HAL
open science

Entrée de ville, un territoire sous tension. Analyse d'un projet de requalification de l'entrée Est de Saint-Étienne

Nicolas Novarina

To cite this version:

Nicolas Novarina. Entrée de ville, un territoire sous tension. Analyse d'un projet de requalification de l'entrée Est de Saint-Étienne . Sciences de l'Homme et Société. 2014. dumas-01113156

HAL Id: dumas-01113156

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01113156

Submitted on 4 Feb 2015

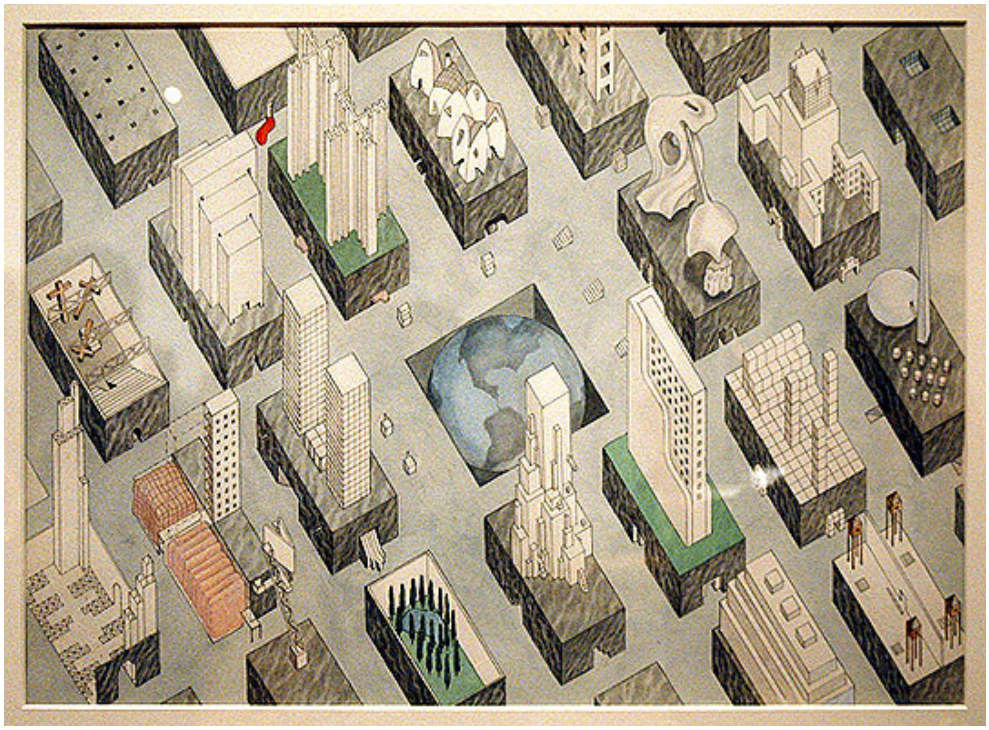
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ PIERRE MENDES FRANCE - INSTITUT D'URBANISME DE GRENOBLE

ENTRÉE DE VILLE
UN TERRITOIRE SOUS TENSION

Analyse d'un projet de requalification de l'entrée Est de Saint-Etienne



Nicolas NOVARINA
Septembre 2014

Projet de fin d'étude réalisé dans le cadre d'un contrat de professionalisation à l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne

Sous la direction de Charles Ambrosino
Tuteur François Le Frêche

iug
institut d'urbanisme
de grenoble

-EPA-SAINT-ÉTIENNE-

Illustration de couverture : Rem Koolhaas, dessin, The City of the Captive Globe, 1972

NOTICE ANALYTIQUE

AUTEUR	Nom **NOVARINA**		Prénom **Nicolas**
TITRE du mémoire	L'ENTREE DE VILLE : UN TERRITOIRE SOUS TENSION. Analyse d'un projet de requalification de l'entrée Est de Saint-Etienne		
	Organisme d'affiliation : IUG		Directeur de mémoire : Charles Ambrosino
COLLATION	Nb.de page 135	Nb. Annexes 0	Nb. de référ. Bibliographique 24
MOTS-CLES	Entrée de ville, faubourg, zone d'activités, zone commerciale, zone industrielle, requalification, formes urbaines, ZAC, morphologie, genèse, urbanisme commercial, EPA, macro-lot		
TERMES GEOGRAPHIQUES	France, Rhônes-Alpes, Loire, Saint-Etienne, Entrée de ville, Pont de l'Ane Monthieu, RN488, A72		
RESUME	Les territoires d'entrée de ville sont concernés par des processus d'urbanisation relevant de logiques sectorielles différentes. Ils sont aujourd'hui les dépositaires de formes urbaines (hameau agricole, faubourg, ensemble industriel, zone commerciale…) qui sont juxtaposées et non articulées dans une structure d'ensemble. Les entrées ville peuvent donc etre pensées commes des territoires sous tension car aujourd'hui ils sont au cœur d'une contradiction entre des logiques d'organisation sectorielle toujours à l'œuvre et des projets émanant des collectivités publiques qui tentent de les restructurer sur la base d'un logique territoriale globale. The entries of the city are affected by urbanization under different sectoral logic. Today they are the custodians of urban forms (farming hamlet, suburb, industrial complex, shopping center ...) which are juxtaposed and not articulated in an overall structure. City's entry can therefore be seen of as territories under tension as they are at the heart of a contradiction between logical sector organization always at work and projects from local authorities who are trying to restructure the basis of a comprehensive territorial logic.		

Remerciement

Mes premiers remerciements vont tout d'abord à mon tuteur au sein de l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne, François Le Frêche, qui a bien voulu m'intégrer au sein de l'équipe de projet Pont de L'Ane Monthieu pour cette année de contrat de professionnalisation et de m'avoir fait partager son expertise sur les questions de l'urbanisme commercial.

Je tiens aussi à remercier Charles Ambrosino qui, en tant que directeur de mémoire, a orienté ma réflexion lors de mes débuts et à su répondre à mes interrogations au cours de mon avancement. Je n'oublie pas également Adriana Diaconu de bien avoir voulu faire partie du jury lors de ma soutenance.

Je remercie également mon collègue de bureau Clément Ulan pour ses conseils avisés, son aide et sa disponibilité pour tous les moments passés, sur son temps de travail, à mes cotés. Je remercie aussi Isabel Pascal Zgraggen pour son accompagnement dans la tâche qui m'était incombée. Je remercie tous mes collègues de l'EPASE pour leur accueil et leur sympathie.

Je souhaite tout autant remercier ma famille pour son soutien et tout particulièrement mon frère et mon père pour l'aide et la patience qu'ils m'ont apporté pour l'élaboration de ce projet de fin d'étude.

Pour finir, je tiens à remercier et embrasser Morjiane qui tout au long de l'année m'a soutenue et m'a encouragé pour mener à bien ce travail universitaire ;-).

Mes pensées vont aussi à mes collègues de l'EPASE et amies Léa et Lucie, avec qui j'ai passé une année au sein de cette structure.

Sommaire

Introduction **7**

Ière PARTIE : DU FAUBOURG AUX ENTREES DE VILLE **10**

1- Les entrées de villes hier et aujourd'hui **13**

1.1- Le faubourg *13*

1.2- La zone d'activités *15*

1.3- Entrées de ville commerciales *17*

2- Un risque de banalisation du paysage **20**

2.1- La diffusion urbaine *20*

2.2- Standardisation architecturale *22*

2.3- Une absence de prise en compte du paysage *24*

3- Une vision sans cohérence **26**

3.1- Le dictat économique *26*

3.2- Une pollution visuelle *27*

3.3- La mono fonctionnalité des espaces *27*

3.4- Des espaces pensés pour l'automobile *29*

IIème PARTIE : MORPHOGENESE D'UNE ENTREE DE VILLE : PONT DE L'ANE MONTHIEU A SAINT-ETIENNE **33**

1- Les éléments générateurs de la structuration et de la transformation des entrées de ville. **36**

1.1- Cadre géographique et site *36*

1.2- Topographie *38*

1.3- Histoire de l'exploitation minière *40*

2- La morphogenèse du quartier Pont de l'Ane Monthieu **43**

2.1- Un faubourg ouvrier (1938) *43*

a) Le réseau des infrastructures 43

b) Bâti et formes urbaines 47

2.2. Prédominance des activités industrielles (1965) *52*

a) Le réseau des infrastructures 53

b) Bâti et formes urbaines 55

2.3. Vers une entrée de ville à prédominance commerciale (2001) *60*

a) Le réseau des infrastructures 61

b) Bâti et formes urbaines 65
c) L'imperméabilisation des sols 70

IIIème PARTIE : QUEL PROJET DE REQUALFICATION POUR UNE ENTREE DE VILLE ? 75

1. La restructuration d'un territoire d'entrée de ville de Saint Etienne 77
1.1- Le contexte de l'aire métropolitaine. 77
1.2- Le site Pont de l'Ane Monthieu aujourd'hui. 78

2. Le Diagnostic territorial de l'équipe de maîtrise d'œuvre 81
2.1- Un site, sa géographie, son paysage de vallées 82
2.2- Un faubourg en relation avec la ville, l'agglomération et la région 86
2.3- Densités et occupations du sol 90
2.4- Perméabilité des sols 94
2.5- Les déplacements et l'accessibilité 100
2.6- Le projet urbain et ses principaux enjeux 102

3- Présentation de la proposition du projet et analyse critique 106
3.1- Les orientations du plan guide 108
a) Requalifier l'entrée de ville historique de Saint Etienne 108
b) Continuités paysagères et l'imperméabilisation des sols 110
c) Vers un meilleur bilan carbone 117
d) Favoriser l'intermodalité 118
3.2- Une mise en œuvre opérationnelle par tranche 122
a) Les secteurs de la Zone d'aménagement concerté 122
b) Un secteur dédié à l'implantation d'un *retail park* *123*

CONCLUSION GÉNÉRALE 128

Bibliographie 132

INTRODUCTION

Durant cette deuxième année de master Urbanisme et Projet Urbain au sein de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, il m'a été donné l'opportunité d'intégrer l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint Etienne, créé en 2007 par l'Etat, pour y effectuer un contrat de professionnalisation. J'ai été intégré à l'équipe responsable du projet de requalification de l'entrée de ville de Saint-Etienne et d'une opération mixte de centre-ville et la nature de mon travail a porté essentiellement sur les questions de la redynamisation de l'offre commerciale. La tâche dont j'ai été chargée pendant cette année est d'assister le montage et le pilotage de ces deux opérations. Bien que ces deux projets ne soient pas dans le même environnement urbain, la question de l'offre commerciale est l'une des thématiques portées par ces deux projets et l'un des enjeux principaux de leur réussite.

Ayant été amené, tout au long de mon parcours universitaire, à m'interroger sur les relations qu'entretient la ville dense avec ses franges et ses territoires périurbains[1], j'ai rapidement décidé de choisir Pont de l'Ane Monthieu pour construire mon projet de fin d'études à partir de l'analyse des projets porté par l'établissement public d'aménagement de Saint-Etienne sur ce secteur géographique.

Une observation rapide du quartier de Pont de l'Ane Monthieu m'a conduit à la constatation suivante : ce secteur d'entrée de ville ne correspond ni à l'image de faubourg traditionnel ni à celle de l'entrée de ville commerciale.

Sur la base de cette constatation, j'ai émis l'hypothèse que ce type de territoire était caractérisé par l'hétérogénéité des formes urbaines présentes et par le fait, que celles-ci ne sont pas intégrées dans une structure d'ensemble mais sont juxtaposées. Il faut noter à ce propos que le secteur Pont de l'Ane Monthieu d'entrée de ville de Saint-Etienne n'a jamais fait l'objet d'une planification territoriale d'ensemble, mais qu'il est le résultat d'une succession d'opérations à caractère sectoriel.

[1] A l'occasion notamment de mon Projet de fin d'études soutenu en juin 2012 à l'Ecole Nationale d'Architecture de Grenoble dont le titre est *Viry, un projet de campagne*.

Pour préciser ma pensée, je me suis intéressé dans un premier temps aux formes d'urbanisation qui concernaient plus particulièrement ce type de territoire. J'ai fait l'hypothèse qu'il s'agissait :

- du faubourg,
- de la zone industrielle,
- de la zone commerciale d'entrée de ville,
- du lotissement de maisons individuelles (caractéristique de la *« ville diffuse »*).

Dans la première partie de ce projet de fin d'études je propose une approche théorique de chacune de ces formes urbaines et montre comment elles ont contribué à structurer chacune à leur manière les entrées de ville.

Cette approche est complétée par une série d'analyses morphologiques qui cherchent à comprendre la genèse des différentes formes urbaines présentes sur le quartier d'entrée de ville Pont de l'Ane Monthieu dans l'agglomération de Saint-Etienne. A cette occasion je m'attache à montrer qu'à coté des formes urbaines identifiées dans la première partie existent des formes mixtes.

Enfin, dans une troisième partie, je m'intéresse aux possibilités de restructuration et de requalification de ce type d'espace en analysant la proposition de projet du cabinet SEURA. Je me pose notamment la question de la manière dont ce projet prend en compte les spécificités de ce type de territoire. Je m'intéresse à la fois à étudier les orientations du projet et leur mise en œuvre.

Ière PARTIE

DU FAUBOURG AUX ENTREES DE VILLE

Les entrées de villes aujourd'hui sont parfois assimilées à de nouveaux faubourgs ou au contraire vues sous l'angle exclusif de leurs fonctions commerciales. Si l'on se rappelle que la fonction du faubourg était d'accueillir les activités qui étaient rejetées de la ville pour des raisons d'hygiène ou fiscales, l'on est amené à penser que les entrées des villes contemporaines accueillent une diversité d'activités humaines qui ne trouvent plus leur place dans ce que les urbanistes italiens appellent la ville consolidée. L'hypothèse que nous formulons dans cette partie est que les entrées de ville sont concernées par trois phénomènes :

- la délocalisation des activités économiques (hier de production, aujourd'hui de logistique) qui ne trouvent plus leur place en ville,
- l'accueil de nouvelles formes de commerces et de services (l'on peut citer à ce propos la réparation automobile et les garages) qui donnent naissance à ce que le journaliste nord-américain Joël Garreau a appelé la *edge city*, terme que l'on peut traduire par la ville des lisière[2],
- l'implantation de lotissement de maisons individuelles pour des ménages à revenus moyens qui ne trouvent plus à se loger dans les villes-centre à cause du prix élevés de l'immobilier.

Les entrées de ville accueillent donc une plus grande diversité d'activités humaines qu'il n'y paraît au premier abord et présentent un paysage urbain d'une grande complexité à cause de la juxtaposition d'ensembles construits répondant chacun à leur propre logique de fonctionnement. Notre analyse rejoint en partie au moins l'approche de la *città diffusa* proposée par Francesco Indovina qui montre bien que cette nouvelle forme de ville, qui se constitue à partir de la structure d'un territoire rural particulièrement bien irrigué par un réseau de voie et de chemins, accueille en Italie au moins à la fois des activités (de production et de services) et de l'habitat[3]. Elle rejoint aussi celle de Bernardo Secchi qui parle à ce propos d'une ville fractale, car son organisation ne répond pas à un principe d'organisation générale, mais résulte de la juxtaposition de formes urbaines (le village rue, le faubourg, le lotissement de maisons individuelles, la zone industrielle, le *mall* commercial…) ayant chacune leur propre logique d'urbanisation[4].

---

[2] GARREAU J., *Edge City: Life on the New Frontier*, New York, Doubleday, Anchor Books, 1991.

[3] INDOVINA F., MATASSONI F., SAVINO M., SEMINI M., TORRES M., VETTORETTO L., *La città diffusa*, Venise, DAEST, IUAV, 1990.

[4] COURLET Cl., NOVARINA G., SECCHI B., *Bernardo Secchi. De l'urbanisme et de la société ?*, Grenoble, Université Pierre Mendes France, 2004.

1- Les entrées de ville hier et aujourd'hui

Au Moyen Age, l'entrée de ville renvoyait à une situation géographique restreinte symbolisée par une porte, représentation physique du passage d'un état à l'intérieur des murs, *intra-muros,* à une situation à l'extérieur des murs, *extra-muros.* La porte, passage obligé, que l'on veuille entrer ou sortir de la cité représentait, physiquement un seuil, un espace de transition d'une largeur très courte, mais cependant très marquant sur la différenciation de la nature et de la perception de ces deux espaces mitoyens. Les murs d'enceintes isolent la cité, « la civilisation » de l'en dehors, du monde barbare, lieu de vie du peuple, des agricultures et éleveurs. La constitution de la ville est déjà régie par des manières visant à exclure de son sein les populations et activités que les dirigeants jugent ingrates, sales, encombrantes… et de ne garder à l'intérieur des murs que ceux que l'on nomme parfois les bourgeois (étymologiquement les habitants du bourg), à savoir les détenteurs d'une charge, les commerçants, les artisans, auxquels il faut les serviteurs.

1.1- Le faubourg

A partir du XIVème siècles, les villes ont du mal à contenir à l'intérieur de leurs limites physiques l'ajout continuel d'activités et de populations. Petits artisans, jardiniers, maraîchers et vignerons, pour bénéficier de l'espace nécessaire à leurs activités, font le choix ou sont contraints de venir installer leurs activités et leurs logements hors des limites de la ville circonscrite. La ville commence à s'étendre hors ses murs, fréquemment cela se traduit par l'extension du bâti en bandes formées de logements et d'ateliers mitoyens le long des voies commerciales historiques qui relient les villes et par l'appropriation de terrains afin d'y développer son activité. C'est donc par ce mouvement migratoire et « agro-industriel », traduit par l'installation de logements et d'activités hors la ville que naissent les faubourgs. Fait urbain nouveau, la ville s'étend de manière spontanée et les terres agricoles deviennent une sorte de « réserve foncière », la ville s'étend et s'invite dans un paysage rural. Le faubourg est primitivement un quartier « fors le bourg », cela vient du vieux français *fors* issu du latin *foris*, qui signifie « en dehors » et de bourg. Spatialement le faubourg se localise en dehors des murs d'enceinte, donc en dehors des portes de la ville.

Il est intéressant de remarquer, qu'au travers de ces nouvelles installations humaines, les territoires aux franges des villes sont convoités pour leur réserve de foncier et la dimension offerte par celui ci mais également pour, ce que traduit l'implantation du bâti le long d'axes important de communication, le passage de population qui en fait des lieux de rencontre et d'échange. Cette logique du choix de l'implantation en fonction de la disponibilité de foncier

et du fait de « point de passage obligé », qui perdura pendant des siècles et qui, aujourd'hui encore, demeure la raison principale du choix d'implantations des activités en limite des villes. Les faubourgs se constituent généralement autour de lieux ecclésiastiques qui assurent un certain nombre de services pour les faubouriens (le faubourg de Beauvais s'est formé à proximité des abbayes de Saint-Lucien et de Saint-Quentin) ou de points de passage importants (le faubourg de la Guillotière a vu le jour dès le Moyen Age autour de l'unique pont franchissant le Rhône donnant accès ainsi à la ville de Lyon.

Faubourg de la Guillotière et le pont franchissant le Rhône.

Source : www.carnet-voyage.com

La constitution du faubourg à la périphérie des villes, n'est pas uniquement due à l'espace disponible et à la fréquentation des voies sur lesquelles il s'établit. La géographie prédétermine l'implantation d'activités, la présence d'un cours d'eau suscitera la construction d'un moulin à eau, un sous-sol riche donnera jour au forage d'un puit afin d'y extraire le minerai, une terre fertile attirera les maraîchers pour la culture des fruits et légumes ou plus simplement l'éloignement vis-à-vis de la ville constituée dans le cas de la pratique d'une activité provoquant des nuisances (notamment olfactives) comme peuvent l'être les sociétés d'équarrissage, les tanneries, les teintureries…

Les bouleversements économiques qu'a connus la France depuis la fin de la deuxième guerre mondiale ont considérablement influé sur l'aménagement des villes. Elles durent s'adapter à l'évolution du niveau de vie des français, qui désormais possédaient deux voitures et souhaitaient s'offrir une parcelle en « périphérie » pour y construire, le plus souvent se faire « assembler », une maison avec un jardin. Ces évolutions de la société se sont traduites aussi morphologiquement, l'urbanisation s'étend dans le prolongement des axes de la ville ancienne, qui sont connectés aux voies rapides ou aux autoroutes. Les opérateurs immobiliers ont tout à fait su répondre à la demande de logements individuels avec un jardin, c'est à partir des années cinquante que les premiers lotissements virent le jour. Pensés par des géomètres, construits par des promoteurs et acceptés par des élus voulant attirer de nouvelles familles sur leur commune, ces lotissements ont commencé a pousser comme des champignons à proximité des axes routiers importants. Pour vendre ces parcelles à bâtir, il fallait obligatoirement assurer aux futurs propriétaires qu'ils vivraient dans un cadre naturel loin des nuisances de la ville mais qu'ils pourraient s'y rendre dans un temps très court grâce à la voie rapide toute proche. Les enseignes de la grande distribution comprirent rapidement que ces nouvelles poches résidentielles constituaient une formidable réserve de client potentiel, c'est pourquoi ils vinrent également installer de nouvelles grandes surfaces et hyper marchés en contact direct avec ses échangeurs auto routier où ils bénéficient du flux de personne passant par ces axes pour regagner leur logement pavillonnaire et d'un maximum de client de passage. C'est à partir de ce moment de l'Histoire que les paysages ruraux à l'extérieur vont être modelé par opérations successives et non planifiées pour en arriver au constat alarmant que nous faisons aujourd'hui des entrées de villes, et plus largement de la péri-urbanité, en totale rupture avec la ville anciennement constituée.

1.2- La zone d'activités

Le terme de zone d'activité (ZA) est ici générique, il renvoie à plusieurs types de zones de nature différentes, mais qui morphologiquement produisent des effets comparables. Nous entendrons donc par zone d'activité une expression renvoyant aux différentes natures des zones comme la zone industrielle, la zone logistique, la zone d'activité technologique, la zone commerciale, la zone mixte … Ce qui nous intéresse ici n'est donc pas le type d'activité présent sur ces zones mais bien ce que leur mise en place et leur exploitation a provoqué en termes de mutation morphologique urbaine et mutation d'usage de ces espaces.

Après la deuxième guerre mondiale, la France souhaite moderniser son industrie et faciliter la création de nouvelles entreprises afin de relancer l'économie nationale. L'Etat soutient

alors les communes dans leur développement économique par, entre autres, la constitution d'un réseau routier suffisamment maillé pour assurer une distribution efficace et rapide du territoire. Les collectivités locales ont alors en charge d'assurer la croissance économique par la création d'emplois se traduisant par la création d'entreprises locales ou par le fait de favoriser l'implantation de groupes, précédemment créés, sur leur territoire. Les communes comprirent que pour créer de l'emploi, elles devaient mettre en place des mesures visant à faciliter l'installation d'activités sur leur territoire. La gestion du sol étant du ressort des collectivités territoriales, ces dernières dédièrent de larges tènements voués à recevoir l'implantation d'activités. Afin d'attirer de grands groupes industriels, les communes durent aménager des espaces répondant aux besoins de l'industrie, c'est-à-dire, l'espace nécessaire pour l'installation des équipements de production, de logistique, de bureaux, mais également, dans un soucis de rationalisation des coûts, des espaces connectés au réseau routier national et européen. Contrairement à ce qui a pu se passer en matière d'habitat, l'aménagement des zones industrielles s'est limité à la réalisation de lotissements, avec des infrastructures se réduisant à une desserte par la voirie et les réseaux techniques. Les parcelles sont ensuite vendues aux industriels qui les aménagent à leur guise. Il en résulte une grande diversité architecturale et urbaine[5]

Pour répondre à ces besoins, les communes créèrent ces zones d'activités en s'appuyant sur le principe du zoning et en ayant comme facteur pour le choix de la localisation la disponibilité d'un foncier important et vaste mais également la proximité de ce foncier au réseau routier de voies rapides et au réseau de voies ferrée dans le meilleur des cas. Or ces dispositions induisent de fait le choix de l'installation des zones d'activités aux franges de la ville qui sont vendues aux industriels à des prix bas pour leur faciliter l'implantation sur la commune. Cependant, les élus poussés par la volonté, louable, de créer de la richesse sur leur commune ont amorcé une réelle mutation parcellaire en remembrant des parcelles qui firent muter l'îlot du faubourg au secteur de périphérie[6]. Toujours selon D.Mangin nous assistons donc a un changement d'échelle provoqué par un changement d'acteur économique, du faubourg de la petite bourgeoisie industrielle nous passons à la zone industrielle des grands groupes internationaux du capitalisme mondialisé même si, l'auteur nous précise, que les deux acteurs peuvent encore se côtoyer sur ces espaces.

[5] LINOSSIER R., NOVARINA G., SEYGNEURET N., TROTTA-BRAMBILLA G., *Les espaces économiques de la ville. Spécialisation et intégration*, Grenoble, Institut d'Urbanisme de Grenoble, UMR PACTE, Plan Urbanisme Construction et Architecture, juin 2014.
[6] MANGIN.D, *la ville franchisée formes et structures de la ville contemporaine,* Paris, Editions de la Vilette, 2004, 396 p.

Ces mutations du foncier ont littéralement bouleversé la morphologie des entrées de ville, qui sont passées d'une urbanisation de faubourg linéaire fait de constructions mitoyennes alignées sur la rue à une urbanisation de secteurs enclavés reliés à la désormais route par des voies en antenne, avec des constructions de hangars aux coûts le plus bas apposés selon des logiques optimales de distribution. Il en résulte une rupture du tissu urbain de la ville historique dense autrefois prolongée par un tissu de faubourg conservant les traits d'une urbanité à un tissus lâche d'installation industrielle ou la rue a disparu, chassant ainsi le piéton de ces zones et tout ce qui faisait encore du lien avec la ville.

1.3- Entrées de ville commerciales

C'est avec l'ouvrage *Boulevards urbain* de 1989 que l'urbaniste D. Dubois-Taine étudie l'importance économique des axes routiers à fort trafic dans le fonctionnement de la ville. Dans son travail, l'auteur nous présente les différentes « *identités* » que peuvent revêtir ces fameux *« boulevards urbains* », dans notre cas l'attention se portera plus précisément sur les grands axes pénétrants devenus des « *boulevards commerçant pour voiture* »[7]. Aux vues de ces premiers mots sur le sujet, il se dégage, donc de fait, une localisation géographique de nos propos, qui se concentreront sur les entrées de ville commerciales puisque les caractéristiques citées plus haut supposent une situation aux abords de la ville, support d'un trafic important et qui sont prédominants dans l'économie urbaine. Ces trois caractéristiques (situation en frange, support d'un trafic important et économie urbaine) se retrouvent également dans la définition des entrées de ville que propose le bureau d'études économiques Tétra en 1991 : *« L'entrée de ville se réfère aux espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu, traversés par une voirie de contournement. À ce titre, « l'entrée de ville » est irriguée par des flux importants d'hommes et de marchandises »*[8].

Le commerce de grande distribution nécessite, lui aussi, la proximité des grands axes routiers structurants pour les mêmes raisons que l'industrie : accessibilité optimale pour un approvisionnement à moindre coût et foncier vaste au prix bas. Mais le commerce et surtout celui de la grande distribution ne peut se contenter de ces deux seules données pour pouvoir se développer, en effet le commerce a, quant à lui, besoin d'être visible pour pouvoir exister (dans le cas du commerce de biens ou de denrées légales, bien entendu). L'entrée de ville

---

[7] DUBOIS-TAINE.G, *Boulevards urbains - contribution à une politique de la ville*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1990, 175 p.

[8] Propos recueillis dans le rapport d'étude de FROBERT.S, *Dossier bibliographique des entrées de ville*, Collections du CERTU, 1999, 82 p

s'impose comme un choix logique pour l'implantation du commerce de grande distribution puisque celle-ci répond à trois critères prépondérants dans le choix de la localisation :

- la zone de chalandise et le potentiel du marché visé,
- la visibilité et l'accessibilité,
- le regroupement entre concurrents de manière à favoriser les complémentarités.

La zone de chalandise se définit comme un périmètre géographique à l'intérieur duquel les habitants seraient potentiellement des clients du futur aménagement commercial. La délimitation de ce périmètre est proportionnelle à la taille du point de vente, à la densité de la population environnante et aux spécificités des produits proposés (ex : 5 km pour de l'entretien automobile, 40 km et plus pour les magasins de meubles de type IKEA). Cette étude du marché potentiel est très importante pour les acteurs de la grande distribution pour les aider dans la définition de la surface de vente et du choix de produit, de plus nous savons que « 75% des consommateurs déclarent mettre en moyenne moins d'un quart d'heure pour se rendre sur le lieu de leurs achats »[9]. La durée du trajet en voiture sert de base aux calculs qui définiront l'implantation de l'aménagement commercial, on parle alors d'une zone de chalandise isochrone. Cependant la définition de la zone de chalandise est une donnée à traiter avec précautions puisqu'elle ne tient pas compte des évolutions urbaines, démographiques et sociales…

Tout point de vente pour pouvoir subsister doit être visible de loin, rapidement identifiable et facilement accessible, il semble donc cohérent que les acteurs de la grande distribution choisissent les entrées de ville comme lieu de prédilection pour y installer leurs grandes surfaces. *« Face à l'imprécision de l'étude de la zone de chalandise, le facteur de la visibilité et de l'accessibilité est devenu primordial. Il ne suffit plus d'être installé dans une agglomération de grande taille, il faut aussi être au bon endroit »*[10]. L'entrée de ville offre, nous l'avons déjà vu, une infrastructure routière déjà existante sur laquelle venir se greffer et un prix du foncier très attractif, mais aussi elle est un espace qui est traversé quotidiennement par de nombreux flux routiers qui ont une vue directe sur les magasins. Les abords des axes routiers sont des lieux très convoités puisqu'ils permettent de créer un effet de vitrine pour les magasins implantés devant lesquels passent plusieurs milliers de véhicules chaque jour, de plus ces magasins sont régulièrement des lieux d'achat proposant des articles difficilement transportables en tant que piéton. Il apparaît donc que la visibilité et

[9] Étude CREDOC (Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie), janvier 1994
[10] MOATI.P., POUQUET L., *Stratégies de localisation de la grande distribution et impact sur la mobilité des consommateurs*, Rapport de recherche Predit / Drast, Département « dynamique des marchés », Paris, 2000, 120 p.

l'identification sont des facteurs déterminant dans le choix de l'implantation puisqu'ils entrent en compte dans la prédéfinition du type d'activité à mettre en œuvre pour un emplacement donné.

Le regroupement entre des enseignes concurrentes et complémentaires n'est pas, contrairement à ce que nous pourrions penser, une situation dommageable à éviter pour les acteurs de la profession. En effet lorsque les principales zones d'implantation sont couvertes, une enseigne est alors souvent obligée de s'installer dans une zone de chalandise préalablement occupée par un concurrent. Or l'enseigne qui souhaite s'implanter ne va pas chercher à s'éloigner de son concurrent mais plutôt de s'en rapprocher eu sein d'une même zone afin de bénéficier de l'effet de concentration. Le fait de se réunir entre magasins concurrents et complémentaires à pour effet de spécialiser une zone (ou une rue) dans un domaine et ainsi de rendre son attractivité encore plus forte auprès des clients, qui, attirés par l'image de qualité / notoriété (dégagé par la spécialisation) dans le domaine recherché viendront toujours plus nombreux. Le commerce procède ainsi depuis toujours, il suffit de regarder dans nos villes comment se sont réunis en quartier les cordonniers, les brocanteurs et antiquaires … (ex : quartier des antiquaires à Grenoble, boulevard du meuble à Lyon). En plus de bénéficier de la notoriété induite par la concentration, les enseignes cherchent également à s'implanter à proximité d'une enseigne (concurrente ou complémentaire) locomotive, c'est-à-dire d'une enseigne dont on est sûr qu'elle drainera beaucoup de clients. Les clients venus pour cette locomotive seront plus facilement attirables dans les locaux d'une enseigne située à proximité, les magasins tireront donc profit des flux présent grâce à la locomotive. Les activités de loisirs comme les bowlings ou les multiplex sont généralement à proximité des zones commerciales pour ces mêmes raisons, en définitive nous pourrions dire que le commerce attire du monde qui de fait attire le commerce et ainsi de suite.

****

Nous voyions que l'entrée de ville est depuis toujours un emplacement stratégique, qui au travers temps est passé d'une logique de défense militaire et de protection grâce aux murailles d'enceintes à un espace ou se développent les activités économiques que la ville ne souhaite pas ou ne peux pas accueillir. La notion de porte a donc lentement disparu au profit d'un espace devenant de plus en plus lâche dû aux modifications du parcellaire et du réseau viaire et des activités s'y implantant. Nous avons vu au fil du temps ces espaces se standardiser et se spécialiser et en se consolidant uniquement autour de la desserte automobile. Aujourd'hui notre regard sur ces espaces mutés nous oblige à dresser un état des lieux de ces zones qui font partie de nos villes mais qui n'en ont pas pour autant les caractéristiques.

2. Un risque de banalisation du paysage

Le développement de l'industrie puis du commerce en franges de la ville s'est notamment aussi accompagné de l'implantation de logements, généralement individuels, pensés par des promoteurs qui répondaient à une demande des français et qui leur proposaient un modèle de maison avec jardin loin des inconvénients du centre ville mais à proximité des commerces et activités grâce à la connexion au réseau routier. Ces opérations qui se sont fait au coup par coup et au gré des opportunités n'ont pas été pensées dans une logique de projet urbain avec une vision sur le long terme. Il en résulte alors une urbanisation qui répond à des considérations pratiques et économiques plutôt qu'à des considérations urbaines de la fabrique de la ville et qui aujourd'hui nous conduit à dresser un constat alarmant sur ces espaces.

2.1- La diffusion urbaine

Des premiers faubourgs qui accueillaient les activités indésirables dans la ville et les logements ouvriers proches des lieux de production, l'on peut constater que ces territoires, bien qu'excentrés, sont liés à la ville par des liens de subordination. Aujourd'hui ces « quartiers » sont le plus souvent mal desservis par les transports en commun, les équipements y sont rares ou quasi inexistants et, suite à l'apparition au fil des siècles de nouvelles activités, la morphologie du faubourg évolue vers un tissu lâche non continu alors que la ville requiert continuité d'un bâti cohérent et proximité de services.

Depuis les années 1960, le développement urbain a fortement poussé les villes à s'étendre en dehors de ses limites alors que parallèlement l'acquisition de moyens de transport motorisés des ménages français a considérablement réduit leur temps de déplacements. Ces deux faits combinés ont eu pour effet la construction d'ensembles immobiliers périurbains desservis par une voirie très large et linéaire conçue exclusivement pour l'usage de l'automobile. Ce sont les villes les plus attractives qui, dans les années soixante-dix, ont subi une croissance démographique forte induisant une urbanisation importante aux franges de la ville avec un impact non négligeable. Un grand nombre de villes se sont alors étendues sur des terres vierges avant même d'imaginer la possibilité de pouvoir construire plus intelligemment au sein de leur périmètre. De plus, cet étalement de la ville à l'extérieur de son emprise ne s'est pas fait de manière maîtrisée et cohérente afin de constituer une réelle centralité urbaine dans le périurbain mais par opportunité et opérations successives produisant une succession de quartier qui se suit sans aucune continuité urbaine et fonctionnelle. Au cours de cette période, des communes rurales traditionnelles ont ainsi

basculé dans le « rural » périurbain constituées de constructions implantées le long des voies sur une faible épaisseur avec un phénomène de mitage et la présence de friches.

