



HAL
open science

La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle.

Aurélie Delage

► **To cite this version:**

Aurélie Delage. La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle.: Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Étienne Châteaucreux (France) et Liège-Guillemins (Belgique).. Architecture, aménagement de l'espace. Université Lyon 2 Lumière, 2013. Français. NNT: . tel-01859765

HAL Id: tel-01859765

<https://theses.hal.science/tel-01859765>

Submitted on 22 Aug 2018

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

LA GARE, ASSURANCE MÉTROPOLITAINE DE LA VILLE POST-INDUSTRIELLE.

*Le retournement de valeur
dans les projets urbains de quartiers de gare
à Saint-Étienne Châteaureux (France)
et Liège-Guillemins (Belgique).*

Aurélie DELAGE

Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme

Sous la direction de Franck SCHERRER

Présentée et soutenue publiquement le 21 mars 2013

Devant un jury composé de :

Brigitte BERTONCELLO, Professeur des Universités, Université Aix-Marseille

Lydia COUDROY DE LILLE, Professeur des Universités, Université Lyon 2 – Lumière

Vincent KAUFMANN, Professeur, École Polytechnique Fédérale de Lausanne (Suisse)

Philippe MÉNERAULT, Professeur des Universités, Université Lille 1

Franck SCHERRER, Professeur titulaire, Université de Montréal (Canada)

In memoriam
Emmanuelle Bonerandi-Richard.

Remerciements

Mes remerciements vont en premier lieu à mon directeur de thèse, Franck Scherrer, patient initiateur à la chasse au papillon les mains dans le cambouis. Il a accompagné depuis le master 2 mon passage de la géographie urbaine à l'urbanisme, à la fois par des rendez-vous de travail d'une grande stimulation intellectuelle, mais aussi le partage d'une vision de la ville, de ses villes, Lyon puis Montréal, bien au-delà du cadre initial de l'atelier de diagnostic territorial que j'ai pu animer avec lui à l'IUL.

Je remercie Philippe Ménerault d'avoir fait partie de mon comité de thèse en 2010, puis d'avoir accepté de participer à mon jury de thèse, avec Brigitte Bertoncello, Lydia Coudroy de Lille et Vincent Kaufmann. Merci à tous pour le temps qu'ils auront consacré à l'évaluation et à l'amélioration de ce travail.

Cette thèse a bénéficié d'un appui institutionnel solide, condition indispensable à l'insertion professionnelle du doctorant. Dans un premier temps, une allocation couplée du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche m'a permis de mener sereinement mes recherches et de bénéficier d'un support de cours à l'Université Lumière Lyon 2 (départements de géographie et d'urbanisme). Une bourse à la mobilité internationale de la Région Rhône-Alpes, Explora'Doc, a financé les séjours de chercheur invité à l'Université de Liège et de Montréal (que Jacques Teller et Paul Lewis soient remerciés de m'y avoir invitée et permis d'y travailler). Dans un second temps, un poste d'Attaché Temporaire d'Enseignement et de Recherche à mi-temps à l'Institut d'Urbanisme de Paris (IUP), avec un emploi du temps aménagé, m'a laissé le temps de rédiger dans de bonnes conditions temporelles ce mémoire.

Dans ces divers établissements, j'ai eu la chance d'être intégrée à des équipes accueillantes : je remercie l'ensemble des enseignants et chercheurs avec qui j'ai eu l'occasion de travailler ou de discuter, auprès desquels j'ai beaucoup appris sur les plans pédagogiques et scientifiques. Mes remerciements s'adressent tout particulièrement à l'équipe de l'Institut d'Urbanisme de Lyon : Paul Boino, Juliet Carpenter, Philippe Chaudoir, Laurence Rocher, Roelof Verhage et Jacques Vialettes, ainsi que ses membres temporaires ou passagers Virginie Bourdin et Rachel Linossier. Merci notamment à Roelof, tuteur pédagogique consciencieux quand j'étais monitrice, qui m'a également permis d'intégrer l'équipe de recherche de POPSU 2, avec qui j'ai testé plusieurs pistes de recherche et poursuis actuellement la réflexion sur de nouveaux terrains d'étude. Merci à tous pour leur disponibilité, les cours de politiques publiques entre deux portes, les conseils prodigués sans compter, mais aussi les moments plus conviviaux. Je les remercie sincèrement pour leur précieux soutien de tous les instants.

L'IUL est un endroit où il fait bon travailler, ce qui est également le fait de Madeleine Lyonnet, puis de Delphine Dejeans, qui contribuent à rendre les lieux chaleureux, tout en étant toujours d'une grande efficacité. Côté recherche, merci à Anne-Laure Gras, gestionnaire de l'Institut de Recherche en Géographie (composante Lyon 2 de l'UMR 5600) pour ses patientes explications des rouages administratifs ; son professionnalisme n'a d'égal que sa gentillesse et sa disponibilité.

À l'IUL, j'ai par ailleurs également eu la chance de bénéficier de conditions matérielles propices au travail : un bureau, un ordinateur individuel, une imprimante... À ce titre, je remercie Franck Scherrer puis Paul Boino, directeurs successifs de l'IUL, qui m'ont permis de disposer de ce coin de bureau où je me suis rendue quotidiennement ou presque avec plaisir.

Dans le cadre de cette recherche doctorale, de nombreuses rencontres se sont avérées des plus riches professionnellement mais aussi humainement. En ce qui concerne le travail de terrain, je remercie chaleureusement l'ensemble des personnes interrogées à Saint-Étienne et Liège, qui ont su se montrer disponibles malgré des emplois du temps chargés. En particulier à Saint-Étienne, le premier chef de projet sur Châteaureux avait été une entrée précieuse sur le terrain. À Liège, mes remerciements vont d'abord à Jacques Teller et Christine Ruelle, pour m'avoir accueillie à l'Université de Liège et fait bénéficier de leurs

éclairages sur les Guillemins en particulier, la Belgique en général. Merci également à Philippe Hanocq, qui m'a donné le goût de Liège en m'expliquant combien cette étude de cas serait riche. À la Ville de Liège, Laurent Brück a été une personne ressource de premier ordre : explications, contacts, documents ont été fournis avec à propos et générosité. J'ai aussi eu la chance de profiter des réseaux locaux d'Yves Winkin : qu'il en soit ici remercié.

A Lyon, j'adresse un très grand merci à Gilles Bentayou : des débriefings de BahnVille dans le TER de Saint-Étienne à Lyon aux nombreuses réunions et ateliers, la discussion a toujours été des plus enrichissantes et agréables. Son souci constant de faire le pont entre praticiens et chercheurs est précieux.

Enfin, je remercie les chercheurs rencontrés en colloques pour leurs conseils et discussions, au premier rang desquelles Julie Pollard et Charlotte Halpern, qui, depuis l'École thématique CNRS d'Aussois, ont permis à ce travail de prendre un tournant décisif.

Cette thèse ne serait pas grand-chose sans le mentorat d'Emmanuelle Bonerandi-Richard et Myriam Houssay-Holzschuch. La première m'a donné le goût de la recherche et du terrain (y compris stéphanois), elle a accompagné tous mes premiers pas scientifiques, m'a appris la rigueur dans la bonne humeur – et apporté bien plus que ce que des remerciements de thèse ne pourront jamais exprimer. La seconde a pris le relais dans les versants pédagogiques et anglophones, aussi bien scientifiques que personnels. Toutes deux sont pour moi un modèle professionnel et humain : puissé-je me montrer digne de leurs enseignements.

Merci à Cécile, Jérôme, Germain, Laurence, Lila, Maman et Sèverine, pour leur relecture minutieuse, traquant infatigablement la coquille et les références. Évidemment, les erreurs restantes me sont imputables, et non à eux.

Merci aux doctorants et docteurs pour les discussions enrichissantes, leur soutien et 'ficelles' : Chloë Voisin, inlassable conseillère (et bien plus), les Cerisiens Benjamin Pradel et Chloé Vidal, Charlotte Recoquillon (et Jonhny Depp), Camille Boichot. Merci à Yann Calbérac, Julie Le Gall, Emmanuelle Peyvel et Bénédicte Tratnjek, dont l'amitié ne se réduit en aucun cas aux Cafés géo.

Thésardland a été le bureau de tous les doutes, les exaltations, les grognes, les nécessaires pauses chocolat et minutes Pim's : un immense merci à Lise Debout, sa co-fondatrice experte en amélioration de la qualité du cadre de travail, et Jérôme Rollin, *quest star*, qui a supporté (dans tous les sens du terme) deux doctorantes en rédaction. Merci pour vos avis toujours avisés, votre patience, vos encouragements inlassables et la bonne ambiance (liste non exhaustive). Attribuons le titre de membre d'honneur à ses anciens occupants (passe-plat inclus) : Maxime Bouly ainsi que Benjamin Laplante, dont les qualités ne logeraient pas dans une caravane, même double-essieu. Lila Combe et Cécile Féré ont été déterminantes dans mon acculturation à l'urbanisme et à la recherche en urbanisme, grâce à leurs conseils de lectures, le partage de leurs expériences ; je les remercie de leur aide aux moments cruciaux, ainsi que des bons moments partagés.

Enfin, merci à mes amis proches, parisiens, bordelais, vendéens, ma famille et ma belle famille, pour les petits mots de soutien réguliers, même si la thèse dans tous ses méandres a pu paraître une chose obscure.

Fanny et Sèverine, fidèles et constants appuis tous terrains, dont l'amitié m'est des plus chères et ne saurait se réduire à une simple ligne de remerciements.

C'est peu de dire que je remercie mes parents pour leur indéfectible soutien depuis tant d'années. Surtout, je les remercie pour m'avoir donné la curiosité du monde et le goût d'apprendre, mais aussi pour avoir enduré le stress par procuration de la dissertation de trois heures, puis de cinq heures, puis de sept heures... puis de quatre ans !

Last but not least, merci à Germain, pour tout ce qu'il sait. J'expérimente chaque jour avec toi la réalité de la mutation des modes de vie métropolitains... Anyway, a "Power Couple" [Costa & Kahn, 2000] we are, the power as a couple we get!

Sommaire

Remerciements	5
Sommaire	9
Liste des sigles	13
INTRODUCTION : LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN AUTOUR DES GARES CENTRALES	17
<i>« Après une fausse sortie, la gare revient » : actualité du quartier de gare dans les débats urbanistiques et scientifiques</i>	18
<i>Des projets de renouvellement urbain autour des gares centrales révélateurs de nouvelles façons de faire la ville ?</i>	27
CHAPITRE 1 : UN QUARTIER DE GARE PEUT EN CACHER UN AUTRE. Une nouvelle génération de quartiers de gare en rupture avec l'image traditionnelle de ces espaces.	33
1. Le quartier de gare, objet originellement complexe et spécifique : du quartier <i>autour de la gare</i> au 'quartier de gare'	35
1.1. <i>Un nouvel objet urbain rapidement pris dans la trame urbaine</i>	36
1.2. <i>L'émergence d'un nouveau quartier dans la ville, polarisé par la gare</i>	50
<i>Conclusion de la section 1. : Entre nœud et lieu, la gare et son quartier au cœur de nombreux paradoxes</i>	61
2. Une nouvelle génération de quartiers de gare TGV : vers une déconnexion de la gare et de son quartier ?	62
2.1. <i>« Vers le grand retour des gares » : le renouveau du transport ferroviaire</i>	63
<i>Conclusion de la section 2.1. : Quartier de gare, quartier de gares : des gares en mutations</i>	75
2.2. <i>D'un quartier l'autre : une nouvelle génération de quartiers de gare</i>	76
2.3. <i>Du 'quartier de gare' au quartier avec une gare : banalisation ou distinction dans le tissu urbain ?</i>	90
<i>Conclusion de la section 2. : De nouveaux quartiers de gare "hors sol" ?</i>	94
Conclusion du chapitre 1 : Esquisse d'un modèle évolutif du quartier de gare.	97
CHAPITRE 2 : LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN AUTOUR DES GARES CENTRALES : L'ACTION COLLECTIVE URBAINE SOUS CONTRAINTES	101
1. De villes en métropoles : les nouvelles modalités de la fabrique urbaine	103
1.1. <i>Un nouvel horizon d'action pour les villes : se doter des attributs de la métropole</i>	103
<i>Conclusion section 1.1. : Une création de valeur spatialement sélective</i>	110
1.2. <i>La nouvelle donne de l'action collective urbaine : le projet urbain</i>	111
<i>Conclusion 1.2. : Quelle co-production public-privé de la ville ?</i>	120
1.3. <i>Le projet urbain au défi du renouvellement urbain</i>	122
<i>Conclusion 1.3. Le renouvellement urbain au défi de la métropolisation</i>	128
2. Des projets de renouvellement urbain au cœur de l'articulation urbanisme-transport ?	130
2.1. <i>L'infrastructure de transport (ferroviaire) est un support privilégié d'action</i>	131
<i>Conclusion 3.1. : Intégrer les effets supposés des infrastructures de transport comme une donnée structurante de l'action collective urbaine</i>	138
2.2. <i>L'articulation urbanisme – transport, « nouveau paradigme de la planification urbaine »</i>	139
<i>Conclusion de la section 2. : Une création de valeur urbaine favorisée par, orientée vers... ou indifférente aux infrastructures de transport ?</i>	145
Conclusion du chapitre 2 : La fabrique de la ville autour des gares centrales au cœur des tensions interscalaires de la création de valeur.	147

CHAPITRE 3 : ANALYSER LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN AUTOUR DES GARES : définition du cadre de recherche.	153
1. Une démarche inductive : entre tentative prospective du quartier de gare et réalité du terrain	155
1.1. <i>Précisions sémantiques : travailler sur une « sorte de mot-valise »</i>	155
1.2. <i>Un questionnement fondé sur un diagnostic préalable de la gare et du quartier de gare contemporains</i>	160
1.3. <i>Problématique et hypothèses</i>	166
2. La méthodologie mise en œuvre : une approche qualitative	170
2.1. <i>Un positionnement scientifique entre sciences de l'espace et sciences de l'action</i>	170
2.2. <i>Une approche compréhensive, empirique et inductive</i>	181
2.3. <i>Étudier des villes industrielles en reconversion pour répondre à la problématique</i>	183
CHAPITRE 4 : NÉGOCIER LE TOURNANT POST-INDUSTRIEL. Saint-Étienne et Liège, villes industrielles en quête de renouveau.	199
1. Du design et des hommes ou comment Saint-Étienne « renaît de ses crassiers »	200
1.1. <i>"Saint-Étienne, ville noire", une image ancienne et tenace</i>	202
1.2. <i>Saint-Étienne en mutations : la grande geste du renouveau stéphanois</i>	214
1.3. <i>Une « boulimie de projets » : entre émancipation territoriale et tutelle d'État</i>	232
<i>Conclusion de la section 1.3. : La gare de Châteaureux en position stratégique dans le projet urbain de Saint-Étienne ?</i>	246
<i>Conclusion de la section 1. : Saint-Étienne au défi de la métropolisation ?</i>	247
2. Liège : d'un passé industriel qui ne passe pas à la renaissance ?	250
2.1. <i>Une ville au riche passé</i>	250
2.2. <i>Un carrefour ancien handicapé par une ville centre dépeuplée</i>	256
2.3. <i>Éléments de contexte politique et institutionnel belge et wallon</i>	260
<i>Conclusion de la section 2. : Liège, une vocation de métropole "internationale locale" ?</i>	269
Conclusion du chapitre 4. : Saint-Étienne et Liège : des vocations métropolitaines contrastées	271
CHAPITRE 5 : LA GARE, LEVIER DE DÉVELOPPEMENT URBAIN. Saint-Étienne Châteaureux : naissance d'un quartier tertiaire autour du pôle d'échanges multimodal.	275
1. Châteaureux, un quartier de gare "patchwork"	278
1.1. <i>Le paradoxe d'une entrée de ville en cul de sac</i>	278
1.2. <i>Une gare importante en Rhône-Alpes mais secondaire en France</i>	284
<i>Conclusion de la section 1. : De forts enjeux de recomposition urbaine pour un quartier de gare en déclin</i>	293
2. La construction de la vocation tertiaire de Châteaureux autour d'un pôle d'échanges	295
2.1. <i>Années 1980-1990 : La prise de conscience de l'intérêt de Châteaureux</i>	295
2.2. <i>1995-2000 : quelle orientation pour Châteaureux ?</i>	301
2.3. <i>La charnière autour de l'an 2000 : phase pré-opérationnelle pour repérer les moyens à disposition dans un nouveau contexte général propice aux nœuds de transport</i>	307
2.4. <i>2002-2007 : Entre velléités planificatrices (et opportunités urbanistiques)</i>	319
2.5. <i>2007- 20... : L'ÉPASE, un changement de rythme sans forcément changer les orientations</i>	326
<i>Conclusion de la section 2. : Des diagnostics évolutifs, mais une évidence du tertiaire pour les acteurs publics</i>	331
3. Châteaureux in progress : la mutation pas à pas d'un quartier de gare en quartier d'affaires	335
3.1. <i>La promotion immobilière à Saint-Étienne</i>	336
3.2. <i>Un urbanisme d'opportunités pour lancer le quartier faisant fi des velléités planificatrices</i>	341
3.3. <i>Les chantiers menés dans la continuité par l'ÉPASE</i>	350
3.4. <i>État de la mutation début 2012 : quelle ville concrètement produite ?</i>	367
<i>Conclusion de la section 3. : Maîtres d'ouvrages différents, même urbanisme au coup par coup ?</i>	378
Conclusion du chapitre 5 : Un projet urbain incrémental	382

