.3917/pro.364.0077>

Démarche EcoCité. (2021, 7 octobre). <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/demarche-ecocite>

Démarche EcoCité. (2025, 7 janvier). <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/demarche-ecocite>

*En chemin vers une densité désirable*. (2022, 19 décembre). La Gazette des Communes. <https://www.lagazettedescommunes.com/838458/en-chemin-vers-une-densite-desirable/>

Entretien sur la densité désirable au sein de l'EPAEM. (2025).

EPASE. (2025, 11 janvier). *Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne*. Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne. <https://www.epase.fr/>

*Établissements publics d'aménagement*. (2021, 5 octobre). <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/etablissements-publics-damenagement-epa>

Euratlantique. (2019). CORTO MALTESE, LE RENOUVEAU DU QUAI DE PALUDATE. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.bordeaux-auratlantique.fr/fileadmin/mediatheque/PDF\\_quartiers/Paludate/LeFestin\\_Paludate.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.bordeaux-auratlantique.fr/fileadmin/mediatheque/PDF_quartiers/Paludate/LeFestin_Paludate.pdf)

Euratlantique. (2023, 22 mai). Construire réversible à Bordeaux. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.bordeaux-auratlantique.fr/fileadmin/user\\_upload/EPABE\\_DP\\_Permis-innover\\_20230522-V2.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.bordeaux-auratlantique.fr/fileadmin/user_upload/EPABE_DP_Permis-innover_20230522-V2.pdf)

Euratlantique. (2025a, 12 janvier). *Bordeaux Euratlantique*. Site officiel de la ville de Bordeaux. <https://www.bordeaux.fr/p47389/bordeaux-auratlantique>

Euratlantique. (2025b, 12 janvier). *Saint-Germain*. <https://www.bordeaux-auratlantique.fr/annuaires/quartiers>

Euratlantique. (2025c, 15 janvier). *Amédée Saint-Germain*. <https://www.bordeaux-auratlantique.fr/annuaires/quartiers/quartier/amedee-saint-germain>

Euroméditerranée. (2011). *Le Silo | Euroméditerranée*. <https://www.euromediterranee.fr/projets/le-silo>

Euroméditerranée. (2019). PARC DE LA PORTE D'AIX UN SOUFFLE NOUVEAU POUR LE QUARTIER. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.euromediterranee.fr/sites/default/files/2019-06/dossier\\_porte\\_daix\\_webplanche.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.euromediterranee.fr/sites/default/files/2019-06/dossier_porte_daix_webplanche.pdf)

Euroméditerranée. (2023). Présentation de la feuille de route 2023 et des grands projets. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.euromediterranee.fr/sites/default/files/2023-03/DP%20Grands%20Projets%20partie1.pdf>

Euroméditerranée. (2024). *Les grands Projets : en cours 2023-2024*. <https://www.euromediterranee.fr/sites/default/files/2024-01/DP%20Grands%20Projets%20PartieA.pdf>

Euroméditerranée. (2024, 17 décembre). *MOVE - Massalia Open Village Experience*. Euroméditerranée. <https://www.euromediterranee.fr/MOVE>

Euroméditerranée. (2025a, 6 janvier). *La ville Euroméditerranéenne*. Euroméditerranée. <https://www.euromediterranee.fr/la-ville-euromediterraneenne>

Euroméditerranée. (2025, 6 janvier). *Les Docks* | Euroméditerranée. <https://www.euromediterranee.fr/projets/les-docks>

Euroméditerranée. (2025b, 11 janvier). *Boulevard de Dunkerque* | Euroméditerranée. <https://www.euromediterranee.fr/projets/boulevard-de-dunkerque>

Euroméditerranée. (2025c, 11 janvier). *M5 Les Docks* | Euroméditerranée. <https://www.euromediterranee.fr/projets/m5-les-docks>

Euroméditerranée. (2025d, 15 janvier). *Les ZACs*. site. <https://www.euromediterranee.fr/actualites/quest-ce-quune-zac>

Euroméditerranée. (2025e, 26 janvier). *Innovons ensemble*. Euroméditerranée. <https://www.euromediterranee.fr/innovons-ensemble>

Ferrier, J. (2020). *La ville dense a trahi ses habitants*. *Métropolitiques*. <https://metropolitiques.eu/La-ville-dense-a-trahi-ses-habitants.html>

Fournier, R., Vial, A. et Maître, J. (2024, 12 janvier). *Urbanisme : En chemin vers une densité désirable* | Cerema. <http://www.cerema.fr/fr/actualites/urbanisme-chemin-densite-desirable>

France 3. (2018, 4 octobre). *Marseille : la salle de spectacle « Le Silo » devrait changer de nom et devenir « Le Silo Charles Aznavour »*. France 3 Provence-Alpes-Côte d'Azur. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/bouches-du-rhone/marseille/marseille-salle-spectacle-silo-devrait-changer-nom-devenir-silo-charles-aznavour-1552478.html>

Grisot, S. (2021). *Manifeste pour un urbanisme circulaire: pour des alternatives concrètes à l'étalement de la ville*. Éditions Apogée.