L'évolution de la mobilité des ménages et l'attractivité économique ont une influence sur l'évolution des prix du foncier et donc sur l'urbanisation. Le foncier disponible se trouve alors de plus en plus éloignés des villes, ce qui a pour effet de mettre sous pression immobilière ces territoires encore ruraux et d'alourdir le budget en transport des ménages les plus modestes. La croissance démographique de ces territoires périurbains, s'accompagnant de l'allongement des trajets pendulaires en voiture individuelle, est aussi la source de l'augmentation de l'émission de gaz à effets de serre, due à l'utilisation intensive de l'automobile pour tous ses déplacements. Par ailleurs, cela a également un coût pour les collectivités qui doivent investir de plus en plus pour l'installation des réseaux et la construction de voirie desservant ces logements éloignés de tout. La construction de logements et de voiries imperméabilise des terres nécessaires à l'agriculture et à l'équilibre des espaces naturels à l'écosystème alors dégradé. Au-delà de l'étalement urbain, la recherche d'un pavillon sur un terrain éloigné mais d'un coût plus abordable, a pour effet négatif de créer un déséquilibre des territoires qui étaient jusqu'alors dans une autonomie en termes d'habitat, d'emplois et de services. Nous observons alors que cette urbanisation qui semble continue est en fait constituée d'une succession d'opérations indépendantes les unes des autres et ne communiquent aucunement avec le tissu existant et sans réflexion préalable sur le paysage et les modes d'accès. Les outils d'urbanisme semblent alors avoir eu pour but de servir des intérêts économiques à court terme, ainsi les ZAC apparaissent avoir été utilisées uniquement comme outil financier réduit au seul intérêt de moyen permettant la création de terrains à bâtir et laissant de côté tout réflexion urbanistique. Nous pouvons alors affirmer que ce développement désordonné de l'urbanisation est la conséquence de politiques omettant une pensée de rationalisation de l'espace et de l'absence de règles sur ces territoires, la constitution de la forme de la ville a tout simplement été oubliée lors de la construction de ces ensembles bâtis. Les *new urbanists* américains parlent à ce propos du rôle croissant des professionnels possédant des compétences sectorielles et des investisseurs proposant des produits immobiliers spécifiques, et ce au détriment des généralistes que sont les urbanistes. Ils voient là une des causes du *sprawl*, qu'ils définissent comme des développements de faible densité, composés d'unités ou *plods* monofonctionnels, reliés entre eux par des routes à grande circulation. Caractérisé par l'absence de centre et l'imprécision des frontières, il constitue un *patchwork*, d'où sont

absents les espaces publics (parcs, squares, places). Les espaces dévolus à la voiture sont omniprésents mais, avec la croissance de la mobilité, s'avèrent toujours insuffisants[11].

Exemple de mitage en territoire périurbain

Source : www.nowfuture.org , 2012

2.2- Standardisation architecturale

Nous savons que le développement de l'urbanisation se fait aujourd'hui en majeure partie sur les communes périurbaines car elles disposent d'une offre foncière et immobilière économiquement plus intéressante. Un tiers des logements neufs, construit ces dernières années, se trouve dans de petites communes de quelques milliers d'habitants et parmi ces logements, la plupart sont des maisons individuelles. Un grand nombre de ces nouvelles constructions de logements individuels ont été faites au mieux dans le cadre de lotissements sans qu'aucune procédure d'aménagement vise à les insérer dans le tissu existant et dans le paysage. Ce mode de croissance non cohérent et dispersé impacte et désordonne lourdement le paysage. Ce phénomène de construction étalé non maîtrisé a donné jour à des hameaux résidentiels où la mixité fonctionnelle est absente et où l'espace public se résume aux voiries. Cependant la construction de logements individuels en diffus reste

[11] DUTTON J.A., *New Urbanism. Re-forming the suburban metropolis*, Milan, Skira, 2000, 223 p.

majoritaire mais n'est pas le plus problématique en terme architectural. En effet, les communes souhaitant conserver leur population et attirer de nouveaux arrivants ont trouvé dans la procédure de lotissement une solution simple à mettre en place, mais qui a des effets négatifs sur les paysages. Le problème ne vient pas de la procédure de lotissement mais des formes architecturales répétées et standardisées qui en découlent. Ce mode de développement uniforme de constructions individuelles bâties au milieu d'une grande parcelle, se fait en incompatibilité avec les exigences actuelles de réduction de la consommation foncière, ainsi le paysage se banalise avec des lotissements aux constructions standardisées, reproduites en grande quantité et à l'identique sur tout le territoire. De ce fait, l'identité de ces communes se perd car la diversité du territoire n'est pas prise en compte et que le patrimoine local est lui aussi oublié ou mal identifié, or la prise en compte de ces données territoriales sont le terreaux d'une architecture cohérente et locale. Cette réponse unique d'un habitat reproduit à l'identique ne peut satisfaire l'évolution des besoins des individus ni la diversité de leurs attentes durant le parcours d'une vie où les modifications sociétales et économiques sont importantes (la construction en plein milieu de la parcelle interdit tout possibilité d'extension, diversification des trajectoires familiales et individuelles, baisse de revenus des ménages…). Cette urbanisation généralisée a donc des incidences, depuis les premières couronnes des agglomérations jusqu'aux communes rurales, sur l'impact environnemental et paysager et sur la pauvreté architecturale, banalisant et uniformisant les entrées de ces communes.

Exemple de lotissement en entrées de ville

Source : Quimperlé, Bretagne. Photographie de Jean-Pierre Ferrand

En ce qui concerne les constructions à usage industriel ou commercial, là encore triomphe la banalisation. La logique de minimisation des coûts, nécessaire à l'équilibre des entreprises, conduits à rechercher des bâtiments préfabriqués qui au mieux répondent à des exigences de fonctionnement de l'activité industrielle et commerciale. On parle à ce propos de *« boîtes »* pour caractériser les bâtiments commerciaux présents dans les entrées de ville. La volonté exclusive d'attirer une clientèle motorisée implique la réalisation de parkings devant le bâtiment d'activités. Ces deux exigences, associé à une signalétique omniprésente (pour intensifier les effets de visibilité) conduisent à une médiocre qualité architecturale

Exemple de zone industrielle

Source : www.saintgillescroixdevie.fr - La-zone-industrielle-de-la-Begaudière

2.3- Une absence de prise en compte du paysage

Le sénateur Gérard Larcher, lors du colloque sur l'avenir des espaces périurbains du 10 février 1999, exposait l'idée que la vision de la ville que l'on avait au milieu du XIX^{éme} siècle, définie comme un univers minéral en opposition à un univers végétal – la campagne – est, aujourd'hui, complètement désuète. L'aménagement du territoire ayant évolué par l'urbanisation grandissante des territoires ruraux, l'entrée de ville peut être désormais considérée comme un espace entre deux entités que sont « la ville » et le « hors ville », la

transition entre deux mondes, deux occupation du territoire : ville/campagne ; ville dense/ville lâche ; ville habitée/zone industrielle.

L'entrée de ville est alors devenue une frontière lâche, en mouvement et banalisée où le paysage n'est pas ou très peu pris en compte, bien que ce soit un élément caractérisant fortement l'espace, en allant du grand paysage à la séquence, et qui structure le territoire. La première image que l'on a à l'approche d'une ville est le paysage, les entités paysagères qui caractérisent un lieu et renseignent sur son histoire (les vignes indiqueront un passé viticoles, un terril indiquera un passé d'exploitation minière...ou tout autre signe identitaire propre à une ville comme le relief, une vue panoramique, un massif boisé…). De nos jours, les entrées de villes se ressemblent pour beaucoup, les logiques d'aménagements de ces espaces n'ont pas su conserver ou mettre en valeur les particularités géographiques de chaque territoire. Même au contraire, ces espaces ont été voulus aseptisés pour plaire au plus grand nombre mais également, par un effet de mimétisme, signalé aux clients qu'ils sont bien dans un environnement où leurs attentes consuméristes seront satisfaites ou aux futurs habitants que leur idéal du logement individuel est bien le même qui celui qui les avait faits tant rêver. Ce qui avait été alors perçu comme des éléments contraignants à l'aménagement (topographie, cours d'eau, bois…) sont de réelles opportunités pour la préservation ou la mise en place de continuités écologique, d'espace ouvert permettant des échappées visuelles, de continuité de chemins piétons et donc de l'affirmation du paysage qui forme un équilibre entre l'urbain et le rural.

Exemple de banalisation du paysage en entrée de ville

Source : Film « le temps des grâces », réal. Dominique Marchais, France - 2009 - 123 min

3 – Un territoire sans cohérence

3.1- Le dictat économique

À partir des années soixante, la France découvre un nouveau mode de commerce, la grande distribution. Une offre principalement alimentaire qui propose tous les produits disponibles sur le marché sous un même toit et à des prix attractifs. Fondés sur le principe de consommation de masse, ces supermarchés proposent des produits aux prix bas, disponibles toute l'année, quelles que soient les saisons. Cette nouvelle stratégie commerciale est fondée sur des achats groupés de la part des entreprises et sur une minimisation du coût du foncier (installation en périphérie) et de la construction des locaux d'activités (le modèle de la boîte à chaussure étant le type architectural le plus économiquement viable pour les enseignes). Le choix de la localisation est donc une donnée importante pour ces nouvelles entreprises commerciales, qui privilégient une implantation gouvernée par les facilités d'accès et la réserve de clientèle disponible sur la zone de chalandise, plutôt que sur une organisation cohérente de la répartition des activités sur le territoire. L'accessibilité automobile de ces entreprises reste la priorité majeure des investisseurs dans le choix de l'implantation des futures constructions qui doivent être reliées à la voirie principale par la mise en place d'un giratoire ou d'une bretelle de sortie qui permet d'accéder directement au parking bien en vue de puis la route principale. Par ailleurs, la question de la visibilité est également primordiale dans le choix de l'implantation du local qui doit bénéficier au maximum de « l'effet de vitrine » conféré par une enseigne reconnaissable et visible depuis la route principale ou depuis la voie rapide passant à proximité. Aux vues de ces critères du choix de l'implantation des enseignes commerciales il est logique que les grands groupes de la distribution de masse aient choisi d'investir les entrées de ville qui proposent des réserves de foncier en grande quantité et à des coûts plus bas que ce qu'offre une situation plus urbaine. L'entrée de ville est aussi une localisation convoitée puisque les règles d'implantation sont beaucoup moins contraignantes qu'en ville et que le foncier reste en quantité suffisante pour pouvoir accéder à de larges parcelles afin d'y bâtir de grandes boîtes à chaussures afin de recevoir un volume de marchandises suffisant pour assurer une rentabilité financière satisfaisante. De plus, l'implantation en bordure de voirie, en plus de bénéficier d'une visibilité maximale, procure aux enseignes la possibilité de bénéficier de l'effet de passage qui leur amène des clients en transit qui n'avaient pas initialement prévu de s'arrêter faire des achats.

3.2- La mono fonctionnalité des espaces

Il semble cependant important de ne pas simplement réduire la constitution des entrées de ville au simple fait économique. La conséquence de cette structuration de ces espaces trouve également ses causes dans les politiques d'aménagement du territoire et dans l'évolution de nos modes de vie de ces dernières décennies, il faut souligner le fait important que ce sont également nos déplacements qui font la ville et ont fait le ville depuis des siècles. Le développement des franges est donc la résultante de la croissance des villes et de leur population parallèlement au développement du réseau routier et à l'acquisition de ménages français en automobile.

Toutefois les zones d'entrée de ville se sont constituées par un développement fonctionnaliste qui a eu pour effet de spécialiser ces espaces plutôt que de mixer les différentes fonctions qui composent la ville. Le constat que l'on peut faire aujourd'hui est que les activités liées au commerce, à la logistique et à l'industrie restent les fonctions prédominantes de ces espaces et que la mixité habitat/activités/commerces/emploi, si importante dans la fabrique de la ville, a été oubliée par les aménageurs. Il en résulte que les entrées de ville se définissent principalement par la présence d'activités de production et de commerce qui en font des espaces où la vie sociale est absente et qui vivent aux rythmes des ouvertures des magasins ou des horaires de travail des employés. Le reste du temps elle redeviennent des zones inertes où l'homme n'a pas été pris en compte dans les cycles de vie journaliers de ces espaces en dehors des heures de travail.

3.3- Une pollution visuelle

L'entrée de ville est par définition la première image, positive ou négative, que l'on perçoit de la commune que l'on s'apprête a traverser. De plus, nous avons vu précédemment que l'entrée de ville est aussi le lieu de prédilection des enseignes de la grande distribution venues s'implanter ici pour profiter de la visibilité offerte depuis les voies de circulation et des règles d'urbanisme peu contraignantes sur ces espaces, devenus franchisé par la multiplication des installations d'affichages publicitaires et des enseignes des magasins. Le vingtième siècle a vu l'importance grandissante des images qui en sont venues à devenir une des caractéristiques de notre époque, il n'est alors pas étonnant que l'affichage publicitaire, qu'il soit papier ou numérique, soit devenu un des medias le plus répandu et le plus présent dans notre société. Or, avec la colonisation des franges de la ville par les fonctions liées au commerce de détail et poussés par l'opportunité des milliers d'automobiles circulant sur les axes traversant ces pôles, les acteurs de la grande distribution ont souhaité

ne pas se contenter du seul effet de vitrine mais d'ajouter à cela des dispositifs installés le long des voies dans le but de capter un plus grand nombre de clients par l'affichage des promotions. Cette surabondance d'affichage liée a la multiplicité des dispositifs (enseignes, panneaux au sol ou au mur, panonceaux) renvoie une image de la ville incompatible avec les considérations de préservation du paysage d'aujourd'hui. La prolifération de l'affichage publicitaire en bordure de voirie pose autant un problème de protection du paysage que de sécurité. En effet, la surabondance d'affichage, permise par le laxisme sur le respect des règles sur le sujet, le long du front bâti discontinu viens s'ajouter à celui de la signalisation routière, l'œil de l'automobiliste a alors du mal a dissocier les panneaux d'ordre commerciaux de ceux d'ordre sécuritaires, ce qui a pour effet de rendre les automobilistes moins alertes au éventuels dangers.

Pollution visuelle en entrée de ville

Source : www.20minutes.fr - entrée de ville Saint Denis

3.4- Des espaces pensés pour l'automobile

Le redéploiement des activités dans les espaces péricentraux de la ville a fait apparaître des pôles périphériques et monofonctionnels accueillant respectivement de l'habitat, des loisirs, des services et le plus souvent du commerce.

Cette réorganisation des activités sur le territoire est facteur d'un bouleversement dans nos manières de se déplacer, l'usage de la voiture devient indispensable pour se rendre sur les différents sites commerciaux en frange mais également pour se déplacer d'un « magasin » à l'autre sur un site. Avec l'essor économique des Trente Glorieuses, les ménages français s'équipent en voitures et celles-ci deviennent un donnée première dans la localisation des aménités fonctionnelles de la ville (commerces, entreprises, industrie…). Avec la démocratisation de la voiture, les distances ne sont plus un frein aux déplacements désormais seul le temps passé à se déplacer est pris en considération, c'est dans ce contexte de réduction du temps des trajets, et non des distances, que les entrées de ville et les espaces périurbains deviennent des territoires convoités pour le développement des zones commerciales. L'architecte et urbaniste David Mangin, dans son ouvrage *La ville franchisée,* décrit avec précision les stratégies d'implantation des acteurs de la grande distribution : s'implanter à proximité des grandes infrastructures routières (autoroute, rocade, pénétrante…) leur assure une facilité d'accès au site et offre la possibilité d'aménager de grands parkings. Ces transformations ont un impact considérable sur la morphologie de la ville, qui devient alors distendue, et sur nos pratiques liées au commerce. David Mangin nous apprend qu'en 2004, 70% des chiffres d'affaires étaient réalisés en périphérie des villes, contre 10% dans les quartiers et 20% dans les centres ville[12][13].

L'usage de la voiture étant grandement facilité par les facilités d'accès et les généreuses nappes de parkings mises à disposition des clients, l'attractivité des commerces en périphérie n'a cessé de croître au détriment des commerces centraux, qui peu à peu perdent des clients jusqu'à la fermeture d'un certain nombre d'entre eux, laissant vacant des rez-de-chaussée en centre ville. Cette modification de nos comportements d'achat a eu aussi l'effet pervers de nous rendre de plus en plus dépendant de la voiture dans notre pratique de la ville. Ces nouveaux pôles urbains d'échelle intercommunale en se spécialisant sont devenus de véritables points d'attraction qui drainent des milliers de personnes par jour, cependant ces zones attractives n'ont pas été conçues en conséquence, ce qui de fait a relayé la vie

[12] Source : PROCOS B. cité dans MANGIN.D, *la ville franchisée formes et structures de la ville contemporaine,* Paris, Editions de la Vilette, 2004, 396p.

urbaine au second plan, les caractéristiques (aménités, mixité fonctionnelle, qualité architecturale, espaces publics…) qui font l'attrait des centres ville sont totalement absentes des ces espaces.

Les zones commerciales situées en périphérie des villes ont été conçues dans une vision de la ville polycentrique, elles s'adressent donc aux habitants de la ville-centre, mais aussi aux habitants des autres communes, inclues dans la zone de chalandise. Implantées le long des infrastructures routières, elles incitent fortement les résidents de ces communes périphériques à s'y rendre en voiture du fait de la pauvreté des offres de transports en communs bien plus présents en centre-ville que dans les territoires périurbains. Les transports en communs ont été, aux aussi, oubliés lors de l'aménagement des zones commerciales périphériques puisque de toute manière le traitement des voiries a été pensé uniquement en termes d'accessibilité automobile. Au regard des priorités dans le choix de l'implantation du commerce en frange, les acteurs de l'aménagement ont donc calibré les voiries afin de permettre une accessibilité la plus aisé et fluide possible. De larges bandes roulantes, interdisant le partage de la voirie avec les autres utilisateurs, ont définitivement exclu de ces pôles les autres moyens de transport notamment les modes actifs.

Qu'il s'agisse des zones industrielles ou des zones commerciales, rares sont celles dans lesquelles les circulations piétons ou cycles ont été intégrées. Les voies de desserte, comme les voies internes à ces parcs d'activités ont été pensées uniquement pour l'automobile et les camions de livraison. Elles sont par conséquent dépourvues d'aménagements tels que les trottoirs ou les pistes cyclables. Par ailleurs, devant les bâtiments commerciaux, de vastes parkings sont installés sans que les circulations piétonnes soient matérialisées. Ces espaces sont enfin dépourvus de parkings sécurisés pour les deux roues. Cette mono-fonctionnalité de l'espace explique la prédominance de l'usage de la voiture qui se fait donc au détriment des mobilités dites actives.

CONCLUSION

Au cours de leur histoire les territoires d'entrée de ville sont concernés par des processus d'urbanisation beaucoup plus diversifiés qu'il n'y paraît au premier abord. Au faubourg traditionnel, structuré le plus souvent de part et d'autre d'une rue, se superpose progressivement des formes urbaines qui apparaissent comme des ensembles au fonctionnement autonome. La zone industrielle, comme la zone commerciale et le lotissement de maisons individuelles, s'organise sur la base de cette logique de secteur pour reprendre le terme de David Mangin. Cette prédominance des logiques de secteur par rapport aux logiques territoriales est à la source de la plupart des dysfonctionnements qui caractérisent aujourd'hui les entrées de ville. La séparation des différents fragments que sont le faubourg, le lotissement, la zone industrielle et l'ensemble commercial rend impossible la continuité de l'espace public et explique l'accroissement des distances entre lieu de résidence, lieu de travail, commerces et services, ce qui rend difficile les déplacements piétons ou cycles. L'effet de fragmentation est renforcé par la diversité architecturale et le foisonnement des panneaux publicitaires et tout ceci contribue à une banalisation du paysage.

IIème PARTIE

MORPHOGENESE D'UNE ENTREE DE VILLE : PONT DE L'ANE MONTHIEU A SAINT-ETIENNE

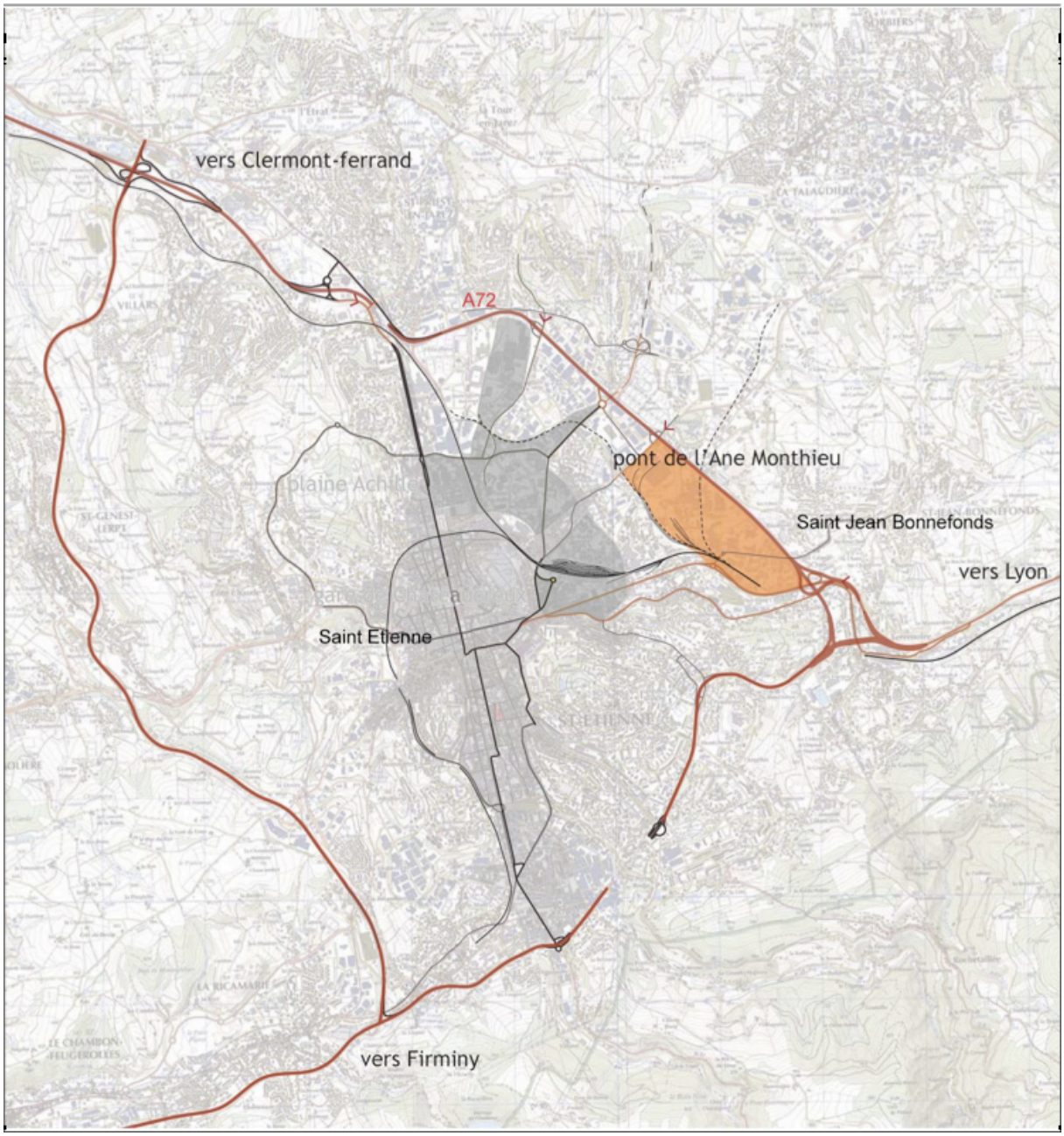
Dans cette partie, nous tenterons de comprendre comment et de quelles manières se sont développées au cours du temps des extensions urbaines souvent en rupture avec le tissu de la ville dont elles dépendent. Cette analyse morphologique tente de comprendre comment à partir d'éléments générateurs, un tissu urbain s'est développé et transformé.

Ce travail d'analyse porte sur l'évolution morphologique et des usages du secteur Pont de l'Ane Monthieu. Située à l'Est de Saint-Etienne, cet ancien faubourg a vu progressivement s'implanter, à partir du début des années 1970, une série de zones d'activités, d'abord industrielles puis commerciales et constitue aujourd'hui la principale entrée de ville de la capitale ligérienne pour les automobilistes venant de Lyon. La constitution de ce territoire remonte à une centaine d'année et celui-ci a fortement évolué au cours de ce siècle. À l'aide de photos aériennes du site prises à trois époques différentes (1938, 1965, 2001) nous allons tenter de mettre en lumière les grandes changements d'usages et morphologique qui ont conduit à la mutation de ce site durant un siècle. Pour cela nous avons relevé les infrastructures de transports, les usages du sol, le bâti et les formes urbaines.

1- Les éléments générateurs de la structuration et de la transformation des entrées de ville.

1.1- *Cadre géographique et site*

Le site de Pont de l'Ane Monthieu, entrée Est de l'agglomération Stéphanoise

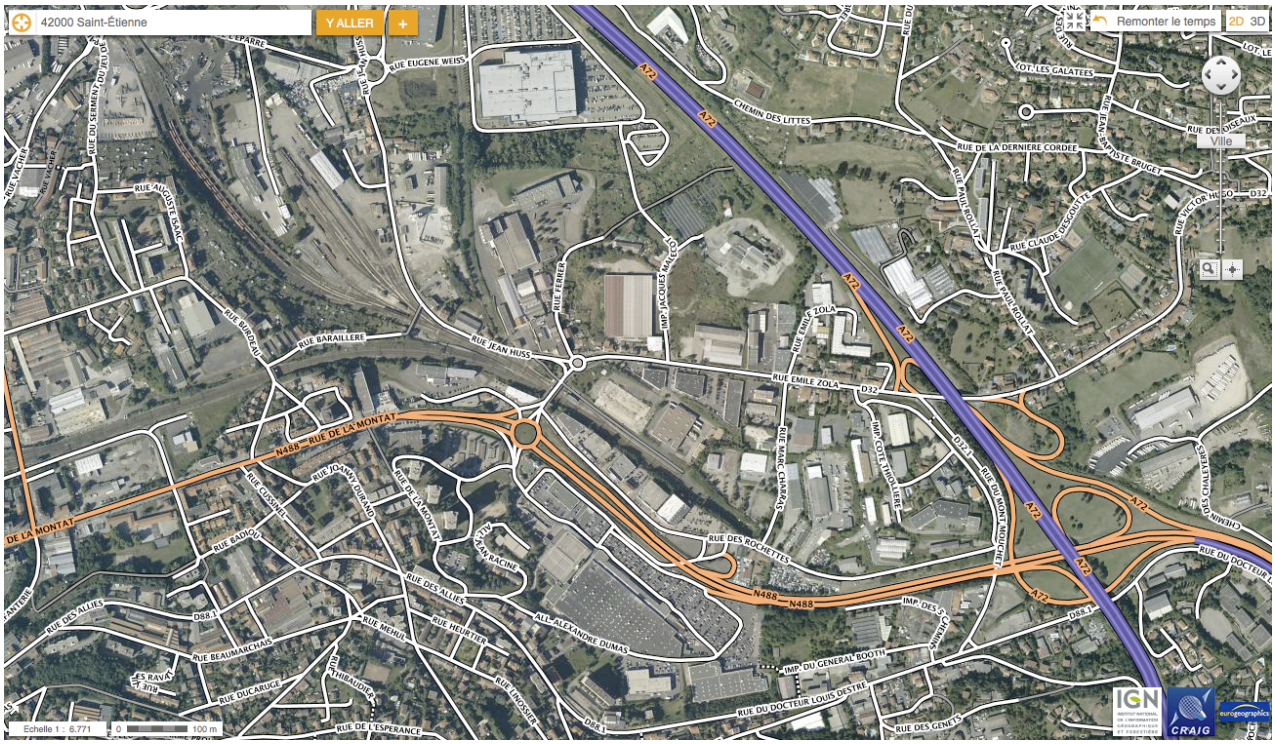


Source : SEURA, 2009

La zone d'étude de Pont de l'Ane Monthieu est le principal accès à Saint-Etienne depuis l'Est, Le secteur est à cheval sur les communes de Saint-Jean-Bonnefonds et de Saint-

Étienne. Il a pendant longtemps constitué l'entrée de ville pour les voyageurs venant de Lyon. L'axe d'entrée dans Saint-Etienne, autrefois appelée route de Lyon, est devenue aujourd'hui la rue Emile Zola. Dans la deuxième moitié du XXème siècle, la voie d'accès s'est déplacée au Sud, à cause de la connexion avec l'autoroute A72, qui relie Lyon à Clermont-Ferrand. Le quartier est bordé au Nord et à l'Est par la A72, à l'Ouest par les quartiers d'habitations Le Monteil, Monthieu et Les Cinq Chemins, et au Sud par la rue des Alliés.

Odonymie des voies de la zone d'étude

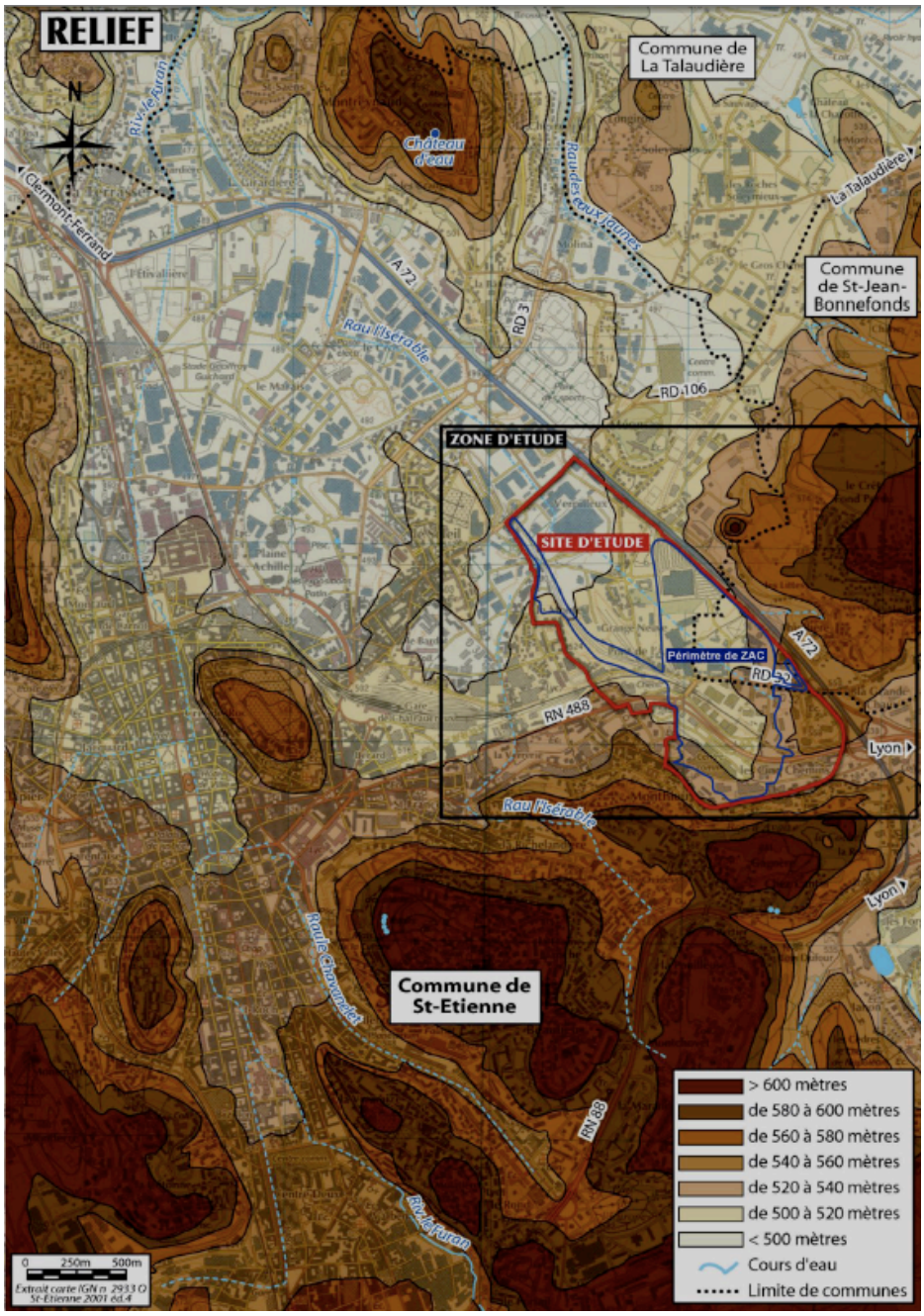


Source : Géoportail 2014

Le site d'étude correspond au secteur du Pont de l'Ane et est délimité à l'Ouest, par la rue Jean Huss, au Sud, par la rue des Alliés et à l'Est, par l'autoroute A 72.

1.2- Topographie

Topographie de l'Est Stéphanois



Source : EPASE 2010

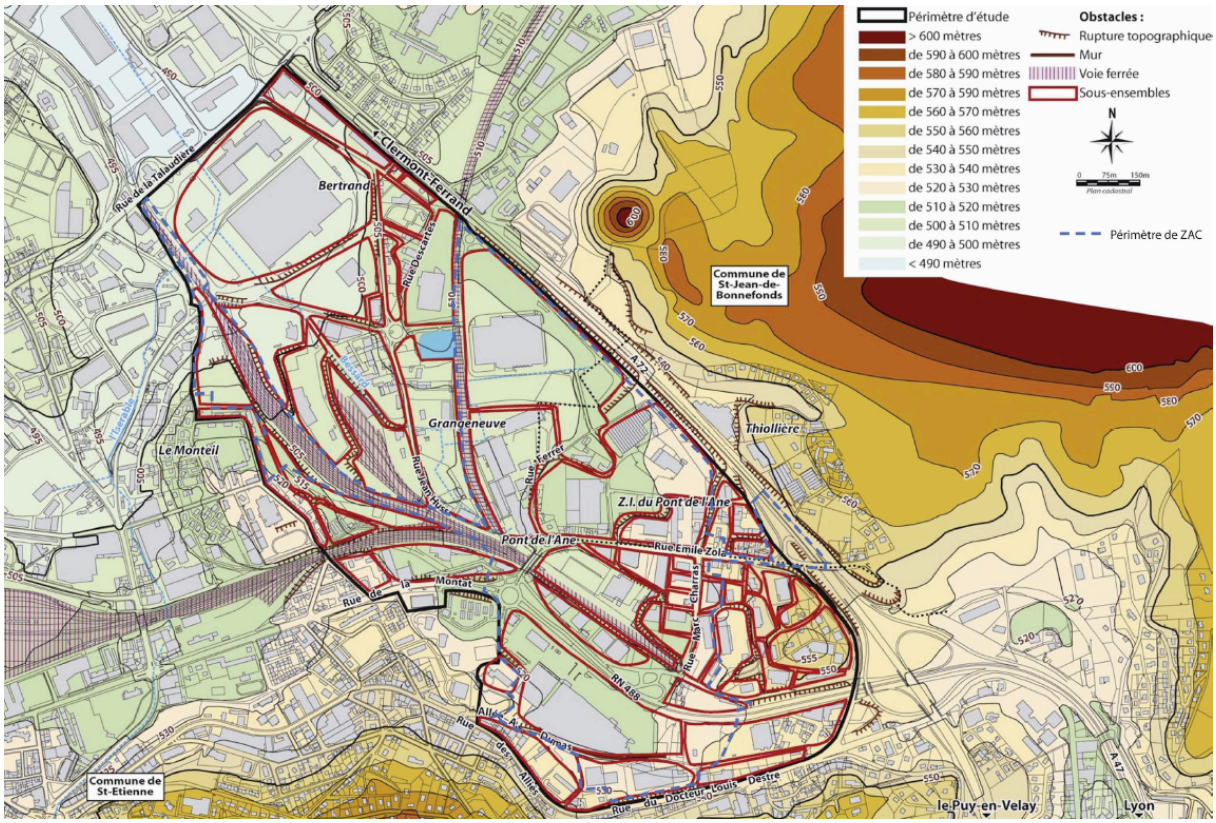
Pont de l'Ane Monthieu s'inscrit en limite Sud-Est du bassin stéphanois, délimité à l'Est, par les reliefs formés par le Crêt Fond Perdu, et au Sud, par la côte Gagnère, au pied de laquelle s'inscrit la RN 488. L'Ouest du quartier est caractérisé par une topographie relativement plane correspondant à l'étroite vallée alluviale du Furan. Les pentes sont relativement douces et décroisent vers le Nord. La topographie du site d'étude est très accidentée et varie

entre 490 et 545 mètres d'altitude. L'autoroute A72 surplombe Pont de l'Ane Monthieu depuis un remblai variant de 1 à 15 mètres (avec des risbermes), puis son tracé passe en déblai au niveau de la côte Thiollière. La rue des Alliés (au Sud du site), longeant la courbe de niveau des 545 mètres, domine également le site. La côte Thiollière constitue également un des points hauts du site.