CHAPITRE 6 : LA GARE, FACTEUR DE BLOPAGE URBAIN ? Liège Guillemins : un coup parti empêchant le projet urbain de se concrétiser.	387
1. L'arrivée du TGV à Liège : une opportunité à saisir à tout prix	390
1.1. <i>Les Guillemins, un quartier polarisé par sa gare</i>	390
1.2. <i>Gare de ville, gare des champs ? Gare Calatrava !</i>	396
1.3. <i>Une soucoupe volante dans un champ urbain</i>	400
<i>Conclusion de la section 1. : De nombreux atouts pour créer de la valeur urbaine aux Guillemins grâce à la nouvelle gare</i>	409
2. Le quartier mis au pas de la gare : un lien direct entre la gare et le projet urbain ?	412
2.1. <i>La guerre de l'image : le dessin de Calatrava au service de la SNCB</i>	413
2.2. <i>Le projet de la Ville : un beau projet sur le papier</i>	417
<i>Conclusion de la section 2. : Derrière le choc des photos, des mots aux poids différents</i>	426
3. Dernières avancées du projet (état 2012) : de forts éléments de blocage	427
3.1. <i>Une gare qui permet de lever des fonds</i>	429
3.2. <i>L'impulsion donnée par un bâtiment public</i>	430
3.3. <i>Incertitudes sur la maîtrise d'ouvrage : mais que fait la SDLG ?</i>	432
Conclusion du chapitre 6 : De l'absence de congruence ?	436
CHAPITRE 7 : LE RÔLE ASSURANTIEL DE LA GARE DANS LA CRÉATION DE VALEUR URBAINE	443
1. Résultats de thèse : la gare, ferment métropolitain, permet le renouvellement urbain des quartiers de gare	444
1.1. <i>Retour sur le questionnement de thèse : la place de la gare dans les processus actuels de création de valeur urbaine</i>	444
1.2. <i>Le rôle mobilisateur de la gare auprès des acteurs publics (validation de la première hypothèse)</i>	449
1.3. <i>Les promoteurs comme indicateurs de la place de la gare dans le projet urbain</i>	455
<i>Conclusion de la section 1.3. : La gare est une ressource polymorphe pour les promoteurs</i>	476
1.4. <i>La valeur assurantielle de la gare garantit le retournement de valeur du quartier de gare (validation de la seconde hypothèse)</i>	478
2. Perspectives	488
2.1. <i>Replacer cette thèse dans le paysage scientifique actuel</i>	488
2.2. <i>Les prolongements possibles de cette recherche doctorale</i>	494
Sources écrites et orales	497
Entretiens semi-directifs	497
Observation non participante	501
Documents et études	502
Bibliographie	507
<i>Sitographie</i>	524
Table des illustrations	526
Table des matières	529
Annexe 1 : Panorama des projets urbains autour des gares centrales (méthodologie)	538
Annexe 2 : Plan de Saint-Étienne Châteaureux	539
Annexe 3 : Schéma d'acteurs de Saint-Étienne Châteaureux	540
Annexe 4 : Plan de Liège Guillemins	541

Liste des sigles

ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
AOT : Autorité Organisatrice des Transports
BBC : Bâtiment Basse Consommation
BTP : Bâtiments et Travaux Publics
cdH : Centre Démocrate Humaniste (parti politique de Wallonie)
CPER : Contrat de Plan État-Région ; depuis 2007 : Contrat de Projet État-Région
DATAR : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (anciennement DIACT : Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires)
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
EIE : Etude d'Incidence Environnementale
EPA : Établissement Public d'Aménagement
ÉPASE : Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne
EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPORA : Établissement Public de l'Ouest Rhône-Alpes
Épures : Agence d'urbanisme de Saint-Étienne
FEDER : Fonds européens de Développement Régional
FNAU : Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme
FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport
GIP : Groupement d'Intérêts Publics
GPV : Grand Projet de Ville
GRE : Groupe de Redéploiement Économique du Pays de Liège
HQE : Haute Qualité Environnementale
LGV : Ligne à grande vitesse
MIPIM : Marché international des professionnels de l'immobilier
MR : Mouvement réformateur (parti politique de Wallonie)
PCA : Plan Communal d'Aménagement
PCF : Parti Communiste Français
PEM : Pôle d'Échanges Multimodal
PIB : Produit Intérieur Brut
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
POPSU : Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines
POS : Plan d'Occupation des Sols
PREDIT : Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
PRU : Périmètre de Remembrement Urbain
PS : Parti Socialiste
PUCA : Plan Urbanisme, Construction et Architecture
REIT : Real Estate Investment Trust (SIIC en France, Sicafi en Belgique)
RFF : Réseau Ferré de France
RGP : Recensement Général de la Population

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDF : Sans Domicile Fixe
SDLG : Société de Développement de Liège-Guillemins
SEM : Société d'Économie Mixte
SERNAM : Service National de Messagerie
SHON : Surface Hors Œuvre Nette
SNCB : Société Nationale des Chemins de Fer Belges
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français
SPI : Société Promotion Initiatives (Liège)
SPLA : Société Publique Locale d'Aménagement
SRWT : Société Régionale Wallonne de Transport
STAS : Société des Transports de l'Agglomération Stéphanoise
TEC : Transports en Commun de Wallonie
TER : Train Express Régional
TGV : Train à grande vitesse
THPE : Très Haute Performance Énergétique
TLE : Taxe Locale d'Équipement
TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

INTRODUCTION :

LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN AUTOUR DES GARES CENTRALES

« *La gare est le dernier lieu où l'on peut développer la Ville.* »¹

Cette citation extraite du Rapport de la sénatrice Fabienne Keller rendu au Premier Ministre en mars 2009 illustre l'intérêt récent que suscitent les gares bien au-delà du domaine des transports, et les enjeux qu'elles soulèvent en termes urbains et économiques. Il peut paraître paradoxal d'orienter le développement urbain sinon dans du moins par le biais d'une infrastructure de transport qui a longtemps constitué une enclave fonctionnelle et qui demeure un isolat du point de vue de la gestion exclusive par l'entreprise nationale des chemins de fer, la SNCF². Cela fait sans doute référence à l'ouverture récente des espaces intérieurs des bâtiments voyageurs aux commerces et services urbains qui font effectivement de la gare un pôle urbain à part entière, essentiellement marchand certes, mais où l'on se rend même si l'on n'a pas de train à prendre³.

Par extension, cette phrase peut également faire de la gare la synecdoque du quartier de gare dont elle fait partie : les nombreuses friches industrielles et ferroviaires autour des gares constituent un gisement foncier propice au renouvellement urbain, aux opérations d'urbanisme. Dans le contexte actuel, le développement de « *la Ville* » à laquelle il est certainement fait référence dans cette citation doit être durable : en tant que pôle d'échanges multimodal concentrant des transports en commun urbains et interurbains, la gare est un nœud de transports faiblement polluants, susceptible de polariser un quartier dense favorisant les déplacements en modes doux. Comment comprendre enfin « *le dernier lieu* » évoqué dans cette phrase liminaire ? S'agit-il de l'ultime opportunité foncière disponible dans la ville, signalant la possible pénurie de terrains sous la pression immobilière croissante dans les centres urbains ? Ou bien évoque-t-on là le dernier lieu en date, pour ne pas dire 'à la mode', sur lequel l'action collective urbaine aurait jeté son dévolu ? Le contexte d'énonciation de cette phrase ne permet pas de trancher, mais l'on serait tenté de retenir cette dernière acception, tant le développement fulgurant des projets urbains

¹ Citation présentée comme une « *parole d'acteur* », Rapport Keller, 2009, p 40.

² Société Nationale des Chemins de Fer, créée en 1937, par nationalisation et fusion des six compagnies privées lourdement déficitaires. Cela met fin au système originel des concessions ferroviaires établies par l'État.

³ La gare est d'ailleurs régulièrement présentée comme étant 'une ville dans la ville' (cf. le récent documentaire *La ville entre en gare* de Maud Gangler et Pierre Lalanne (2012), qui dépeint la Gare de Lyon à Paris comme un pôle urbain en soi par la quantité de personnes qui y passent chaque jour, ainsi que la diversité des services et des corps de métier qu'elle abrite).

autour des gares centrales, visant au renouvellement urbain de ces espaces délaissés et symboliquement dépréciés, fait penser à un engouement de la part des élus pour un type de projet fédérateur, au même titre que, en leur temps, les entrées de ville, les centres de congrès ou encore le retour du tramway.

« Après une fausse sortie, la gare revient »⁴ : actualité du quartier de gare dans les débats urbanistiques et scientifiques

La gare et son quartier sont des objets urbains relativement récents au regard de l'histoire urbaine. En moins de deux siècles d'existence, ils ont connu respectivement, dans des temporalités relativement proches, trois phases alternant attractivité (valeur positive) et répulsivité (valeur négative) : expansion et splendeur, puis déclin, et enfin renouveau actuel. Les principaux éléments avancés dans cette section sont repris dans la chronologie de la planche de synthèse n°1⁵.

(1) Né au moment de la Révolution Industrielle, **le chemin de fer accompagne la croissance urbaine sans précédent du XIXe siècle**. La gare polarise alors un quartier industriel et populaire de part et d'autre de son faisceau ferroviaire, avec d'un côté des services dédiés aux voyageurs (le "Café de la Gare", "l'Hôtel de la Gare", etc.), et de l'autre des activités logistiques et industrielles liées au transport de marchandises.

(2) La Première Guerre mondiale, puis surtout la Seconde Guerre mondiale marquent la fin de cet âge d'or du chemin de fer, et amorcent un **lent déclin du transport ferroviaire** sous le coup de la concurrence de la voiture particulière qui se démocratise et constitue un mode de transport plus rapide, flexible et moderne. Ce déclin ferroviaire est bientôt suivi dans le temps – mais sans lien de causalité entre les deux phénomènes – par la désindustrialisation des centres urbains qui laisse de vastes friches à proximité des gares.

(3) **Le retour des gares se fait en deux temps** : le premier concerne les grandes lignes grâce à l'arrivée du **Train à Grande Vitesse (TGV)** au début des années 1980, qui redonne un certain lustre au transport ferroviaire par l'avantage comparatif en termes de réduction de l'espace-temps et l'image de modernité qu'il confère. L'extension du réseau TGV initial entre Paris et Lyon se fait progressivement vers les principaux centres urbains de province ; de nombreuses villes accueillent également le TGV sans qu'une ligne à grande vitesse (LGV) n'ait pour autant été construite. Le second élément de renouveau du transport ferroviaire est l'arrivée de nouveaux acteurs dans le transport, en l'occurrence les Régions, qui, en devenant Autorité Organisatrice des Transports (AOT) sur les lignes locales (**Trains Express Régionaux – TER**) investissent dans du nouveau

⁴ [Keller, 2009, p 26].

⁵ Cette chronologie reprend les temps forts de l'histoire ferroviaire (grande ligne en haut) et les met en regard de l'évolution du contexte réglementaire relatif au transport ferroviaire (deuxième ligne), des grandes phases du quartier de gare (troisième ligne) et du traitement des gares et des quartiers de gare dans la recherche scientifique des trente dernières années (dernière ligne). Ce document est élaboré à partir de sources et de lectures mentionnées au fil du texte, dans le chapitre 1 essentiellement.

matériel roulant plus confortable et contribuent à l'amélioration des dessertes : électrification des lignes, fréquences augmentées, voire cadencées⁶. Cela alimente une forte croissance du nombre de passagers sur les lignes TER, d'où l'objectif affiché d'une fréquentation « *TER fois 4* » d'ici 2030⁷. L'ensemble de ces éléments rend le transport ferroviaire actuellement fortement attractif aussi bien sur les dessertes de longue distance que sur celles plus locales et quotidiennes – mais cette concentration des moyens sur des segments ciblés ne doit pas occulter le fait que d'autres lignes moins prisées font l'objet de moins d'attention de la part de la SNCF, notamment les liaisons entre villes de province [Auphan, 2012].

Un nouveau contexte ferroviaire

Le paysage ferroviaire a changé ces dernières années, avec une **diversification des acteurs du transport ferroviaire** : outre l'arrivée des Régions comme autorités organisatrices des transports, la SNCF a perdu son monopole d'exploitation⁸ pour le transport de marchandises ainsi que le transport de voyageurs. La directive européenne 91/440/CEE⁹ introduit en effet la libre concurrence entre les compagnies ferroviaires au niveau de l'Union Européenne, applicable à partir de 2007 pour le fret, et 2010 pour le transport de voyageurs (ouverture partielle dans un premier temps, sur les lignes internationales avec droit de cabotage seulement). Cette directive oblige également les entreprises nationales à se réformer afin de permettre à d'autres transporteurs d'utiliser l'infrastructure ferroviaire : création de comptes propres (détachés de l'État) et surtout séparation de la gestion et de l'exploitation de l'infrastructure de transport. En France, cela entraîne en 1997 la création, par scission de la SNCF, de Réseau Ferré de France (RFF), désormais propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure. La séparation du patrimoine ferroviaire est complexe¹⁰ : RFF récupère tout ce qui concerne le réseau technique (voies, accès aux quais), et la SNCF garde la charge des espaces accueillant des voyageurs (essentiellement gares et quais). À la suite de ce partage, RFF se trouve à la tête de l'un des plus importants patrimoines fonciers de France, composé du réseau proprement dit, ainsi que des bâtiments techniques de gestion et d'entretien du réseau et des trains. Si RFF est propriétaire de plein droit, en revanche les biens de la SNCF restent propriété de l'État, et sont à ce titre inaliénables : en cas de réaffectation à un autre usage, ils doivent être reconstitués ailleurs – ce qui est une contrainte non négligeable dans l'aménagement des abords des gares, et dans la quête de réduction des

⁶ Le cadencement des horaires consiste à caler les départs des trains à horaires fixes et réguliers (h+10, h+20, h+30, etc.).

⁷ Voir à ce sujet par exemple l'entretien accordé au journal *Les Échos* par Jean-Pierre Farandoux, alors Directeur Général Délégué de SNCF Proximités le 19 juin 2008 (consultable en ligne : <http://archives.lesechos.fr/archives/2008/lesechos.fr/06/19/300274416.htm>, dernière consultation le 27.07.2012).