*Guide : agir sur les formes urbaines pour répondre aux enjeux de l'étalement urbain*. (2024, 9 octobre). <https://www.caprural.org/urbanisme/5587-guide-agir-sur-les-formes-urbaines-pour-repondre-aux-enjeux-de-l-etatement-urbain>

IGEDD. (2022). *Appui stratégique à l'établissement public d'aménagement de Saint-Étienne (EPASE)*. <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/appui-strategique-a-l-etablissement-public-d-a3256.html>

Insee. (2025, 11 janvier). *Dossier complet – Commune de Saint-Étienne (42218)* | Insee. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-42218#chiffre-cle-1>

Julie Rampal-Guiducci. (2024, 11 février). *Extension d'Euroméditerranée : plusieurs scénarii sur la table* - Gomet. <https://gomet.net/euromediterranee-extension-marseille/>

kiosque immobilier. (2025, 15 janvier). *2E ELEMENT – Le Kiosque Immobilier*. <https://lekiosqueimmobilier.fr/nos-programmes/2e-element/>

La Dépêche. (2024). *Bordeaux est élue plus belle ville de France selon la science, devant Paris*. ladepeche.fr. <https://www.ladepeche.fr/2024/04/06/bordeaux-est-elue-plus-belle-ville-de-france-selon-la-science-devant-paris-11874524.php>

La santé publique et l'urbanisme collaborent pour créer "la ville du quart d'heure" – Ottawa – HealthyDesign.city. (2024, 3 novembre). <https://healthydesign.city/la-sante-publique-et-lurbanisme-collaborent-pour-creer-la-ville-du-quart-dheure-ottawa/>

La trajectoire zéro artificialisation nette en une image. (2023, 4 septembre). AUAT. <https://www.aua-toulouse.org/la-trajectoire-zero-artificialisation-nette-en-une-image/>

Lescoute, A.-L. (2023a, 31 octobre). *Châteaureux - Le quartier d'affaires*. *Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne*. <https://www.epase.fr/chateaureux-le-quartier-daffaires/>

Lescoute, A.-L. (2023b, 2 novembre). *Jacquard - Un nouveau souffle*. *Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne*. <https://www.epase.fr/jacquard-un-nouveau-souffle/>

Lescoute, A.-L. (2023c, 2 novembre). Manufacture - Plaine Achille Économie créative, innovation et patrimoine. *Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne*. <https://www.epase.fr/manufacture-plaine-dachille-economie-creative-innovation-et-patrimoine/>

Lescoute, A.-L. (2023d, 2 novembre). Pont de l'Ane-Monthieu - Une nouvelle entrée de ville. *Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne*. <https://www.epase.fr/pont-de-lane-monthieu-une-nouvelle-entree-de-ville/>

Maison Saint-Etienne. (2025, 11 janvier). La ville de Saint-Etienne en France. <https://maison-saint-etienne.com/fr/la-ville-de-saint-etienne-en-france/>

Ministère de la Transition écologique. (2025a, 11 janvier). CHÂTEAUCREUX. ÉcoQuartier : la plateforme officielle. <https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/1773/>

Ministère de la Transition écologique. (2025b, 12 janvier). Jacquard. ÉcoQuartier : la plateforme officielle. <https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/2165/>

Ministère de la Transition écologique. (2025c, 12 janvier). Manufacture-Plaine Achille. ÉcoQuartier : la plateforme officielle. <https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/1431/>

Ministère de la Transition écologique. (2025d, 12 janvier). Pont-de-l'Ane-Monthieu. ÉcoQuartier : la plateforme officielle. <https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/2169/>

Ministères de l'Aménagement du Territoire et de la Transition Ecologique. (2021). *Établissements publics d'aménagement*. <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/etablissements-publics-damenagement-epa>

Moniteur, L. (2010). Habiter le Ciel, la tour d'habitation avec jardins, nouveau concept de Roland Castro pour le Grand Paris. <https://www.lemoniteur.fr/article/habiter-le-ciel-la-tour-d-habitation-avec-jardins-nouveau-concept-de-roland-castro-pour-le-grand-paris.865454>