Cette topographie contrastée entraîne de nombreuses ruptures urbaines :

- étagement des plateformes, nombreux remblais et murs de soutènements,
- difficile lisibilité de la cohérence urbaine du site,
- fortes perceptions paysagères depuis les points hauts.

Topographie du site d'étude

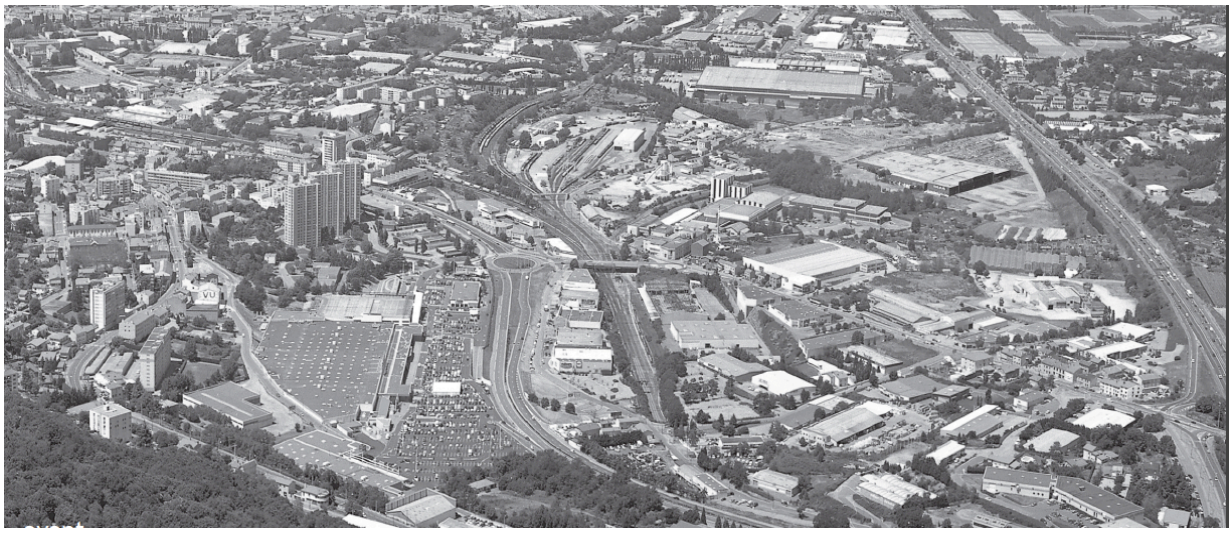


Source : EPASE 2010

Certaines infrastructures présentent de fortes pentes, notamment la rue Emile Zola, la rue M. Charras, la rue P. Neruda et l'allée A. Dumas (qui se situe au niveau des toits du centre commercial). La RN 488 et la voie ferrée se situent aux points bas du site, la voie ferrée se prolongeant dans un tunnel dans la partie Est du site.

Cette topographie est issue de la géographie naturelle du secteur, mais également de l'action de l'homme. En effet, avant la construction de la voie ferrée, le site de Pont de l'Ane Monthieu était une petite cuvette se jetant dans l'Isérable. L'arrivée de la voie ferrée et des industries minières a profondément marqué le site. Le relief initial a été complètement modifié, des aménagements en remblais et déblais s'étant succédé tout au long du XXème siècle. La topographie du site est donc très accidentée puisqu'elle varie entre 490 et 545 mètres donnant une composition du site en terrasses successives. De plus les fortes contraintes topographiques dessinent de nombreux sous ensembles distincts et rendant les relations difficiles entre les différents ensembles.

Vue aérienne perspective du site d'étude



Source : SEURA 2009

1.3- Histoire de l'exploitation minière

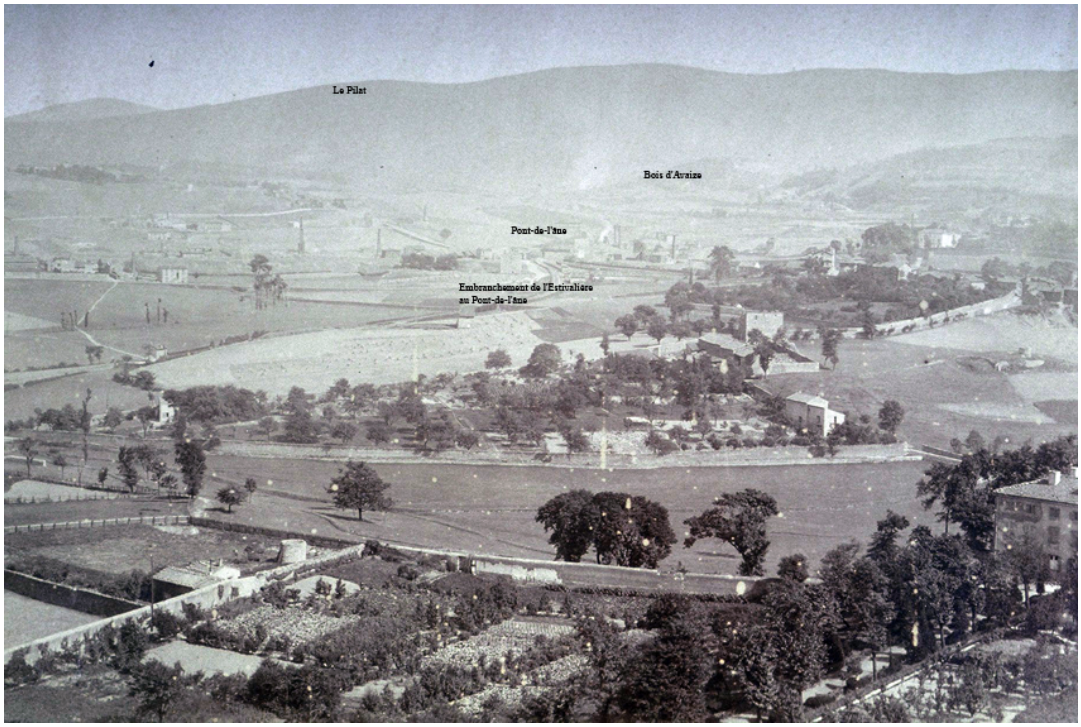
Le secteur du Pont de l'Ane Monthieu a été le siège d'une intense activité minière au XIXème siècle en relation avec la présence de nombreuses couches de charbon exploitables. Cette activité était notamment répartie au nord le long de l'actuelle A72 et dans la partie Sud du site notamment au droit du terrain actuellement occupé par Géant Casino.

Photo d'archive représentant une partie du site d'étude, vue depuis le quartier du Soleil

Source : EPASE 2010

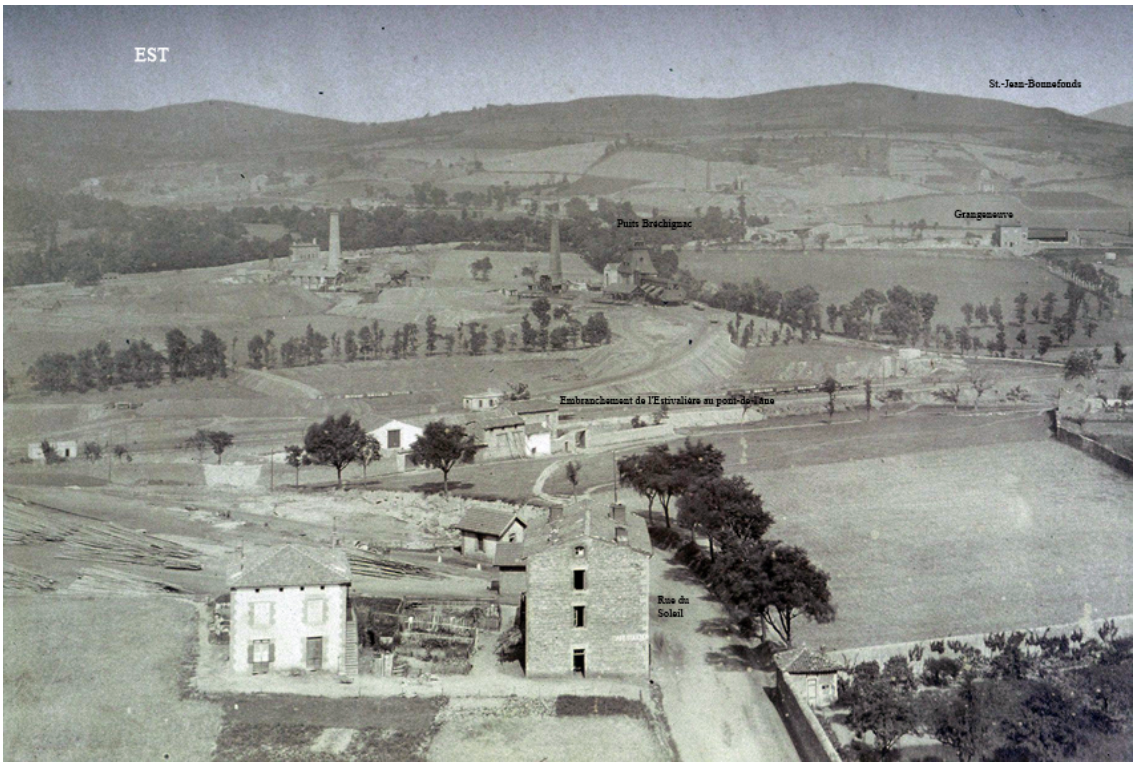
Le secteur Pont de l'Ane Monthieu comprend plusieurs anciennes concessions minières dont la principale est celle de la Cote Thiollière.

Photos d'archive représentant une partie du site d'étude



Source : EPASE 2010

Photo d'archive représentant une partie du site d'étude



Source : EPASE 2010

Cette activité minière est à l'origine d'un nombre important d'ouvrages (puits de mine, cheminées ou entrées de galeries) qui constituent autant d'empreintes de cette activité passée. A l'exception d'un terril (crassier) situé au Nord-Est du site, la plupart de ces ouvrages miniers ne sont pourtant plus visibles aujourd'hui en surface.

2- La morphogenèse du quartier Pont de l'Ane Monthieu

Pour comprendre la morphogenèse de ce quartier, nous allons, à partir d'un fond de carte constitué par une photographie aérienne, cartographier les infrastructures de transport, le bâti et les formes urbaines et les principaux usages du sol. Nous effectuerons ce travail cartographique à trois époques différentes : 1938, 1965 et 2001.

2.1- Un faubourg ouvrier (1938)

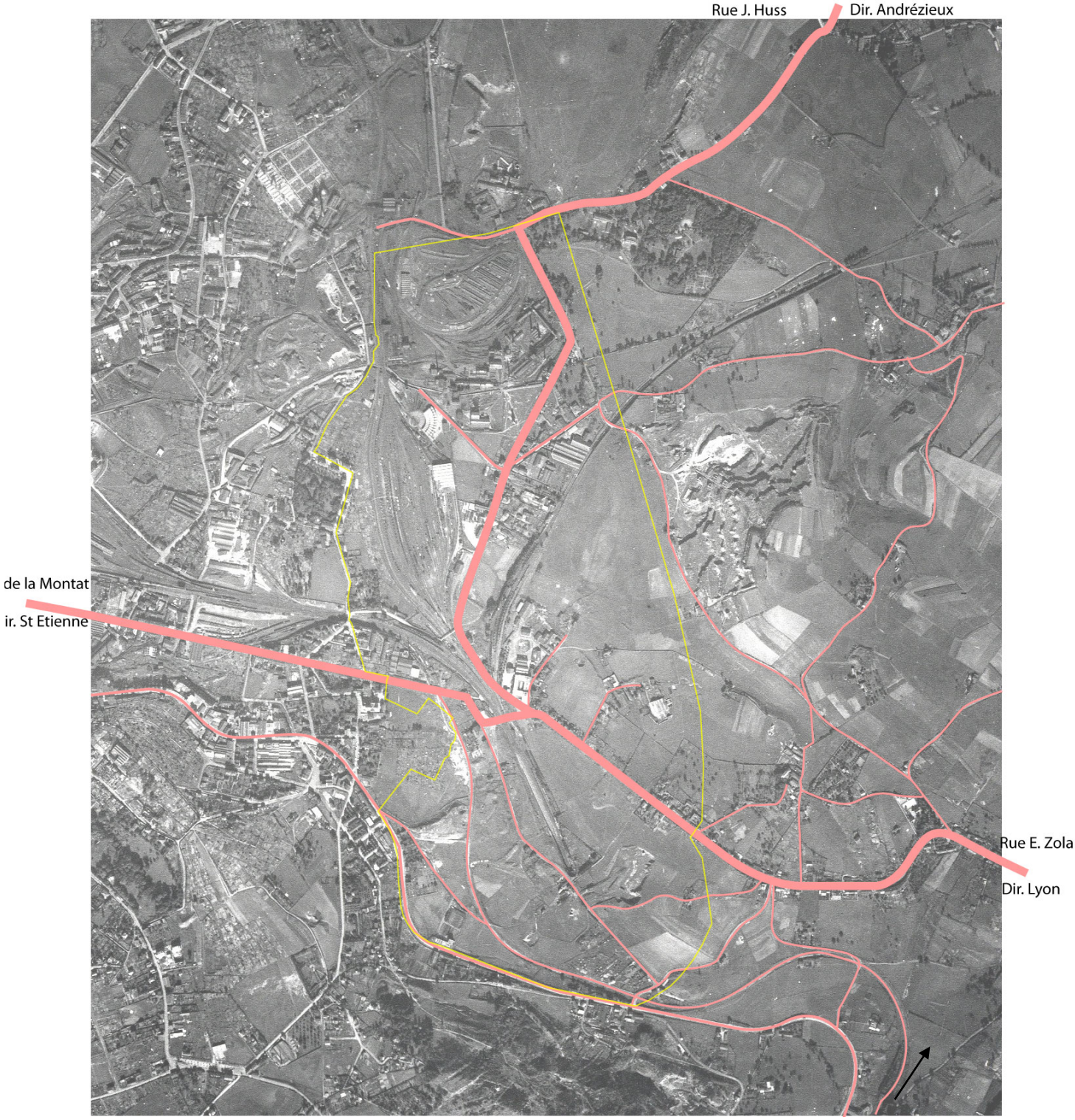
Photo aérienne de 1938 représentant le site d'étude Pont de l'Ane Monthieu

Source : EPASE 2010

a) Le réseau des infrastructures

Le faubourg de Pont de l'Âne - Monthieu s'est construit progressivement, depuis une centaine d'année, en lien étroit avec le développement des infrastructures.

Eléments cartographiques: le réseau viaire en 1938



Source : Nicolas Novarina 2014

Le site d'étude de Pont de l'Ane Monthieu (PAM) est traversé d'Est en Ouest par la route historique de Lyon. Son tracé est très ancien et prend origine depuis le centre de Saint-Etienne pour ensuite emprunter le tracé de la rue de la Montat, qui longe parallèlement la

gare de Chateaucreux, jusqu'au niveau du pont de franchissement des voies ferrées qui est arrivée à Saint-Etienne à la fin du XIXème siècle. Le tracé emprunte ensuite l'actuelle rue Emile Zola et passe ensuite par les villes de Saint-Chamond, Rive-de-Gier, Givors puis Lyon. Le territoire est également marqué par la deuxième route principale du site, qui emprunte l'actuel tracé de la rue Jean Huss et qui relie Saint-Étienne à Andrézieux plus au Nord.

Extrait de la carte de Cassini (XVIII^{éme} siècle) représentant la route de Lyon entre Saint-Etienne et Saint-Chamond

Source : Géoportail 2014

La rue de la Montat, qui vient de Saint Etienne à l'Ouest et la rue Jean Huss venant de Andrézieux au Nord se rejoignent au niveau du pont de l'Ane pour ne faire plus q'une seule voie filant vers l'Est, la route de Lyon. Ce tracé ancien, une route commerciale historique, est l'élément générateur du faubourg de Pont de l'Ane Monthieu et il est constitutif de l'urbanisation de ce territoire. Le site est également innervé par un réseau secondaire de routes et chemins qui relient fermes et hameaux aux tracés principaux. Ces chemins sont principalement des voies permettant l'accès aux exploitations agricoles et « industrielles » présentes sur le site. A cette période le site bénéficie d'un réseau de cheminements secondaires qui irriguent un territoire encore essentiellement agricole. Les chemins sont reliés entre eux et offrent la possibilité aux exploitants agricoles de se déplacer aisément sur la totalité du site.

Éléments cartographiques: l'emprise du chemin de fer en 1938

Source : Nicolas Novarina 2014

La première ligne de Chemin de Fer d'Europe Continentale a vu le jour sur le site, lui conférant une histoire singulière et en 1938 de larges faisceaux de chemins de fer sont déjà présents. L'installation des voies de circulation des trains structure fortement le site en créant

de fortes barrières physiques entre le Nord et le Sud du site mais également entre l'Est et l'Ouest. Ainsi de larges plateaux distincts les uns des autres se dessinent par le morcellement du site.

****

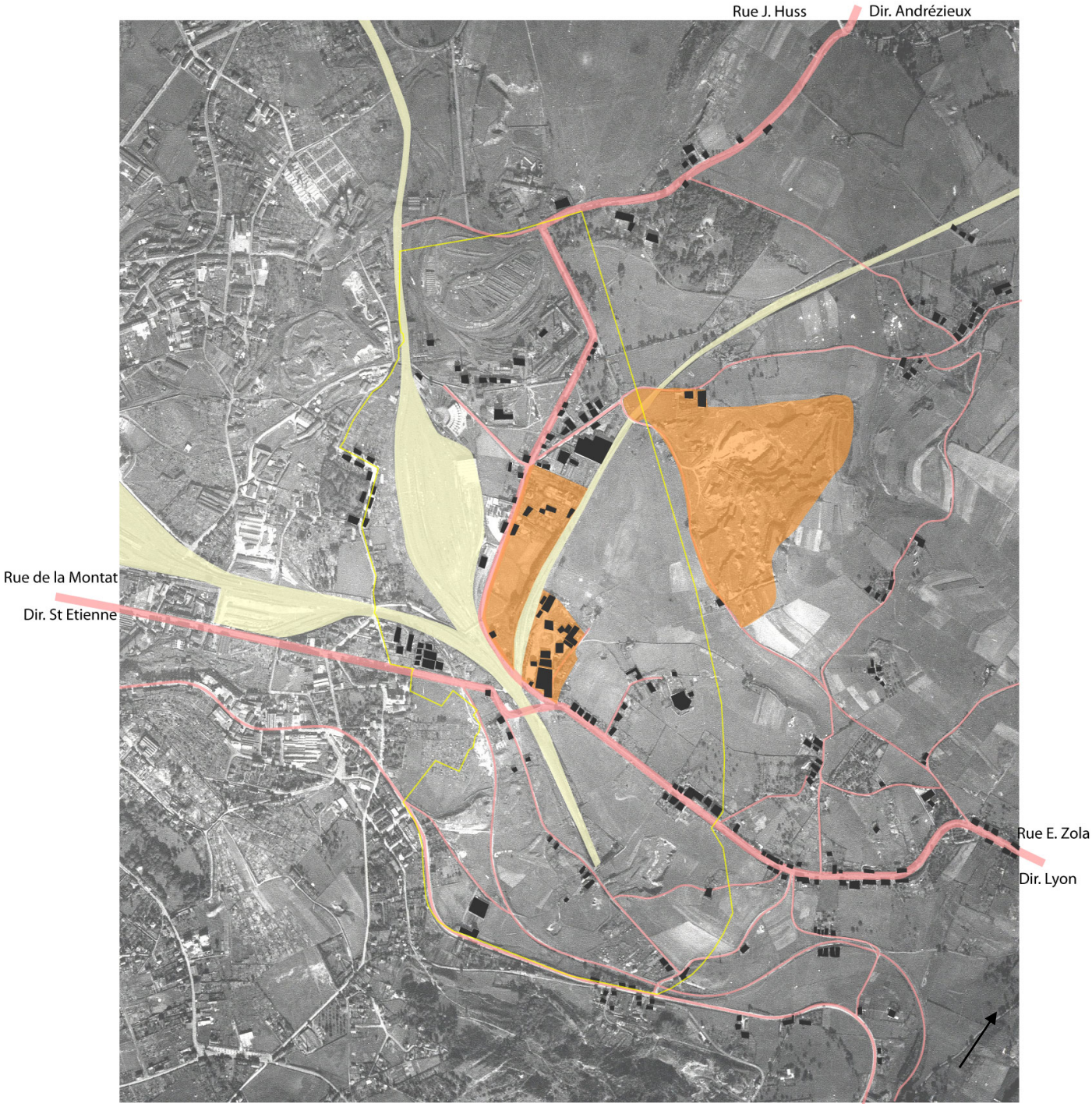
En 1938, le réseau des infrastructures de déplacements voit la juxtaposition de grandes voies, qui assurent la liaison entre Saint-Etienne et les autres villes de la région, et de chemins ruraux, qui permettent le fonctionnement des exploitations. L'irrigation du territoire par la voirie apparaît donc adaptée au fonctionnement d'un territoire qui reste encore largement agricole. L'installation du chemin de fer produit un premier effet de coupure dans ce territoire.

b) Bâti et formes urbaines

L'urbanisation du site, réalisée sans plan d'ensemble, s'est traduite par l'implantation d'usines et de puits de mines dès le XIXème siècle. En 1938, l'industrie houillère occupe une partie significative du site (aplat orange), il est alors admis d'envisager que l'actuelle zone d'activités s'est constituée à partir du noyau urbain constitué par les parcelles occupées par les infrastructures de l'extraction du charbon. Dans son mémoire de master, Benoit DUGUA s'est intéressé, suite à un stage au CETE de Lyon, à la morphogenèse des zones d'activités. *« L'un des résultats fondamentaux de cette étude, menée par le CETE de Lyon, est la définition de trois formes de conception pour une zone d'activités. Elles dépendent de la logique d'extension (« la brique de base ») et de la présence ou non d'un document d'urbanisme (POS ou PLU) »*. La première forme de conception qui se dégage de cette étude est la « non conception ou la conception « au fil de la route » » ce qui semble être la logique qui préside à l'installation des premières activités industrielles sur le site de PAM. *« Ce type de zone d'activités se développe à partir d'un noyau urbain ou d'une ou deux entreprises, voire d'une activité simplement (ancienne exploitation agricole, carrefour, nœud de communication…). De la même façon que la forme individuelle hors procédure pour le développement résidentiel, la croissance de ces zones d'activités a lieu uniquement par rapport à la voirie. Il n'existe pas de conception ou de planification d'urbanisme, en tout cas au départ : La « brique de base, c'est-à-dire l'unité de développement, est l'entreprise. La route joue le rôle de colonne vertébrale, l'implantation des entreprises s'organise autour d'elle. »* [14].

[14] DUGUA B. *Les orientations d'aménagements (OA) : outils de la maîtrise de la forme urbaine par le projet ?* Projet de fin d'études, master Urbanisme et Projet Urbain, IUG, 2008, 91p.

Éléments cartographiques: Exploitation houillère et Implantation du bâti le long des voies 1938



Source : Nicolas Novarina 2014

Grâce à un travail de cartographie, il est aisé de constater que, comme le dit B. Dugua dans son mémoire, la route sert de colonne vertébrale à une partie au moins des constructions. Les constructions à usage principalement d'habitation s'implantent en effet le long des voies de communication et presque en bandes quasi continues le long de la route de Lyon

(actuelle rue E. Zola). Il existe donc une relation d'appartenance du bâti au réseau viaire, en ce sens que l'implantation des constructions se fait soit parallèlement soit perpendiculairement à la voie. Cette relation d'appartenance résulte notamment de l'application d'une règle d'implantation des constructions par rapport à l'alignement (sur l'alignement ou à distance constante de cet alignement).

L'activité minière et ses installations se retrouvent quant à elles au centre du site et de manière significative au croisement de toutes les grandes infrastructures de transports (routes primaires et chemins de fer), conférant ainsi à cet ensemble bâti le rôle de *« brique de base »* de l'actuelle zone d'activité de Pont de l'Ane Monthieu.

Éléments cartographiques: zoom sur l'exploitation de la houille, la *« brique de base »* (1938)

Source : Nicolas Novarina 2014

Le bâti est principalement destiné à de petites activités artisanales et des logements qui se sont implantés à proximité des voies pour des raisons d'optimisation d'acheminement. Il n'existe par contre pas de relation d'appartenance du bâti aux voies, car les activités minières s'implantent librement à l'intérieur des vastes emprises qui leur sont dévolues.

Eléments cartographiques: zoom sur des exploitations agricoles, l'accès à la voirie induit l'implantation (1938)

Source : Nicolas Novarina 2014

Des constructions plus isolées au milieu de terres agricoles semblent être des corps de ferme servant aux activités agricoles et de maraîchage. Bien que ces fermes soient implantées de manière discontinue par rapport au reste du bâti, leur dépendance à la voirie secondaire n'en est pas moins forte, les fermes et hameaux s'implantent également le long de la voirie ou du chemin et se développent ensuite en retrait des premières constructions formant ainsi un bâti ou un ensemble bâti en forme de L plus adéquat pour les activités concernées. Malgré la présence d'activités industrielles et artisanales sur le faubourg d'entrée de ville de Saint Etienne, il est important de relever que la première occupation des sols est encore l'agriculture. 70% du sol est encore arable et sert aux cultures, conférant ainsi à ce site, et à cette époque, un paysage de nature agricole principalement. L'exploitation houillère elle aussi, dans une moindre mesure, caractérise le paysage et notamment grâce ou par la formation du crassier que nous voyions se constituer au Nord Est entouré de terres cultivés.

Eléments cartographiques: présence du paysage agricole (1938)

Source : Nicolas Novarina 2014

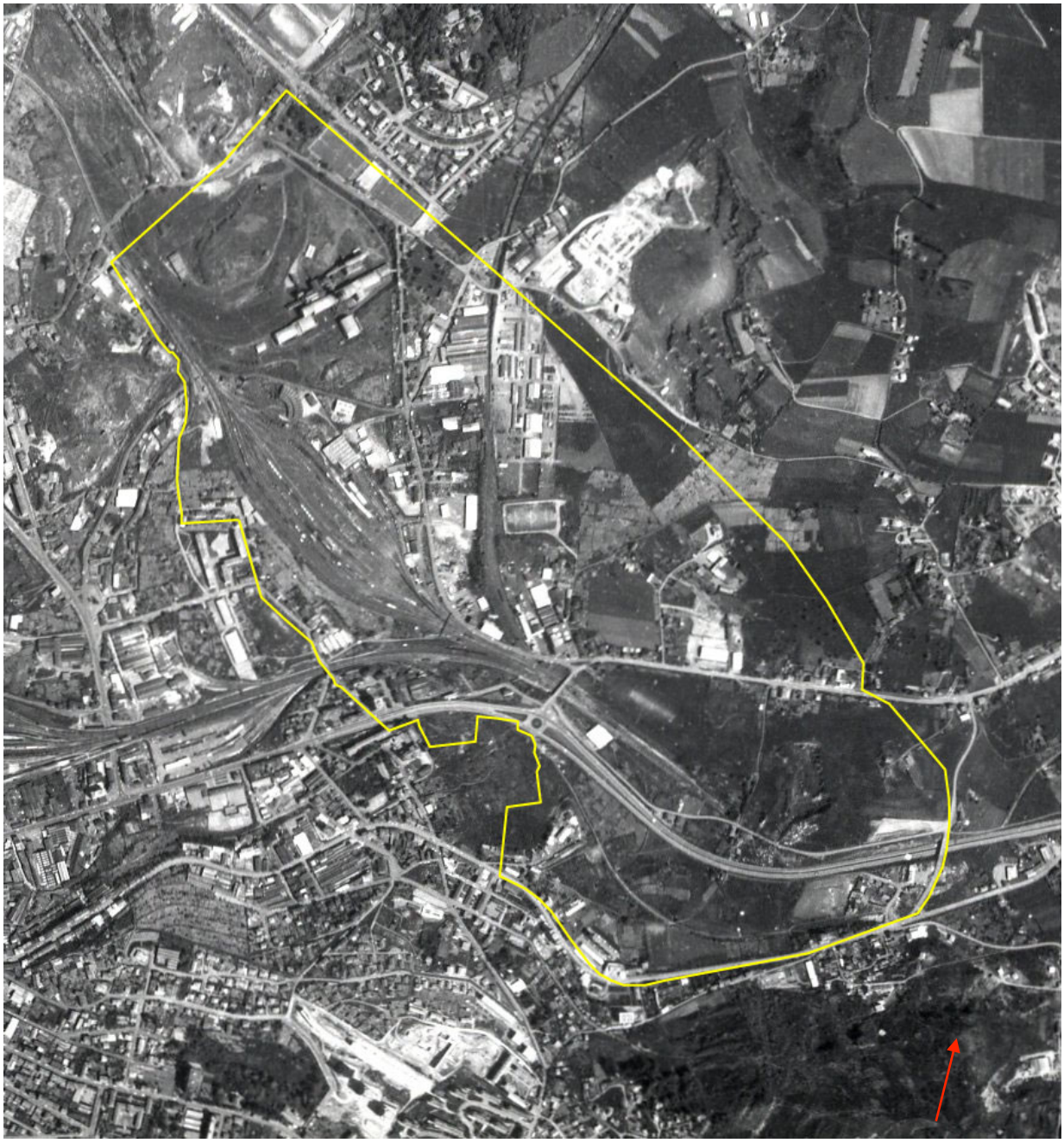
****

Dans un territoire qui reste encore très majoritairement agricole et qui est structuré par un réseau de chemins, apparaissent des formes d'urbanisation liées à d'autres activités humaines. Le long de la route de Lyon se constituent les prémices d'un faubourg où se mêlent logements, activités commerciales et artisanales. Le faubourg prend la forme d'un village-rue. Les implantations minières répondent à un toute autre logique, car la desserte

par les grandes infrastructures de transports (voies principales et surtout chemin de fer) est pour cette activité déterminante. Le bâti et les installations industrielles s'implantent sur des vastes emprises de terrain de manière relativement libre. Il n'y a donc pas dans ce cas de relation d'appartenance du bâti à la voie. Cette enclave minière constitue la *« brique de base »* à partir de laquelle vont se développer par la suite les zones d'activités.

2.2. Prédominance des activités industrielles (1965)

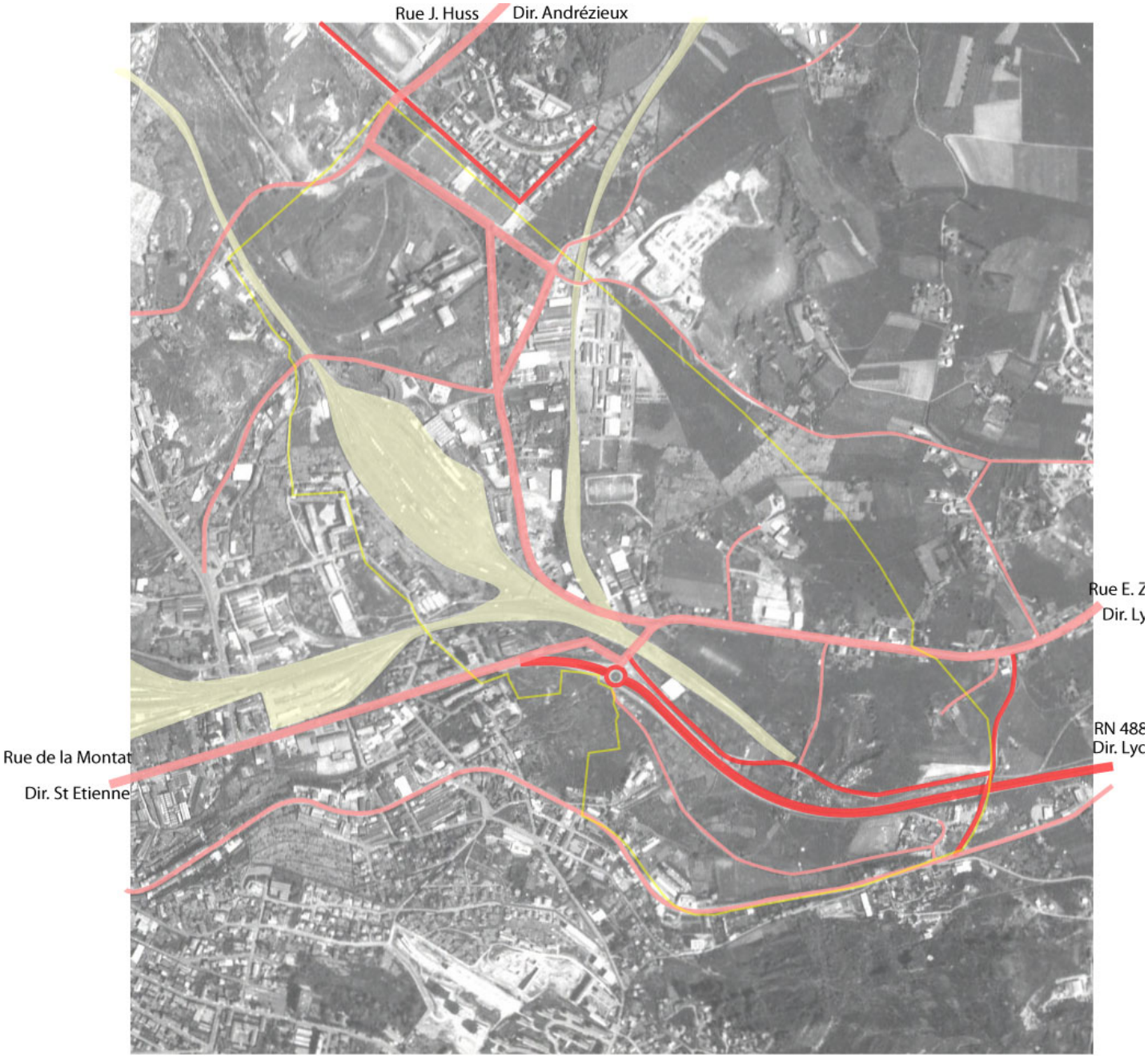
Eléments cartographiques: photo aérienne et périmètre du site d'étude



Source : EPASE 2010 et Nicolas Novarina 2014

a) Le réseau des infrastructures

Éléments cartographiques: Infrastructures de transport. 1965



Source : EPASE 2010 et Nicolas Novarina 2014

Trente ans plus tard, en 1965, le tracé originel du réseau de voirie primaire (rue de la Montat et Rue E.Zola) reste inchangé. Cependant de nouveaux tracés se constituent sur le site, notamment la nouvelle RN488 dans le prolongement de la rue de la Montat. Cette nouvelle infrastructure est désormais l'entrée principale de Saint Etienne depuis la route venant de Lyon. L'arrivée de cette nouvelle voie sur la partie Sud-Est du site est le premier élément

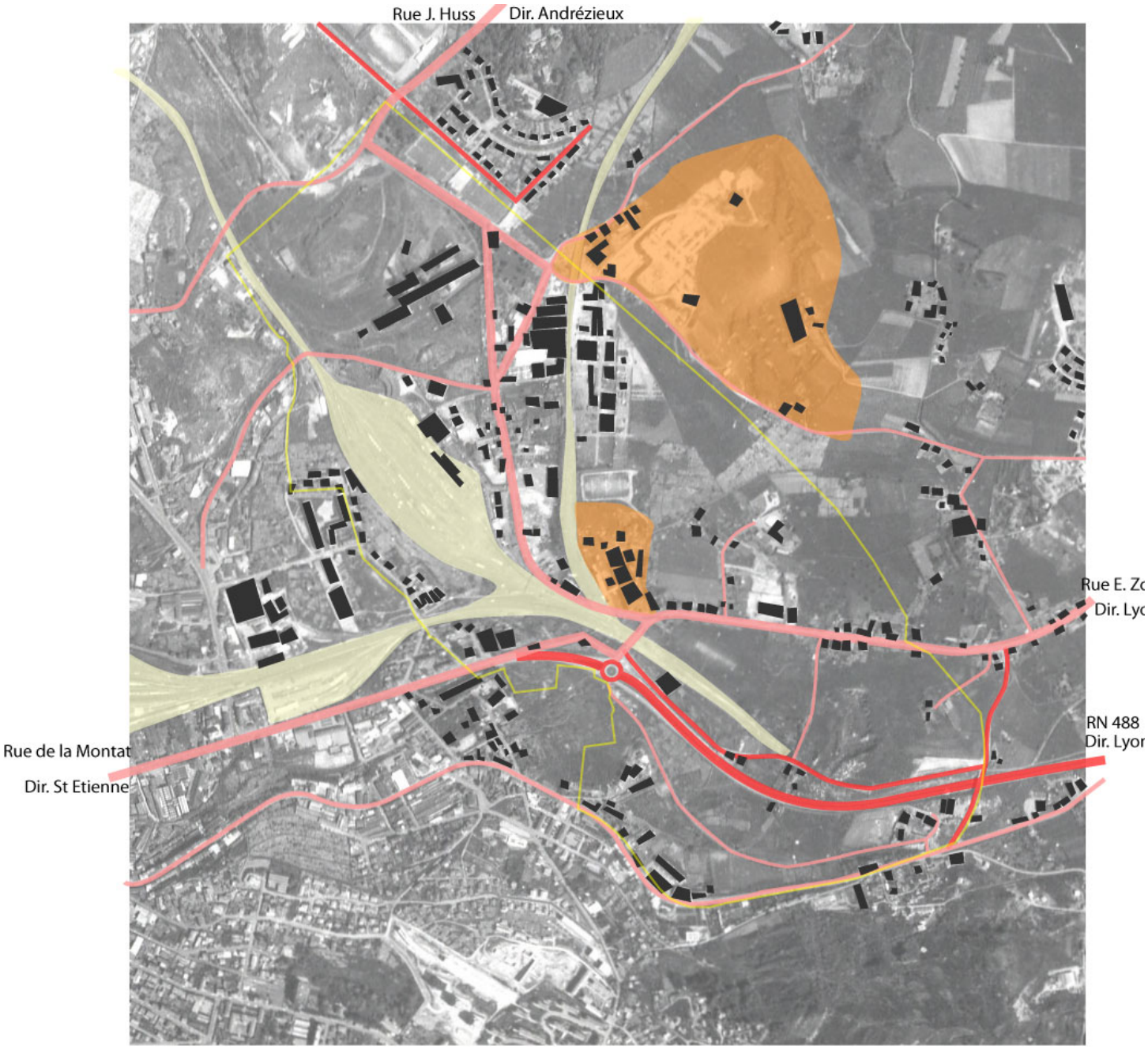
générateur de la transformation du quartier de Pont de l'Ane Monthieu en un ensemble de zones d'activités (effet renforcé par l'apparition du rond-point qui marque l'entrée de ville de Saint Etienne). Le trafic routier se déporte de la rue E.Zola vers la nouvelle RN488 qui, avec son profil 2 x 2 voies, est bien plus à même de supporter un flux important et constant d'automobiles. De plus la largeur importante et l'aménagement « sécurisé » de cette voirie lui font perdre la relation qu'une voie entretient avec le territoire qu'elle traverse. La route devient une infrastructure pensée par des ingénieurs, dont les soucis sont de permettre une circulation importante et dans des conditions acceptables par l'automobiliste. La rue/route de faubourg est remplacée par un *« tube »* à voiture et se déconnecte donc de la géographie du territoire.