⁸ Monopole d'exploitation qui avait été confirmé en 1982 par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI, loi n°82-1153), sachant qu'auparavant, la SNCF était une société d'économie mixte à qui l'État avait concédé l'exploitation de son réseau ferroviaire « d'intérêt général ». La SNCF n'était donc pas propriétaire de plein droit de l'infrastructure.

⁹ Directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires.

¹⁰ RFF possède 103 000 hectares (sur 11000 communes) et 4,7 millions de mètres carrés de bâtiments (source : RFF, <http://www.rff.fr/fr/notre-entreprise/nos-missions/optimiser-les-biens-fonciers>, dernière consultation de l'URL le 17/07/2012).

faisceaux ferroviaires derrière les gares. Cette distinction de propriété explique en partie des stratégies foncières et immobilières différentes entre RFF, soucieux de valoriser son patrimoine afin de résorber la dette structurelle héritée de sa création, et la SNCF, veillant à ne pas obérer son exploitation future dans le contexte de la hausse du trafic ferroviaire. Quant à l'exploitation du réseau pour le transport de voyageurs, elle reste dévolue à la SNCF, qui a créé en 2009 une nouvelle branche, Gares & Connexions, en charge de la gestion et du développement des gares, en particulier la commercialisation des cellules commerciales dans les bâtiments voyageurs.

Ce nouveau contexte a deux conséquences. Premièrement, la SNCF s'est engagée dans une vaste opération de réaménagement et de valorisation de ses gares : mise aux normes en matière d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)¹¹, mais aussi rénovation et modernisation des bâtiments voyageurs. De nombreuses gares sont mises en chantier, *a fortiori* s'il est prévu que le TGV y arrive dans un horizon plus ou moins proche (Bordeaux, Nantes, entre autres). Certaines gares se voient également rénovées à l'extérieur, afin d'agrandir des halls d'accueil devenus trop exigus (Strasbourg, Orléans)¹². Ce travail sur les lieux s'accompagne d'une amélioration de la qualité de services en gare¹³, manifeste dans les « gares en mouvement », du nom du programme engagé par la SNCF¹⁴. Il convient néanmoins de noter que ces travaux concernent en premier lieu les plus grandes gares de France (gares dites "Grandes lignes"), tandis que les gares de banlieue parisienne restent de « *pauvres gares* » [Damon, 2012, p 65], largement désinvesties. Seconde conséquence de ce renouveau ferroviaire, SNCF et RFF engagent dans de nombreuses villes un état des lieux de leur patrimoine foncier, afin de définir ce qui est utile à l'exploitation de l'infrastructure, et ce qui ne l'est plus. Ces Schémas Directeurs du Patrimoine Foncier visent à réduire l'emprise ferroviaire au niveau de la gare afin de minimiser l'effet de coupure engendré par le faisceau et rendre possible une valorisation foncière et urbaine de l'espace ainsi libéré. Cette mise à plat du patrimoine ferroviaire s'avère néanmoins complexe, non seulement en raison des statuts spécifiques de domanialité, mais aussi car il est difficile d'établir des prévisions de fréquentation et donc d'utilisation de l'infrastructure dans les années à venir.

L'ensemble de ces éléments marque un mouvement récent de réflexions sur la gare, dans le périmètre restreint de SNCF et RFF. Depuis 2010, Gares & Connexions organise en effet périodiquement des « Ateliers de la gare », réunissant experts des transports, professionnels de l'aménagement, chercheurs, responsables politiques et journalistes pour débattre de nombreux sujets touchant à la gare dans les domaines technique, économique, social, urbain ou encore territorial¹⁵.

¹¹ En vertu de l'obligation légale de l'accès « à tous, pour tout » (loi 2005-102).

¹² L'atelier d'architecture de la SNCF – l'Agence des Gares devenue AREP sous la houlette emblématique de Jean-Marie Duthilleul – a la main mise sur la rénovation des gares, et exporte son savoir-faire à l'étranger (gare de Shanghai par exemple).

¹³ Sanctionnée par une certification de qualité NF-Services AFNOR, puis par une norme ISO 14001.

¹⁴ Voir le site internet avec les aménités offertes par chaque gare appartenant à ce réseau : <http://www.gares-en-mouvement.com> (dernière consultation de l'URL le 27.07.2012).

¹⁵ Les thèmes abordés vont des commerces en gare à l'économie informelle, en passant par les questions de sécurité ou de structuration de l'espace périurbain. Les comptes rendus de ces ateliers sont consultables en ligne : <http://www.gares-connexions.com/gares-du-futur/les-ateliers-de-la-gare> (dernière consultation de l'URL le 27.07.2012).

Renouveau de l'intérêt pour la gare dans les milieux de l'aménagement urbain

Au-delà de ces aspects réglementaires et strictement ferroviaires, le renouveau de l'usage des trains s'inscrit dans un mouvement général de réflexion sur les gares et leur place dans la ville. En la matière, le **Rapport Keller**, cité en exergue de cette introduction, a joué un rôle important pour mettre au cœur de l'actualité la question des gares, sous-jacente depuis quelques années¹⁶. Commandée fin 2008 par le Premier Ministre François Fillon à la sénatrice Fabienne Keller, cette mission parlementaire a pour objet initial d'étudier « *le concept de gare contemporaine* »¹⁷ dans le contexte d'une réflexion sur le développement durable et ses implications tant en termes d'urbanisme que de mobilité. La feuille de route mentionne également l'intérêt économique des gares, en particulier la « *valeur ajoutée que peuvent engendrer de telles opérations d'aménagement* »¹⁸. En dépit de cette orientation générale positionnant la gare dans une réflexion plus large que les seules questions ferroviaires, le rapport final¹⁹ peine à dépasser le diagnostic d'un patrimoine vieillissant et avec de nombreux dysfonctionnements, en particulier en ce qui concerne les gares d'Île-de-France. Parmi les douze préconisations, une seule concerne l'insertion urbaine de la gare et pointe le potentiel de développement de quartiers denses, voire d'éco-quartiers²⁰. Mise à part une proposition relative aux modes doux, les autres points mettent essentiellement l'accent sur les problèmes de gouvernance et de gestion de la gare, liés notamment à des jeux d'acteurs complexes et fragmentés, ainsi qu'à un manque de moyens financiers. Si ce rapport dégage de façon intéressante les divers enjeux de la « Grande Gare contemporaine », pour reprendre les termes employés dans ce document, la réflexion peine néanmoins à remplir les objectifs initiaux de la lettre de mission en restant largement orientée sur les problématiques de l'entreprise ferroviaire nationale.

Outre la création immédiate de Gares & Connexions, le Rapport Keller connaît un retentissement assez important dans les médias²¹, ainsi que parmi les acteurs publics et privés, qui le citent volontiers. À la suite de sa publication, de nombreux forums de discussions, séminaires professionnels et ateliers de travail sont mis en place à travers la France²², dans des villes de plus

¹⁶ La mission Keller n'est pas à proprement parler le premier groupe de réflexion à avoir questionné le renouveau des gares centrales : deux ans auparavant on trouve trace d'une séance du « Club des Aménageurs franciliens », organisée par l'IAURIF (aujourd'hui IAU-IdF, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France). Cette séance traitait des « quartiers de gare » sous l'angle de la densification urbaine autour des nœuds de transport, avec pour objectif de sérier les potentialités mais aussi les contraintes de ce type d'espace et des opérations afférentes. En revanche, c'est bien le rapport issu de cette mission parlementaire qui est régulièrement cité comme référence par les responsables politiques et les professionnels au sujet du renouveau des quartiers de gare.

¹⁷ Courrier du Premier Ministre à Fabienne Keller du 29 septembre 2009 [Keller, 2009, pp.3-4].

¹⁸ [ibid.]

¹⁹ Téléchargeable en ligne : www.gare-ensemble.fr (dernière consultation le 13.07.2012).

²⁰ « *L'espace autour de la gare devient ainsi un enjeu majeur* » [Keller, 2009, p 39] : il est précisé que le foncier est « précieux » dans un rayon de 1000 mètres, correspondant à une distance acceptable en marche à pied. « *Le secteur des gares offre ainsi dans de très nombreuses grandes agglomérations, villes moyennes et bourgs centre un très important potentiel de développement de la ville durable* » [Keller, 2009, p 40].

²¹ Cf. l'onglet « revue de presse » sur le site internet dédié à la mission parlementaire, faisant état de reportages dans les grands médias nationaux de la presse écrite et orale (<http://www.gare-ensemble.fr/spip.php?page=revue>, dernière consultation de l'URL le 17.07.2012).

²² Cf. par exemple « La gare contemporaine : quelle gouvernance, quel modèle économique ? » au Conseil Économique et Social (25 juin 2009) ; « Transport et accessibilité des villes moyennes : de l'interrégional aux quartiers de gare », organisé par la DIACT (aujourd'hui DATAR) et la Fédération des Maires de Villes

ou moins grande importance. Y sont invitées la sénatrice Fabienne Keller ou des personnes ayant collaboré à la rédaction du rapport : entre 2009 et 2010, le discours porté sur la « Grande Gare Contemporaine » est donc largement diffusé sur l'ensemble du territoire auprès de nombreux acteurs du transport, de l'urbanisme, mais aussi parmi les élus. Dans ces séminaires, un certain tropisme pour les plus grandes gares est sensible : la question des gares secondaires, régulièrement soulevée lors des débats, est manifestement moins fédératrice²³. Surtout, par l'observation de ces séances, ou la lecture des comptes rendus qui en sont faits, on constate un **grand consensus de la part d'acteurs principalement politiques et économiques**²⁴, **poursuivant pourtant des objectifs différents**, soumis à des temporalités et des contraintes différentes. Tous s'accordent à saluer le **potentiel de développement** – essentiellement **économique, territorial et urbain** – que représentent les quartiers de gare : c'est manifestement moins la gare (de toutes façons gérée exclusivement par l'entreprise ferroviaire) que les disponibilités foncières qui suscitent d'ailleurs les convoitises²⁵.

Par ailleurs, cette actualité des gares – grandes et petites – est concomitante d'une mise à l'agenda des collectivités locales des préoccupations de développement urbain durable, avec notamment une incitation de plus en plus fréquente dans les documents de planification à la densification urbaine autour des nœuds de transports collectifs.

Un renouveau récent des études scientifiques portant sur la gare et le quartier de gare

L'arrivée du TGV dans les villes suscite un intérêt de la part des chercheurs, notamment en géographie et en économie des transports : ce nouveau mode de communication s'insère dans le débat à l'époque très vif sur les supposés effets structurants des infrastructures de transport, notamment celles à grande vitesse comme les autoroutes [Plassard, 1977].

Moyennes (11 septembre 2009) ; « Gares périurbaines : points d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré » (FNAU, FNAUT, GART, le 29 septembre 2009) ; « Les gares au cœur de la ville durable » (Association des Maires des Grandes Villes de France, FNAU et Gares & Connexions, 30 juin 2010 et 22 juin 2011). Indépendamment du Rapport Keller, le Cobaty (association se définissant comme regroupant « les métiers du bâtir ») a lancé un cycle de conférences à travers l'Europe sur « Les gares – une vision d'avenir ». Enfin, pour ne prendre qu'un exemple lyonnais, l'agence d'urbanisme de Lyon a organisé plusieurs « Repères européens » ayant pour objet le renouveau des gares et des quartiers de gare « Gares centrales, pôles d'échanges et quartiers de gares centrales. Panorama et évolution des pratiques en France et en Europe » (10 mars 2009), ou encore « Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares » (24 juin 2010).

²³ Julien Damon souligne également cet état de fait au sujet des « Ateliers de la gare » organisés par Gares & Connexions [Damon, 2012, p 65]. On peut citer en contre-exemple l'atelier « Valorisation foncière aux abords des gares TER » organisé en 2011 et 2012 par le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, sous la tutelle conjointe des Ministères de l'Égalité des Territoires et du Logement, et de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie).

²⁴ Les chercheurs en études urbaines sont alors largement absents de ces scènes de débat.

²⁵ Tant et si bien que pour certains, il faudrait refaire les quartiers de gare... sans gare, afin de bénéficier de la rente de situation urbaine qu'offrent ces espaces, mais sans avoir à traiter des contraintes d'exploitation ferroviaire (cf. « *Le meilleur endroit pour faire des quartiers d'affaires en ville, c'est le quartier de gare. Mais il faudrait reculer la gare !* » (source : propos de Xavier Besançon, délégué général de Entreprises Générales de France – BTP, au forum Cobaty du 17 juin 2009, Conseil Régional Rhône-Alpes).

Une réflexion sur les gares et les quartiers de gares proprement dits a émergé dans les années 1990 sous l'impulsion des principaux financeurs de la recherche urbaine en France, le PREDIT²⁶, le PUCA²⁷ et les services de prospective des deux grandes entreprises de transports collectifs ferroviaires, la SNCF et la RATP. Plusieurs programmes de recherche sont en effet lancés avec pour objet d'étude la gare centrale. Les chercheurs impliqués appartenant aux sciences sociales, les considérations techniques de l'infrastructure de transport sont rapidement dépassées au profit d'une perspective plus urbaine, ce que manifeste l'élargissement progressif du périmètre d'étude de la gare au quartier de gare.

Après un programme pionnier sur les stations de métro de la RATP, un autre sur la Gare du Nord à Paris ouvre le questionnement – même si ce n'est pas la gare en tant que telle qui est au centre de la recherche²⁸. C'est le programme *Les lieux-mouvements de la ville* qui constitue véritablement le premier moment marquant de la recherche sur les gares. L'appel d'offre est lancé au milieu des années 1990 sous la houlette du sociologue Isaac Joseph : le programme a pour ambition de travailler « à l'interface de la ville et du transport, sur les espaces de la mobilité en milieu urbain »²⁹. Une quinzaine d'équipes est sélectionnée, appartenant à diverses disciplines (histoire, sociologie, géographie, etc.). Ces chercheurs concentrent leurs investigations sur la gare en tant que telle, essentiellement dans des grandes villes ; ils étudient en particulier l'architecture des gares, leurs usages, leurs usagers, ainsi que les services en gare. Quelques années plus tard, le programme *Gares et quartiers de gare*, également piloté par le PUCA, élargit le périmètre de réflexion de la gare au quartier de gare, afin d'envisager l'intégration urbaine de la gare dans son environnement urbain, ce qui donne lieu à des travaux de morphologie urbaine très détaillés. Ce programme renouvelle également la perspective adoptée, en prenant davantage en compte les acteurs en charge de ces espaces, et la place de la gare dans la planification urbaine. Parmi les équipes retenues, celles de Lille et de Rennes procèdent à un premier bilan des actions engagées autour des gares suite à l'arrivée du TGV au début des années 1990 (Euralille et EuroRennes), tandis que d'autres anticipent son arrivée (Strasbourg par exemple). À partir d'études de cas diversifiées, ces deux programmes de recherche ont abordé la gare et son quartier dans une perspective essentiellement sociale (les usages et les usagers) et spatiale (l'aménagement urbain). Ils ont donné lieu à de nombreuses publications, notamment dans *Les Annales de la Recherche*

²⁶ Le Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres (PREDIT) est porté par les Ministères chargés de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche, de l'Écologie et du Redressement Productif, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), l'Agence de l'innovation OSEO et l'Agence Nationale de la Recherche (ANR).

²⁷ Le PUCA (Plan Urbanisme, Construction et Architecture) est le nouveau nom du Plan Urbain à partir de 1998. « Le PUCA est un service interministériel rattaché à la Direction générale de l'Aménagement du Logement et de la Nature (DGALN) au Ministère de l'Écologie et du Développement durable. C'est une agence nationale de la recherche et de l'expérimentation dans les domaines de l'urbanisme de l'architecture et de la Construction. » (source : site institutionnel du PUCA : <http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/puca/presentation.htm>, dernière consultation de l'URL le 03.09.2012).