Munafò, S. (2016). *La ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs*. Editions Alphil Presses universitaires suisses. [https://doi.org/10.26530/OAPEN\\_624512](https://doi.org/10.26530/OAPEN_624512)

OFT, O. fédéral des transports. (2024, 2 octobre). *Le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF*. <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/verkehrstraeger/eisenbahn/bahinfrastruktur/bahinfrastrukturfonds.html>

Orfeuil, J.-P. (2020). Les débats sur la densité, la mobilité et la sobriété. *Constructif*, 57(3), 17-20. <https://doi.org/10.3917/const.057.0017>

Padis, M.-O. (2022a). Quelle « ville compacte » ? *Constructif*, 63(3), 105-108. <https://doi.org/10.3917/const.063.0105>

Padis, M.-O. (2022b, 2 février). *La ville compacte* | Terra Nova. Terra Nova : think tank progressiste indépendant. <https://tnova.fr/economie-social/logement-politique-de-la-ville/la-ville-compacte/>

Patrice DUNY. (2014, décembre). EUROMÉDITERRANÉE À MARSEILLE RÉCONCILIER LA VILLE ET LE PORT. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcqlclefindmkaj/https://www.aucame.fr/web/publications/que\\_n\\_savons\\_nous/fichiers/QSN069\\_Euromed.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcqlclefindmkaj/https://www.aucame.fr/web/publications/que_n_savons_nous/fichiers/QSN069_Euromed.pdf)

Pavillon de l'arsenal. (2016). *Restructuration et surélévation d'un immeuble de logements sociaux* | Paris Actualités | Pavillon de l'Arsenal. <https://www.pavillon-arsenal.com/fr/paris-dactualites/10471-restructuration-et-surelevation-dun-immeuble-de-logements-sociaux.html>

Pottier, J.-M. (2023). La ville du quart d'heure, eldorado ou prison ? *Sciences Humaines*, 360(7), 19-23. <https://doi.org/10.3917/sh.360.0019>

RA des EPA 2023. (2024, 6 décembre). <https://fr.zone-secure.net/20276/1964770/#page=6>

Ripoll, F. et Rivière, J. (2007). La ville dense comme seul espace légitime ? Analyse critique d'un discours dominant sur le vote et l'urbain. *Les Annales de la recherche urbaine*, 102(1), 120-130. <https://doi.org/10.3406/aru.2007.2701>

Romain Paire. (2025). Entretien sur la ville dense - EPASE.

Saint Etienne Métropole. (2025, 12 janvier). *Pont de l'âne Monthieu* | Site officiel de Saint Etienne Métropole. <http://www.saint-etienne-metropole.fr/projets/grands-projets/pont-de-lane-monthieu>

## **DU RENOUVELLEMENT URBAIN A LA VILLE DENSE : Analyse des Pratiques dans les grandes opérations d'aménagement**

**Résumé :** Ce document se propose de créer une grille d'analyse pour évaluer des projets de densification et leur désirabilité. Il explore la densification urbaine comme solution aux défis environnementaux et sociétaux du XXI<sup>e</sup> siècle, notamment face à l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Bien que la densité urbaine ait souvent été perçue négativement, elle peut devenir désirable lorsqu'elle intègre des stratégies adaptées et sensibles aux contextes locaux.

À travers une analyse des projets menés par trois Établissements Publics d'Aménagement (EPA) : Euroméditerranée à Marseille, Bordeaux Euratlantique et l'EPASE à Saint-Étienne, le rapport examine les approches de densification qui favorisent la qualité de vie et l'acceptabilité sociale. Ces projets montrent l'importance d'une planification intégrant mixité fonctionnelle, espaces verts, logements diversifiés et infrastructures de mobilité.

Une grille d'analyse multicritères a été élaborée pour évaluer la désirabilité des projets. Bien qu'elle présente des limites, notamment dues à la subjectivité et à l'adaptation nécessaire aux spécificités des territoires, cette grille propose des lignes directrices pour des projets de densification durable et inclusifs.

Enfin, le rapport souligne que la concertation citoyenne reste insuffisante dans de nombreux cas, alors qu'elle est essentielle pour mieux comprendre les besoins locaux et renforcer l'adhésion des habitants. Il conclut que réussir la densification urbaine nécessite une approche globale combinant innovations, adaptation locale, et dialogue avec les parties prenantes, afin de transformer la densité en une opportunité durable et désirable.

**Mots Clés : Urbanisme, Densité (réelle et perçue), Désirabilité, Ville compacte, Grille d'analyse, Stratégie d'aménagement, Reconstruire la ville sur la ville**