En plus de devenir un aménagement uniquement fonctionnel, le tracé de la RN488 passe au milieu de la bande de culture qui subsistait au Sud entre la voie ferrée et la rue des Alliées qui borde le site. L'aménagement d'une telle route nécessite d'importants travaux et modifications du sol, un tel chantier n'a pu se faire sans le rachat des parcelles environnantes et la destruction des champs de culture à proximité afin de pouvoir engager les travaux nécessaires à la mise en place de la nouvelle route.

Quant au tracé secondaire, nous pouvons remarquer qu'il a fortement évolué pendant ces trente années, le maillage fin du site n'est plus assuré par le réseau de routes et chemins qui irriguaient le territoire. De nombreux tracés se sont transformés en impasse de desserte, détériorant ainsi le tissu du site puisque la fonction de circulation est largement amoindrie par ces césures. La circulation sur le territoire se trouve d'autant plus dégradée que la nouvelle RN488 isole les terrains situés au Sud de la route du reste du site. La disparition des chemins et routes qui servaient des liaisons transversales, l'importance grandissante conférée aux voiries primaires et la présence du chemin de fer renforcent le morcellement du site en larges plateaux indépendants. Nous pouvons donc voir dans ce processus la naissance d'aménagements qui conduiront plus tard à l'apparition de larges plateaux monofonctionnels, uniquement pensés pour la voiture et donc en totale rupture avec le tissu urbain de la ville dont ils sont dépendants et géographiquement proches.

b) Bâti et formes urbaines

Eléments cartographiques: évolution du bâti vers un tissus industriel (1965)

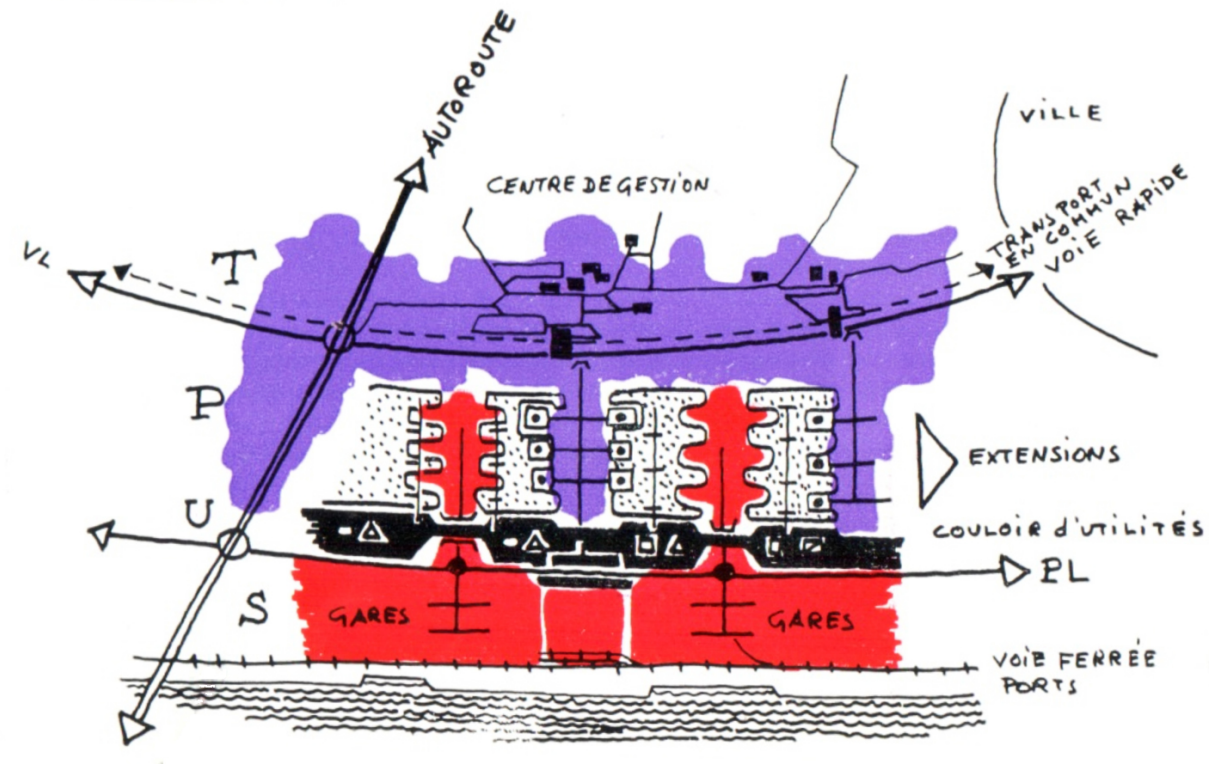


Source : Nicolas Novarina 2014

Entre 1938 et 1965, le bâti subit une série de transformation, le fait le plus marquant étant la multiplication des constructions à destination industrielle, que l'on observe autour des faisceaux de voies ferrées. La France est en pleine croissance économique, les entreprises déjà présentes sur le site se développent, étendent leur emprise et construisent de nouveaux locaux. De nouvelles entreprises (la cimenterie Lafarge, l'usine de fabrication de chocolat

Zahor) se créent et s'implantent sur le site, poussées par sa localisation avantageuse et par la multiplicité des infrastructures de transport à proximité. Les constructions s'agrandissent et s'ordonnent selon des logiques liées au fonctionnement des entreprises sur leur site de production. L'implantation du bâti répond alors à des besoins de rationalité et d'économie de fonctionnement et perd toute relation d'appartenance à la voirie.

Logique d'organisation d'un ensemble industriel



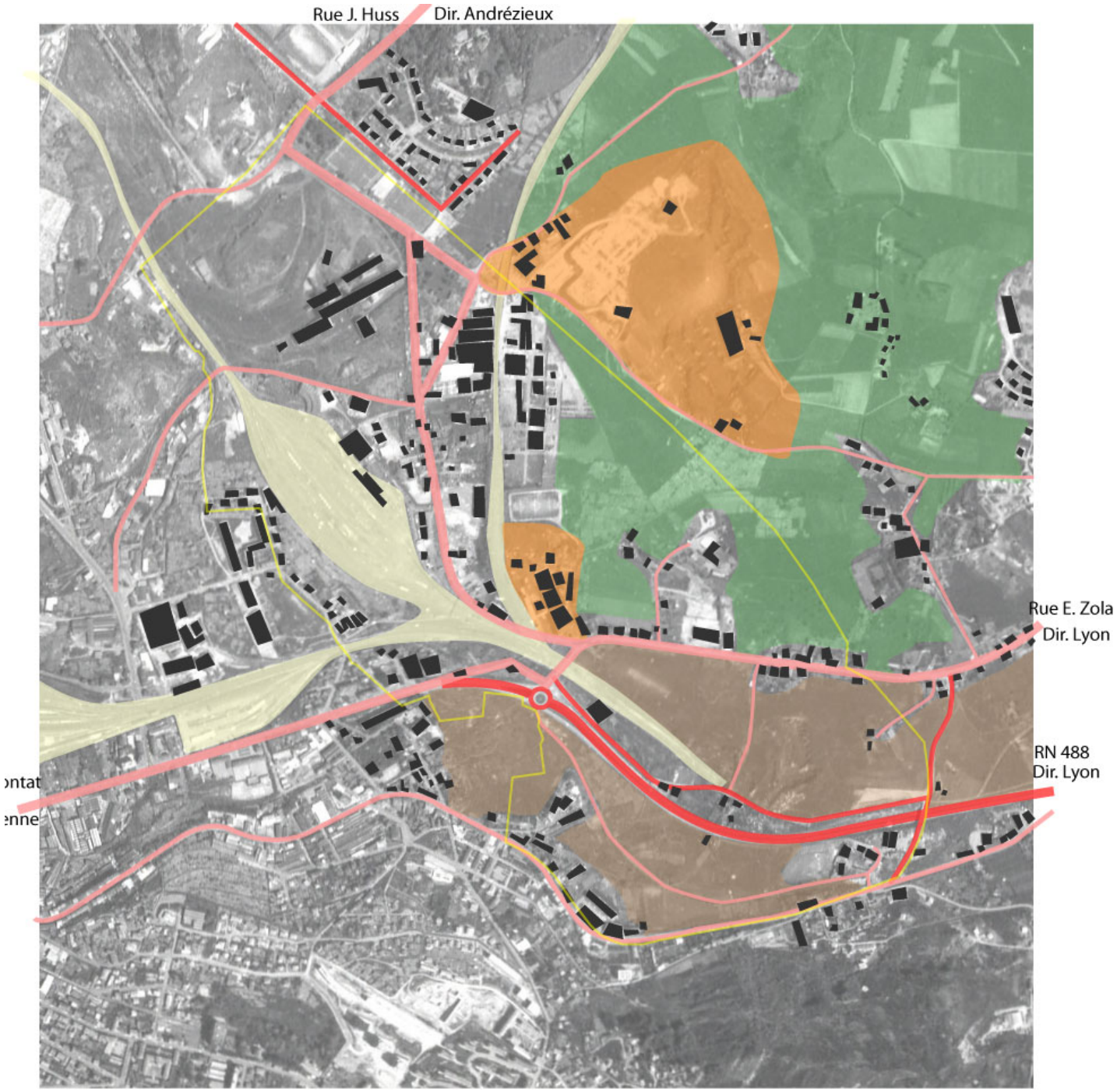
Source : JENKINS Y.E. (architecte GCR Industrie), KARR Cl. (ingénieur civil des Mines GCR Industrie), « Pôles industriels : des problèmes à résoudre », *Urbanisme*, 1971, N°122, pp 34-41.

Eléments cartographiques: intensification industrielle du tissus autour des infrastructures de transport 1965

Source : Nicolas Novarina 2014

Le faubourg implanté le long de l'ancienne route de Lyon ne connaît guère de modifications et s'étend en direction du Nord le long de la rue Jean Huss. Par contre le site connaît l'implantation d'une cité-jardin ouvrière au Nord et d'un ensemble de logements collectifs implantés à proximité du faisceau Nord de voies ferrées. Ces implantations apparaissent comme des sortes d'îles qui entretiennent elles aussi peu de relations avec le reste du territoire.

Eléments cartographiques: Imperméabilisation des sols et déclin de l'agriculture (1965)



Source : Nicolas Novarina 2014

La création de nouvelles voies et l'implantation de nouvelles entreprises ont une incidence très forte sur la nature et les usages des sols. L'agriculture, autrefois principale activité du site, voit son importance décliner rapidement. En trente ans, plus de la moitié des terres arables ont disparu et cela pour plusieurs raisons :

- l'arrivée de nouvelles entreprises engendre l'artificialisation du sol de certaines parcelles ;
- les emprises au sol sont de plus en plus grandes (pour le bâti et les parcelles) ;
- les chantiers des nouvelles voiries ont changé la nature des sols.

L'agriculture ne subsiste plus que difficilement au Nord de la rue E.Zola puisque les parcelles restantes sont peu à peu encerclées par l'apparition de nouvelles implantations de logements et d'activités mais aussi par l'agrandissement des entreprises préalablement présentes sur le site. Au Sud de la rue E.Zola (aplat marron), il semble que les cultures aient totalement disparu à cause des nombreux travaux de sols qui ont été faits pour la construction de la nouvelle route nationale. Les nombreux terrassements faits sur cette zone n'ont pas imperméabilisé les sols, mais ils semblent avoir été fait pour préparer le terrain à recevoir de nouvelles activités dans le cadre d'une extension possible de la ZA de Pont de l'Ane Monthieu.

****

En 1965, le faubourg d'entrée de ville voit apparaître les premiers signes de mutation en une zone d'activités, le bâti s'organise selon des logiques industrielles et commerciales, les rues/routes du faubourg deviennent des infrastructures de transport calibrées, les parcelles s'élargissent, l'agriculture disparaît accompagnée par l'artificialisation du sol et parfois même l'imperméabilisation. Le territoire semble se trouver dans une période transitoire entre sa nature primitive de faubourg où le logement et l'artisanat en bande se maintiennent le long des voies historiques, des fermes isolées subsistent, l'exploitation du charbon perdure, et son futur de zone d'activités commerciales et industrielles avec des constructions pauvres architecturalement et consommatrices d'espace. Nous observons donc en 1965 la mutation du faubourg en une zone d'activités, les impasses se multiplient, le logement se regroupe en dehors du site avec comme conséquence un territoire de plus en plus monofonctionnel et de nouveaux tracés découpent le site en plateaux de plus en plus indépendants et spécialisés.

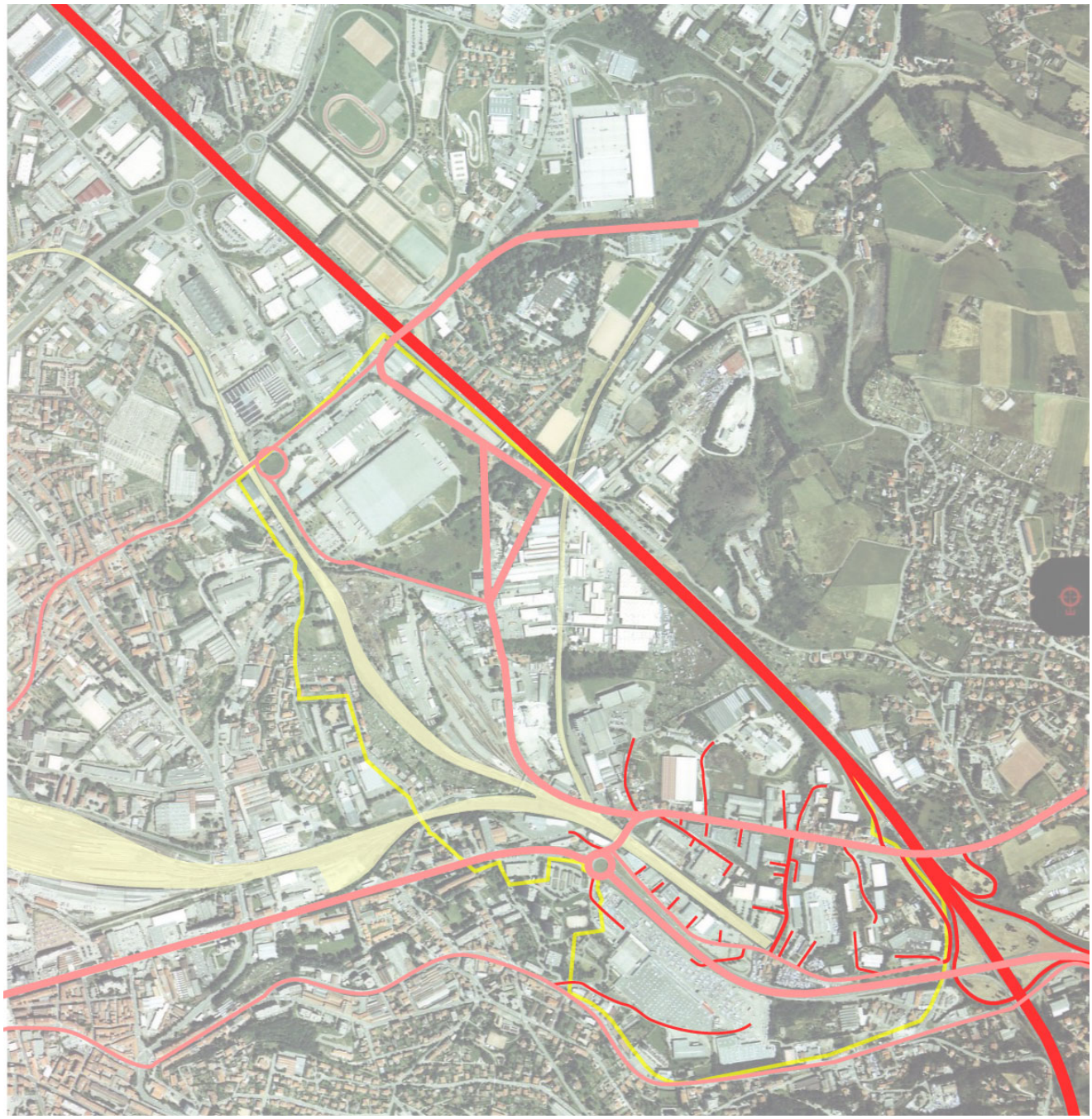
2.3. Vers une entrée de ville à prédominance commerciale (2001)

Eléments cartographiques: Photo aérienne et périmètre du site d'étude (2001)

Source : EPASE 2010 et Nicolas Novarina 2014

a) Le réseau des infrastructures

Éléments cartographiques: Nouvelles voies et schéma de desserte en arrêtes de poisson (2001)



Source : Nicolas Novarina 2014

Entre 1965 et 2001 l'arrivée de l'autoroute est un fait marquant dans la constitution de la zone d'activité d'entrée de ville de Saint Etienne. Cette dernière longe le site d'Est en Ouest et constitue la limite Nord du périmètre d'intervention. L'autoroute achève l'isolement du site en rendant une de ses limites totalement imperméable, sauf au Nord Ouest et Nord Est où

subsistent deux traversées possibles pour les automobiles. Bien que l'autoroute isole physiquement le site de son environnement proche, elle contribue à le relier au réseau d'autoroutes européennes, inscrivant ainsi le site d'étude sur les routes des échanges globalisés. Il apparaît donc comme une contradiction entre la connexion internationale grandissante du site engendré par l'arrivée de nouvelles infrastructures, mais qui parallèlement isolent de plus en plus le site de sa géographie proche. La zone d'activités devient un territoire autonome et déconnecté du fonctionnement global de son aire urbaine, car seuls les acheminements de matériaux, de denrées et de personnes font communiquer le secteur de Pont de l'Ane Monthieu avec le reste du territoire.

L'autoroute, grâce à un échangeur, vient directement se relier à la zone d'activité en se connectant aux deux voies d'ordre primaire du site (rue E. Zola et RN488) et qui à leurs tour ont vu se greffer a leurs tracés de nouvelles voies de desserte automobiles, dessinant un plan de circulation en arrêtes de poisson.

Système de distribution du Strip Commercial américain

source : http://maineanencyclopedia.com, Oxford Main USA – 2003

Ce schéma de distribution se résume simplement en une voie principale centrale qui traverse la zone d'activité et qui sert à la distribution des automobiles sur les parkings des activités grâce a des voies de desserte implantées perpendiculairement ou de biais à la voirie principale. Ce schéma est généralement pensé uniquement dans le cadre de déplacement en voiture (les strips américains sont organisés de cette manière et c'est de ce pays aussi que vient l'une des règles élémentaires du commerce moderne : No parking, No business) et ne convient aucunement à la déambulation pédestre. Ce type d'organisation a également comme inconvénient de multiplier les voiries en impasse ce qui à tendance à

davantage isoler les parcelles et de favoriser l'usage de la voiture. Ce système de distribution est également très consommateur d'espace puisqu'il aboutit à la réalisation de parkings et de voiries pour chacune des parcelles desservies et de plus ce principe a tendance à faire que le bâtiment soit décalé de l'alignement à la rue pour installer le parking en front à la place. De larges bandes de bitumes, issues de l'addition de la voirie et des parkings, sont alors aménagées créant ainsi d'importants bandeaux imperméables et incitant de rouler rapidement. Le piéton se retrouve exclu de cette organisation, puisqu'il est généralement isolé, dans le meilleur des cas sur un trottoir, entre plusieurs rangées de voitures dont certaines sont en mouvement et il doit être vigilant à chaque croisement d'entrée de parking.

Éléments cartographiques: Nouvelles voies et schéma de desserte en arrêtes de poisson. (2001)

Source : Nicolas Novarina 2014

b) Bâti et formes urbaines

En 2001 la constitution d'une zone d'activité et commerciale d'entrée de ville est achevée, les constructions se sont multipliées jusqu'à occuper la totalité de l'espace disponible sur le site. Le volume des constructions à lui aussi fortement crû, « les boîtes à chaussures » sont apparues sur l'ensemble du territoire étudié et un grand nombre d'entre elles sont apposées sur des parcelles encore plus grandes. Les hangars aménagés sur un seul niveau et sur une surface importante font de la zone d'activités un lieu ou le bâti occupe une partie importante de l'espace disponible n'offrant ainsi aucune économie du sol. Le résultat est un tissu urbain relâché et distendu, en opposition aux tissus environnant le site, où les distances à parcourir sont à l'échelle de l'automobile. En 1972 le groupe de grande distribution, originaire de Saint Etienne, Casino, ouvre son premier supermarché sur la partie Sud Est, amorçant ainsi l'arrivée massive d'enseignes sur le site, La zone industrielle se transforme alors en zone mixte. Le groupe Casino comprend, comme les industriels avant lui, que secteur de Pont de l'Ane Monthieu est un lieu stratégique pour y implanter sa première grande surface puisque le site est quotidiennement traversé par de nombreux flux automobiles. Le choix de la parcelle pour construire le supermarché n'a pas été non plus fait au hasard, sa proximité immédiate avec l'unique route d'entrée de ville par l'Est lui confère un maximum de visibilité, l'effet de vitrine ne pouvait être plus important. L'organisation même de la parcelle a été pensée dans le but d'attirer le plus grand nombre à l'intérieur du supermarché, le parking est installé de manière à être le plus en vue depuis la route, afin que les automobilistes puissent immédiatement repérer qu'il y a bien des places disponibles et qu'ils pourront se garer sans attendre. (Aujourd'hui encore les groupes de la grande distribution utilisent ce procédé).

Eléments cartographiques: Zoom sur la parcelle de Casino et son organisation interne (2001)

Source : Nicolas Novarina 2014

La création du supermarché de Casino en 1972 a amorcé l'arrivée, par la suite, de nombreux autres enseignes de commerce de détail, principalement des commerces d'habillement, d'articles de la maison et de garages automobiles, venus s'installer pour profiter des terrains bon marché et de la proximité de la « locomotive commercial » joué par le Géant Casino. Leur implantation reprend les mêmes caractéristiques que celles du Casino, les bâtiments ne s'adressent à la rue plus car le bâti est en retrait le long de la voirie et les parkings sont situés en front de rue et sur les cotés des « boîtes à chaussures ». Les parkings sont visibles et accessibles directement depuis la route longeant les commerces formant ainsi un schéma de circulation en « arête de poisson » que nous avons vu précédemment. De plus, la localisation des commerces sur le site répond aussi à une stratégie économique, ils ne sont pas dispersés au hasard sur le territoire étudié, mais regroupé le long des axes de circulations importants (RN488, rue des Rochettes, rue E.Zola) et regroupé sur le même secteur pour profiter de « l'effet de spécialisation » créer par la concentration de commerces de mêmes natures sur un territoire restreint.

Éléments cartographiques: zoom sur le secteur des boîtes à chaussures commerciales (2001)

Source : Nicolas Novarina 2014

La zone d'activité devenue mixte, due à l'arrivée de nombreuses enseignes de la grande distribution, a vu sa morphologie complètement bouleversée par les règles d'implantation dictées par les lois du commerce de masse. L'apparence architecturalement pauvre et bon marché des hangars est elle aussi une décision prise en amont par les groupes. Ces commerces qui s'inscrivent dans la catégorie de prix discount des grandes surfaces spécialisées (GSS) souhaitent que leurs infrastructures, donc leurs magasins, reflètent l'image des produits à prix cassés qu'ils proposent à leur clientèle. Ceci présente un double avantage pour les enseignes puisqu'elles doivent renvoyer l'image bon marché à leurs clients pour les mettre en confiance et donc vendre plus, et que pour cela il leur suffit de construire des hangars aux coûts les plus bas. Atout commercial certains pour les groupes, cette posture n'est pas sans conséquence sur le paysage urbain engendré, en effet la généralisation de cette pratique aboutit à la constitution de zones commerciales déterritorialisées puisque identiques sur le territoire et aux qualités urbaines très pauvres puisque aucun budget n'est alloué pour les espaces publics hors voirie. Le résultat est un ensemble de boîtes en taule apposées les une après les autres consommant beaucoup d'espace au sol et n'offrant aucune réflexion sur les parcours piétons ni sur les espaces verts, ici la voiture est reine et tout est fait pour sa facilité d'utilisation.

Au Nord Ouest du périmètre, les activités industrielles ont cependant continué à se développer, occupant ainsi toujours plus d'espace. De nouvelles entreprises (la chocolaterie Weiss par exemple) se sont également installées sur le site, attirées par la réserve foncière que celui-ci offre mais aussi par la proximité des chemins de fer et de la route.

Eléments cartographiques : zoom sur le secteur industriel (2001)

Source : Nicolas Novarina 2014

La qualité du bâti est là aussi architecturalement pauvre, et l'organisation de la parcelle répond plus à des exigences techniques et logistiques, les constructions s'organisent autour des rails ou des voies de desserte pour des questions de praticité. Le rapport à la rue (avec l'implantation à l'alignement des constructions), les gabarits, la position sur la parcelle, qui constituent pourtant des éléments clefs dans la structuration des tissus urbains, sont par contre là encore absents. Les constructions ne sont pas des bâtiments « conventionnels » insérer dans un tissu régulé mais plutôt des machines à produire rationnelles et optimisées, apposées sur de larges parcelles préalablement perméabilisées.

La mutation du faubourg d'entrée de ville en une zone mixte a par ailleurs eu une incidence sur la lente disparition du logement sur ce territoire. Aujourd'hui seuls quelques logements éparpillés subsistent sur la zone d'activité, la forme de l'habitat faubourien a quasiment disparu, détruit puis remplacé par des locaux industriels et commerciaux, elle perdure à quelques endroits du site sous la forme de maisons en bandes.

Eléments cartographiques: zoom sur l'habitat du faubourg (2001)

Source : Nicolas Novarina 2014

c) L'imperméabilisation des sols

Éléments cartographiques : imperméabilisation des sols (2001)

Source : Nicolas Novarina 2014

L'arrivée massive de nouvelles implantations industrielles et commerciales a enfin lourdement modifié la nature des sols en les artificialisant. En effet, les activités présentent sur le territoire ont nécessité la réalisation de dalles sur lesquelles des constructions imposantes puissent être soutenus, et afin que les automobiles et les lourds engins puissent

évoluer. Le résultat de ces opérations est le cimentage systématique de la plupart des surfaces au sol les rendant imperméables et modifiant l'écoulement naturel des eaux. Sur la carte, on s'aperçoit que les sols perméables ont fortement diminué de surface et la plupart sont aujourd'hui des espaces gazonnés à l'intérieur de parcelle close. Cependant, au Sud Ouest du périmètre le long des voies ferrées, des jardins ouvriers sont encore présents et cultivés par les habitants des logements collectifs à proximité. Le bois d'Avaize, au Sud Est du périmètre et proche du Géant Casino, constitue aussi un espace naturel à conserver puisqu'il abrite une faune et une flore protégées.

****

Entre 1965 et 2001, les processus à l'œuvre avec la constitution des premières zones industrielles se poursuivent à une échelle plus grande encore. L'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transports, l'autoroute renforce encore les effets de coupures. Les industries sont remplacées en large partie par des activités commerciales, autour u fleuron que constitue Casino, qui elles aussi cherchent à profiter de l'excellente desserte du secteur par les infrastructures de déplacements. L'organisation du bâti répond, dans les zones industrielles comme dans les entrées de villes commerciales, à des logiques d'organisation des différentes fonctions (approvisionnement, production, écoulement des produits, accueil de la clientèle…) que doivent assurer des entreprises à la recherche d'une rentabilité des leurs activités. Les rapports à la voie et plus largement au reste du tissu urbain comptent peu par rapport à ces exigences fonctionnelles. Le logement présent sur le site tend à disparaître, notamment dans l'ancien faubourg qui s'était développé le long de l'ancienne route de Lyon.

Conclusion

Le territoire de Pont de l'Ane Monthieu a connu au cours du siècle dernier des transformations successives qui ont affecté en profondeur son organisation. Il faut noter qu'à l'origine ce territoire ne constitue pas à proprement parler un faubourg, car il voit la juxtaposition d'un espace agricole avec ses fermes, d'une amorce de faubourg le long de la route de Lyon et des premières installations industrielles autour des mines. Ce territoire se caractérise donc déjà par une diversité de formes urbaines et son organisation spatiale ne répond pas à une logique d'ensemble.

L'arrivée de l'industrie (première moitié du XXème siècle) puis du commerce (deuxième moitié du XXème siècle) contribue à renforcer cette diversité au moment même où l'implantation de nouvelles infrastructures de transports (chemin de fer puis autoroute) accroisse la fragmentation du territoire en plateaux séparés les uns des autres. Alors que l'implantation de logements, d'activités artisanales et commerciales le long de l'ancienne route de Lyon s'est faite sur la base d'une relation d'appartenance entre bâti et voirie (modèle du village-rue) et conduit à une amorce de faubourg, les implantations de bâtiments industriels et commerciaux répondent à des logiques de fonctionnement propre à chaque entreprise dans le cadre de vaste emprises territoriales indépendantes les unes des autres. Pour reprendre la terminologie de David Mangin, la logique de secteur prévaut sur celle de l'organisation globale du territoire.

Pour autant le territoire de Pont de l'Ane Monthieu ne constitue pas une entrée de ville au sens propre du terme. En effet si les activités commerciales deviennent de plus en plus prédominantes, subsistent quelques entreprises industrielles (notamment des chocolateries), alors que le logement (sous forme de cité ouvrière, puis de lotissements résidentiels) se déplace en périphérie. La mixité fonctionnelle et urbaine, si elle tend à se réduire, continue malgré tout à exister dans cette entrée de Saint-Etienne. Les projets en cours de requalification réussiront-ils à prendre en compte ces spécificités du territoire de Pont de l'Ane Monthieu.

IIIème PARTIE

QUEL PROJET DE REQUALFICATION POUR UNE ENTREE DE VILLE ?

Principale entrée de Saint-Etienne depuis Lyon, le site de Pont de l'Ane Monthieu va être totalement repensé et réaménagé, avec l'ambition d'y créer un pôle commercial de dernière génération, qui soit exemplaire sur le plan architectural et environnemental. Sur centre-trente hectares, le projet mené par l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne (EPASE) vise à transformer une zone d'activités aujourd'hui hétérogène, dominée par la voiture, en un quartier plus urbain, durable et attractif, précurseur des nouveaux modes de vie et de consommation.

Historiquement lointaine entrée de Saint-Etienne, le territoire de Pont de l'Ane Monthieu est ainsi devenu un espace hétérogène, fragmenté par les infrastructures et saturé de panneaux publicitaires. Le site est dominé par la voiture, avec peu de zones accessibles aux piétons, peu de trottoirs et des infrastructures routières omniprésentes. Au fil des aménagements, les éléments naturels ont laissé la place aux parkings, bâtiments et voiries.

Pour contrecarrer ces évolutions et anticiper la mutation du site, l'EPASE a lancé avec l'Etablissement Public Foncier de l'Ouest Rhône-Alpes (EPORA) un important programme d'acquisitions foncières. En parallèle, les projets de développement commercial anarchiques ont été bloqués, afin de rendre possible la mise en œuvre du futur pôle commercial. Visible depuis l'A72, l'A47 et à cinq minutes du centre-ville, Pont de l'Ane Monthieu jouit d'une situation géographique privilégiée, offrant de réelles opportunités de développement pour le commerce, l'habitat et l'activité économique. Cette situation stratégique rend indispensable la reconquête urbaine et environnementale du territoire, qui bénéficiera à l'ensemble des activités présentes, mais aussi à l'agglomération toute entière.

C'est sur la base de ce diagnostic qu'en 2010 l'EPASE retient comme lauréat l'urbaniste David Mangin de l'agence *SEURA architectes et urbanistes* suite à l'organisation d'un concours visant à choisir l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine en charge d'élaborer le projet de requalification de l'entrée de ville de Saint Etienne.

1. La restructuration d'un territoire d'entrée de ville de Saint Etienne

L'Etablissement Public d'Aménagement de Saint Etienne, créé par décret le 24 janvier 2007 pour procéder à toutes opérations de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain et le développement économique, s'est vu confier la requalification de plusieurs secteurs stratégiques de Saint Etienne dont l'entrée de ville Est. Les études réalisées par l'EPA sur ce secteur ont conduit à la définition d'un projet territorial qui devrait permettre la constitution d'un véritable morceau de ville en lieu et place de l'ancien faubourg, à cheval sur les deux communes de Saint-Etienne et Saint-Jean Bonnefond. Le projet débouche sur la rédaction d'un dossier de création d'une Zone d'Aménagement Concerté qui est approuvé le 5 mars 2010 en conseil d'administration de l'EPASE (autorité à l'initiative de la ZAC).