²⁸ Pour Patrice Aubertel (Chargé de mission au PUCA), la gare avait été choisie comme prétexte : c'était un objet méthodologique afin de traiter trois questions qui agitaient les milieux professionnels de l'époque : l'espace public, la modernisation des services publics, et le traitement dans l'urgence des transports (source : entretien du 23/03/2010).

²⁹ Source : *Villes en gare, Gares intelligentes*, notes de travail 1994-1996, Isaac Joseph (1996).

urbaine, ou la *Revue d'histoire des chemins de fer*, ainsi qu'à la parution de deux ouvrages collectifs de synthèse [Joseph (dir.), 1999 ; Ménerault, Barré (dir.) 2001]³⁰.

Une nouvelle génération de programmes de recherche émerge dans les années 2000. Impulsés par de nouveaux commanditaires, ces programmes opèrent un double changement d'échelle, par la prise en compte soit de gares plus modestes (BahnVille) soit au contraire d'aspects stratégiques métropolitains (POPSU³¹). Dans les deux cas, la réflexion est explicitement alimentée par une comparaison internationale³².

D'une part, **BahnVille 1** (2001-2004) et **2** (2007-2009) est un programme de coopération franco-allemande³³ dans le domaine des transports, qui a mis en collaboration des collectivités locales et des chercheurs pour réfléchir à ce qu'ils ont appelé un « *urbanisme orienté vers le rail* ». La seconde phase a pris pour terrain d'expérimentation, côté français, les gares de la ligne ferroviaire allant de Saint-Étienne à Firminy³⁴. A partir de plusieurs actions thématiques, certaines préconisations ont été formulées afin de coordonner au mieux urbanisme et transport à travers le montage de projet, la prise en compte des cheminements piétons, l'aménagement urbain, le changement d'image du train, etc.. Ce programme de recherche action a donné lieu à un documentaire réalisé par l'anthropologue Christian Lallier³⁵ intitulé *La ville sur des rails. L'utopie de la métropole*. L'auteur y confronte le point de vue de professionnels de l'urbanisme et du transport, de chercheurs et d'usagers sur l'usage potentiel du transport ferroviaire dans l'aménagement urbain et la vie urbaine [Lallier, 2010].

D'autre part, la Plate-Forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (**POPSU**) lancée en 2004 a mis en place un axe transversal en 2009 intitulé « Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain », à partir de l'observation de plusieurs projets, à Barcelone, Rotterdam, Lyon, Lille, Marseille et Turin. La perspective est différente de celle de BahnVille 2 : il s'agit là d'étudier des grandes gares desservies par la grande vitesse ainsi que les projets métropolitains qu'elles polarisent, à partir d'une approche comparative à l'échelle européenne. Les études de cas sont menées par des chercheurs des villes concernées en étroite collaboration avec les collectivités locales et alimentent un questionnement selon quatre axes : « logiques d'acteurs », « développement économique », « échelles et mobilités », et enfin « programmation, architecture et espaces publics ». Ce programme est donc plus orienté sur les stratégies métropolitaines que BahnVille qui avait une approche plus locale et centrée sur l'infrastructure de transport. Ce volet européen de POPSU a donné lieu à une publication reprenant les diverses études de cas en

³⁰ Ces références seront mobilisées dans le premier chapitre de cette thèse.

³¹ Plateforme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines.

³² Cette dimension internationale était également présente dans les programmes précédents, avec l'analyse de gares japonaises – la référence en matière d'intégration urbaine et commerciale des gares [Roty, 1996], espagnoles [Gavira, 1996] ou néerlandaises [Bertolini, 1996].

³³ Soutenu par le DEUFRAKO (Deutsch-Französische Kooperation) et le PREDIT.

³⁴ BahnVille 2 a été une scène d'observation non participante dans le cadre de ce travail de thèse.

³⁵ Par ailleurs auteur de *Changement à gare du Nord* (1995), film documentaire ayant mis en évidence par les techniques de l'anthropologie visuelle l'importance de la rupture entre RATP et SNCF dans la gestion de cet espace commun qu'est le pôle d'échanges multimodal sous la Gare du Nord à Paris.

dégageant les principaux enjeux en termes notamment de développement urbain [Terrin (coord.), 2011]. Il a constitué le prélude à un nouveau programme de recherche dans le cadre de la seconde phase de POPSU, initiée en 2010 : dans les villes participant au programme, les chercheurs, en partenariat avec les collectivités locales, interrogent « *quelles sont les stratégies urbaines que le renouvellement de ces équipements impose aux villes* », avec une dimension multiscalair affirmée³⁶.

Ce panorama des programmes de recherche souligne l'élargissement progressif de la focale d'observation : c'est de moins en moins la gare en tant que telle et de plus en plus le quartier alentour qui suscite l'intérêt. De façon corrélative, ce sont également de moins en moins des enjeux de transport ferroviaire que des questions urbanistiques qui sont mis en avant : comme le manifeste la multiplication des projets autour des gares, ce sont davantage les thèmes du renouvellement urbain (échelle intra-urbaine) d'une part, et des stratégies métropolitaines (échelle inter-urbaine) qui retiennent l'attention des collectivités locales et des chercheurs. Ce renouvellement des réflexions – que l'on ne saurait réduire au seul Rapport Keller – prend donc acte des évolutions récentes dont font l'objet les quartiers de gare, supports de plus en plus fréquents de l'action collective urbaine à travers des projets de renouvellement urbain. De façon plus générale, cette prise en compte de l'articulation urbanisme – transport dans les travaux de recherche se retrouve à l'échelle internationale, comme en attestent de récents séminaires binationaux entre la France et le Royaume-Uni³⁷ par exemple, ou encore le colloque international « Building the Urban Future and Transport-Oriented Development »³⁸, qui s'est fait le reflet de l'écho international des travaux de chercheurs californiens (notamment ceux de Robert Cervero, de l'Université de Berkeley) sur les formes urbaines compactes visant à mieux articuler urbanisme et transport.

³⁶ Source : appel à projet de POPSU 2 (voir <http://www.popsu.archi.fr/POPSU2/>, dernière consultation de l'URL le 03.09.2012).

³⁷ “Rails and urban development. United Kingdom / France, a comparative approach”, séminaire co-organisé par l'Université Paris 1 et celle de Liverpool (mai et novembre 2012).

³⁸ “Building the Urban Future and Transit Oriented Development. Rail and other modes connecting with urban and regional development”, colloque international organisé par des chercheurs français à Marne-la-Vallée, 16 et 17 avril 2012 (<http://www.lvmt.fr/buftod2012/?lang=en>, dernière consultation de l'URL le 08.02.2013).

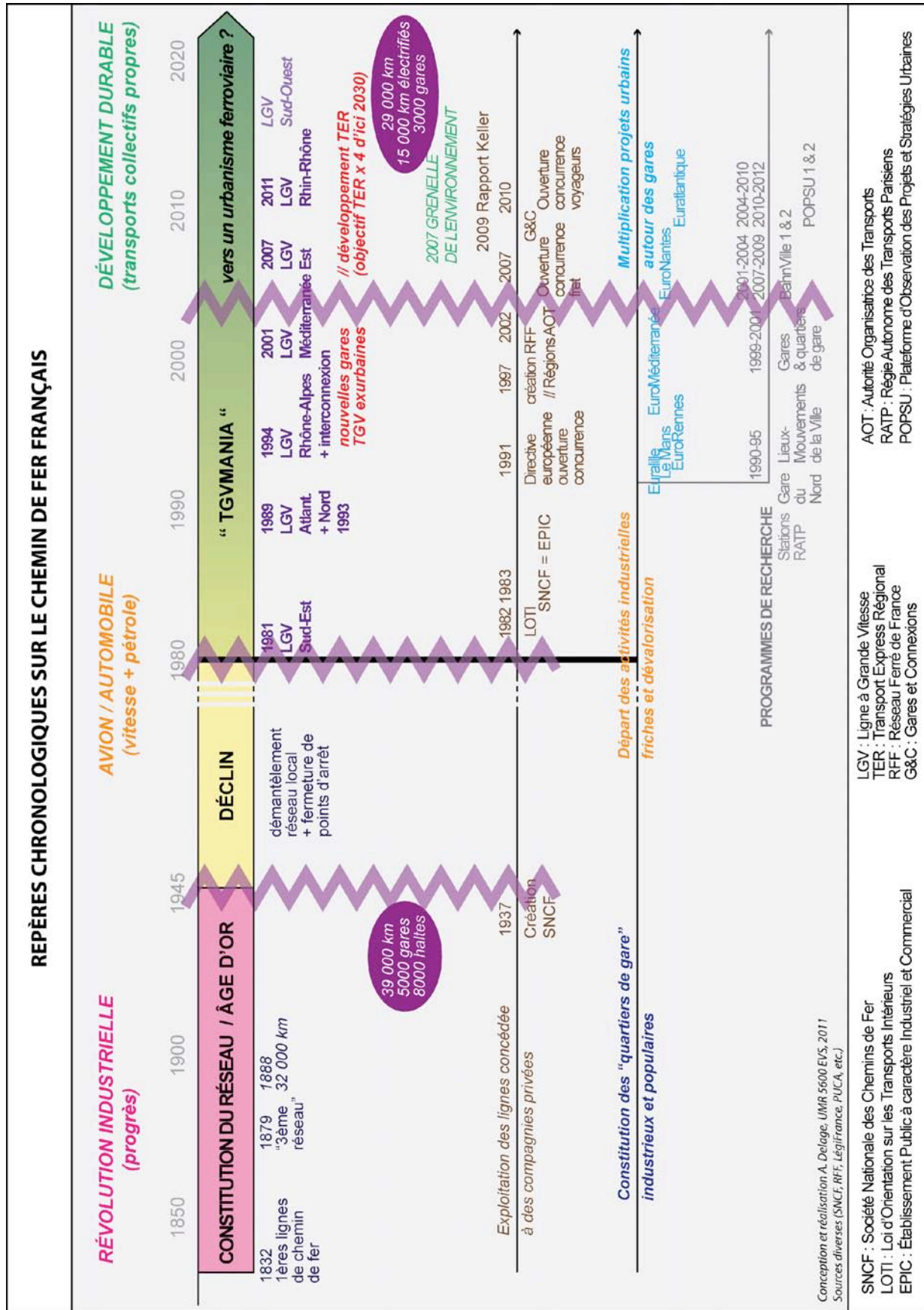


Planche de synthèse 1 : Repères chronologiques sur les chemins de fer en France, contextes ferroviaire, réglementaire et scientifique (A. Delage, 2011)

Des projets de renouvellement urbain autour des gares centrales révélateurs de nouvelles façons de faire la ville ?

Ce travail de recherche doctorale reposant avant tout sur une démarche inductive, c'est à partir de l'observation des faits que le questionnement s'est construit. Après un mémoire de master 1 qui n'avait abordé ce thème que de façon marginale³⁹, nous avons souhaité poursuivre nos travaux de recherche sur l'objet 'quartier de gare'. Au moment de l'élaboration d'un projet de thèse (2008), la multiplication des projets urbains à proximité de la gare centrale dans les villes d'Europe occidentale est frappante. Depuis plusieurs années en effet, de nombreuses villes ont engagé un projet urbain autour de leur gare centrale, à l'exemple de ce qui s'était produit à Rennes, Le Mans et surtout Lille dans les années 1990 au moment de la mise en service des TGV Nord et Atlantique. Ces projets, en recrudescence depuis le milieu des années 2000, sont portés par les collectivités locales, généralement l'intercommunalité (en France), et reposent sur des éléments proches : l'intérêt métropolitain, la mixité fonctionnelle et sociale, voire l'exemplarité environnementale (même si l'affichage explicite 'Éco-quartier' reste rare). Passé ce constat initial, l'enjeu de ce travail de recherche a alors été de transformer en questionnement scientifique non seulement un objet figé dans le langage courant – le 'quartier de gare' – mais aussi un sujet pour ainsi dire dans l'air du temps, du moins dans le monde opérationnel, à savoir le projet de renouvellement urbain autour de la gare centrale.

Construction du questionnement et choix méthodologiques

Les quartiers de gare, construits socio-spatiaux hérités de la ville industrielle ayant subi de plein fouet la désindustrialisation, deviennent aujourd'hui des objets privilégiés de l'action collective urbaine, sans phénomène apparent de diffusion selon des logiques de réseau de transport ou de hiérarchie urbaine. Or, **l'attractivité des quartiers de gare n'a rien d'évident** : ces espaces héritent d'une mauvaise image dans l'imaginaire collectif (quartier interlope, en dépit du symbole de modernité que pouvait constituer initialement la gare), accentuée par leur double déclasserement lié non seulement au déclin du transport ferroviaire mais aussi à la désindustrialisation des espaces urbains péricentraux en Europe. À l'orée des années 2000, ces quartiers, dans la plupart des villes, constituent des verrues urbaines cumulant dégradation physique et difficultés sociales. Sur la base de ce constat, croisé avec celui d'un consensus récent sur les potentialités de la gare et du quartier de gare parmi les acteurs publics et privés, comment expliquer ce revirement de considération de la gare et du quartier de gare ? Quelles en sont les modalités ? Et dans quelle mesure cela dénote-t-il une nouvelle façon de mener l'action collective urbaine ?

³⁹ Intitulé *La place Carnot, point chaud lyonnais : un espace public sous tension*, ce mémoire de master 1 étudiait le fonctionnement de la place Carnot à Lyon, place publique où se côtoyaient divers usagers : passants, riverains, mais aussi Sans Domicile Fixe et demandeurs d'asile – ces derniers y passant leurs jours et (leurs nuits pour certains d'entre eux) en raison de l'engorgement du système asilaire au moment de notre étude en 2005. Située devant la gare historique de Lyon Perrache, la place Carnot concentrait depuis longtemps l'action sociale d'urgence à destination des SDF. C'est là un héritage de la gare en tant que point de fixation des marginalités sociales en espace central : Perrache avait été l'une des dernières gares de France à rester ouverte 24 heures sur 24, ce qui avait cristallisé un point de regroupement des SDF dans les années 1990 [Delage, 2005].

Le premier parti pris de ce travail de thèse a été de n'envisager la gare et le quartier de gare ni du point de vue des transports *stricto sensu* comme dans la géographie des réseaux, ni du point de vue de leurs usages ou de leur intégration spatiale multiscalaire comme dans les programmes de recherche des années 1990, mais **du point de vue de la fabrique urbaine**, c'est-à-dire en tant que support privilégié de l'action collective urbaine.

Le second parti pris a été de postuler une **singularité de ces espaces dans le tissu urbain** dans la mesure où les villes comptent généralement une seule gare centrale. Du quartier de gare originel aux projets de renouvellement urbain observés aujourd'hui, le seul élément de permanence est la gare, qui conserve sa **fonction ferroviaire** et rend de ce fait la mutation de cet espace incomplète⁴⁰. Or, en dépit de cette singularité, l'observation des projets de renouvellement urbain fait ressortir une certaine banalisation de leur programmation au vu d'autres projets de renouvellement urbain – des quartiers mixtes du point de vue des fonctions et des habitants – même si l'on remarque toutefois la récurrence de la rhétorique tertiaire. Néanmoins, un diagnostic des potentialités et contraintes de la gare et du quartier de gare fait rapidement apparaître que **l'on ne peut réduire la gare à sa fonction ferroviaire et le quartier de gare à un gisement foncier**. En raison de ses spécificités historiques, le quartier de gare devrait être un objet urbain au potentiel fort et multiforme, potentialités d'autant plus manifestes qu'elles s'inscrivent parfaitement dans les référentiels actuels de l'action urbaine, au premier rang desquels l'attractivité retrouvée des centres-villes, la prise de conscience environnementale incitant à limiter l'étalement urbain en densifiant les villes en particulier autour des nœuds de transport, ou encore la nécessaire mise en réseau des villes (et donc leur mise en concurrence) à travers le phénomène de métropolisation.

Fort de ces constats, nous prenons le parti d'étudier la place de la gare dans ces quartiers support de projet de renouvellement urbain, et ce, quand bien même ce lien entre la gare et le quartier de gare paraît moins évident qu'au XIXe siècle. Nous faisons alors l'hypothèse que **la gare joue un rôle non seulement distinctif mais aussi positif dans ces projets urbains**. Pour le dire autrement, la gare joue un rôle central dans le retournement de valeur des quartiers de gare, hier délaissés, aujourd'hui supports privilégiés de l'action collective urbaine par ailleurs soumise à de nombreuses contraintes dues à la métropolisation et à la désindustrialisation de l'économie et des espaces urbains.

Au vu de ces éléments, la question problématique au cœur de notre de recherche est la suivante : ***dans quelle mesure la gare est-elle la condition de possibilité du retournement de valeurs de cet espace cristallisant les dynamiques métropolitaines de la ville post-industrielle actuelle ?***

⁴⁰ Contrairement à ce qui a pu se produire dans les projets de renouvellement urbain d'autres construits socio-spatiaux similaires aux quartiers de gare, à savoir des espaces portuaires des villes occidentales, où la fonction de transport fluvial ou maritime a entièrement disparu.

Pour y répondre, nous avons formulé deux hypothèses (qui seront explicitées dans le chapitre méthodologique) :

1. *la gare joue un rôle nécessaire mais non suffisant dans le projet de renouvellement urbain du quartier de gare*
2. *le retournement de valeur repose non sur la disparition mais plutôt sur une dématérialisation du lien entre la gare et son quartier*

Réfutant tout effet automatique positif de l'infrastructure de transport sur le territoire, nous prenons là à rebours les questionnements traditionnels croisant infrastructure de transport et territoire : notre propos n'est pas de mesurer les effets supposés structurants des infrastructures de transport sur le territoire – entreprise vaine dans la mesure où ces projets sont pour la plupart inachevés (voir chapitre 2) – mais de déplacer la focale d'observation plus en amont, au moment de la conception de ces projets, ainsi qu'à celui de leur opérationnalisation. Ce ne sont donc pas les effets, mais les **espoirs d'effets** qui nous intéressent, en tant qu'ils permettent à l'action collective urbaine de se nouer, grâce à l'aspect fédérateur de ce qui pourrait apparaître comme la prophétie auto-réalisatrice d'un développement urbain enclenché par la gare.

Dans ces conditions, l'enjeu scientifique est de travailler la question de la **création de valeur urbaine** dans le contexte actuel de métropolisation accroissant la sélectivité spatiale. Pour autant, il ne s'agit pas de chercher à isoler la variable 'gare' dans le retournement de valeur de l'espace urbain considéré. Il s'agit plutôt de comprendre les modalités du renouvellement urbain de ces espaces singuliers, afin de cerner au plus près les conditions de possibilité de ce retournement, en évitant l'écueil de toute explication par causalité linéaire, au fondement de la croyance, pas totalement disparue parmi les élus, en des effets positifs quasi automatiques des infrastructures de transport.

Pour cela, plusieurs partis pris méthodologiques ont été adoptés. Le premier réside dans le choix d'une **approche matérialiste**, à travers l'entrée par le projet urbain, entendu à la fois comme démarche et comme produit. Il s'agit moins d'envisager la coordination d'acteurs publics et privés fragmentés et aux relations faiblement hiérarchisées comme c'est le cas dans les études de sciences politiques traitant de la gouvernance, que de saisir comment l'action peut s'enclencher entre des acteurs publics et privés soumis à des contraintes, des enjeux et des temporalités différents, pour créer de la valeur urbaine dans des espaces complexes où aucun acteur ne pourrait intervenir seul. À ce titre, le basculement opérationnel, c'est-à-dire le moment où le projet passe d'état potentiel à celui de réalité concrète, visible dans le paysage urbain, retient toute notre attention pour cerner le retournement de valeurs symbolique et économique du quartier de gare. Dans cette optique, les promoteurs immobiliers constituent un bon indicateur de ce basculement grâce à leur position d'interface entre un maître d'ouvrage (public en l'occurrence) qui a la vision du projet mais manque de moyens financiers, et les détenteurs des capitaux nécessaires à sa réalisation, qu'il s'agisse d'investisseurs occupants (usagers finaux) ou non.

Le second parti pris méthodologique est manifeste dans le choix des terrains d'étude : nous avons cherché à éviter toute surdétermination économique suprascalaire dans l'explication du retournement de valeur des quartiers de gare. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi d'étudier ce processus dans des agglomérations dont la dynamique globale faiblement positive ne risquait pas de surdéterminer la réussite ou l'échec du projet envisagé. Nous avons donc porté notre attention sur deux villes **réputées comme globalement non attractives**, à savoir Saint-Étienne en France, et Liège en Belgique.

Par conséquent, notre questionnement porte sur **la création de valeur urbaine non seulement sous contraintes techniques et opérationnelles (liées au passé du quartier de gare), mais aussi soumise à des contraintes financières fortes, dans le cadre de collectivités en déficit de capital aussi bien économique que symbolique. La gare nous sert alors de moyen pour comprendre comment se produit concrètement la ville dans des endroits à l'écart des logiques de marché, sur lesquels l'action publique ne dispose pas de moyens suffisants pour intervenir seule de façon contracyclique** comme cela a pu être le cas dans les périodes antérieures marquées par des pratiques keynésiennes de l'État.

En posant ainsi le problème, notre démarche s'inscrit au croisement des sciences de l'espace et de l'action. De la **géographie**, nous retenons essentiellement le souci de la compréhension de l'articulation des échelles, mais aussi une vision du territoire comme étant un construit social, et interagissant en tant que tel avec les acteurs dudit territoire. Loin d'être le simple support de l'action, l'espace est le réceptacle des actions passées et à ce titre un réservoir de ressources pour les actions futures. De **l'urbanisme**, nous adoptons l'entrée par le jeu d'acteurs, pris dans une perspective de sociologie des organisations. Nous cherchons en effet à en saisir les interactions à travers le faisceau de contraintes des uns et des autres, chacun étant en situation de rationalité limitée dans sa prise de décision.

Pour répondre à ces questions, les moyens mis en œuvre sont ceux d'une approche **inductive**, par étude de cas, et d'une méthodologie **qualitative** à partir notamment d'entretiens semi-directifs auprès des acteurs intervenant de près ou de loin dans le périmètre considéré – par commodité, le périmètre opérationnel a été retenu comme périmètre d'étude, même si des acteurs aux attributions plus larges ont été interrogés. Nous avons retenu deux études de cas dans deux pays différents pour la portée heuristique du décentrement du regard ainsi permis, mais aussi parce que notre terrain d'étude principal en France, Saint-Étienne, possède un profil atypique dans le paysage urbain français, et présente plus de similitudes avec d'autres villes étrangères telle que Liège ayant connu un fort essor industriel suivi d'un long déclin économique au XXe siècle. Si ces deux études de cas devaient initialement relever de la comparaison intégrée, le travail de terrain a souffert d'un état d'avancement différencié des projets observés au cours du temps. L'étude de cas liégeoise n'a donc pas pu être autant développée que celle de Saint-Étienne ; elle a néanmoins constitué un miroir éclairant des logiques à l'œuvre à Châteaureux, un contre-point (voire un contre-exemple) du développement urbain récent des quartiers de gare en Europe.

Déroulé du texte

Ce mémoire de thèse se compose de sept chapitres, qui s'articulent comme suit : le **premier chapitre** vise à déconstruire l'objet 'quartier de gare' en l'inscrivant dans une perspective à la fois diachronique (percevoir son évolution dans le temps et sa cristallisation dans les représentations collectives) et synchronique (établir les principales caractéristiques des projets de renouvellement urbain observés actuellement dans de nombreuses villes européennes). Passés ces éléments de morphologie et de programmation urbaine, le **deuxième chapitre** établit le contexte multiscalair, notamment économique et politique dans lequel s'inscrivent ces projets, afin de comprendre les champs de tension qu'ils font émerger dans la perspective d'un questionnement scientifique. Ces cadres étant posés, le **troisième chapitre** construit pas à pas la démarche de recherche présentée succinctement dans cette introduction : les hypothèses, la problématique découlent d'une série de constats liés à l'analyse de ce qu'est / pourrait être un quartier de gare de nouvelle génération. La méthodologie mise en œuvre est ensuite exposée, et discutée dans ses apports et ses limites. Les trois chapitres suivants sont consacrés aux études de cas servant à répondre au questionnement préétabli. Le **quatrième chapitre** présente les contextes urbains des projets étudiés : Saint-Étienne et Liège sont envisagés dans leurs dimensions politique, économique, mais aussi urbanistique afin d'évaluer l'ampleur de la rupture introduite dans les modes de faire par ces projets de renouvellement urbain autour de la gare. Il s'agit également de montrer en quoi la mise en regard de ces deux villes fait sens : suffisamment proches dans leurs profils pour être comparables, suffisamment différentes dans les projets observés pour que la comparaison apporte une plus-value. Le **cinquième chapitre** est consacré à Saint-Étienne Châteaureux : une approche généalogique a été retenue (rendue par une écriture chronothématique) afin de rendre compte au plus près du caractère itératif du projet urbain observé, tout en dégagant des moments sinon de rupture, du moins d'accélération ou de blocage du projet. Le **sixième chapitre** relate l'étude de cas belge, à savoir Liège Guillemins : nécessairement moins détaillée que l'étude de cas stéphanoise car le projet urbain y est moins avancé du point de vue opérationnel, cette étude de cas permet d'affiner la compréhension du terrain stéphanois par la négative, c'est-à-dire par la mise en évidence de blocages de l'action côté liégeois. Enfin, pour dépasser certaines contraintes imposées par ce parti pris monographique⁴¹ dans l'exposition des études de cas, le **septième et dernier chapitre** est un chapitre conclusif reprenant le mouvement général de la démonstration afin d'effectuer une montée en généralité à partir des deux études de cas précédemment exposées. Il ne s'agit pas de valider, encore moins de construire, une théorie, mais d'apporter un modèle d'explication globale aux phénomènes observés, qui permettra de positionner la thèse défendue dans ce travail de recherche doctorale, dont on envisagera enfin les prolongements possibles dans le cadre de recherches ultérieures.

⁴¹ Parti pris assumé visant à la clarté du propos en évitant des allers-retours incessants entre des situations contrastées.

CHAPITRE 1 :

UN QUARTIER DE GARE PEUT EN CACHER UN AUTRE. Une nouvelle génération de quartiers de gare en rupture avec l'image traditionnelle de ces espaces.

« Sorte d'objet-valise » mais « faux-ami utile » [Joseph, 1999, p 6], « bâtiments les plus ambigus de l'espace urbain » [Ollivro, 1996, p 34]... les qualificatifs ne manquent pas pour souligner le caractère paradoxalement insaisissable de la gare : certes, ce terme renvoie immédiatement au lieu où l'on prend le train, mais il évoque bien plus, tant cet objet urbain occupe une place à part dans l'imaginaire collectif. Cette ambiguïté de la gare semble également contaminer l'espace alentour, le quartier de gare, dont on peine à délimiter avec précision les contours spatiaux, mais aussi à cerner l'identité⁴² tant lesdites caractéristiques sont marquées par plusieurs ambivalences. Dans un premier temps, on peut alors adopter la définition provisoire⁴³ qu'en fait Michel Kokoreff :

« Il s'agit d'un espace qui ne se confond ni avec la monumentalité de l'architecture et de l'esthétique des gares, ni ne se réduit au périmètre les entourant, avec ses commerces typiques (brasseries, hôtels, restaurants...), ses entreprises (agences d'intérim, coiffeurs...) et ses aires naturelles (lieux de prostitution et de trafics divers). Il s'agit d'un territoire hybride, plus étendu – et plus complexe – qu'un simple "morceau de ville", dont l'urbanité résulte de la combinaison de divers pôles (transports, commercialités, logements) et du côtoiement de publics hétérogènes. » [Kokoreff, 2002, p 178].

Cette définition invite à dépasser les fonctions du lieu pour en envisager les usages, qui seraient plus à même de caractériser les quartiers de gare. De fait, les quartiers de gare conservent au fil du temps une **grande stabilité fonctionnelle** – le transport ferroviaire et les activités de service que cela polarise – tout en acquérant une **dimension de plus en plus urbaine**, consacrée

⁴² Prise à la fois comme l'ensemble de ses caractéristiques propres mais aussi de ses similitudes avec d'autres quartiers.

⁴³ Pour reprendre l'expression de Michel Kokoreff, avant de donner la définition que nous citons.

aujourd'hui par le saisissement de ces espaces par l'action publique, qui en fait des supports privilégiés de projets urbains.

Cette évolution récente du contenu des quartiers de gare, qui suit dans le temps⁴⁴ une réhabilitation de la gare et du transport ferroviaire dans les pratiques de mobilité, renforce l'insaisissabilité de l'objet de notre recherche : quand on parle de 'quartier de gare', de quoi parle-t-on ? En effet, l'instabilité du contenu de la notion de quartier de gare se double paradoxalement d'une **grande stabilité sémantique** : l'expression 'quartier de gare' perdure dans les usages **alors que l'espace en question connaît depuis quelques années de profondes mutations**, remettant en question de façon indéniable l'identité de ces morceaux de ville, dont l'image s'est construite au XIXe siècle, a été consolidée par la littérature et les arts, et s'est profondément ancrée dans les représentations collectives au point de devenir une espèce de stéréotype construit au fil du temps.

Ainsi, l'objectif de ce premier chapitre est de déconstruire cet objet « quartier de gare » afin de pouvoir par la suite construire notre questionnement. Pour cela, le parti-pris est double en choisissant d'adopter une démarche à la fois diachronique et synchronique, afin de saisir le passage du quartier de gare en tant que construit socio-spatial « spontané » à celui d'un support privilégié de l'action collective urbaine dans le cadre de projets spécifiques :

- la **démarche diachronique** vise à retracer l'histoire d'un objet urbain dont l'existence est somme toute récente au regard de l'histoire urbaine : comment se constituent les quartiers de gare dans l'espace urbain au XIXe siècle ? quelles sont leurs caractéristiques initiales et comment évoluent-elles dans le temps ?
- la **démarche synchronique** concerne la période la plus récente : elle vise à caractériser le contenu de ces projets urbains qui fleurissent dans de nombreuses villes d'Europe Occidentale à travers un panorama actuel des quartiers de gare de « nouvelle génération ». Dans quelle mesure ces nouveaux quartiers, pouvant faire figure de projet urbain « à la mode » tellement leur récurrence est forte, renouvellent la définition initiale, historique du quartier de gare tel que le temps l'a cristallisé ?

Pour cela, notre propos s'appuie sur une analyse multiscalaire de la gare, dont on considère les liens avec le quartier (de gare), la ville, voire les autres villes. Cela nous permet de décliner la constitution du quartier *autour* de la gare en *quartier de gare* tel que l'usage l'a fixé dans les représentations (1.), avant d'envisager la déconnexion entre les trajectoires de la gare et du quartier de gare, aboutissant à une complexification de la réalité désignée (2.), et à une remise en question de l'expression même de 'quartier de gare' : ne serait-il pas plus pertinent de parler du quartier *avec* une gare, dans la mesure où la spécificité de ces espaces tend à se dissoudre (3) ?

⁴⁴ Sans que l'on puisse pour autant établir avec certitude un lien de causalité entre l'évolution de la gare et celle du quartier de gare – nous y reviendrons à la fin de ce chapitre.