1.1- Le contexte de l'aire métropolitaine : la mue urbaine d'une grande ville industrielle

Saint-Etienne est une ville de près de 180 000 habitants, au coeur d'une agglomération de près de 400 000 habitants et de l'aire métropolitaine lyonnaise qui en compte 2,5 millions. Son histoire urbaine s'inscrit dans le cadre d'un prodigieux développement industriel qui a vu sa population passer de quelques milliers d'habitants au XVIIIème siècle à près de 100 000 en 1856 et 250 000 au début du XXème siècle. L'exploitation du charbon, la sidérurgie et la passementerie ont fondé l'essor d'un vaste bassin allant de Firminy à Givors, le long des vallées de l'Ondaine et du Giers, avec Saint-Etienne comme épicentre.

A partir des années 1970, ces mêmes secteurs sont entrés conjointement en récession comme dans toute l'Europe occidentale, touchant de plein fouet l'économie stéphanoise et entraînant la fermeture progressive de grands groupes tels que Creusot-Loire, Giat, Manufrance, etc. Pour engager sa reconversion post-industrielle, Saint-Etienne a engagé d'une part la mutation de son tissu productif (spécialisation des PME-PMI dans les secteurs de la mécanique de précision, de l'optique, des textiles techniques), d'autre part la tertiarisation de ses activités (transformation du site de Manufrance à la fin des années 1980, premiers développements tertiaires sur le site de la gare de Châteaucreux, autour du nouveau siège social de Casino), et enfin un certain nombre d'aménagements urbains destinés à modifier l'image de la ville et le cadre de vie des habitants (place Jean Jaurès en 1998, 2ème ligne de tramway en 2006, édification d'un Zénith et de la Cité du design, etc.).
Malgré ce dynamique économique, Saint-Etienne a perdu 50 000 habitants en quarante ans dont 20 000 entre 1990 et 1999 ; la ville souffre aujourd'hui encore d'un manque d'attractivité résidentielle, en particulier à l'égard des familles de classe moyenne qui lui préfèrent les

secteurs périurbains de la plaine du Forez[15]. Pour poursuivre la « mue urbaine » engagée, sortir le centre-ville de sa situation de trappe à pauvreté et faire de Saint-Etienne un élément moteur de la métropolisation lyonnaise (dont il s'agit de conforter la dimension européenne), l'Etat et les collectivités locales concernées (Région Rhône-Alpes, Conseil Général de la Loire, Communauté d'agglomération *Saint-Etienne Métropole*, Villes de Saint-Etienne et de Saint-Jean-Bonnefonds) ont décidé de créer un outil spécifique dédié à l'aménagement urbain : un Etablissement Public d'Aménagement, doté de 120 millions d'euros d'apports publics pour sa première phase (2007-2013) et accompagné de la mise en place d'une Opération d'Intérêt National couvrant 435 hectares du centre de Saint-Etienne.

1.2- Le site Pont de l'Ane Monthieu aujourd'hui.

Eléments cartographiques: vue aérienne en 2008 avec les périmètres du secteur d'étude et de la ZAC

Source : EPASE 2014

[15] Population municipale en 1990 : 199 328 habitants ; en 1999 : 180 167 habitants ; en 2009 : 177 480 habitants ; source : INSEE.

Pont de l'Ane Monthieu constitue un vaste territoire à l'entrée Est de la ville de Saint Etienne. Les études réalisées ont tout d'abord porté sur un secteur élargi de 130 ha (secteur choisi sur la base de la cohérence territoriale du secteur Nord Est de la Ville et des projets urbains existants) puis se sont concentrées sur le périmètre plus étroit de la ZAC, qui couvre une superficie de 66 hectares correspondant à la partie centrale du secteur d'étude confié à l'EPASE dans le cadre de sa mission de restructuration de l'entrée de ville. Ce périmètre est limité sur la partie Nord par l'autoroute A72, au Sud par la rue des Alliés, à l'Est par la rue Marc Charras et à l'Ouest par la voie de Chemin de fer reliant Pont de l'Ane à la zone de Molina.

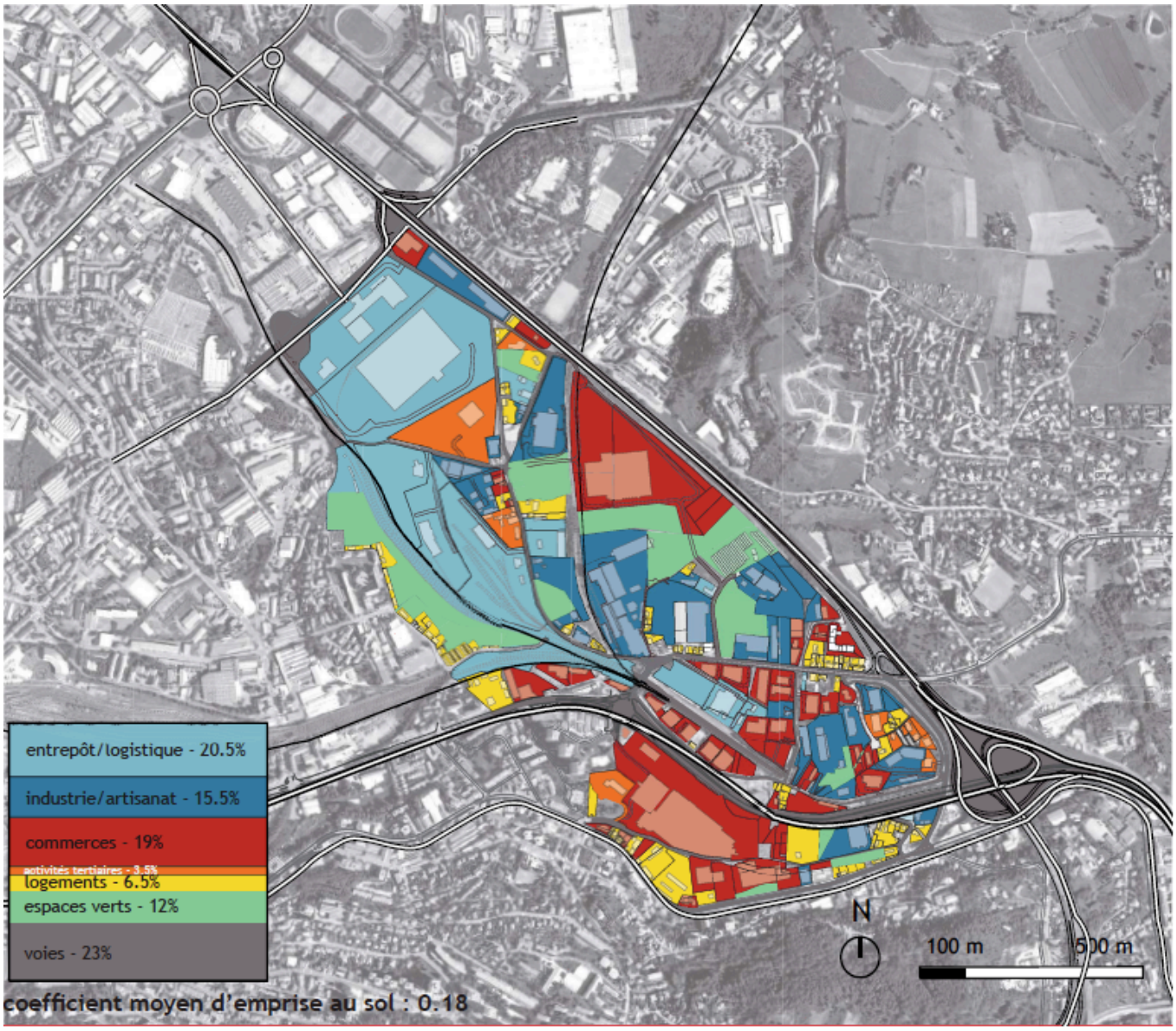
Le programme de la Zone d'aménagement concerté

Logistique	9,5% des surfaces au sol, 3% de la surface bâtie
Industrie et artisanat	16% des surfaces au sol, 29% de la surface bâtie
Commerce	35,5% des surfaces au sol, 58% de la surface bâtie
Habitat	2,5% des surfaces au sol, 2,5% de la surface bâtie

Source : dossier de création de ZAC

Le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté s'inscrit en limite Sud-Est du bassin stéphanois, délimité à l'Est, par les reliefs formés par le Crêt Fond Perdu, et au Sud, par la côte Gagnère, au pied de laquelle s'inscrit la RN 488. La ZAC est globalement caractérisée par une topographie très accidentée, avec une altitude variant entre 510 et 545 mètres NGF. Seule son extension vers l'Ouest (future voie verte) présente une topographie relativement plane, qui correspond à l'étroite vallée alluviale du Furan.

Eléments cartographiques: activités et distribution des usages du sol du secteur étudié

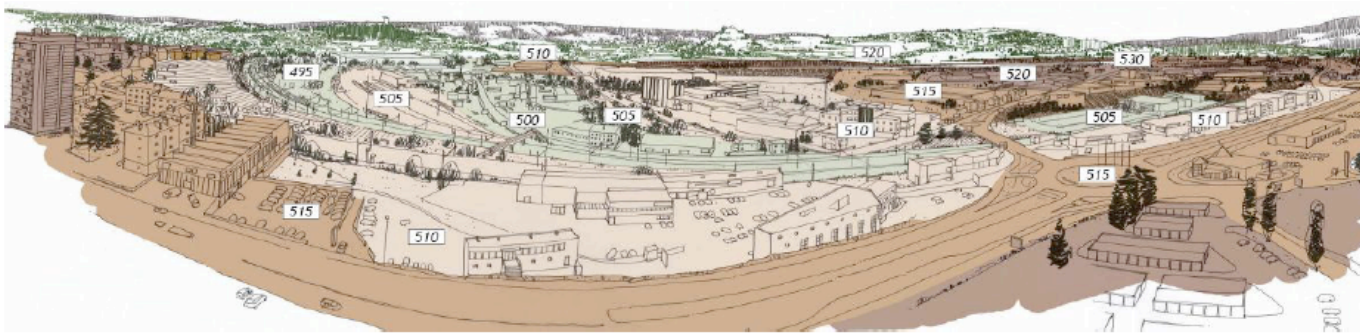


Source : SEURA 2009

Le site de la Zone d'Aménagement Concerté est, pour l'essentiel, implanté sur des roches sédimentaires primaires de type détritique constituées de la compaction de sédiments de tailles hétérogènes issus des reliefs riverains. Les principales formations rencontrées dans la ZAC sont notamment des ensembles de schistes et grés, et des conglomérats constitués de sédiments fin schisto-gréseux où s'intercalent des couches de houille. Le secteur a autrefois

fait l'objet d'une exploitation minière. Les ouvrages miniers, les affleurements de couches et les failles constituent autant d'éléments pouvant indiquer l'existence de risques miniers susceptibles de se traduire par des affaissements et des tassements de terrains, ou des inflammations spontanées.

Un site en terrasse



Source : SEURA 2009

La Zone d'Aménagement Concerté présente par ailleurs de nombreux sites recensés comme anciens sites industriels susceptibles d'avoir entraîné la pollution des sols. On note également une pollution des sols à l'arsenic liée à l'ancienne activité minière.

2. Le Diagnostic territorial de l'équipe de maîtrise d'œuvre

Suite à l'organisation du concours organisé par l'EPASE en 2010, c'est l'architecte et urbaniste David Mangin de l'agence SEURA qui a été nommé lauréat. L'équipe de maîtrise d'œuvre qu'il représente est pluridisciplinaire et donc constituée de plusieurs corps de métier afin de permettre une approche globale et cohérente pour l'étude du territoire d'entrée de ville commerciale sur le site de Pont de l'Ane Monthieu. En plus de l'agence SEURA pour ses compétences d'études urbaines, nous retrouvons également dans cette équipe Atelier LD, une société spécialisée dans les aménagements urbains et paysagers intégrant la gestion « alternative » des eaux pluviales, la société Transitec pour sa capacité d'expertise sur les questions de déplacements et la société Energies Demain pour leur expérience dans les dispositifs d'énergies renouvelables.

Dans le cadre des missions confiées par l'EPASE à l'équipe de maîtrise d'œuvre, celle-ci s'est attaché, dans un premier temps à fournir des clés de lecture de ce territoire en établissant un diagnostic territorial du site étudié, puis dans un second temps de mettre en lumière les enjeux et leviers d'actions qui se dégagent de l'étude de la zone d'activité PAM pour ensuite proposer des réponses urbaines, architecturales et paysagères répondant aux attentes explicités lors de la définition des enjeux.

Le diagnostic réalisé propose une approche du territoire qui semble s'organiser par une vision « Top Down ». L'analyse du territoire s'intéresse donc en premier lieu à la relation du site à sa géographie et à son inscription dans le grand territoire pour ensuite descendre dans les échelles, où l'étude se concentre sur la formation de cette entrée de ville par l'ajout d'infrastructures et d'usages et sur son fonctionnement écologique avec l'études de ses espaces ouverts, du traitement de l'eau et de l'artificialisation des sols et les questions de transport et de déplacement au sein du site.

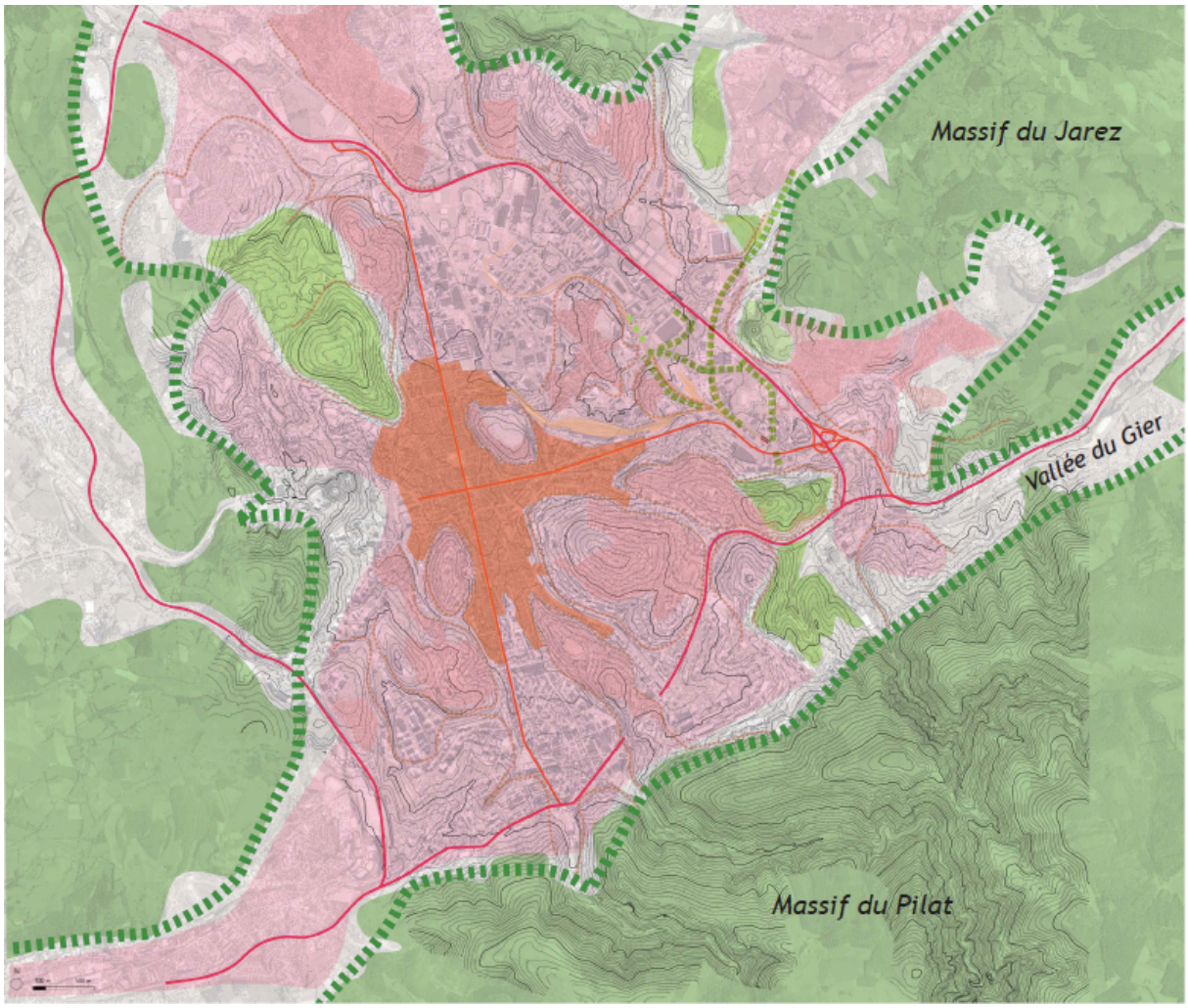
Afin de pouvoir appréhender le projet de l'agence SEURA dans son ensemble et de bien comprendre les raisons des choix qui sont proposés, il semble nécessaire d'étudier finement le diagnostic territorial produit par l'équipe de maîtrise d'œuvre sur le site d'étude. Pour cela, le chapitre qui suit sera consacré à l'analyse de l'étude produite.

2.1- Un site, sa géographie, son paysage de vallées

Le diagnostic de l'agence SEURA commence par cette carte représentant l'inscription de la ville de Saint Etienne dans son grand territoire composé de plusieurs entités paysagère marquante :

- les massifs montagneux de part et d'autre de la vallée du Giers qui constituent des espaces de grande richesse écologique,
- le cœur de la ville de Saint Etienne qui s'est développé au carrefour des vallées, entre le Pilat et le Jarez, entre un ensemble de petites collines,
- la ville étendue récemment qui crée un bouchon peu perméable aux échanges écologiques inter-massifs,
- aux abords de la ville, certains espaces ouverts persistent encore,
- entre ville et non ville, le quartier du Pont de l'Ane qui offre encore des interstices et des corridors quasi continus d'un côté à l'autre de la vallée.

Illustration: un site inscrit dans le grand territoire

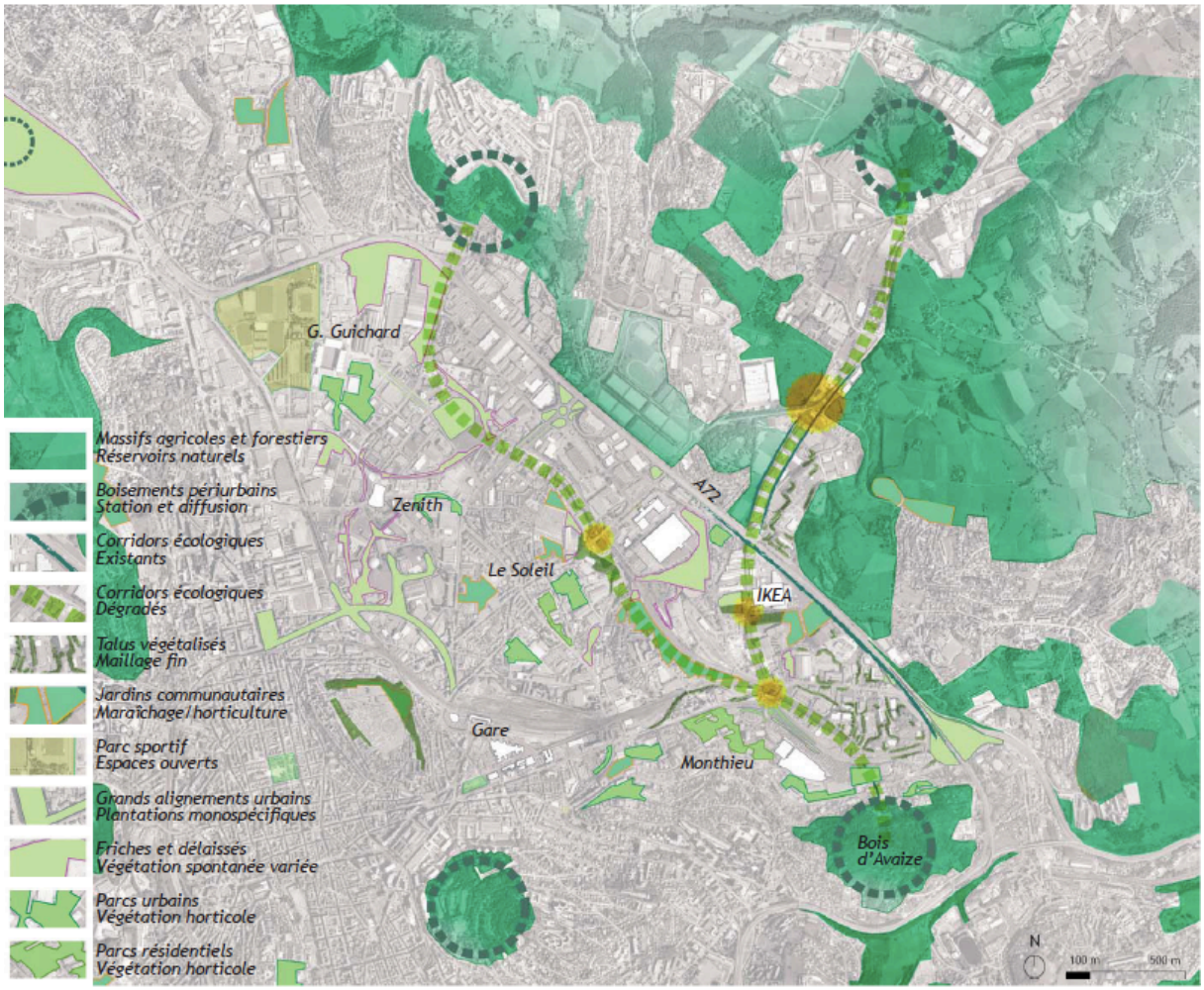


Source : SEURA 2009

Saint-Etienne se trouve au croisement de plusieurs vallées et est entourée de réserves écologiques importantes mais l'urbanisation étendue de la ville coupe les connexions écologiques des massifs environnant. Cependant le site d'étude est traversé par des corridors et interstices à préserver.

L'enjeu qui de dégage de cette première vue est bien celui de la conservation et du renforcement de ce maillage vert qui se trouve en cours de fragmentation. On retrouve donc ici l'idée que les espaces naturels et ouverts font parti d'un réseau écologique formant un système du vert, et que celui-ci est un élément ordonnateur du projet.

Illustration: réseaux écologiques : un maillage varié mais discontinu



Source : SEURA 2009

Une étude plus fine des réseaux écologiques présents sur le site permet l'identification et la localisation des interstices et corridors qui le traversent. Le site se retrouve à proximité de réserves écologiques qui échangent via des corridors à conforter le situant ainsi au carrefour d'un réseau écologique stratégique à l'échelle de l'agglomération.

Illustration: la diversité des milieux présents sur le site d'étude

Plantations d'accompagnement arborées

Accotements enfrichés

Talus horticoles

Parcelles jardinées

Espaces verts urbains extensifs

Talus autoroutiers naturalisés

Source : SEURA 2009

2.2- Un faubourg en relation avec la ville, l'agglomération et la région

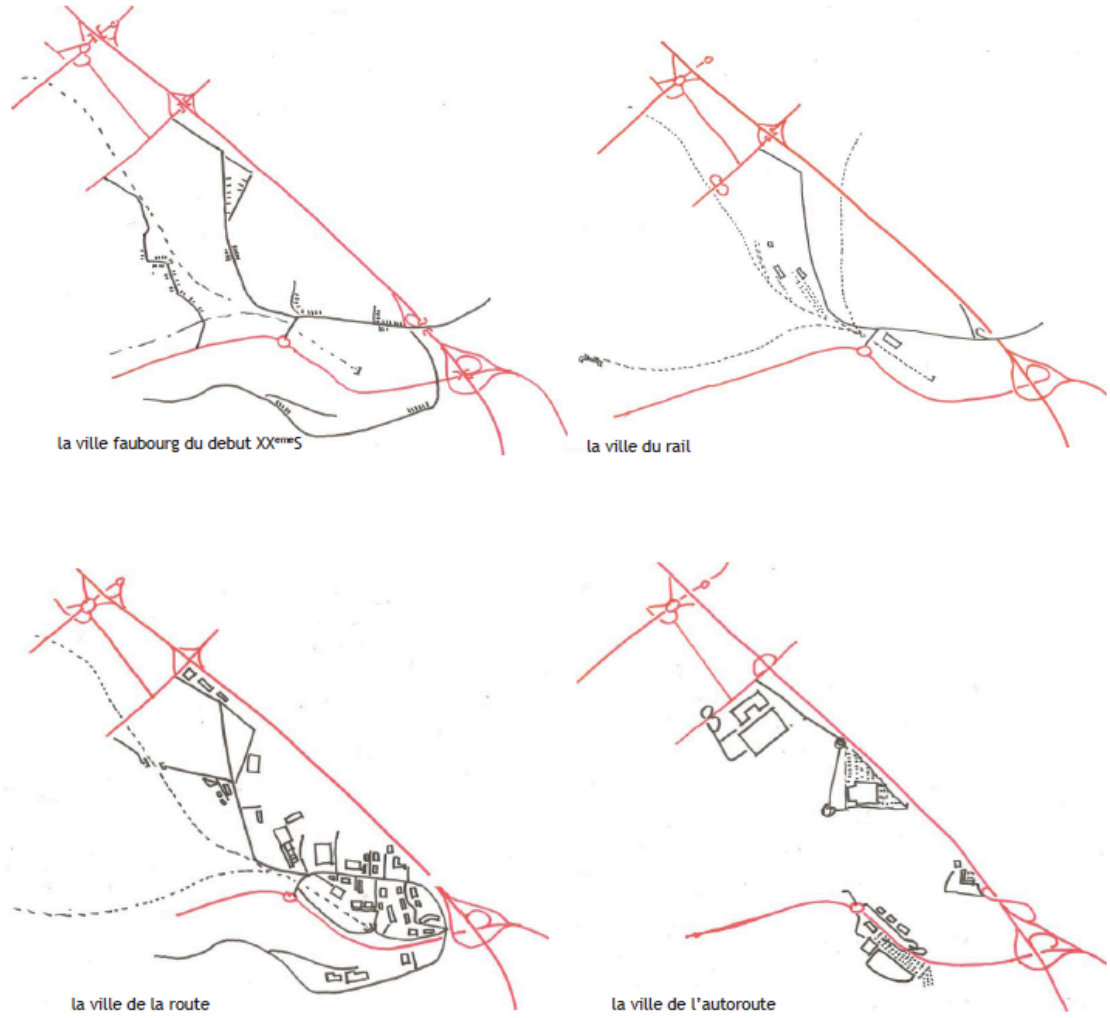
Eléments cartographiques: une ville, trois infrastructures

Source : SEURA 2009

Après avoir resitué la ville de Saint Etienne dans son ensemble géographique et écologique, le diagnostic met en évidence trois grandes infrastructures qui ont participé et participent encore à façonner la ville.
La ville de Saint Etienne est structurée par trois réseaux et trois formes urbaines :

- la grande rue qui structure un centre ville linéaire autour du tramway,
- l'autoroute qui dessert les grandes emprises logistiques, industrielles et commerciales,
- la rue de la Montat qui est la voie historique d'entrée dans Saint Etienne et relie le centre le centre ville, la gare et les faubourgs.

Illustration: constitution du faubourg autour des infrastructures de transport



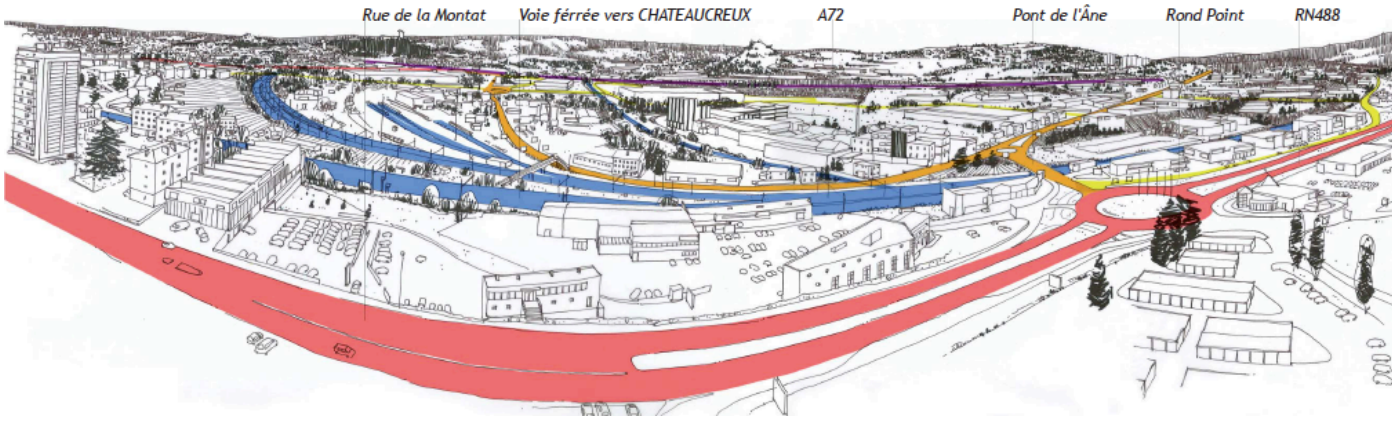
Source : SEURA 2009

Par ces schémas, David Mangin retranscrit par le dessin sa vision de la constitution de Pont de l'Ane Monthieu autour des infrastructures de transport. Selon lui la zone d'activité s'est formé selon trois images types de la ville qu'il décline ainsi.

- La ville du faubourg : les quartiers d'habitats populaires s'implantent le long des principales voies qui traversent ou contournent la vallée (rue Jean Huss, rue des Alliés, le Monteil).
- La ville du rail : le rail structure de larges emprises à niveaux, interface entre le fer et la terre, comme la gare, l'industrie et la logistique.
- La ville de la route : elle est étagée et forme des terrasses sur lesquelles sont implantées des PME/PMI commerciales et artisanales
- La ville de l'autoroute : elle génère de larges emprises desservies par des voies dédiées consommatrices d'espace.

Le réseau de voies ferrées industrielles a orienté depuis plus d'un siècle l'organisation spatiale et topographique du site, en s'installant principalement dans les points bas, dans le sens des fonds de vallée. Ces installations juxtaposent gares de tri aux emprises larges et prolongements tentaculaires vers les dessertes privées des usines.

Illustration: vue perspective du site et de ses infrastructures de transport



Source : SEURA 2009

Superposés à ce premier réseau, les réseaux de voirie occupent un niveau supérieur, tout en suivant la même direction globale de la vallée. Le pont de l'Ane devient alors un nœud de passage stratégique et symbolique entre la rue de la Montat et la rue Emile Zola, et entre les deux versants.

Illustration: Pollution visuelle créée par les enseignes et la publicité

Source : SEURA 2009

La bonne accessibilité routière de la zone d'activité d'entrée de ville a fait émerger un quartier actif de commerces, de petites industries et d'artisanat. Cette forte activité économique et notamment commerciale a eu pour effet de faire fleurir, principalement autour

des principaux axes de desserte, de nombreux supports d'affichage publicitaire. De toute sorte (panneaux 4x3, fanions, enseignes, pré-enseignes…), leur surabondance nuit à la lisibilité de la géographie et à la perception des échelles, le paysage s'en retrouve fortement dégradé.

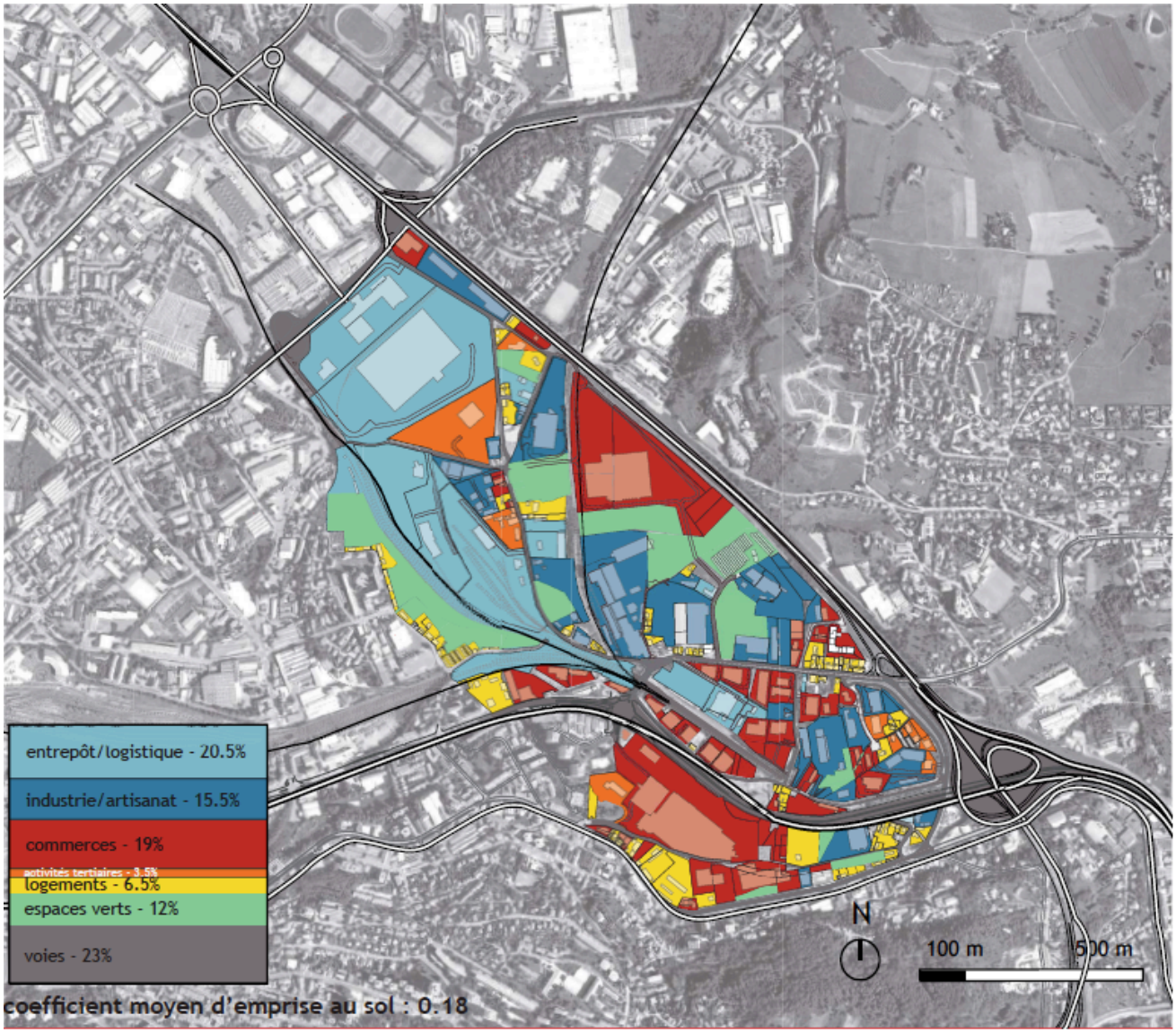
2.3- Densités et occupations du sol

L'analyse de l'usage des sols révèle que le secteur de Pont de l'Ane Monthieu héberge une mixité d'activités (logistique, commerce, industries, artisanat) mais aussi quelques logements à côté desquels on peut remarquer des emprises non bâties plantées, jardinées ou en friche. Il en ressort que nous avons une perception de zone commerciale mono-fonctionnelle mais qui, en réalité, est le support d'usages mixtes.

Les activités de bureaux (C.E.S : 15,5%) sont peu présentes sur le secteur, les principales emprises sont des établissements de formation et des activités connexes de Casino. Elles sont principalement implantées sur les terrasses et dans le creux de l'emprise Easydis. (plateforme logistique au Nord Ouest du site)

Les logements (C.E.S : 19%) sont principalement implantés à la périphérie du périmètre d'étude : Les maisons de faubourg se retrouvent le long des rues Jean Huss et Emile Zola. Les grands ensembles et tours sont implantés le long des voies aux caractères plus routier comme la RN488

Éléments cartographiques: distribution des usages et emprises au sol du secteur étudié



Source : SEURA 2009

Photos : habitats individuels et collectifs, le logement ouvrier et ses jardins familiaux

Source : SEURA 2009

Les quelques immeubles et maisons d'habitation présents sur le site aux abords des installations commerciales et industrielles semblent avoir oublié de déménager lors de la mutation des usages. Associés aux habitations, les jardins familiaux agissent comme une extension du domaine domestique, comme un espace de respiration dans la ville industrielle et commerçante

Sur les plateaux et les terrasses, des activités industrielles (C.E.S : 28%) se sont installées et sont assez diverses (2 chocolateries, 2 ferrailleurs, des garagistes, des traiteurs, des entreprises du bâtiment…). Les mutations des outils de production en cours pourraient être l'occasion de remembrement.

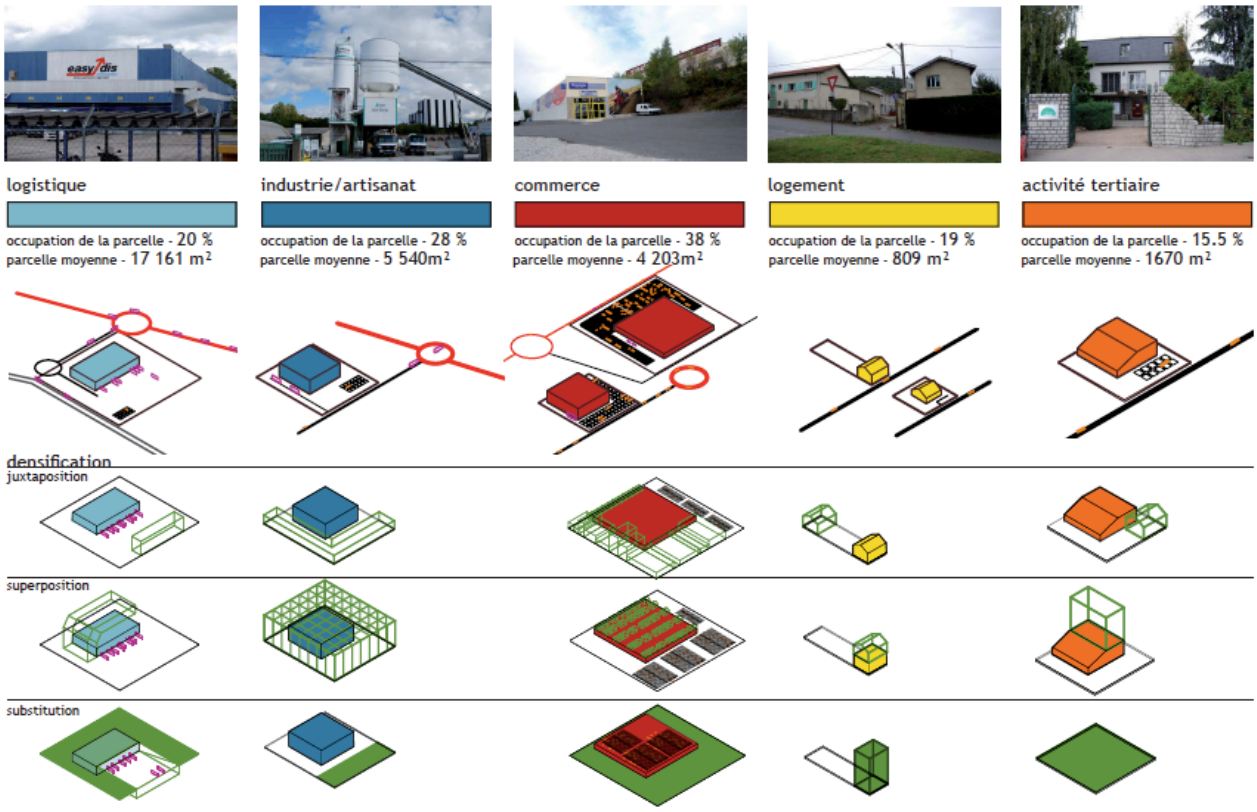
La logistique (C.E.S : 20%) génère de grands plateaux de plain-pied à l'interface entre le rail et la route. Le périmètre d'études est traversé par trois faisceaux ferrés occupant une surface au sol importante. La nature de cette activité nécessite de larges emprises imperméabilisées pour la manutention et la circulation des poids lourds. Les emprises au sol

des bâtiments sont limitées par rapport aux tailles des parcelles. L'agence SEURA avance l'idée que la logistique, en plus d'occuper les plus grands plateaux, dimensionne également les infrastructures routières.

La typologie des grandes surfaces (C.E.S : 38%) a été développée suivant l'adage « no parking, no business ». De larges emprises de stationnement très visible depuis les infrastructures routières. Le parking de Casino accroît la densité d'occupation du sol de cette typologie

La moyenne du coefficient d'emprise au sol des bâtiments de 20% permet d'envisager une densification et une diversification des fonctions à l'occasion des mutations foncières.

Illustration : La faible emprise au sol permet d'imaginer des perspectives de densification



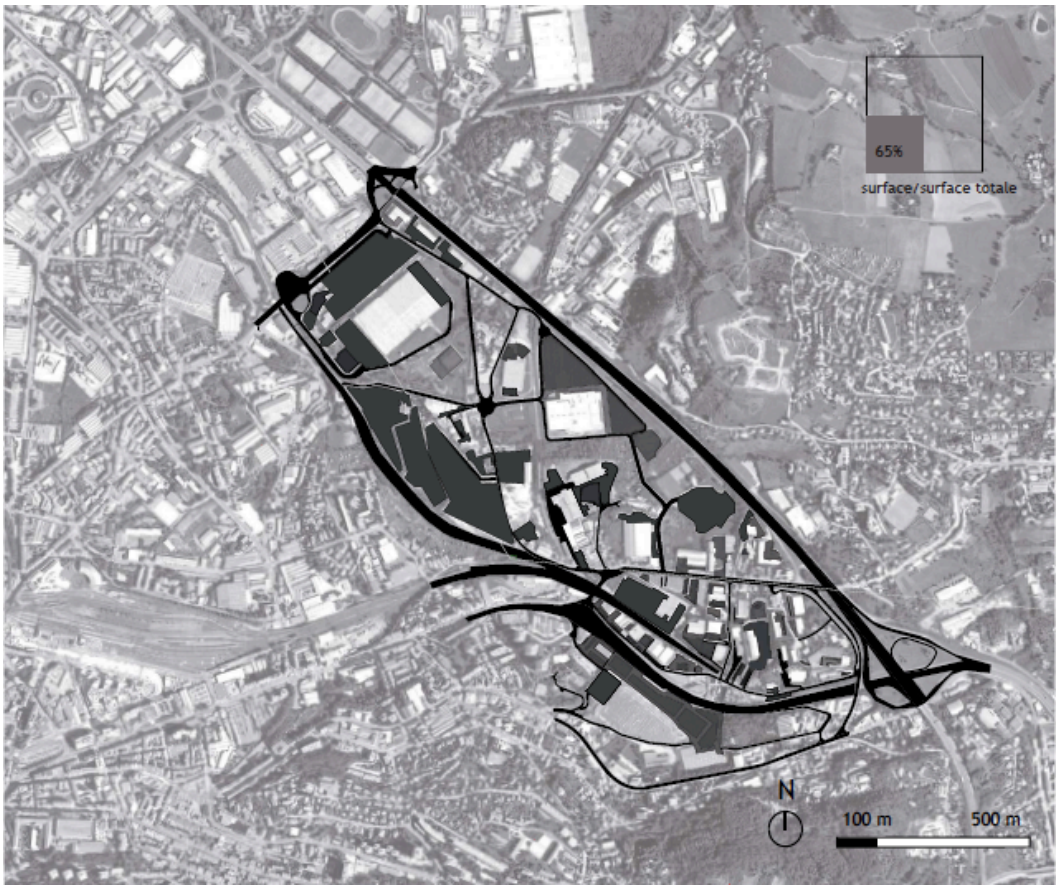
Source : SEURA 2009

L'agence SEURA par cette partie de diagnostic affirme l'idée, qui est chère a D.Mangin, que les infrastructures induisent la nature de développement d'un site et de ses usages. Un travail sur la hiérarchisation et l'aménagement des voiries est donc indispensable dans le cadre de cette restructuration d'entrée de ville.

2.4- Perméabilité des sols

Le traitement des sols est aujourd'hui une donnée importante dans l'élaboration de projets urbains, en effet l'artificialisation des sols conduit parfois à leur imperméabilisation et ainsi à bouleverser l'équilibre écologique d'un site. En plus des écoulements d'eau qui se retrouvent modifiés, la minéralisation des sols engendre, sur certains secteurs de la ville, des montées de la température provoquées par la réverbération du soleil sur le béton. Une trop forte minéralisation des sols induit aussi sur la perception des espaces publiques que nous avons, un sentiment d'inhospitalité et d'inconfort est généralement ressenti par les personnes lorsque que celles-ci ne retrouvent pas suffisamment de végétaux.

Eléments cartographiques : emprise des sols imperméabilisés

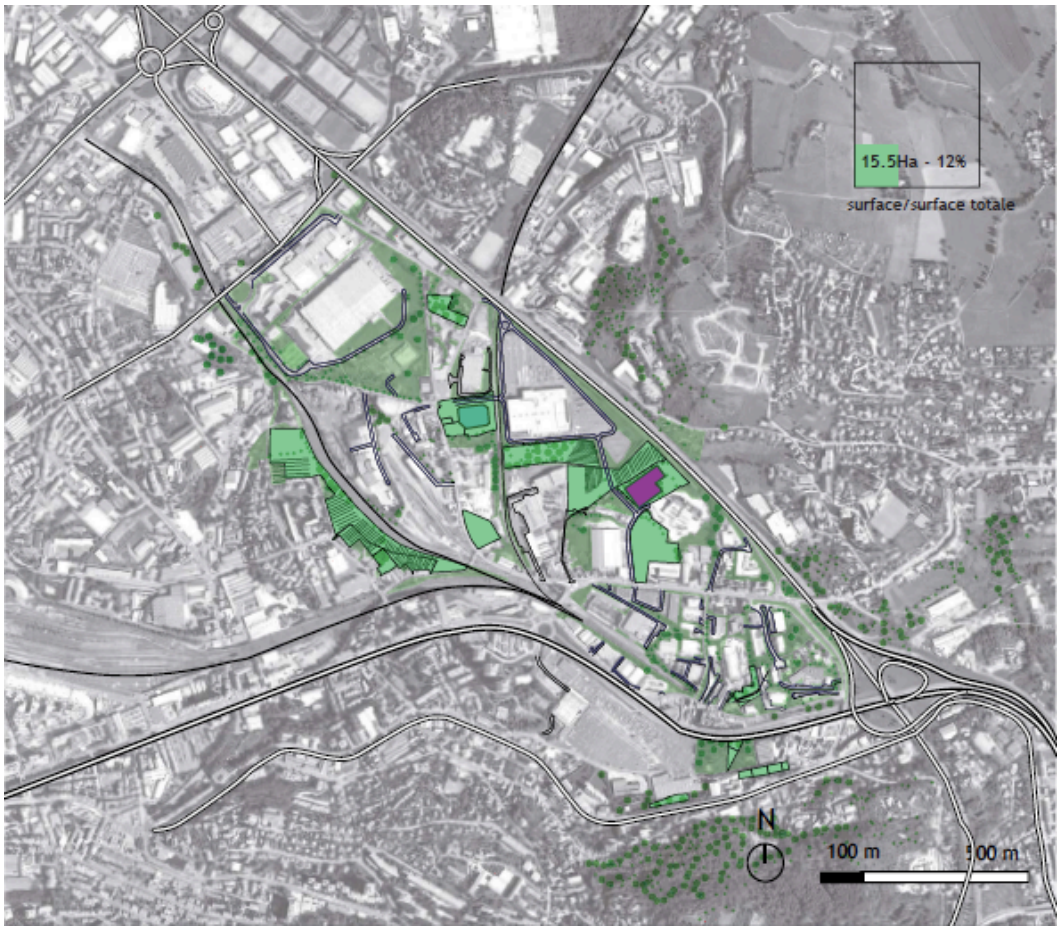


Source : SEURA 2009

La nature des activités industrielles, logistiques et commerciales ainsi que l'importance des infrastructures de transport routier et sur rail, produisent des aménagements très minéraux qui imperméabilisent les sols. Si l'on ajoute à cela les surfaces des toitures du secteur, près de 65% de la superficie de la zone est imperméabilisée. Ce constat amène l'équipe à

repenser les installations et techniques de récupération des eaux pluviales, en un système écologique qui, de plus, contribuerait aux aménagements paysagers sur le site.

Eléments cartographiques : emprise des sols perméable



Source : SEURA 2009

Le recensement des surfaces perméables permet d'établir un état des lieux des potentialités des ressources naturels présentes sur le site. On remarque que l'emprise au sol de ces surfaces est relativement faible puisque qu'elles occupent 12% de la surface totale du site. Cependant la diversité de ces « micro-milieux » est forte, l'on retrouve sur l'ensemble du site une grande variété d'espaces perméable (talus, jardins ouvriers, bois, bassins de rétention…). Cela démontre que le site, malgré un écosystème dégradé par les activités humaines présentes, bénéficie encore d'atouts et de leviers d'actions pour sa reconversion écologique.

Les enjeux qui se dégagent de cette analyse sur les espaces naturels réaffirment la nécessaire reconnexion des « réserves de naturalité » que constituent les massifs du Jarez et du Pilat situés de part et d'autre du site. Cela passe par le renforcement des corridors écologiques qui traversent le site et seule une mise en réseau des typologies variées d'espaces perméables permettrait la consolidation d'un système du vert et donc d'assurer la pérennité du fonctionnement écologique du site.

Photos : La diversité des sols perméables

Source : SEURA 2009

Eléments cartographiques : Les chemins de l'eau

Source : SEURA 2009

Les anciens ruisseaux du Bessard et l'Isérable ont progressivement été canalisés au cours du XIXe siècle, de plus les canalisations de drainage et d'assainissement urbain ont été directement branchés sur ces canalisations. Parallèlement, les modifications topographiques, faites suite à la construction des voies ferrées de l'A72 et des terrasses commerciales, ont modifié l'écoulement des eaux en créant des zones en dépression et des barrages sur le chemin de l'eau.

Le projet de restructuration de l'entrée de ville de Saint Etienne qui sera proposé devra alors imaginer des principes pour remettre au jour le cours des deux ruisseaux qui passent par le site. Le projet aura également à proposer une mise en place d'un système séparatif des canalisations d'assainissement et de drainage avec les canalisations des ruisseaux du Bessard et de l'Isérable. Un des enjeux majeurs de cette thématique sera la gestion des eaux pluviales, en effet il faudra imaginer des principes de rétention et de répartition des eaux pluviales en amont et que cela participe aussi aux aménagements paysagers.

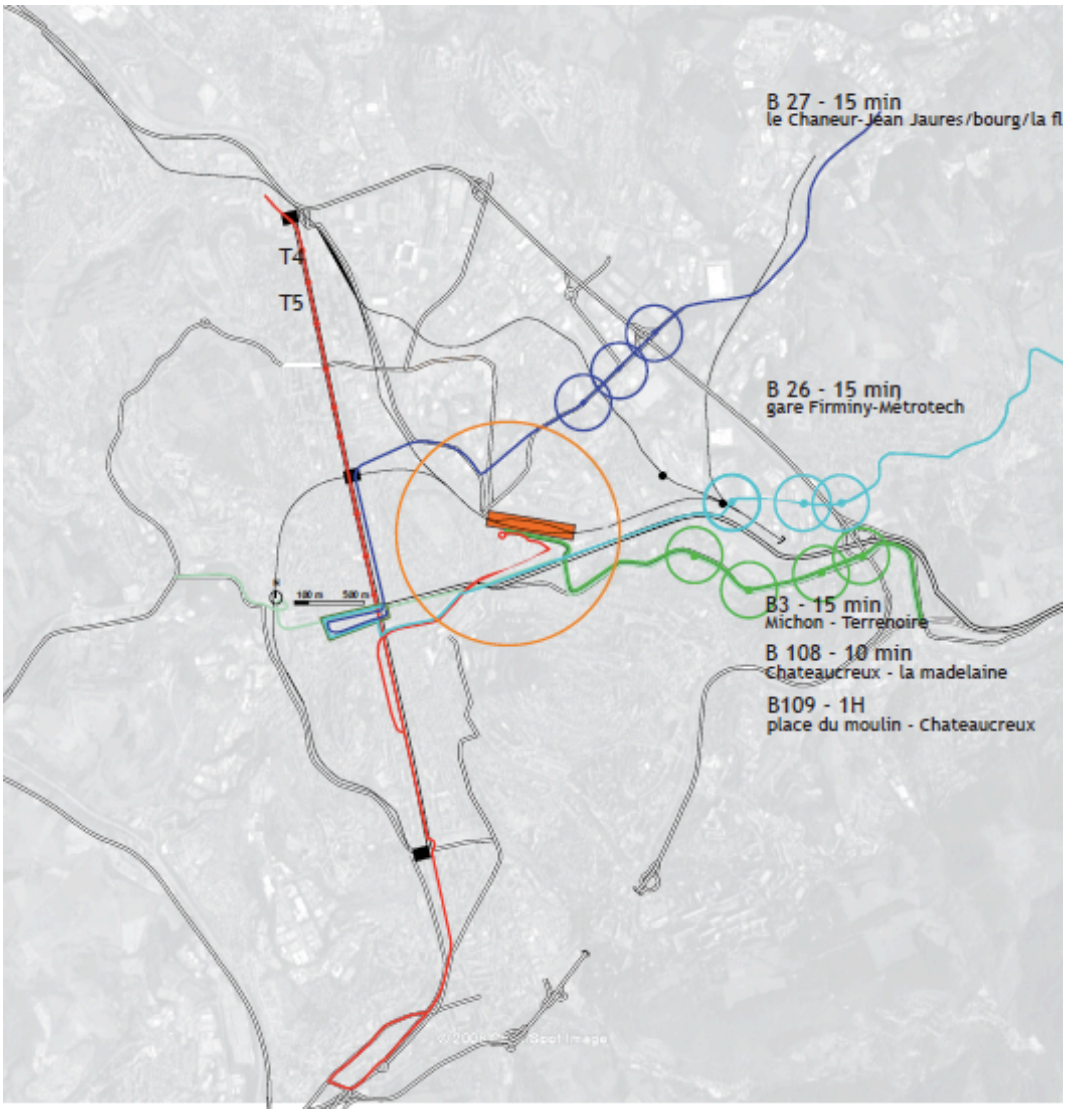
Photos : les fils de l'eau

Source : SEURA 2009

Malgré les campagnes systématiques d'enfouissement des réseaux et des ruisseaux, l'eau continue de couler en surface sur le site. Canalisée par des fossés ou des caniveaux le long des voies ferrées, elle descend progressivement les niveaux successifs de terrasses. Ces ouvrages techniques, jusque la discrets et relégués au second plan, peuvent devenir le support d'une véritable mise en valeur du chemin de l'eau.

2.5- Les déplacements et l'accessibilité

Eléments cartographiques : inscription du site dans le réseau de transports en commun

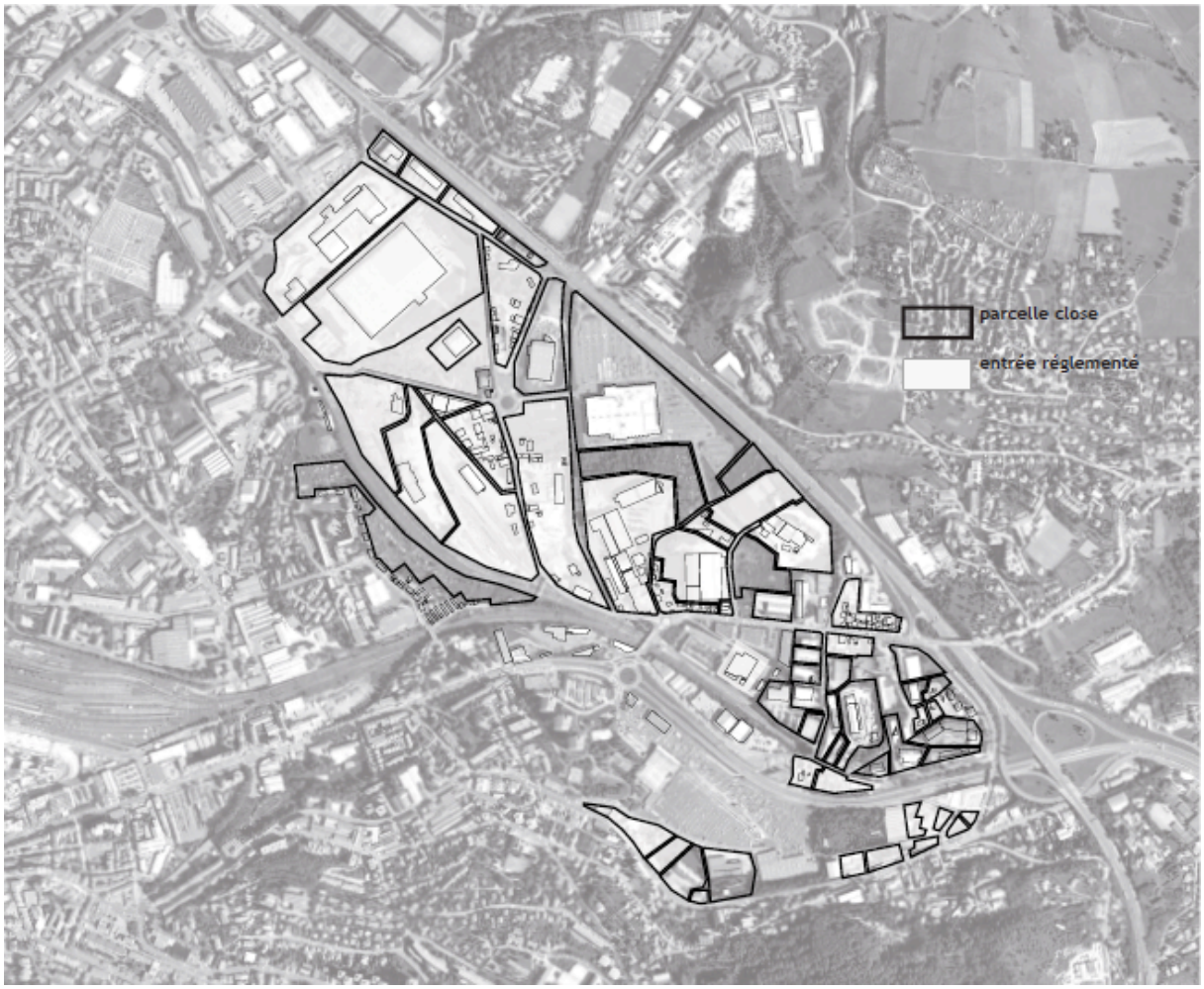


Source : SEURA 2009

Aujourd'hui, le secteur de Pont de l'Ane Monthieu est desservi en transport en commun de la même manière qu'un espace périurbain lointain le serait. La fréquence maximale des bus est de 10 minutes en heure de pointe alors que la fréquence moyenne est de 18 minutes. Certes PAM est un secteur où le logement est peu présent, mais il est, de nos jours, peu concevable que le deuxième pôle commercial de l'agglomération stéphanoise soit si faiblement connecté par bus au reste de la ville. Ces lacunes d'offre de transport montre bien le désintérêt général que l'on porte sur ces espaces de la ville. Une meilleure desserte en TC est alors un des enjeux majeurs du projet d'entrée de ville, si celui-ci veut être un exemple à

suivre en termes de restructuration commerciale. Un intérêt sera également porté à l'amélioration des déplacements piétons au sein du site, aujourd'hui aucun aménagement n'a été pensé pour les piétons, mis à part quelques trottoirs étroits et inconfortables.

Eléments cartographiques : de larges parcelles closes rallongent le parcours piéton



Source : SEURA 2009

La zone d'activité de Pont de l'Ane Monthieu est un quartier peu amène pour les piétons, la nature des activités, le relief, les parcelles closes sont d'autant d'obstacles pour la déambulation pédestre. La faible emprise au sol de l'ensemble des activités contraint les possibilités de continuité urbaine. La clôture des grandes parcelles accentue l'effet de morcellement du site. Pour passer de l'une à l'autre parcelle, d'un commerce à l'autre le piéton contourne la clôture. Les parcours s'allongent et se font donc généralement en voiture.

Dans la zone commerciale actuelle, reflet de l'expression d'un modèle de ville périphérique dévolu à l'automobile, le piéton ne semble avoir droit de cité qu'à partir des seuils commerciaux. Sur les parcours extérieurs, en domaine public, les espaces réservés aux piétons sont rares et bien souvent dégradés. Malheureusement, la priorité est clairement donnée à la voiture, alors que le centre ville n'est qu'à quelques centaines de mètres seulement…

2.6- Le projet urbain et ses principaux enjeux

Pont de l'Ane Monthieu bénéficie d'une position stratégique. Situé à moins de 1,5km de la place de l'hôtel de ville, c'est un faubourg jouxtant l'hyper centre, qui de plus, constitue la principale entrée de ville depuis Lyon. Sa fonction d'entrée de ville doit être renforcée et modernisée. Il s'agit en particulier de repenser les liaisons avec le centre ville et Saint Jean Bonnefonds, ainsi qu'avec le futur quartier d'affaires de Châteaucreux et les zones d'activités situées en bordure de l'A72.

Pont de l'Ane Monthieu constitue le deuxième grand pôle commercial périphérique de l'agglomération stéphanoise (après Villars-Ratarieux). Les quatre locomotives commerciales (Géant Casino, Ikéa, Darty et Go Sport) sont complétées par une galerie marchande et une vingtaine de moyennes surfaces (équipement de la personne, équipement de la maison). L'attractivité du site apparaît aujourd'hui dégradée malgré l'arrivée d'Ikea en 2005. Les formats commerciaux sont vieillissants voire obsolètes et ne correspondent plus toujours aux attentes des consommateurs. Une réorganisation de l'offre commerciale doit donc être envisagé en intégrant les commerçants déjà présents sur le site.

L'amélioration de la desserte et de l'accessibilité de l'entrée de ville constitue un enjeu majeur de la requalification prévue dans le cadre de la ZAC. Une amélioration de la desserte tout mode doit être envisagée afin d'améliorer la lisibilité du secteur. Cette amélioration devra privilégier les actions sur les transports en commun (renforcement du cadencement des bus, étude de faisabilité pour l'implantation d'une probable halte de tramway régional) et sur les modes doux (voie verte, piste cyclable, passerelle). Tandis que le site est aujourd'hui investi par la voiture, le programme d'aménagement laissera une plus large place aux autres modes de transports. À travers l'instauration de nouvelles habitudes de déplacements, c'est un quartier plus convivial et agréable à vivre qui verra le jour. Sont ainsi prévus.

- Le développement des modes doux : création d'une voie verte (piste cyclable et piétonne) entre Manufacture Plaine Achille et Pont de l'Ane-Monthieu, et installation d'une passerelle piétonne reliant le Nord et le Sud du quartier. Au total, le projet prévoit la création d'un plateau piétonnier de 40 hectares.
- La restructuration du réseau routier et l'optimisation du stationnement : nouvelle organisation des voies, création d'un parking relais afin de diminuer le trafic routier de transit et report facilité sur les transports en commun, réorganisation des parkings pour limiter les déplacements au sein du site.
- L'amélioration de la desserte en transports en commun : création d'une ligne de Tram-Train et d'une halte pour desservir le quartier, amélioration du cadencement d'une ligne de bus desservant déjà le site, possible création d'une ligne de transport interne à la future zone.
- La mise en place de solutions alternatives de livraisons permettant de limiter l'usage des camions : un partenariat a été lancé avec les opérateurs locaux de la logistique, de l'industrie et du commerce pour développer des réseaux plus économes en énergie et gaz à effet de serre, notamment via le ferroviaire.

La création d'une nouvelle offre de logement constitue un enjeu à part entière dans le cadre de la ZAC PAM. Cette dernière pourra accompagner les programmes de développement commerciaux et l'arrivée du tramway régional sur le site. Deux secteurs ont été envisagés pour l'implantation possible des futurs logements : le long de la rue Marc Charras requalifiée et prolongée et le long de la rue des Alliés (au Sud de la ZAC), où une offre de logements et d'équipements est d'ores et déjà présente.

Enfin, la pris en compte du paysage et plus généralement du site dans lequel se déploie le secteur de Pont de l'Ane Monthieu s'est traduit par le lancement d'une approche environnementale de l'urbanisme (AEU). Cette démarche, à l'échelle de l'ensemble du secteur, conforte la volonté de porter une ambition environnementale sur chacun des éléments constitutifs du projet d'ensemble. Le réaménagement de Pont de l'Ane Monthieu s'attache à redonner au site une dimension « naturelle » en renforçant la présence de la biodiversité, du végétal, de l'eau… Cette ambition se traduit en plusieurs axes d'action.

- La mise en valeur de l'environnement naturel et urbain : développement d'une démarche de contrôle et d'harmonisation de la signalétique et de l'affichage publicitaire, création d'une série de parcs interconnectés et ouverts sur l'environnement naturel et les espaces de loisirs jusqu'à Plaine Achille, le stade Geoffroy-Guichard et Châteaucreux. Le projet respecte notamment le principe « une place de stationnement, un arbre planté ».

- Une meilleure appréhension de l'eau : prévention des inondations en favorisant la gestion des eaux pluviales à la parcelle, création de noues, de jardins filtrants et de talus plantés, valorisation des parcours aquatiques, comme structure paysagère.
- Une préservation et un développement des habitats naturels et de la biodiversité : création d'une continuité entre des corridors écologiques au sein du site et les espaces naturels, préservation des milieux naturels et accompagnement de l'évolution biologique des zones en friche.

En résumé, l'EPA de Saint Etienne et son équipe de maîtrise d'œuvre urbaine ont identifié six grands enjeux urbains pour la requalification de l'entrée de ville :

- intégrer le faubourg dans le système urbain du cœur de l'agglomération ;
- requalifier les fonctions commerciales et développer un concept innovant ;
- rendre lisible la topographie des terrasses et restituer le cheminement de l'eau ;
- améliorer l'accessibilité tous modes (tramway régional, modes doux, logistique urbaine) ;
- anticiper les mutations foncières futures induites par le redéploiement du pôle commercial (artisanat, PME/PMI, logements) ;
- valoriser la faune et la flore existante sur le site en l'ouvrant sur le grand paysage environnant.

****

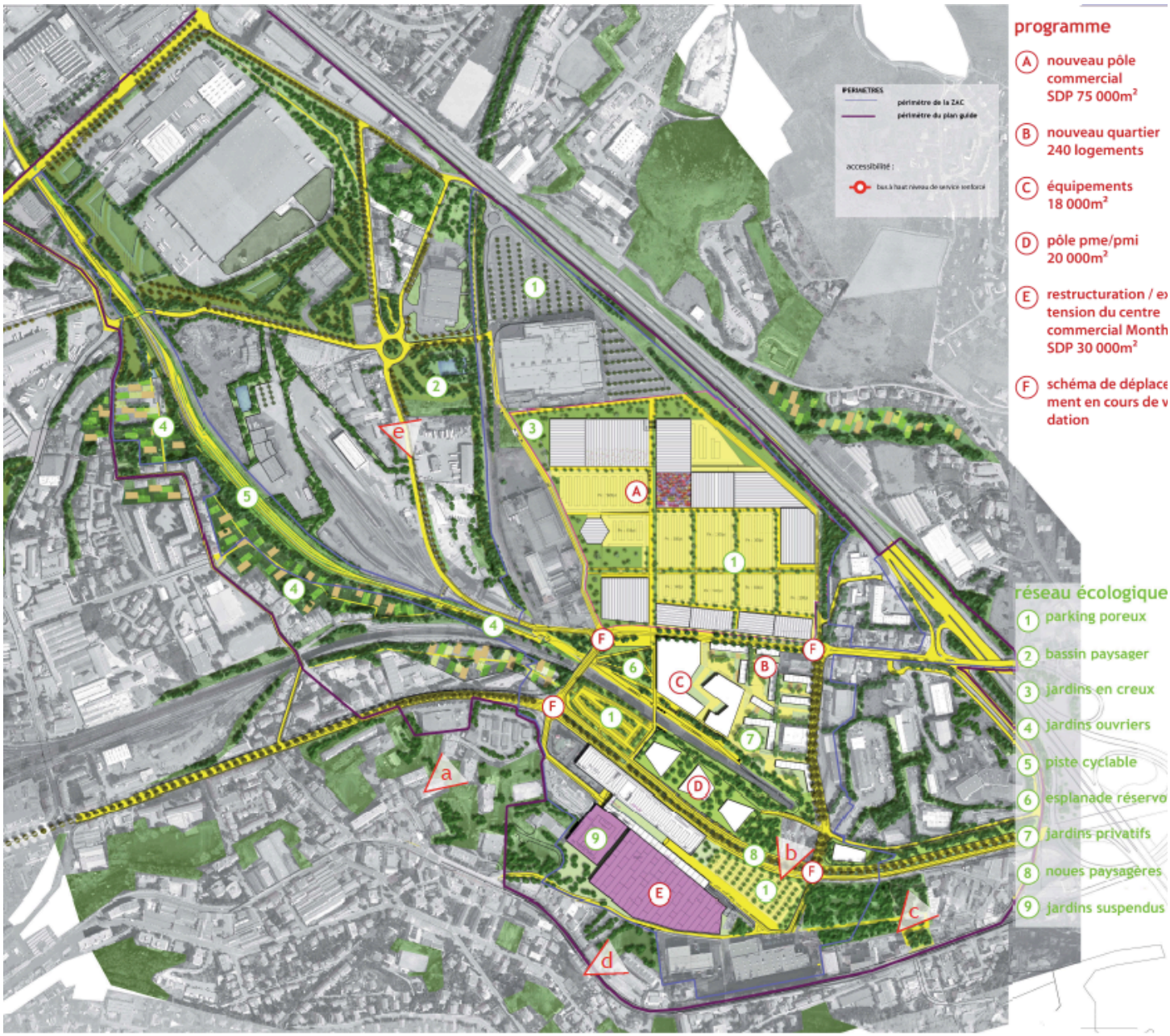
La diagnostic établi par l'équipe SEURA en ce qui concerne Pont de l'Ane Monthieu passe en revue de manière détaillée l'ensemble des caractéristique d'un territoire défini comme un faubourg. Accompagné de schémas très suggestifs, l'étude fournit des éléments d'appréciation particulièrement intéressants sur les grands éléments structurant le territoire de l'agglomération de Saint-Etienne, sur le fonctionnement écologique de ce territoire et sur les infrastructures de mobilité. Il est à noter que ce diagnostic est moins précis sur les différentes formes urbaines coexistant sur ce territoire, question que nous avons abordée dans la deuxième partie de ce mémoire. On reconnaît dans ce diagnostic la patte de celui qui avant de devenir un urbaniste opérationnel a été un des principaux théoriciens français du projet urbain et l'auteur avec Philippe Panerai de nombreux ouvrages sur le sujet.

3- Présentation de la proposition du projet et analyse critique

Dans sa mission d'une durée de neuf ans, confiée par l'EPASE, l'équipe de maîtrise d'œuvre est chargée de remettre une traduction des orientations, qui découlent du diagnostic, sous la forme d'un plan guide. Le plan guide est le document qui représente la vision d'ensemble de l'entrée de ville requalifiée, cependant ce document n'est pas opposable, il servira de « modèle » vers lequel tendre au lauréat des différents appels d'offre. En effet, la requalification de l'entrée de ville de Saint-Etienne fait l'objet d'un phasage dans le temps et dans l'espace. Le programme des constructions étant mixte (*retail park*, logements, pôle PMI PME, équipements…), plusieurs consultations d'opérateurs seront nécessaires pour mener à bien la totalité de l'opération. Ce plan guide n'est pas opposable au tiers et ne représentant qu'une orientation vers laquelle tendre, les projets finaux de requalification (que ce soit le *retail park*, le pôle PMI PME…) pourront être formellement différents de ce qui est tracé sur le plan, le véritable défi des futurs lauréats sera donc de proposer un projet qui respectera rigoureusement les enjeux dégagés par l'étude urbaine faite par l'agence SEURA.

Aujourd'hui, l'avancement du projet en est encore à la définition du plan guide. De fait, il est encore trop tôt pour pouvoir analyser un projet architectural, nous nous concentrerons donc sur l'analyse du plan guide et de ses propositions de requalification urbaine. Les documents qui vont suivre présenteront des évolutions du plan-masse du lot commercial puisque l'étude est en cours. Cela dit, les orientations et les solutions apportées par le projet global restent inchangées malgré ces évolutions morphologiques.