1. Le quartier de gare, objet originellement complexe et spécifique : du quartier *autour de la gare* au 'quartier de gare'

L'objet des paragraphes qui suivent n'est pas à proprement parler de refaire une histoire complète et exhaustive du chemin de fer⁴⁵, des gares et des quartiers de gare, ni en France ni dans le monde⁴⁶, mais de montrer à partir de plusieurs éclairages (fonctionnels, morphologiques, architecturaux et artistiques) en quoi les quartiers de gare se distinguent des autres quartiers de la ville, voire ont acquis un statut à part à la fois dans la morphologie urbaine et, surtout, dans l'imaginaire collectif depuis leur apparition au XIXe siècle. De fait, traiter du 'quartier de gare', c'est traiter d'un espace particulier dans la ville occidentale et dans les représentations. Ce statut à part dans la ville est dû, comme son nom l'indique à la présence de la gare, constituant elle-même un objet spécifique, révélateur du « *choc de l'entrée dans une nouvelle culture urbaine, métropolitaine* » [Sauget, 2008, p 20].

Néanmoins, le caractère *a priori* clairement identifié du quartier de gare dans la ville ne doit pas pour autant faire penser qu'il est aisément identifiable. De l'avis de nombreux chercheurs (historiens, architectes, géographes), les gares et leurs quartiers se caractérisent en fait par leur caractère mouvant et sémantiquement flou : « *le mot de gare désigne un concept en constante évolution* » [Ribeill, 1999, p 10]. Initialement, la gare désigne en effet « *un bassin, élargissement d'un cours d'eau navigable où les bateaux peuvent se croiser* »⁴⁷, avant de qualifier par extension un embarcadère fluvial, puis à partir des années 1835 l'ensemble des bâtiments pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des marchandises. Mais cette dernière acception est encore sujette à débat puisque pour certains, il s'agirait uniquement du bâtiment de voyageurs (conception courante dans les revues d'architecture), tandis que pour d'autres il faudrait y inclure l'ensemble des installations destinées à l'entretien du matériel et du stockage des marchandises [Bowie, 1995, p 23]. A l'incertitude du périmètre de la gare s'ajoute l'ambivalence constitutive de son contenu :

« Les gares sont sans doute les bâtiments les plus ambigus de l'espace urbain. D'une part, elles jouent le rôle complexe d'interface temporelle entre le mouvement et l'arrêt. D'autre part, ce sont des lieux équivoques qui ont à la fois un rôle interne et externe. » [Ollivro, 1996, p 34].

Il nous faut donc étudier la nature de la gare, dans ses aspects tant matériels que symboliques, afin de voir les valeurs tantôt positives, tantôt négatives que cet objet urbain particulier charrie.

⁴⁵ Ce champ de recherche est d'ailleurs relativement récent, comme le soulignait Karen Bowie en 1995, à l'occasion du programme de recherche « Les lieux-mouvements de la ville ». Elle précisait que si le domaine pouvait paraître étroit, il était en réalité vaste car au carrefour de plusieurs champs d'investigation : histoire architecturale et urbaine, géographique, économique, politique, financière et industrielle. Elle détaillait notamment les défis de collecte des données et d'accès aux sources – abondantes mais lacunaires et dispersées [Bowie, 1995].

⁴⁶ Par commodité d'accès à la littérature, la bibliographie est néanmoins essentiellement centrée sur la France.

⁴⁷ Définition du *Petit Robert de la langue française*, édition 2001.

1.1. Un nouvel objet urbain rapidement pris dans la trame urbaine

La gare est un objet urbain somme toute assez récent au regard de l'histoire des villes : un recul de 150 à 200 ans tout au plus dans des villes européennes dont la fondation remonte régulièrement à l'Antiquité. Avec l'invention du chemin de fer au début du XIXe siècle, et pour faciliter l'embarquement et le débarquement des personnes et des marchandises, il a fallu inventer des bâtiments, les gares, lieu de l'attente du train au départ, mais aussi première vision de la ville d'arrivée. Au sens propre du terme, la gare est donc dans la ville un « *objet nouveau* » dont la nature et les effets sont inconnus [Lambert, 1991, p 195]. Elle n'a alors « *aucun précédent historique sur le plan fonctionnel ou architectural* », c'est « *un domaine d'invention ex nihilo* » [Ban, 2008, p 15]. C'est pourquoi il est nécessaire de comprendre comment ce nouvel objet urbain aux fonctions inédites se taille rapidement une place à part dans l'espace urbain, ce qui a des conséquences certaines sur la façon dont on envisage ce morceau de ville aujourd'hui.

a. La relation ville-gare : d'une relative indifférence à une intégration progressive

L'histoire des gares est indissociable de celle des villes au XIXe siècle, connaissant une croissance au rythme accéléré notamment du fait de la Révolution Industrielle qui contribue à déverser le surplus démographique des campagnes dans des villes pourvoyeuses d'emploi. La constitution du réseau ferroviaire est très rapide en Europe, et particulièrement en France : cela entraîne la construction de gares dans de nombreuses villes occidentales sur un relativement bref laps de temps. En France, à l'apogée du réseau dans les années 1920, chaque sous-préfecture a son arrêt de train, soit 5000 gares – une tous les huit kilomètres – sur un total de 8000 haltes [Lemoine, 1995, p 60].

Rapide chronologie de la constitution du réseau ferroviaire en France

Originellement, le chemin de fer a une vocation de transport de marchandises et matériaux pondéreux : la ligne Andrézieux- Saint-Étienne est inaugurée en 1823 sous l'impulsion des frères Séguin et sert à acheminer la houille de la Loire vers les industries parisiennes⁴⁸ – l'histoire du chemin de fer est étroitement associée à celle de l'extraction minière [Caron, 1997]. Il faut attendre un peu moins de dix ans, en 1832, pour que les voyageurs profitent de ce nouveau mode de transport. Il n'y a alors pas encore de voiture spéciale, et les diligences sont directement installées sur les plateformes adaptées aux rails : le chemin de fer se substitue littéralement au chemin de terre [Lemoine, 1995, p 57].

⁴⁸ Le charbon est transporté par voie ferrée de Saint-Étienne à Andrézieux où il est ensuite chargé sur des bateaux à fond plat vers la région parisienne.

Dans les premiers temps, la traction est hippomobile (comme on le voit sur la première ligne de l'image 1 sur la planche d'illustration n°1, page suivante), quand les voitures ne peuvent pas avancer par gravité (deuxième ligne de cette même illustration). Puis la vapeur s'impose au fur et à mesure des progrès techniques et des besoins de traction dans des conditions topographiques plus dures. La première ligne parisienne, reliant la capitale à la commune résidentielle du Pecq⁴⁹, est inaugurée en 1837, ce qui marque l'entrée du chemin de fer dans les usages.

A partir de 1842 et la concession de l'exploitation des lignes à des compagnies privées, la France commence à se couvrir d'un réseau ferroviaire qui ne cesse de s'étendre au fil du siècle : dès 1853, toutes les grandes lignes sont construites ou concédées. Les cartes 2.a et 2.b⁵⁰ de la planche d'illustration n°1 de la page suivante montrent la rapidité à laquelle s'est constitué le réseau ferré en France. Si durant les treize ans qui séparent les cartes de 1837 et 1850, seules les principales régions urbaines sont dotées de cette infrastructure, en revanche en une décennie (1850-1860), la plupart des villes de France sont reliées entre elles par un réseau déjà fortement centré sur Paris, calque du centralisme politique français. Puis le maillage du pays se poursuit avec la constitution des deuxième et troisième réseaux, ce dernier prévoyant une desserte fine du territoire par des lignes d'intérêt local. En 1888 le réseau compte 32 000 kilomètres de voies ferrées, et culmine à 39 000 kilomètres en 1913.

La concession s'était initialement faite par tronçons à de nombreuses compagnies qui s'étaient rapidement constituées dans une logique spéculative. Mais dès les années 1860, un nombre restreint de compagnies (six) se détache, parmi lesquelles la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (le P.L.M), celle de Paris à Orléans (le P.O), ou encore la Compagnie du Midi, qui se partagent les lignes les plus rentables. Les tronçons du réseau secondaire peinent en revanche à trouver preneur en raison de leur moindre rentabilité. En 1865, une loi accorde aux collectivités locales « le droit de construire des chemins de fer d'intérêt local, demandés par les populations mais refusés par les compagnies » [Lemoine, 1995, p 59]. Le plan Freycinet de 1879 instaure que les nouvelles lignes créées, celles d'intérêt local, soient financées par les bénéfices des grandes lignes.

La construction et l'exploitation du réseau, et les tentatives de péréquation des bénéfices des compagnies privées, soulignent deux intérêts contradictoires inhérents au transport ferroviaire : d'une part la logique de **service public** imposant une égale desserte du territoire, avec une tarification homogène (réalisée en 1892), et d'autre part la **logique commerciale**, amenant à ne privilégier que les lignes les plus rentables. De fait, la tutelle de l'Etat se fait de plus en plus présente, jusqu'au rachat par l'Etat en 1937 de toutes les compagnies ferroviaires (dont la majeure partie est lourdement déficitaire) : c'est de leurs nationalisations et de leur unification que naît la Société Nationale des Chemins de Fer français [Caron, 1997 ; Merlin, 1994].

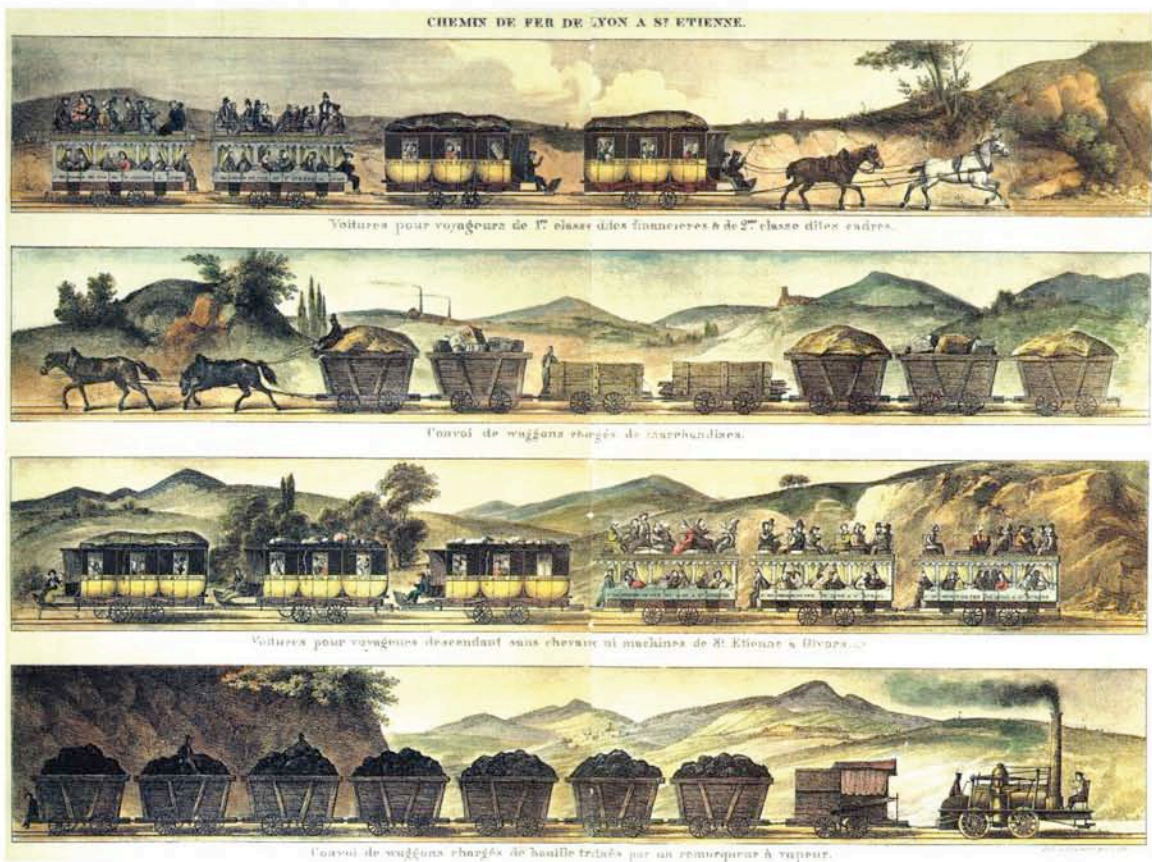
⁴⁹ La technique de l'époque ne permet pas aux trains de franchir la montée jusqu'à Saint-Germain-en Laye (qui est reliée à Paris dix ans plus tard).

⁵⁰ Source : <http://rubio.eric.pagesperso-orange.fr/carte%20du%20grand%20CHAIX%201921.jpg> (dernière consultation de l'URL : 19/02/2012). La date est imprécise et varie en fonction des sources électroniques.

NAISSANCE ET CONSTITUTION DU RÉSEAU DE CHEMIN DE FER EN FRANCE

1. Le premier chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne

(lithographie d'Engelmann, collection des Amis du Rail du Forez, in Faure, Vachez, et al., 2000, p 121)



2. La constitution du réseau ferré français

(a) de 1837 à 1870

(La Documentation Photographique n°8061)

(b) en 1914 (ou 1921)

(source : voir note dans le texte)

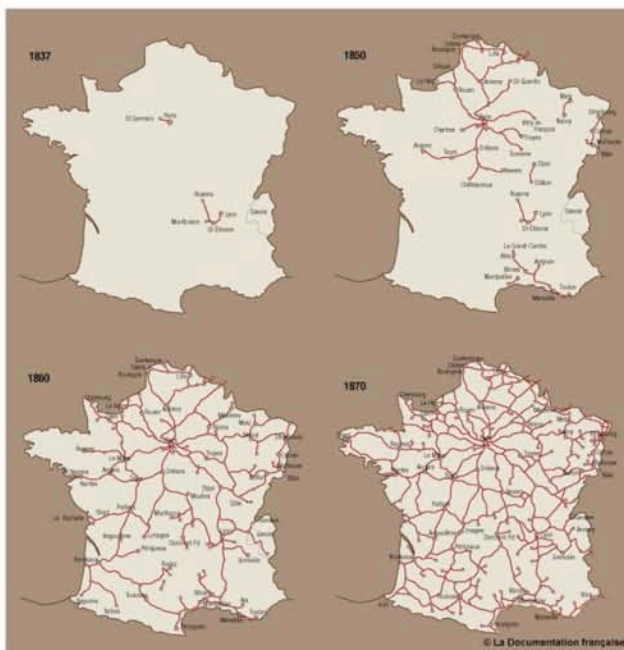


Illustration 1 : Naissance et constitution du réseau de chemin de fer en France

Implantation des gares et croissance urbaine

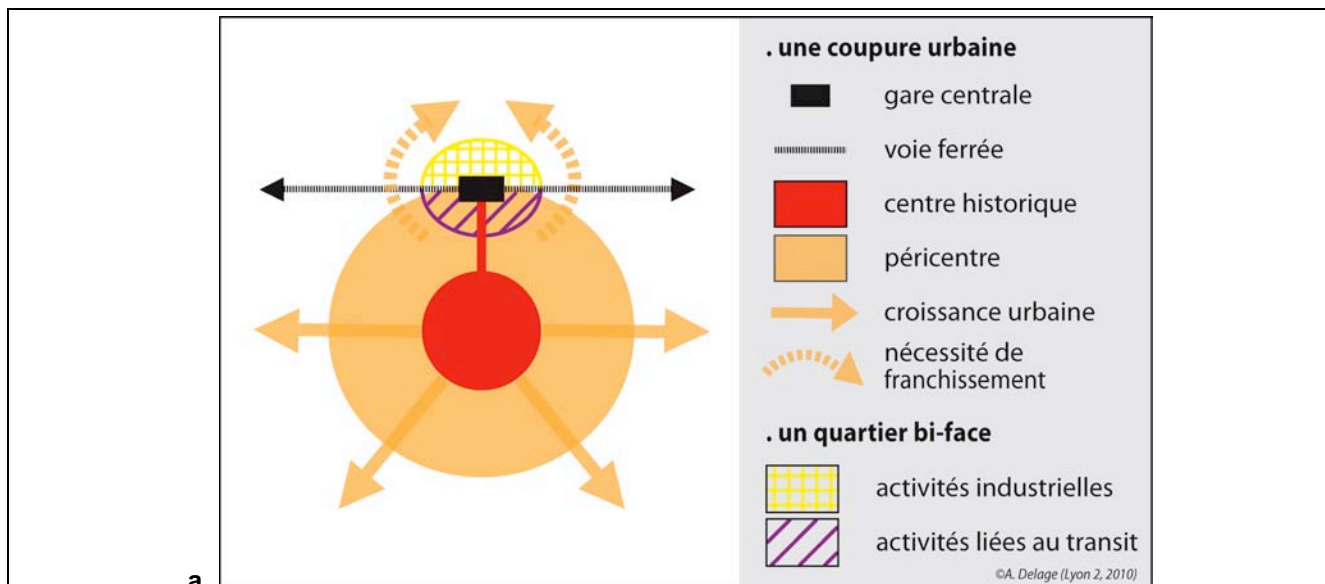
Les toutes premières implantations de gare privilégient l'économie de tracé [Lambert, 1995, p 83] : pensées initialement comme terminus, les gares sont hors des villes. Il fait dire qu'au départ, l'intérêt urbain du transport ferroviaire n'est pas évident, aussi cherche-t-on à implanter les gares loin des villes. Les contraintes sont en effet nombreuses : le tracé de la ligne est, du moins pendant les trois premières décennies du chemin de fer, fortement dépendant des évolutions techniques du matériel (capacité de contournement et de traction). Puis il faut trouver des espaces libres, pouvant accueillir cette nouvelle infrastructure nécessitant une vaste emprise spatiale, et ce, en tenant compte des contraintes internes aux villes (logique de circulation, barrière d'octroi, remparts militaires, etc.⁵¹) tout comme des impératifs militaires conjugués à des « *contraintes territoriales extérieures à la ville* » [Gérard, 1995, p 205]. A ces besoins spatiaux s'ajoute un certain souci d'éloigner des habitations cette installation pourvoyeuse de nuisances, en particulier le bruit et la saleté due aux locomotives à vapeur. Par conséquent, la gare est originellement construite à la lisière de la ville de l'époque.