Eléments cartographiques : Plan guide de la requalification de Pont de l'Ane Monthieu



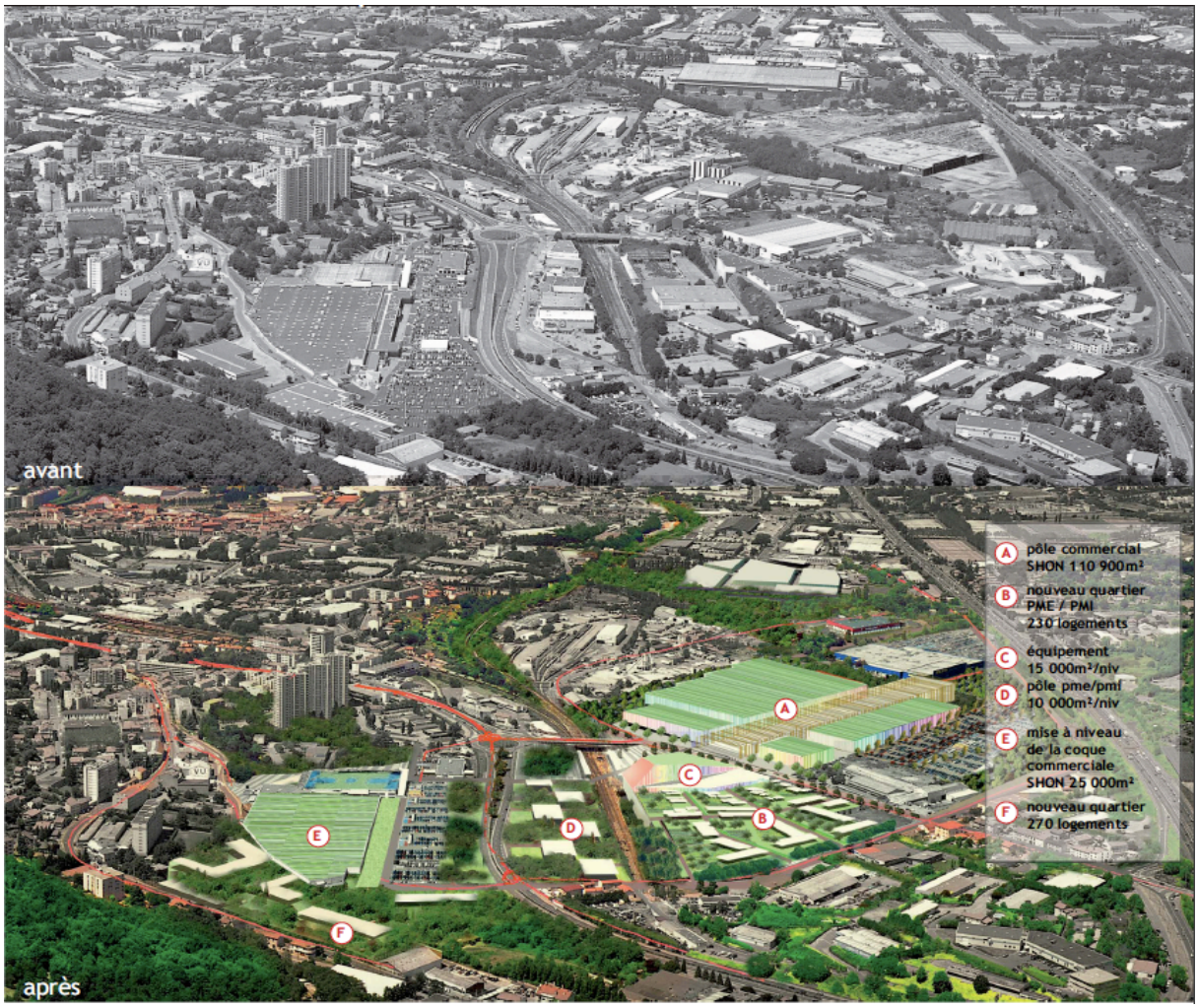
Source : PAM. (SEURA 2014)

3.1- Les orientations du plan guide

a) Requalifier l'entrée de ville historique de Saint Etienne

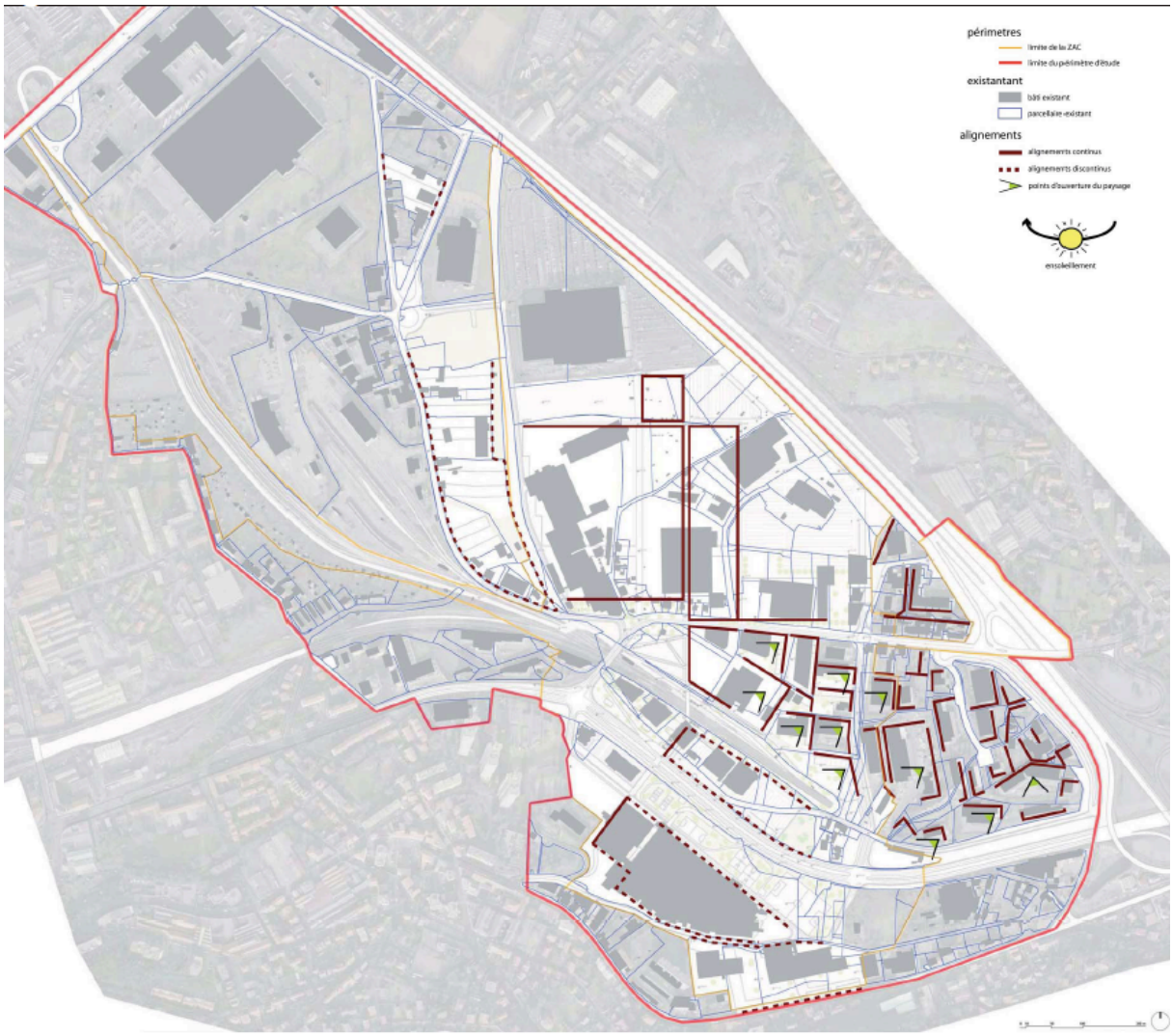
L'entrée de ville de Saint Etienne est perçue aujourd'hui comme une vaste emprise commerciale. Elle s'est construite en relation avec les infrastructures et est largement imperméabilisée. Pourtant ce faubourg contemporain accueille des fonctions variées, notamment des activités de production. Dans un premier temps, l'objectif sera de moderniser l'appareil commercial de ce secteur et de renforcer sa mixité par la mise en place des conditions adéquates pour l'accueil de logements et d'activités artisanales. Pour engager ces mutations urbaines, les principaux leviers sont l'amélioration de l'accessibilité tous modes et la création d'un pôle commercial innovant. Ces objectifs seront réalisés dans le cadre d'une ZAC.

Eléments cartographiques : vues perspective des modifications apportées par le projet d'ensemble



Source : SEURA (2009)

Eléments cartographiques : principes d'alignement du bâti



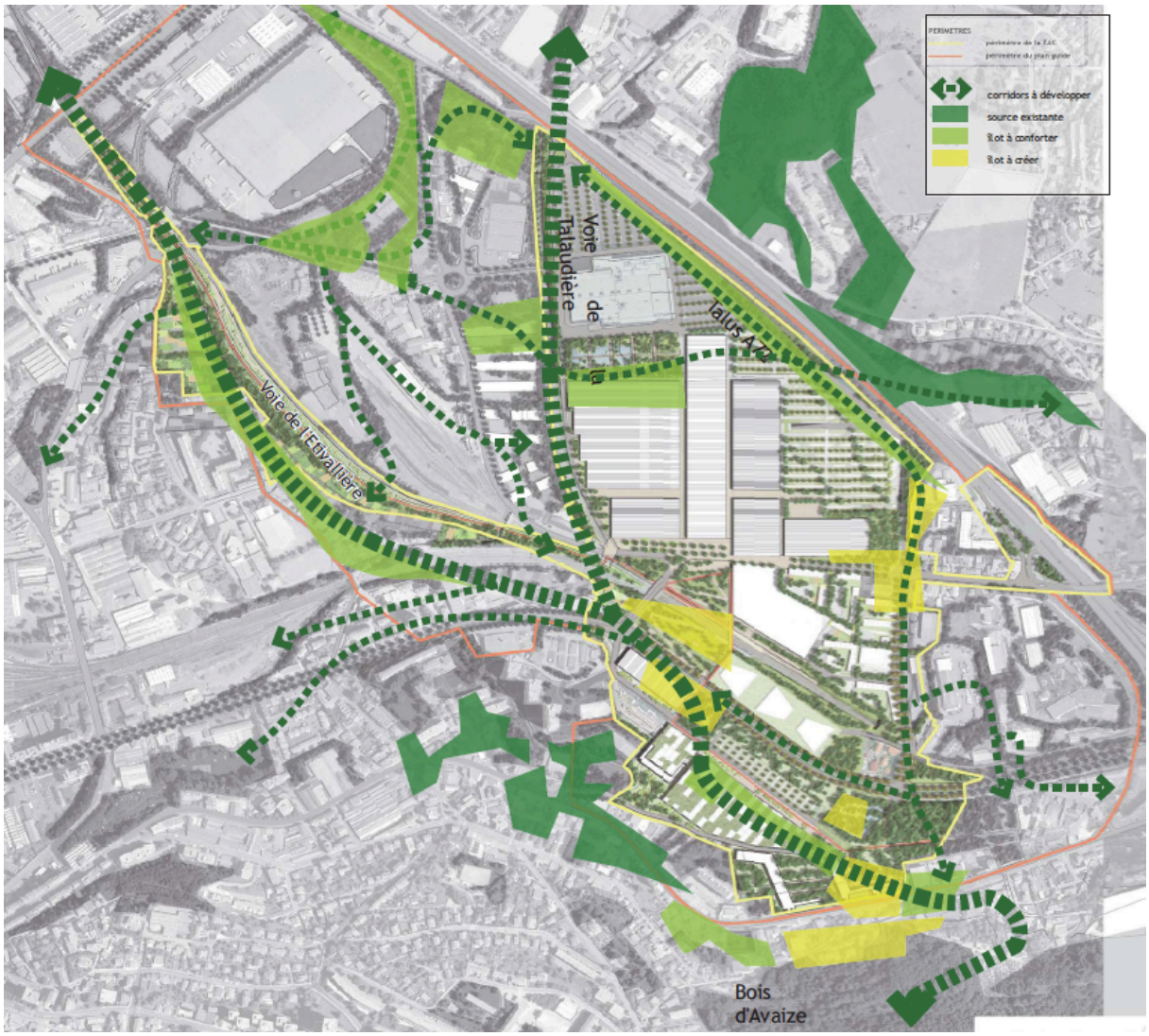
Source : SEURA (2009)

Afin de redonner un caractère urbain au territoire, le projet prévoit des prescriptions d'alignement des constructions. En effet, la requalification de l'entrée de ville ne peut avoir lieu si des règles ne régissent pas l'implantation des constructions. Le caractère urbain de Pont de l'Ane Monthieu ne peut pas être rétabli si l'agencement des bâtiments sur leur parcelle ne répond qu'à des règles propres à chacun des propriétaires. Ne pas encadrer l'ordonnancement du bâti reviendrait à laisser faire les mêmes erreurs commises lors du développement de Pont de l'Ane Monthieu à partir des années soixante-dix. Le caractère urbain des centres-ville est en grande partie du à l'implantation à l'alignement des constructions de chaque coté de la voie. Sans respect de ce principe, qui trouve ses origines dans l'urbanisme baroque, puis l'urbanisme haussmannien, la rue disparaît et devient route. Dans ce projet qui souhaite attirer un maximum de personnes utilisant les modes doux pour se déplacer et encourager les déplacements internes piétons, il est primordial que les

bâtiments commerciaux s'adressent à la rue qu'ils bordent afin d'affirmer la continuité urbaine du projet avec la ville dense proche. Sans règle de gabarit, d'alignement, ou d'implantation sur la parcelle des constructions, les espaces publics ne peuvent être définis puisqu'ils ne sont plus délimités. Les prescriptions d'ordonnancement sont également le moyen de définir une bonne orientation des bâtiments et ainsi d'ouvrir des vues sur le paysage de la vallée, et d'optimiser les apports solaires qui sont des éléments clés pour la réduction de la dépense énergétique.

b) Consolider les continuités paysagères et lutter contre l'imperméabilisation des sols

Eléments cartographiques : consolider les continuités écologiques

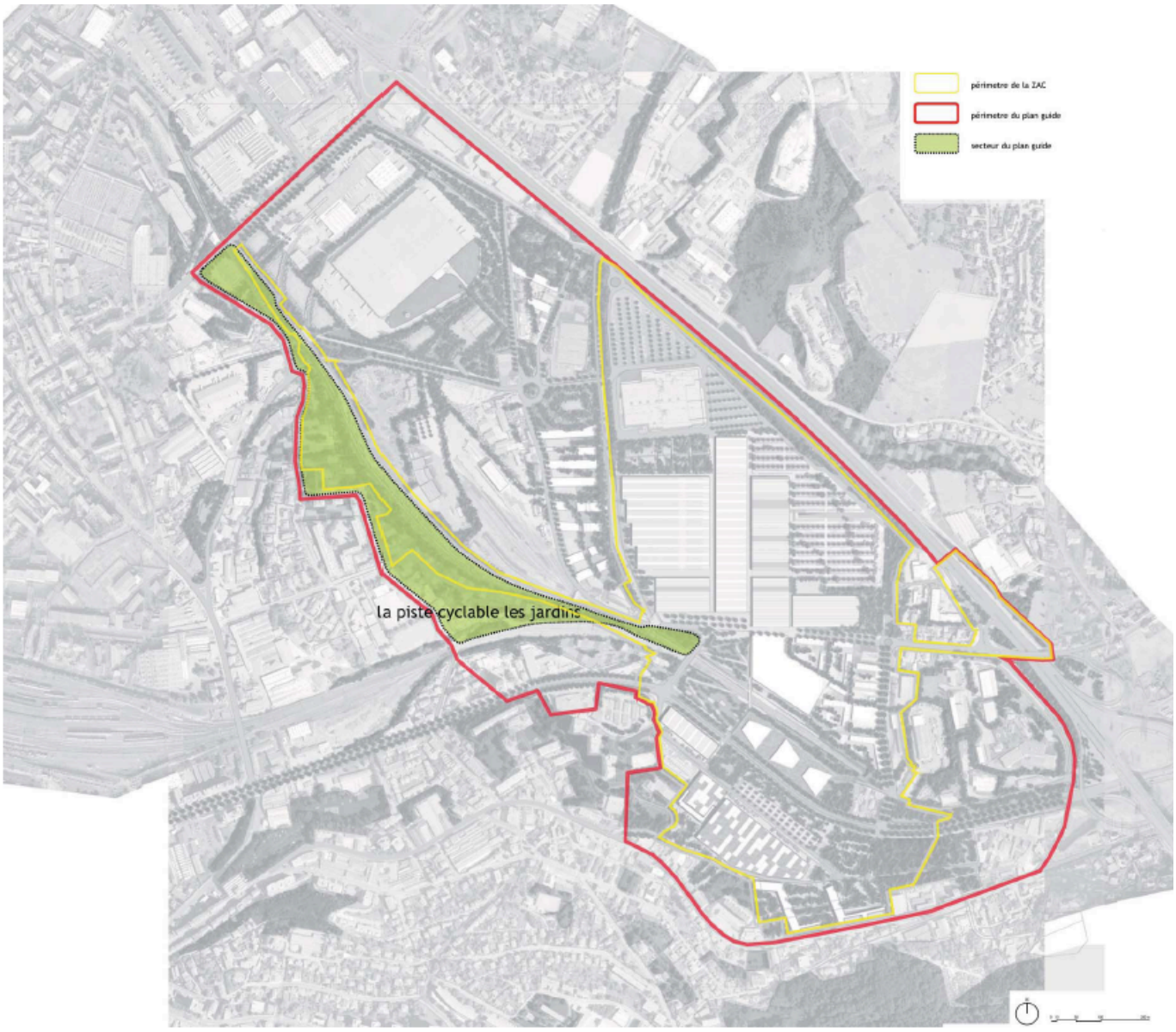


Source : SEURA 2009

Lors de l'élaboration du diagnostic territorial, l'agence SEURA met en avant l'importance de la préservation des réserves de naturalité et la nécessité d'établir et de consolider les continuités écologiques permettant la création d'un *« système du vert »*. Comme en matière de mobilité, la constitution d'un système passe par le renforcement des continuités et la mise en réseau des différentes réserves de biodiversité à proximité de la zone d'activités. Une stratégie paysagère est donc élaborée afin de recomposer une trame écologique à partir des espaces naturels ou en friche existants, dispersés sur l'ensemble du périmètre d'étude et en pourtour.

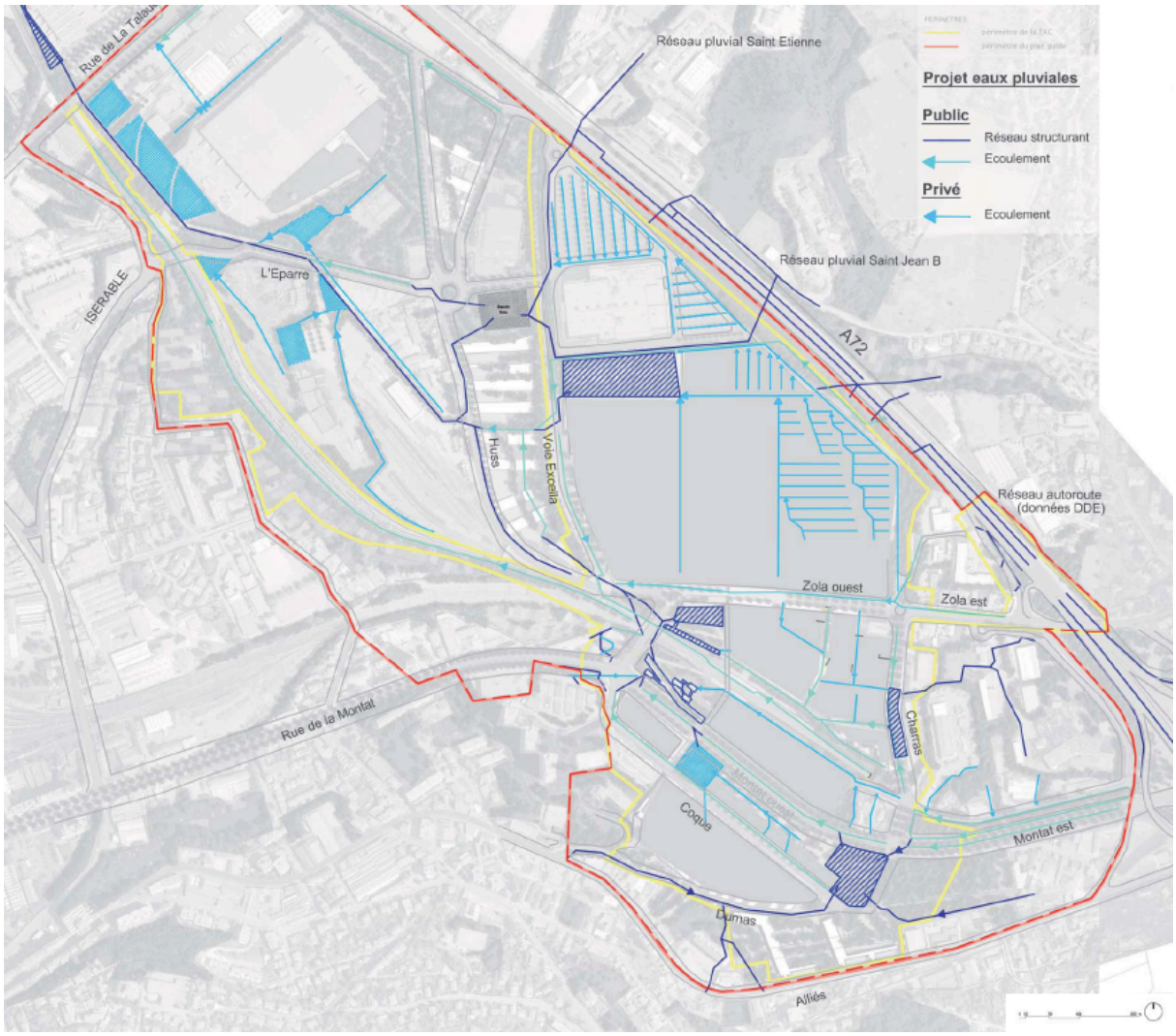
La maîtrise d'œuvre propose de s'appuyer sur les continuités les plus pérennes dans le temps (les voies ferrées et l'autoroute) pour développer de longs corridors écologiques qui prennent appui le long de ces voies, pour ensuite pénétrer l'intérieur du site. Ce principe crée un réseau de continuités écologiques qui assure la traversée du quartier entre les sources de biodiversité majeures que sont le bois d'Avaize, les coteaux du crassier de Saint Jean Bonnefond et le parc urbain de la Plaine Achille. Pour favoriser le transit, mais aussi la reproduction d'espèces, la végétation le long de ces corridors devra être la plus représentative de la flore locale et proposer des conditions écologiques variées (prairies ouvertes, boisements denses, zones humides). Les poches d'espaces de nature réparties en grappe le long de ces axes devraient permettre d'accroître les chances de développement d'une biodiversité urbaine. Relier les ressources existantes à proximité ne suffit pas pour assurer le bon fonctionnement écologique du site, l'identification puis la consolidation des espaces naturels au sein du périmètre permettra éventuellement d'atteindre le coefficient de biodiversité fixé par l'agence SEURA. De plus, le renforcement de ces espaces naturels au sein du site sera aussi l'occasion d'y aménager des voies de communications pour les modes doux, comme le proposera le projet, en installant des cheminements piétons et cycle longeant la voie verte de l'Etivallière.

Eléments cartographiques : la voie verte support de cheminements doux.



Source : SEURA 2009

Eléments cartographiques : dispositifs du traitement de l'eau sur la ZAC



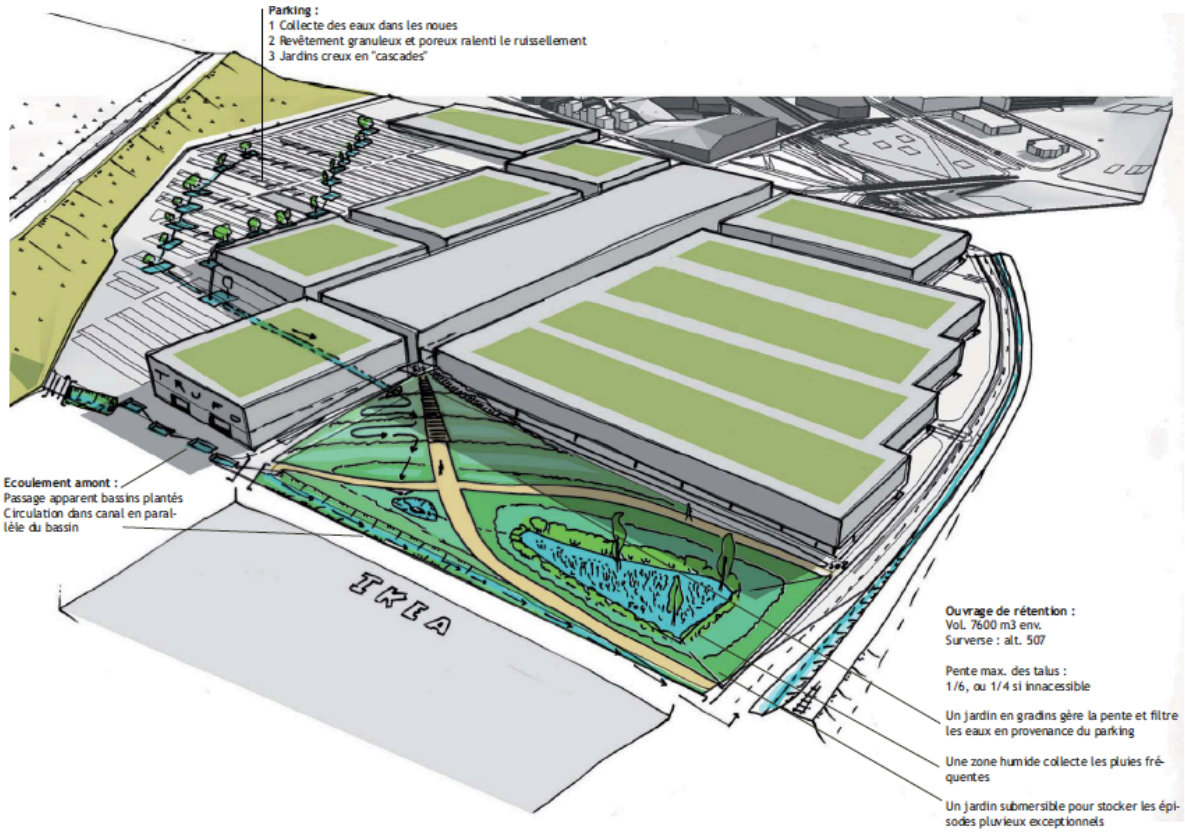
Source : SEURA 2010

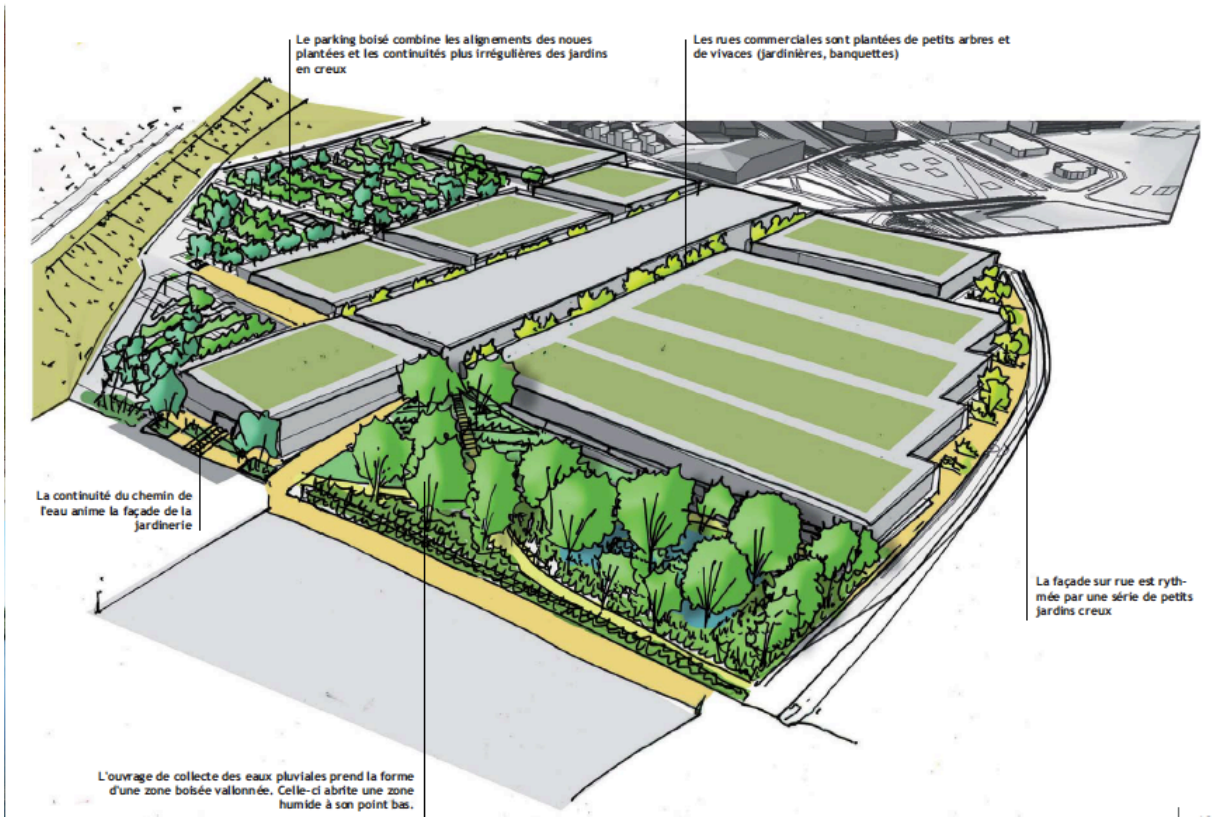
Les aménagements successifs liés à l'implantation des industries et des commerces ont modifié profondément la topographie et ont augmenté les surfaces étanches, augmentant la quantité d'eau ruisselant vers l'aval et engendrant des problèmes d'inondations. Le projet représente alors l'opportunité d'améliorer la gestion des eaux pluviales et usées par la mise aux normes des réseaux existants et de préparer une mise à l'air libre des cours d'eau historiques participant ainsi à la constitution du paysage de la ZAC.

Par ailleurs, les ruisseaux du Bessard et de l'Isérable ont été progressivement canalisés et les canalisations de drainage et d'assainissement ont directement été branchées dessus. En

conséquence, aujourd'hui les canalisations charrient de manière indifférencié les eaux usées et les eaux pluviales, or ce dispositif est contraire aux objectifs de qualité des eaux. Pour y remédier, un dispositif de type séparatif devrait être mis en place ainsi que des dispositifs de rétention devront être aménagés de manière à résoudre les problèmes d'inondations, de gérer les eaux de ruissellement et de permettre le traitement des eaux usées.

Eléments cartographiques : le tamponnage des eaux à la parcelle participe au paysage

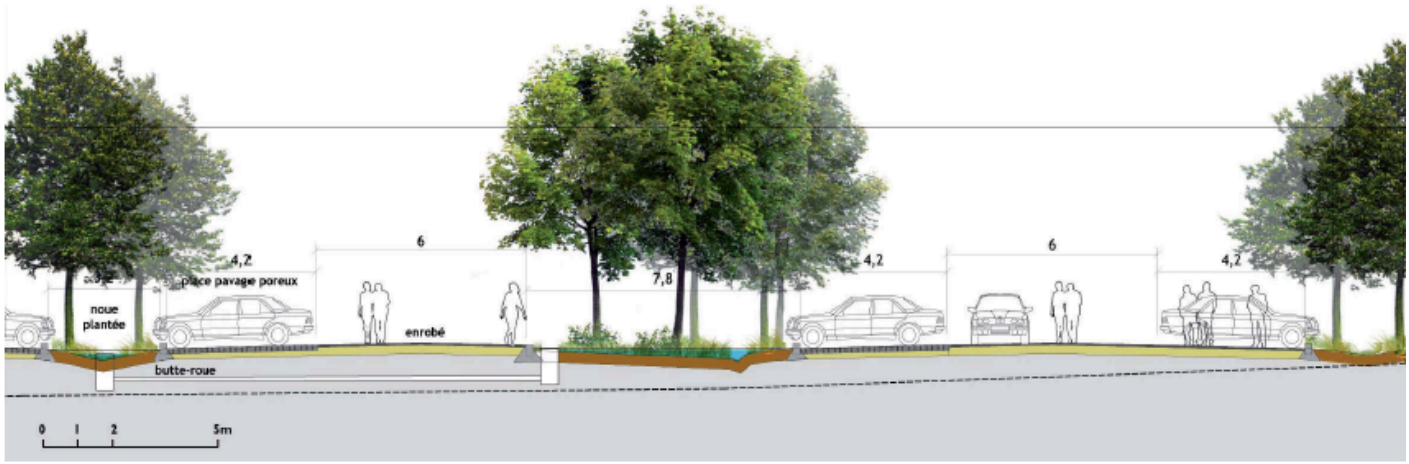




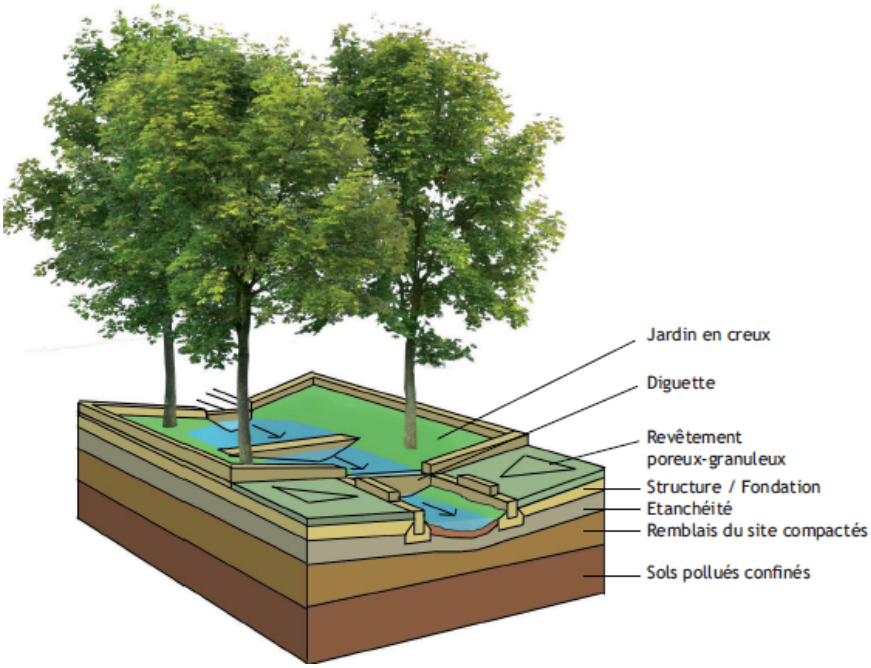
Source : SEURA 2010

Les aires de stationnement des pôles commerciaux sont souvent conçues comme de larges emprises imperméabilisées, engendrant des problèmes d'écoulement notamment. Afin d'assurer une récupération des eaux durable, les ouvrages de stationnement devront intégrer des dispositifs de collecte des eaux pour ensuite l'acheminer jusqu'aux bassins de rétention paysagers. Le projet de SEURA prend en compte ces ambitions écologiques et propose un système de cheminement de l'eau qui s'intègre et participe au paysage.

Illustrations: principes de récupération des eaux d'écoulements



Coupe de principe transversale



Source : SEURA 2009

La proposition de l'équipe SEURA apparaît comme soucieuse de son impact environnemental, les principes et dispositifs préconisés semblent à la fois répondre aux attentes écologiques prescrites mais également participer à l'affirmation du paysage local
Un réseau d'espaces verts est par ailleurs prévu pour intégrer le faubourg, à la ville et dans le grand paysage.