Mais, le chemin de fer s'orientant progressivement vers le transport de voyageurs, poussé en cela par les entreprises d'investisseurs immobiliers et/ou touristiques notamment (familles Rothschild, Pereire), les logiques d'implantation des gares deviennent plus complexes, pour rapprocher ce *débarcadère* du lieu de résidence des voyageurs (aisés) : « *à la rentabilité économique se superpose l'intérêt du public : désormais, le chemin de fer est aussi un service public* » [Lambert, 1991, p 210]. Cela scelle l'intégration urbaine de la gare dans la grande majorité des cas, à l'exception de quelques villes dont la bourgeoisie locale refuse le train (Alençon) ou le repoussent loin du centre (Tours à Saint-Pierre-des-Corps, Orléans aux Aubrais) à cause des nuisances engendrées [Merlin, 1991].

De fait, en raison de la forte croissance démographique urbaine de la fin du XIXe siècle et du XXe siècle, la gare est rapidement rattrapée et incluse dans le tissu urbain, lui conférant ainsi cette situation péricentrale hautement stratégique aujourd'hui. Le chemin de fer contribue d'ailleurs à la formation d'un certain type de morphologie urbaine : après la ville des distances pédestres (*walking city*), et avant la ville de l'automobile (*rubber city*), le chemin de fer donne lieu à la ville digitée (*tracked city*), qui s'étire telle des doigts de gant le long des voies ferrées [Allain, 2004, p 56], donnant ainsi naissance à la banlieue et aux agglomérations urbaines [Clozier, 1940].

Par ailleurs, l'intégration urbaine de la gare se fait par le raccordement de cette dernière au centre ville par une voie large, souvent rectiligne, et mettant en valeur le bâtiment qui se trouve ainsi en fond de perspective (voir croquis a. de l'illustration 2, page suivante). A cela s'ajoute la rapide interconnexion de la gare avec les réseaux de transports urbains naissants : à Strasbourg par exemple, les lignes de tramway ont dès leur mise en service eu pour terminus la gare [Gérard, 1995]. Dès les débuts, la gare est donc connectée à d'autres modes de transports : la voie d'eau ou la route de commerce en premier lieu (pour le chemin de fer industriel), ou encore la messagerie pour les gares de voyageurs [Allard *et alii*, 1996].

⁵¹ cf. [Lambert, 1991, p 197].



b. Voies ferrées au niveau des Batignolles en amont de la gare Saint-Lazare : 30 mètres de coupure avec encaissement (A. Delage, 24.11.2011)



c. Gare de triage au niveau d'Ivry-sur-Seine, au sud de Paris, alimentant la gare d'Austerlitz, en 1955 : emprise supérieure à 500 m (Collection Musée Carnavalet, ©PMVP / Desgrâces⁵²)

Illustration 2 : Les effets de coupure urbaine engendrés par les faisceaux ferroviaires

Cette intégration de la gare à l'échelle tant urbaine qu'interurbaine (la gare comme point d'entrée dans le réseau de communications nationales) doit néanmoins être nuancée par ce qui constitue une contrainte majeure du point de vue urbain : **l'effet de frontière des voies ferrées**. En effet, le faisceau ferroviaire au niveau de la gare, avec les quais et les infrastructures d'assemblage et d'entretien des trains représente une barrière de plusieurs mètres⁵³ qu'il est dangereux voire impossible de traverser. De même, bien que moins large ensuite, le faisceau ferroviaire reste une coupure imposante du fait de sa largeur, coupure parfois renforcée par un encaissement prononcé, comme le montre la photo ci-après, où le faisceau fait plus de trente mètres de large, en encaissement (voir photo b. de l'illustration 2). Quand les voies de triage ne sont pas au niveau

⁵² Source secondaire : <http://www.photosapiens.com/Le-tour-de-Paris-Promenades.html> (dernière consultation de l'URL le 02/07/2012).

⁵³ Une trentaine de mètres en tissu urbain, pouvant atteindre 100 mètres au niveau des gares, et plus de 500 mètres pour les gares de triages rejetées plus loin hors de la ville, mais pouvant être rattrapées par l'urbanisation des banlieues (cf. autour de Paris).

même de la gare, elles sont en lisière urbaine et forment une mer de rails infranchissable, de parfois plus de 500 mètres (voir photo c. de l'illustration 2)⁵⁴.

Si l'étude menée par BahnVille révèle au travers de cartes mentales d'usagers que cette coupure est peu présente dans leurs représentations [BahnVille 2, 2010], le même exercice (avec une consigne différente certes) mené auprès des personnes rencontrées en entretien dans le cadre de cette thèse souligne au contraire la prégnance de cette contrainte pour l'aménagement urbain aujourd'hui. Cette contrainte est multiple : la barrière physique d'une part, mais aussi l'obligation imposée par la SNCF de reconstituer les installations déplacées (et les coûts afférents de dépollution sur place et de reconstitution ailleurs).

Du « *bastion défensif* » à la « *passoire urbaine* »⁵⁵

D'un point de vue fonctionnel, et à l'échelle de la gare proprement dite, la relation entre la ville et la gare est plus complexe. En effet, si l'extérieur de la gare ne change pas forcément, en revanche, la configuration interne, elle, connaît des « *métamorphoses successives* » [Ribeill, 1996] au rythme de l'accroissement du nombre de voyageurs (et de l'évolution de leurs exigences en services) et surtout des évolutions techniques et réglementaires. Georges Ribeill qualifie la gare originelle de « *bastion défensif* » [Ribeill, in Joseph, 1999, p 22] car « *les flux pénétrants et sortants des voyageurs sont canalisés, triés et stockés selon de rigoureux principes fonctionnels* » [Ribeill, 1996, p 55]. Dans la gare originelle en effet, l'accès y est réservé aux seuls voyageurs munis d'un titre de transport, et l'accès aux quais est lui-même soumis à l'achat d'un ticket. En outre, les services disponibles en gare sont dédiés au voyage, comme le portage de bagages et le buffet de la gare initialement destiné aux voyageurs exclusivement : la gare est le point d'entrée sur le réseau, le seuil du voyage. Cette affirmation de la vocation monofonctionnelle autour du transport donne l'impression d'un repli sur soi de la gare, que l'on pourrait assimiler à un isolat urbain.

Mais les choses évoluent avec l'entrée progressive de services en gare de moins en moins exclusivement à destination des voyageurs : ainsi, le buffet s'ouvre aux personnes accompagnant les voyageurs. Dès la deuxième moitié du XIXe siècle, les gares abritent certains commerces, fortement encadrés : entre autres, des bazars de gare où les voyageurs pouvaient trouver jouets et articles de fumerie, ou encore une bibliothèque de gare, dont la librairie Hachette⁵⁶ a acquis le monopole dès 1852 [Ribeill, 1995, p 40]. Parfois même, des hôtels s'installèrent dans l'enceinte de la gare, comme celui géré à Marseille par la Compagnie PLM, ou en gare de Bordeaux par la Compagnie du Midi [*ibid.* p 41]. Néanmoins, jusqu'à la Seconde guerre mondiale prime « *le modèle 'classique' de la grande gare* », soit « *une ordonnance spatiale fondamentalement spécialisée et cloisonnée, soumise dans ses rouages aux impératifs de l'exploitation technique et de la sécurité publique, sur laquelle se sont greffés des*

⁵⁴ Le faisceau ferroviaire au sud d'Austerlitz à Ivry a pour symétrique, de l'autre côté de la Seine, un nœud ferroviaire qui fait plus de 500 mètres de large entre Valenton et Choisy-le-Roi, qui alimente la gare de Lyon ainsi que l'interconnexion TGV vers Massy, en banlieue sud de Paris.

⁵⁵ Ribeill, in Joseph, 1999, p 22.

⁵⁶ Dont une collection était intitulée *Bibliothèque des Chemins de fer*.

services accessoires comme autant d'appendices fonctionnels, le reste de l'espace disponible étant progressivement saturé de services marchands auxiliaires conçus comme autant d'ornements libéralement offerts en prime aux clientèles » [Ribeill, *ibid*, p. 43].

C'est surtout dans le dernier quart du XXe siècle que l'interpénétration de la gare et de la ville s'accroît, avec une ouverture de la gare concomitante d'une certaine libéralisation du chemin de fer, entraînant la promotion des services les plus rémunérateurs pour l'entreprise. Physiquement, la gare s'ouvre par la fin du contrôle de l'accès aux quais, remplacé en 1978 par la mise en œuvre du compostage par les voyageurs eux-mêmes de leur ticket avant de monter dans le train. Outre la possibilité d'acheter des billets de train hors de la gare, la création de nombreux services marchands plus ou moins automatisés rend la gare plus perméable à des logiques urbaines [Ribeill, in Joseph, 1999, p 27]. Cela peut aller jusqu'à la transformation des grandes gares en galeries commerciales, à l'image des gares japonaises (en France, le réaménagement de la gare Montparnasse dans les années 1990 en est le premier exemple). **Ainsi, la gare, considérée dans son périmètre le plus restreint du bâtiment voyageur, s'urbanise à travers les activités qu'elle abrite.** C'est pour cela qu'une expression fait florès dans les années 1980-90, notamment grâce aux programmes de recherche *Les Lieux-mouvements de la ville* : « la ville entre en gare comme la gare entre en ville ».

Mais cette ouverture des gares, devenant de fait des espaces sinon publics du moins « ouverts au public », et s'accompagnant de plus en plus d'activités extérieures au transport ferroviaire, fait des gares des points de chute commodes pour une partie de la population, rapidement qualifiée d'« *indésirable* » [Damon, 1995]. Les personnes sans domicile fixe (SDF) y trouvent en effet un abri contre les intempéries, des flux de voyageurs auprès de qui mendier efficacement, des points de vente d'alimentation susceptibles de leur donner des invendus en fin de journée, mais aussi un endroit sécurisé du fait de la présence de patrouilles [Delage, 2010] : autant de ressources vitales pour ces « *sans-ressources* » [Damon, 1996, p 122]. Par conséquent, les gares un moment devenues de véritables « *passoires* » [Ribeill, 1995, p 31] car ouvertes 24 heures sur 24 et sept jours sur sept [Bourgeois *et al.*, 1997], ferment de nouveau une partie de la nuit afin de ne pas être le refuge nocturne de nombreux SDF ayant pris l'habitude de s'y retrouver⁵⁷.

Ainsi, si la dimension transport est première dans la gare, la dimension urbaine ne cesse d'étoffer le bâtiment voyageurs : plus qu'un simple « *débarcadère* », la gare acquiert rapidement le statut d'« *équipement* » [Lambert, 1991], dont la dimension strictement fonctionnelle – avec ses voies, ses quais, ses postes d'aiguillages, son escale technique, etc. – s'avère réductrice, eu égard à une indéniable dimension symbolique.

⁵⁷ Face à cette situation, la SNCF a créé en son sein un sorte de veille sociale en partenariat avec l'État, les collectivités locales et les associations spécialisées [Damon, 1995].

b. Une nouvelle entrée de ville, signal urbain du progrès industriel

Ce n'est pas parce que la gare originelle est un « *bastion* » [Ribeill, 1999] qu'elle constitue un isolat total dans la ville. Au contraire, mise à part cette fermeture fonctionnelle – qui n'est pas une singularité pour autant⁵⁸, la gare est pleinement intégrée au système urbain, sur un plan essentiellement symbolique : lieu de l'innovation technique [Caron, 2005], c'est aussi rapidement un repère urbain à part entière et constitué comme tel, en faisant un emblème de la Révolution Industrielle triomphante à l'époque. Assurément, la gare est d'emblée un objet urbain singulier, entremêlant en son sein art et technique par le biais des éléments de construction et de décoration.

Un objet symbole de modernité et de rationalité

Le chemin de fer dans son ensemble est né de l'invention d'ingénieurs, qui utilisent les innovations technologiques de leur temps afin de répondre au mieux aux besoins fonctionnels du chemin de fer, que ce soit en matière de propulsion (la machine à vapeur), d'infrastructure (gérer une pente, un rayon de courbure, etc.), mais aussi de construction. L'aspect le plus emblématique de la gare comme objet technique est sa halle, protégeant les passagers des intempéries lors de l'embarquement et du débarquement : cette halle doit être la plus vaste possible pour non seulement faciliter la dispersion des fumées crachées par les machines à vapeur des locomotives, mais aussi couvrir un nombre de voies toujours plus nombreux au fur et à mesure de la densification du réseau [Lemoine, 1995, pp. 60-61]. La portée de la halle – les premières sont en bois – s'allonge donc au fur et à mesure des prouesses rendues possibles par l'utilisation du fer et du verre. Cette quête d'innovation technique est très certainement stimulée par la rivalité que se vouent les compagnies, chacune cherchant à se targuer d'avoir la gare à plus grande halle. C'est ainsi qu'est mis au point le système Warren en Angleterre, ou encore la ferme Polonceau⁵⁹, du nom de l'ingénieur qui la mit au point en 1837, et largement diffusée jusque dans les années 1880 en France pour construire des halles à la charpente métallique, vastes et lumineuses, comme on peut toujours en voir à Lyon-Perrache ou à Paris-Austerlitz par exemple.

Cette halle est une réelle interface entre le réseau technique du transport par voie ferrée, et l'accueil en milieu urbain, avec ses aménités et ses services, en gare et au-delà. Elle symbolise à elle-seule comment la gare a pu être le symbole du XIXe siècle de la Révolution industrielle triomphante et d'une foi dans le progrès toute saint-simonienne – mouvement qui plaçait d'ailleurs le chemin de fer au centre de ses préoccupations⁶⁰.

⁵⁸ Que l'on pense au mode de fonctionnement des couvents, des hôpitaux ou des palais à l'époque, qui constituent une vaste emprise enclose au sein de la ville.

⁵⁹ Voir planche de synthèse « Gares et architecture ».