Par ailleurs, le principal enjeu du renouvellement de l'entrée de ville est de maintenir et de renforcer la mixité fonctionnelle du faubourg. Pour cela, les mutations commerciales seront l'occasion de diversifier les programmes (logements, activités, équipements…)

c) Vers un meilleur bilan carbone

Suite au Grenelle de l'environnement, l'opération de renouvellement urbain de l'entrée de ville doit d'être compatible avec les dernières exigences environnementales. Elle devra notamment permettre de réduire la dépense en carbone. Afin de réduire l'impact environnemental du projet, le bilan carbone de la ZAC a été établi et décomposé en quatre principaux postes de dépenses (transport de personnes, bâtiment, transport de marchandise, espaces publics).

Afin de réduire l'impact carbone causé par les transports de personnes, le projet prévoit une diminution du nombre de places de parking, la mise en service d'un bus à haut niveau de service, la création d'une gare de tram-train et la création de nouveaux accès au site pour les modes actifs.

Dans une volonté de faire baisser les émissions carbone, Il est important que la mise en œuvre des bâtiments intègre cette volonté dès leur conception. Pour cela l'équipe de maîtrise d'œuvre encourage les futurs architectes à penser à une isolation effective de leur bâtiments, d'intégrer des systèmes d'éclairage naturel dès que ce la est possible, de préférer un système de chauffage à bois couplé à au moins 15000m2 de panneaux photovoltaïques. La gestion des déchets est elle aussi prise en compte puisqu'il est encouragé de recycler les déchets produits et faire du compostage avec les déchets organiques. Le choix des matériaux pour les aménagements extérieurs et les constructions est aussi un moyen pour alléger le bilan carbone.

Le transport de marchandises est également une source importante d'émission de carbone, c'est à partir de ce constat que l'agence SEURA préconise un approvisionnement du centre commercial à 50% par le train.

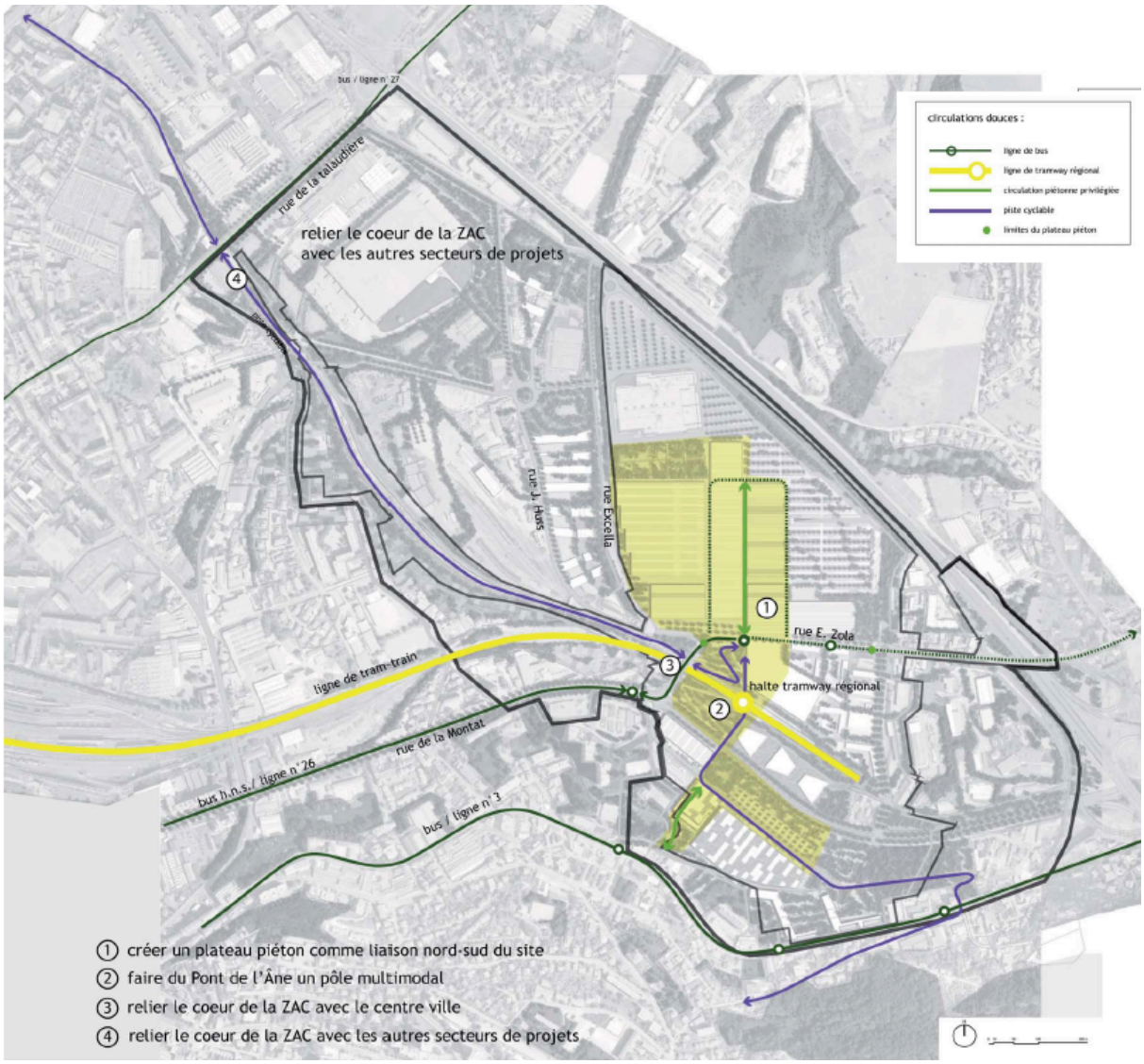
Il est aussi possible de faire diminuer le bilan carbone du projet en travaillant sur l'aménagement des espaces publics, notamment en faisant le choix d'un éclairage public économe en consommation d'énergie, en faisant des choix de matériaux et procédés de mise en œuvre aux coûts écologiques faibles notamment par un acheminement des matériaux par train et en imaginant des systèmes d'entretient respectueux de la préservation de l'environnement.

C'est avec cette liste de préconisations que l'agence SEURA espère atteindre l'objectif d'une réduction de 25% du bilan carbone, sur l'ensemble de l'opération, comparé à un scénario de développement classique.

d) Favoriser l'intermodalité

La modification des tracés des voiries induites par l'arrivée massive des activités industrielles et commerciales, la disparition de la mixité urbaine le rendant monofonctionnel et l'aménagement du site pensé principalement pour la voiture, provoquant la disparition de toutes les aménités urbaines du faubourg, ont contribué à l'exclusion du site dans le fonctionnement de la ville agglomérée. La rupture de la continuité du tissu urbain, et de ses fonctions, entre les quartiers environnant et la zone d'activité ont participé à rendre ce territoire dépourvu de toute urbanité. Pour remédier à cette situation de *« tout automobile »,* la maîtrise d'œuvre propose de réduire la part modale de la voiture en améliorant l'accessibilité tous modes du secteur.

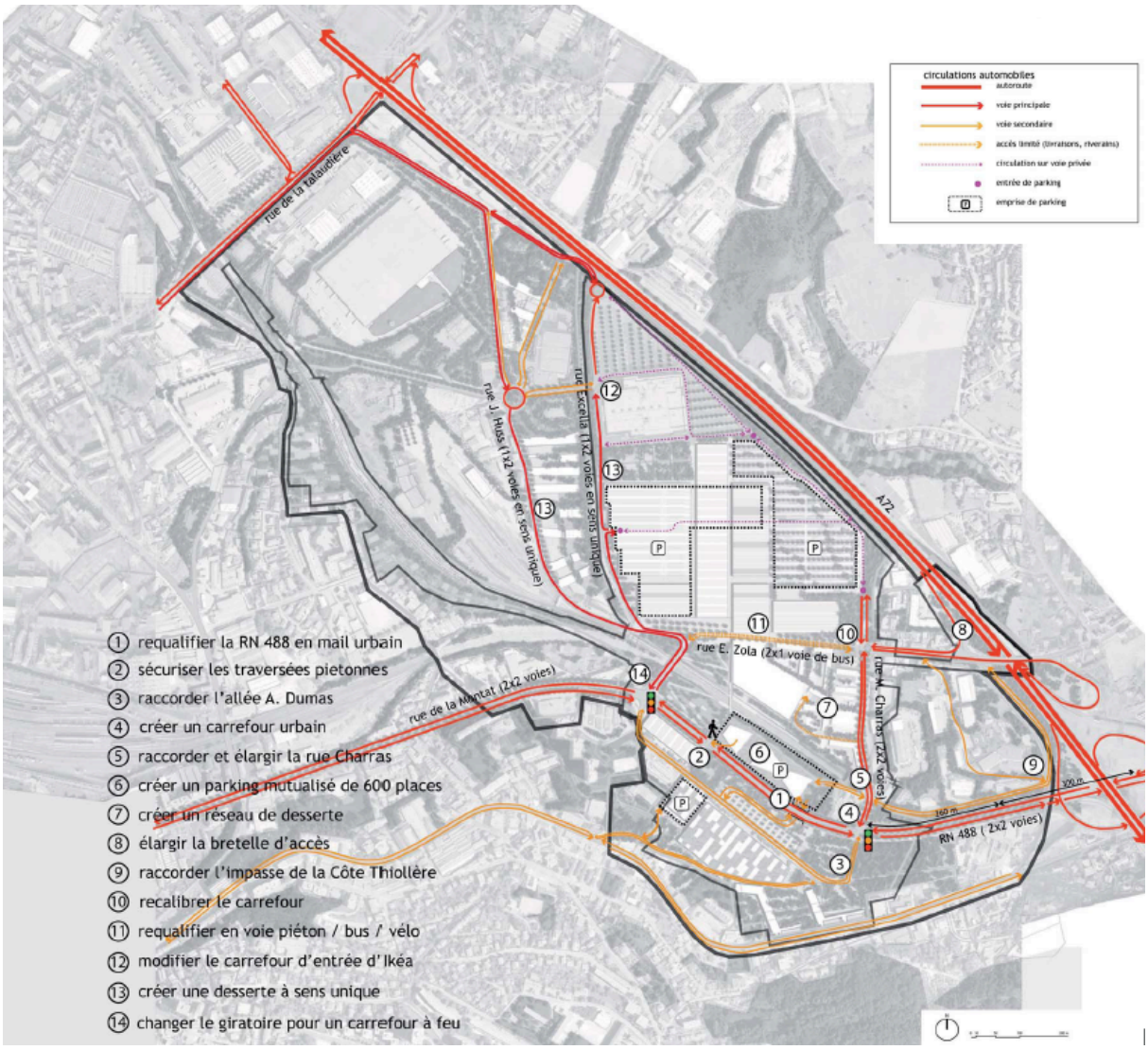
Eléments cartographiques : réintégrer le site dans les réseaux TC et modes doux de la ville



Source : SEURA 2009

La création d'un plateau piéton de 40 hectares permettant la liaison entre le Nord et le Sud de la ZAC, lui-même raccordé aux rues des quartiers proches permet un réseau de cheminements piétons qui traversent le site et améliore ainsi les déplacements internes entre secteurs. L'aménagement d'une voie verte entre les rails et les jardins ouvriers au Sud Ouest du site rend possible le tracé de pistes cyclables reconnectant la ZA au reste de la ville en proposant un parcours en dehors des désagréments de la route et dans un cadre naturel. L'arrivée de bus à haut niveau de service et la création d'une halte de tramway participerait à faire de ce territoire, autrefois isolé, un pôle multimodal d'entrée de ville et ainsi de lui conférer une place légitime dans le fonctionnement global de l'agglomération.

Eléments cartographiques : Repenser l'accessibilité automobile

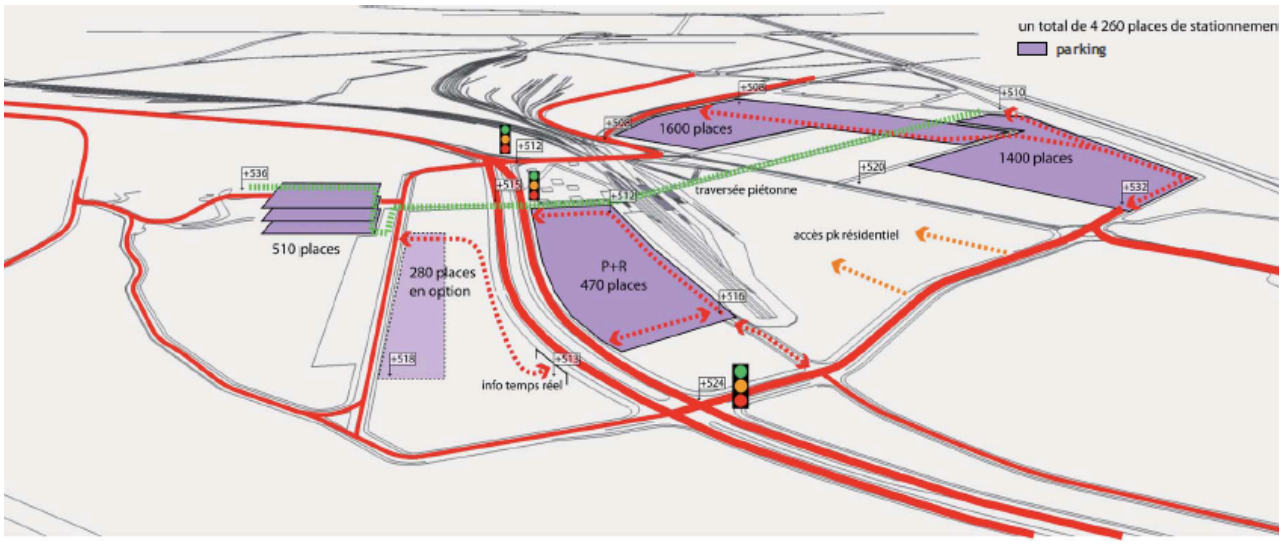


Source : SEURA 2009

Le renforcement de la fonction commerciale nécessite aussi l'amélioration de l'accessibilité automobile et une nouvelle hiérarchisation du réseau de voiries. Le principe de ce nouveau maillage est principalement de marquer l'entrée de ville plus en amont par rapport à aujourd'hui en requalifiant la RN488 en un mail urbain. Afin d'inclure la zone d'activité dans la ville constituée il est également important d'affirmer le caractère urbain des espaces publics, notamment en sécurisant les nouvelles liaisons piétonnes. De même, le schéma de circulation automobile interne au site a été revu, dorénavant la rue Charras franchit les rails du train afin de relier le secteur du macrolot au nord avec le centre commercial Géant au Sud, les impasses ont été supprimées au profit d'un maillage des rues permettant la fluidité du trafic et l'interconnexion de tous les secteurs. Pour redonner un caractère plus urbain à ce site, il est aussi question de remplacer les ronds points par des carrefours à feux, plus

adaptés au partage de la voirie avec les autres mode de transport tel que le vélo et les piétons participant ainsi au renforcement du caractère urbain de la zone d'activité.

Eléments cartographiques : circulation et stationnement



Source : SEURA 2009

La mise en place d'un réseau de parkings, mutualisés entre différentes enseignes, et interconnectés est l'un des moyens apporté par l'agence SEURA pour diminuer l'utilisation de la voiture lors des déplacements internes. Ce principe de mutualisation autorise également une baisse du nombre de places de parkings prévus par rapport à un scénario ou chaque enseigne disposerait de son parking privé. Au centre du projet et en relation direct avec le bus à haut niveau de service et l'arrêt du tram/train et la liaison piétonne Nord/Sud est prévu la construction d'un parking relais d'environ 500 places pour permettre de désengorger le centre ville en automobiles.

Le projet de l'équipe de maîtrise d'œuvre semble bien prendre en compte l'importance de la connexion de ce nouveau « morceau de ville » au reste de l'agglomération par la mise en réseau de ce dernier avec les voies de communication existantes proches. De plus le projet ne se contente pas de simplement relier les voiries ensembles, mais il propose aussi de revoir le schéma de circulation interne et d'offrir un choix diversifié de moyens de transport.

****

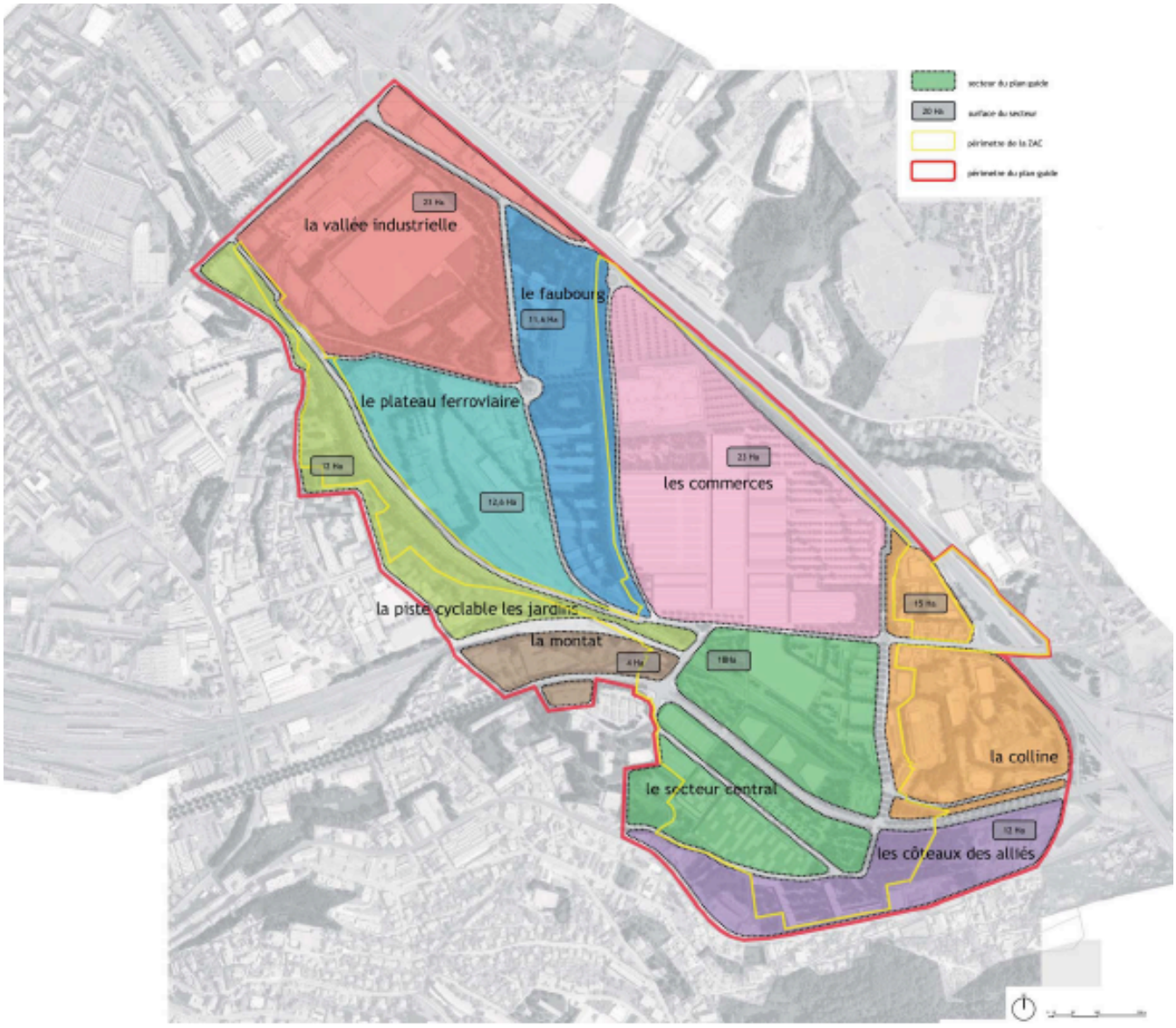
Les orientations du plan guide, qui sont en correspondance avec les résultats du diagnostic, insiste à juste titre sur les principaux éléments qui contribuent à une amélioration de l'urbanité dans les villes contemporaines : meilleur définition et délimitation des espaces

publics, rééquilibrage des parts modales entre voiture, transports publics et modes actifs, rétablissement des continuités écologiques, renforcement de la mixité fonctionnelle. L'analyse critique porte moins sur les orientations du projet que sur les conditions de sa mise en œuvre.

3.2- Une mise en œuvre opérationnelle par tranche

a) Les secteurs de la Zone d'aménagement concerté

Eléments cartographique : le découpage en secteurs



Source : SEURA 2009

L'opération de renouvellement urbain qui sera menée sur Pont de l'Ane Monthieu doit faire l'objet de plusieurs types d'interventions urbaines. Il a été procédé à un découpage du territoire en sous-ensembles, en fonction des formes urbaines et des programmes qu'ils seront susceptibles d'accueillir. Ce travail de division devrait permettre un travail de requalification en finesse, l'opération ne se déroulera donc pas uniformément sur tout le périmètre mais selon la nature de chaque secteur, ce qui orientera le programme et le type de construction. Le risque existe donc de voir les orientations de départ du plan guide être remise en cause au fur et à mesure du lancement des différentes tranches opérationnelles de la Zone d'Aménagement Concerté, qui avec David Mangin prenne une nouvelle dénomination, celle de secteur.

b) Un secteur dédié à l'implantation d'un *retail park*

La redynamisation du commerce sur le secteur d'entrée de ville de Pont de l'Ane Monthieu est considéré par la maîtrise d'ouvrage du projet comme le principal levier d'action identifié pour la requalification de ce quartier. Dans le cahier des charges transmis à la maîtrise d'œuvre, l'EPASE demande que soit réalisé un nouveau pôle commercial innovant afin de limiter l'évasion de clients pour d'autres centres commerciaux de la région, facteur de la paupérisation et de la perte de dynamisme de la ville. Dans son projet, et sur demande de l'EPASE, l'agence SEURA propose une étude de faisabilité d'un pôle commercial de type *« retail park »* d'importance régionale d'une surface d'environ 60 000m^2 implanté sur une parcelle de 16 hectares. L'organisation spatiale proposée reprend l'idée du macro-lot avancé notamment par Jacques Lucan[16] : les exigences liées notamment au développement urbain durable impose une mutualisation d'un certain nombre de services allant des parkings (qui devront intégrer l'alimentation des futures voitures électriques), à la cogénération d'énergie, à l'entretien des espaces végétaliser en passant par le gardiennage et aboutissent à une remise en cause de la division de l'îlot en lots (ou parcelles), une division qui était à la base de l'urbanisme haussmannien. L'îlot devient donc une unité d'opération, qui permet de mêler différents programmes immobiliers, de destination différentes (logements, bureaux, commerces…). La mise en avant de cette nouvelle notion conduit à une remise en cause de ce que les *new urbanists* américains appellent des *«subtels and fine-grained strategies»*, fondées sur un renouvellement urbain parcelle après parcelle[17].

[16] LUCAN J., *Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixité*, Paris, éditions de La Villette, collection Études & perspectives, 2012, 208 p.
[17] Cf. notamment DUTTON J.A., *New Urbanism. Re-forming the suburban metropolis*, Milan, Skira, 2000, 223 p.

Cette notion fait l'objet de discussion dans le cadre du Club *Ville et Aménagement*, dont l'EPASE est, à côté de sociétés d'économie mixte, un partenaire et trouve une application quelque peu décalée dans le cadre du projet Pont de l'Ane Monthieu. Elle sert en effet à justifier un projet de *retail park*.

Illustration : plan masse du macro-lot

Source : SEURA 2009

Le *retail park* est un type récent de centre commercial qui se veut plus respectueux de l'environnement et au caractère plus urbain que les zones commerciales ordinaires. Les partisans de cette forme urbaine récente, expliquent que le *retail park* offre la possibilité de réduire le nombre de places de stationnement (comparé à une opération ordinaire de même surface de vente) puisque toutes ces places sont mutualisées entre les enseignes. De plus,

la nappe de parking est implantée en cœur d'îlot (et non plus devant le bâtiment commercial). C'est là une manière d'adresser, non plus des places de parkings à la rue mais, des bâtiments alignés conférant un caractère plus urbain à la route qu'ils bordent. L'organisation des « boîtes à chaussures » autour du parking incite les clients à se déplacer à pieds entre les différentes enseignes présentes, des cheminements piétons et cycles sont effectivement prévus à cet effet. Le continuum de vitrines des constructions est également une invitation à la déambulation.

Cependant, il semble que la volonté de requalifier une entrée de ville, qui souffre d'un tissu urbain lâche aux parcelles trop grandes et aux espaces publics absents, apparaît comme contradictoire avec la décision d'aménager un *retail park* ou tout autre projet de commerce de grande distribution. La requalification de Pont de l'Ane Monthieu nécessite une réintégration dans le tissu urbain de la ville dense afin de pouvoir faire partie du système de fonctionnement de cette dernière. Le choix de faire du commerce de grande distribution le levier principal de la redynamisation économique d'un territoire semble être un choix adéquat, pourtant il apparaît que les formes urbaines du commerce de grande distribution ne sont pas en adéquation avec les impératifs de la requalification urbaine. En effet, les marques du commerce de masse cherchent la rentabilité maximale de leurs installations et ne se soucient guère, sauf si cela a un intérêt économique, de l'intégration urbaine de leurs « boîtes a chaussures ». Or les préconisations de surfaces pour les installations commerciales, souhaité par les grands groupes du commerce, répondent à une logique d'échelle (la zone de chalandise de plusieurs centaines de milliers de personnes le montre bien) trop grande pour une parcelle de 16 hectares. Un territoire ne peut accueillir des milliers de personnes quotidiennement, toutes venus pour les mêmes raisons, sur une surface si petite sans que cela ne produise des dérèglements dans le fonctionnement du site et sans rupture franche avec le tissu urbain environnant. Il semble que les conséquences de ces volontés économiques ne peuvent se traduire formellement sur le terrain autrement que par la construction de grands hangars, qui même organisés dans un plan masse ne feront jamais « la ville ».

Si le commerce est un vecteur de vitalité et de dynamisme urbain et cela depuis des siècles, le commerce de grande distribution actuelle ne se soucie pas du territoire qu'il occupe, sinon les boîtes à chaussures ne seraient pas les mêmes de Nice à Brest. De plus, la concentration trop importante d'activités commerciales sur un même site provoque la création de larges secteurs monofonctionnels qui ne peuvent répondre aux attentes urbaines des personnes. En plus de générer des problèmes d'intégration urbaine et d'architecture que cela pose, il ne faut pas oublier que la sectorisation monofonctionnelle d'un site s'adressant

à tant de personnes ne peut que provoquer une plus grande utilisation de la voiture et donc parallèlement une saturation du trafic routier. Il est également légitime de se poser des questions quant au futur de ces opérations. Que ferons-nous des friches de ces si grands ensembles commerciaux quand leur propriétaire les aura abandonnés car devenus plus assez rentable ?

Conclusion

Le projet de requalification de Pont de l'Ane Monthieu s'appuie sur un plan guide dont la mise en œuvre se fait secteur par secteur (certains diraient tranche opérationnelle par tranche opérationnelle). Si le diagnostic et les orientations du plan guide apparaissent en quelque sorte comme un modèle à suivre, car ils sont le produit du travail pluridisciplinaire qui rassemble des professionnels confirmés du projet urbain, de la mobilité et de l'écologie urbaine, le processus de mise en œuvre apparaît en partie déterminé par des exigences opérationnelles qui sont parfois, pour des raisons d'équilibre financier à court terme, contraintes de privilégier une approche opération par opération plutôt qu'une approche globale soucieuse du respect des spécificités de ce territoire particulier d'entrée de ville. C'est pour cette raison que Pont de l'Ane Monthieu peut être défini comme un territoire sous tension : l'organisation spatiale retenue par le plan guide peut à tout moment être remise en cause par les logiques sectorielles relevant des opérateurs spécialisés que sont les promoteurs de logements, les investisseurs commerciaux ou les grandes entreprises à la recherche de meilleures localisations.

CONCLUSION GENERALE

Nombreux sont les universitaires et les professionnels de l'urbanisme qui affirment que les faubourgs se sont progressivement transformés en entrées de ville au sein desquelles dominent des activités commerciales organisées en moyennes ou grandes surfaces. Suite à une série de visites de terrain effectuées à Pont de l'Ane Monthieu, dans le cadre de mon alternance au sein de l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne, j'ai été amené à nuancer quelque ce constat. Tout au long de son histoire, cette entrée Est de l'agglomération stéphanoise a en effet été concernés par des processus d'urbanisation de nature diverse qui concerne des activités humaines différentes (habitat, industrie, commerce). Et cette diversité, si elle tend aujourd'hui à s'estomper, subsiste malgré tout.

Pour mieux caractériser cette situation particulière, j'ai voulu comprendre la genèse des formes urbaines qui coexistent sur de tels territoires. Pour ce faire, je me suis à la fois appuyé sur une approche théorique et sur une analyse de terrains qui fait largement appel à la morphologie urbaine. La conclusion à laquelle je suis arrivé rejoint en large partie la conception avancée par Bernardo Secchi et Paola Viganò d'une ville fractale, c'est-à-dire d'une ville dont l'organisation spatiale ne répond pas à une logique d'ensemble, mais se présente comme une juxtaposition de formes répondant chacune à leur propre logique d'organisation. Pont de l'Ane Monthieu est en effet un territoire qui voit se juxtaposer un faubourg (dont l'organisation est celle du village-rue) et des ensembles industriels et commerciaux qui constituent autant d'îles coupées du reste du territoire. Une rupture se manifeste entre le faubourg structuré sur la base d'une relation d'appartenance du bâti à la voirie et les ensembles d'activités, qui se caractérisent pas une dissociation entre bâti et voirie. Par ailleurs, les infrastructures de déplacement dont le rayonnement est régional (chemin de fer et autoroute) segmentent le territoire en différents sous-ensembles qui accueillent des fonctions spécialisées (industrie, commerce et dans une moindre mesure logement).

Le projet de requalification de ce territoire, commandé par l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne à un groupement d'études dont le leader est David Mangin du cabinet SEURA, propose des éléments de structuration d'un territoire jusqu'à aujourd'hui caractérisé par la juxtaposition et la fragmentation. La démarche du cabinet SEURA, inspirée par l'approche du projet urbain, développée au début des années 1980 par les architectes français, met en avant la nécessité de :

- structurer un système de la mobilité, hiérarchisé et garantissant un meilleur équilibre modal entre les différentes types de mobilité,
- requalifier et compléter le réseau des espaces publics de manière à faciliter la circulation des piétons et des cyclistes,
- conforter les corridors écologiques dans la perspective de la constitution d'un véritable système des espaces naturels (permettant notamment de renouer avec une perméabilité des sols).

D'un certain point de vue, cette démarche d'aménagement, fondée sur l'élaboration d'un plan guide regroupant une série d'orientations, que l'on pourrait qualifier de structurelles, apparaît exemplaire, car elle associe une approche consolidée du projet urbain, les réflexions les plus récentes et les plus novatrices sur la mobilité et les apports de l'écologie urbaine. Les craintes que l'on peut avoir quant à la capacité de cette démarche à prendre en compte les spécificités des territoires d'entrée de ville tient moins à la justesse des orientations qu'aux décalages pouvant apparaître au cours du temps entre ces orientations et leur mise en œuvre. Si le projet de requalification de Pont de l'Ane Monthieu n'en est qu'à ses débuts, l'analyse plus approfondie du macro-lot montre que l'usage de ce concept, qui fait flores depuis quelques années, recouvre la volonté de lancer une opération d'aménagement commercial à caractère nouveau, appelée *retail park*. Le projet de requalification de l'entrée Est de l'agglomération grenobloise apparaît, dans une certaine mesure, écartelé entre une logique territoriale de restructuration (qui cherche à jouer des effets de structure en agissant simultanément sur les systèmes de la mobilité, sur celui des espaces naturels, sur l'espace public et sur un découpage foncier) et une logique d'opérations à caractère sectoriel (qui privilégie les nécessités de fonctionnement propre à chacun des ensembles d'activités économiques). Comme elle l'a été depuis un siècle et demi, l'entrée de ville de Pont de l'Ane Monthieu apparaît toujours comme un territoire sous tension.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux sur l'urbanisme et la planification territoriale

COURLET Cl., NOVARINA G., SECCHI B., Bernardo Secchi. De l'urbanisme et de la société ?, Grenoble, Université Pierre Mendes France, 2004.

DUBOIS-TAINE.G, Boulevards urbains - contribution à une politique de la ville, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1990, 175 p.

DUTTON J.A., New Urbanism. Re-forming the suburban metropolis, Milan, Skira, 2000, 223p.

GARREAU J., Edge City: Life on the New Frontier, New York, Doubleday, Anchor Books, 1991.

INDOVINA F., MATASSONI F., SAVINO M., SEMINI M., TORRES M., VETTORETTO L., La città diffusa, Venise, DAEST, IUAV, 1990.

MANGIN.D, la ville franchisée formes et structures de la ville contemporaine, Paris, Editions de la Vilette, 2004, 396 p.

LUCAN J., Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixité, Paris, éditions de La Villette, collection Études & perspectives, 2012, 208 p.

PANERAI.P, CASTEX. J, DEPAULE. J.C, Formes urbaines de l'îlot à la barre, Marseille, éditions Parenthèses, 1997, 196 p.

MANGIN.D, PANERAI.P, Projet urbain, Marseille, éditions Parenthèses, 2009, 185 p.

PANERAI.P, DEPAULE. J.C, DEMORGON. M, Analyse urbaine, Marseille, éditions Parenthèses, 2009, 187 p.

Ouvrages et documents sur les zones d'activités et les entrées de villes

BALDECK.M Les zones d'activités, caractéristiques et pistes de requalification. Le cas d'Inovallée à Meylan, Projet de fint d'études, master Urbanisme et Projet Urbain, IUG, 2009, 93p.

DUGUA B. Les orientations d'aménagements (OA) : outils de la maîtrise de la forme urbaine par le projet ? Projet de fin d'études, master Urbanisme et Projet Urbain, IUG, 2008, 91p.

FROBERT.S, Dossier bibliographique des entrées de ville, Lyon, Editions du CERTU, 1999, 82 p

JENKINS Y.E., KARR Cl., « Pôles industriels : des problèmes à résoudre », Urbanisme, 1971, N°122, pp 34-41.

LINOSSIER R., NOVARINA G., SEYGNEURET N., TROTTA-BRAMBILLA G., Les espaces économiques de la ville. Spécialisation et intégration, Grenoble, Institut d'Urbanisme de Grenoble, UMR PACTE, Plan Urbanisme Construction et Architecture, juin 2014.

MOATI P., POUQUET L., Stratégies de localisation de la grande distribution et impact sur la mobilité des consommateurs, Rapport de recherche Predit / Drast, Département « dynamique des marchés », Paris, 2000, 120 p.

TRAIT F. Les zones d'activités économiques : un concept d'aménagement à repenser, Mémoire d'IUP Aménagement et Développement Territorial, IUG, 2003, 69p.

TRAUCHESSEC P., La requalification des zones commerciales de périphérie : Critique(s), diversification et hybridation du modèle commercial dominant, Projet de fin d'études Urbanisme et Projet Urbain IUG, 2014, 103p.

Ouvrages et documents sur Saint-Etienne et son agglomération

CHEMIN S., Quelle cohérence du projet urbain ? : de l'articulation d'échelles à la notion de stratégie dans le projet urbain stéphanois, Projet de fin d'études master Urbanisme et Projet Urbain, IUG, Ville de Saint-Etienne, 2010.

DUCROT M., Trame verte et traductions locales, Projet de fin d'études master Urbanisme et Projet Urbain, IUG, EPURE, 201 ».

EPASE, Dossier de création de ZAC, 2010.

MOUSLI A., Quand le commerce dessine la ville, Saint-Etienne un produit nouveau, Projet de fin d'études, master Urbanisme et Projet Urbain, IUG, 2009, 105p.

ROUX J.M., Tissu industriel et tissu urbain : les territoires de l'industrie de la soie à Saint-Etienne et Macclesfield, Thèse de doctorat, Grenoble, IUG, 2004.

SEURA, MS7 Actualisation Plan Guide, 2014