⁶⁰ Les polytechniciens, fers de lance du chemin de fer en France, et en opposition avec ceux de l'Ecole des Ponts, sont imprégnés de saint-simonisme (cf. Bowie, 1996).

D'autres éléments architecturaux font office de figure imposée, notamment la tour de l'horloge, qui signale la ponctualité de la compagnie, mais rappelle aussi la nécessaire normalisation qu'il a fallu instaurer pour coordonner les différents systèmes ferroviaires – d'où la création du temps *Greenwich Mean Time* (et des fuseaux horaires), pour répondre précisément aux besoins opérationnels du chemin de fer⁶¹ [Baillaud, 2006]. La gare symbolise donc le temps universel, valable en tous points du territoire.

« Au temps traditionnel, céleste et solaire, l'heure de la gare oppose un temps païen et technologique. Pour imposer dans le ciel de la cité moderne cette heure unifiée, devenue officielle et nationale, la gare a été dotée d'un élément à la fois symbolique et fonctionnel, imposant et autoritaire : une haute tour ponctuée de grandes horloges qui rivalise désormais avec les anciens repères de la cité préindustrielle, l'église et le beffroi. » [Dethier, 1991, p 44].

Cela explique pourquoi les gares, et le chemin de fer de façon plus générale, furent récupérés par les discours politiques, bien au-delà de l'échelle urbaine ou de la compagnie ferroviaire :

« Sous Louis-Philippe et Napoléon III, le chemin de fer servit puissamment à propager l'idéologie du progrès, le culte de la machine, et permit de passer, non sans déchirements, d'une France agricole à une France urbaine. » [Ragon, 1984, p 59].

Mais ce symbole tombe en désuétude, jusqu'à l'arrivée du TGV.

Une gare intégrée au système monumental de la ville

L'orientation progressive vers le transport de voyageurs assimile non seulement la gare à un équipement, mais assoit aussi sa vocation urbaine. Si l'on se replace dans une perspective historique, la ville ne se caractérise plus depuis le XVIII^e siècle uniquement par ses murailles mais aussi par ses équipements, érigés au statut de faire-valoir urbain [Lambert, 1991, p 228]. Par définition, la gare est l'endroit où l'on attend le train du départ, mais aussi là où l'on arrive : c'est une porte de la ville⁶², la plaçant ainsi sur le même plan que les anciennes portes royales de la ville médiévale ou moderne. La gare « *appartien[t] au registre des éléments visibles qui définissent la ville par opposition à ce qui ne l'est pas, comme pouvaient le faire en leur temps les fortifications, les murs d'octroi ou les boulevards qui les ont remplacés* » [Bourillon, 2008, p 160].

Surtout, ne se réduisant pas à un aspect utilitaire, la gare acquiert une fonction symbolique, primordiale pour comprendre le rôle qu'a pu jouer cet équipement dans les représentations.

« La position de la gare en tant qu'équipement n'a (...) rien d'exceptionnel. Ce qui l'est, c'est que, prenant rang parmi les équipements à caractère utilitaire, elle soit mise en valeur de telle façon qu'elle participe au système monumental de la ville. C'est donc la valeur symbolique de la gare en sus de son caractère fonctionnel qui est mis en cause et non son emplacement. (...) La

⁶¹ C'est l'Angleterre la première qui cala l'heure de ses diligences puis de ses trains sur l'heure de l'Observatoire Royal de Londres, à Greenwich. La dualité temps de la gare / temps local qui fut engendrée s'estompa rapidement car les gens prirent l'habitude de se référer à l'heure de l'horloge de la gare et non plus à l'heure locale calquée sur le soleil.

⁶² voir : Françoise Michaud-Fréjaville, Noëlle Dauphin, Jean-Pierre Guilhembet, *Entrer en ville*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 13 (cités in Bourillon, 2008)

pénétration symbolique du chemin de fer dans la ville trouvera alors son prolongement dans l'ouverture d'une nouvelle rue jusqu'au centre. » [Lambert, 1991, p 197].

Cette intégration monumentale se manifeste de deux façons : urbanistiquement et architecturalement. D'une part en effet, comme on l'a évoqué précédemment, une artère relie la gare au centre-ville et la met en valeur : en plus du parvis, et par le jeu de la perspective, la façade est aisément visible depuis tout point de la ville, comme par exemple la gare de Perrache ou celle des Brotteaux à Lyon, ou encore celle, plus tardive, des Bénédictins à Limoges, de surcroît en position de promontoire. Cette logique de mise en perspective est plus difficile à retrouver dans les gares parisiennes, davantage enkystées dans le tissu urbain.

D'autre part, l'architecture de la gare participe de la monumentalité urbaine. Les gares originelles sont des bâtiments modestes ; en revanche, dès lors qu'elles s'avèrent inadaptées à la fréquentation toujours croissante des lieux, elles sont reconstruites avec un souci architectural de plus en plus manifeste, signalant une ambition d'emblème urbain. En un siècle, nombreuses sont les gares reconstruites deux voire trois fois, toujours plus grandes, toujours plus monumentales, avec un « *souci de faire œuvre d'art, sans rien enlever aux commodités nouvelles que devaient y trouver le public et l'exploitation* », comme le souligne Clozier à propos de la nouvelle gare du Nord de Hittorff [Clozier, 1940, p 46]. Ce double souci esthétique et technique explique la « *nature énigmatique* » [Joseph, 1996, p 7] de l'identité architecturale des gares, qui associent des façades monumentales (côté ville) à des halles (côté réseau) tout aussi monumentales et côtoient de banals hangars et entrepôts nécessaires au fonctionnement de l'infrastructure.

L'architecture des grandes gares – entendues ici comme dans le reste du paragraphe en tant que bâtiments voyageurs – n'est pas normalisée, certains parlant même d'une diversité de formes sans précédents [Richards, Mac Kenzie, 1986, p 385]. On observe néanmoins certaines récurrences du fait notamment d'un nombre restreint d'architectes, chaque compagnie ayant le sien et confiant les gares d'une ligne à l'un d'entre eux [Poupardin, 2008]. Cette nouveauté de l'architecture des gares est toutefois à nuancer dans la mesure où les emprunts à l'architecture classique sont très fréquents, comme c'est la mode à l'époque (palais de justices néoclassiques par exemple). Les façades des gares se caractérisent en effet souvent par leur éclectisme et leur historicisme, voire leur exotisme – mais cette question de l'architecture des gares n'est à l'époque pas tranchée, entre importance primordiale et simple élément d'habillage de la construction [Bowie, *in* Joseph, 1999]. Un des types de gare les plus répandus au XIXe siècle, explique Karen Bowie, est celui des thermes impériaux romains, dont l'un des modèles du genre est la gare de Pennsylvania Station à New York City⁶³, avec notamment la forme de la lunette thermale, que l'on retrouve à la gare de l'Est à Paris par exemple.

La façade des gares est particulièrement travaillée et intègre des éléments monumentaux tels que des statues ou des bas-reliefs d'écussons en fronton, représentant souvent la ville elle-même, les villes traversées par le chemin de fer, ou encore des allégories telles l'industrie ou l'agriculture. La

⁶³ La gare, œuvre du cabinet d'architectes Mac Kim, Mead et White (auteurs de nombreux bâtiments de style « Beaux-Arts » aux États-Unis) avait la taille de la basilique Saint-Pierre de Rome, et reprenait les plans des thermes de Caracalla à Rome. Elle fut détruite dans les années 1950 pour libérer des droits du sol et construire le Madison Square Garden, grâce à l'enterrement des voies et des quais. (cf. Diehl, 1985).

composition même des statues au sein de la façade signifie une certaine hiérarchie urbaine, comme l'a analysé Stéphanie Sauget pour le fronton de la gare du Nord à Paris (voir photo sur la planche d'illustration n°3 de la page suivante) :

« De fait, les gares amplifient considérablement la représentation hiérarchique du territoire national et la perception de la province. (...) S'exprime donc sur la façade de la gare une nouvelle conception – très ambitieuse – du territoire à la fois supranational et infranational, Paris commandant (au sommet du fronton) l'accès au Nord du territoire national et européen au sens très large. La gare du Nord, placée sur un des points culminants de la capitale, symbolise ce pouvoir métropolitain qui s'invente. » [Sauget, 2009, pp 202-203].

Les statues sont souvent exécutées dans un style classique⁶⁴, proche du pastiche historique : cet académisme artistique dénote paradoxalement une certaine crainte de la modernité, qui contraste avec l'avant-gardisme technique des ingénieurs qui construisent les halles métalliques. Cette vision sans doute caricaturale entre l'architecte rétrograde et l'ingénieur modernisateur est néanmoins à relativiser, comme nous y invite Karen Bowie, qui met en garde contre une lecture héritée de l'historiographie héritée des historiens de l'architecture moderniste qui rejetaient cette architecture du XIXe siècle. *« Il est possible qu'architectes et ingénieurs aient eu des manières distinctes de comprendre l'entité 'gare' ; mais il est indiscutable que pour certains il s'agissait d'œuvrer à un projet commun de progrès social et industriel à travers le chemin de fer » [Bowie, 1995, p 21].*

Preuve de son intégration à part entière dans le système monumental de la ville, la gare est régulièrement représentée sur les cartes postales de la ville. Cela signale la place importante que la gare occupe encore dans l'imaginaire collectif (cf. carte postale de Limoges Bénédictins ci-après).

"Montre-moi ta gare, je te dirai quelle ville tu es"

La gare porte matériellement l'image de la ville, elle la représente littéralement, au double sens de l'évocation picturale mais aussi d'un point de vue métonymique : la gare symbolise la ville dans son entier aux yeux des étrangers. Ce souci de splendeur de la ville à travers sa gare a conduit dans certains cas à la mobilisation citoyenne pour avoir une belle gare, ce qui souligne l'identification des habitants d'une ville à l'un de leurs monuments emblématiques (exemple de Limoges⁶⁵).

⁶⁴ La gare du Nord, commandée par le banquier Rotschild, propriétaire de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, est construite par Hittorff, qui confie la réalisation des treize statues du fronton à treize statuaires, tous Prix de Rome, distinction honorifique dans le champ des Beaux-Arts.

⁶⁵ Deux ans après la mise en service de la ligne de la compagnie Paris-Orléans en 1856, Limoges, 30 000 habitants seulement à l'époque, mais centre de fabrication mondialement connu de porcelaine, inaugure sa première gare. Les critiques ne tardent pas à fuser : « tout y est étroit, mesquin et incommode », cette gare est indigne d'une compagnie riche et d'une ville alors prospère. C'est le début de « *soixante-et-onze ans de luttes épiques de la part de trois générations d'habitants de Limoges pour voir aboutir leur volonté de rejeter la médiocrité de la première gare et pour mériter une architecture ferroviaire valorisante pour eux, pour la ville et son quartier !* » [Dethier, et alii, 1988, p 86]. Le débat dépasse rapidement le cadre local pour avoir une répercussion nationale, ce qui aboutit en 1908 à une prise de position ministérielle ordonnant la construction d'une nouvelle gare. Le nouveau bâtiment fut alors construit avec les matériaux innovants de l'époque – béton armé et charpente en acier – et inauguré en 1929, seulement. Aujourd'hui inscrite sur la liste complémentaire des Monuments Historiques, la gare de Limoges-Bénédictins est un des repères monumentaux de la ville, et figure en bonne place dans les illustrations de cartes postales.

GARES ET ARCHITECTURE : ENTRE CLASSICISME ET MODERNITÉ

>> **La gare des sculpteurs** : vocabulaire architectural classique en référence aux villes traversées, au progrès et glorifiant la compagnie ferroviaire



Campanile de la gare de Lyon (Paris)



Rosace d'entrée de la gare de l'Est (Paris)



Monogramme de la Compagnie Paris-Orléans (gare de Limoges)



"Une centralité triomphante sculptée dans la pierre, au fronton des gares" (Sauget, 2009, p. 202)
Fronton de la gare du Nord, avec le nom des villes traversées par le réseau (Paris)

>> **La gare des ingénieurs** : modernité et prouesses techniques



Halle Polonceau (Gare de Lyon-Perrache)



Verrière de la gare d'Austerlitz (Paris)

Réalisation : A. Delage, UMR 5600 (2012). Sources : photos A. Delage (entre 2008 et 2011)

Illustration 3: Gares et architecture, entre classicisme et modernité

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que cette architecture monumentale est avant tout au service de la Compagnie ferroviaire qui la possède, et dont elle doit exprimer la splendeur et la puissance, ainsi que l'étendue de son réseau. Les gares sont donc estampillées des initiales de la compagnie en bonne place sur les frontons (voir illustration 4 sur l'architecture des gares, page précédente). En outre, l'architecture monumentale est réservée aux gares les plus importantes du réseau, et les gares plus modestes ne bénéficient pas de plans originaux : elles font l'objet d'une typologie architecturale en fonction de la taille de la gare – gare de plain-pied ou avec étage, nombre de corps de bâtiments, etc. **L'architecture est donc l'expression directe de la place de gare dans le réseau, reproduisant de façon quasi exacte la hiérarchie urbaine de l'époque.**

Cette conception très 'réseau' du signal urbain qu'est la gare perdure jusque dans les années 1990, même si la SNCF doit composer avec les autres symboles urbains propres à la ville :

« Aujourd'hui, la SNCF se soucie, en priorité, de la perception du réseau dans les villes et des points de repère nécessaires au voyageur d'une gare à l'autre, tandis que les villes mettent en place les signes de leur propre identité. A Lille comme à Satolas, la gare est dominée par le signal d'autres maîtres d'ouvrage et d'autres architectes : Calatrava ou Koolhaas, superposent à la gare et sa halle, signe ferroviaire séculaire, une autre architecture pour le compte de la région ou de la ville. Deux légitimités s'expriment conjuguant le réseau ferroviaire et l'identité de la ville. » [Le Moniteur, 07.12.1990, p 88].

La priorité de la compagnie ferroviaire reste l'identification du réseau TGV par les voyageurs, qui reconnaissent *via* le mobilier par exemple ou la signalétique qu'ils sont dans une gare du réseau du TGV Atlantique par exemple (sans forcément être en mesure de dire dans quelle ville précisément puisque le même vocabulaire architectural et d'aménagement est utilisé dans toutes les gares du réseau.

Ainsi, de simple débarcadère, les gares acquièrent en quelques décennies le statut de monument urbain. Elles sont nées des innovations techniques de leur temps et en célèbrent les bienfaits par leur visibilité urbaine. Si elles sont rapidement devenues des monuments urbains, **il ne faudrait cependant pas s'en tenir à une vision idéalisée – et dépassée – de la gare joyau architectural marquant l'entrée des villes** : le mouvement moderniste s'est inscrit en réaction contre cette monumentalité, soit en enterrant les gares pour dégager le sol pour d'autres usages⁶⁶, soit en les reconstruisant selon les standards modernes de l'époque⁶⁷. Il s'ensuit une perte de visibilité urbaine de la gare, qui amoindrit le rôle de porte d'entrée urbaine que sa monumentalité pouvait lui conférer. Dès lors, la gare contemporaine aurait davantage un « rôle de relais » que de porte de la ville, et, tout en s'urbanisant (« *au sens fort* »), serait bien le « *haut lieu des nouvelles (et moins nouvelles) routines de la mobilité* » [Joseph, 1999, p 7]. Mais cet **effacement relatif de la gare** ne va pas de pair avec un effacement du quartier de gare dans les projets contemporains :

⁶⁶ Exemple de Pennsylvania Station (New York City), construite au début du XXe dans une typologie architecturale empruntée aux termes de Caracalla à Rome, et rasée dans les années 1960 pour libérer les droits du sol au profit de la construction de bureaux et du Madison Square Garden, à une époque où le souci patrimonial n'était pas très développé aux Etats-Unis.

⁶⁷ Exemple de la gare de Liège, qui ressemblait à la gare de l'Est de Paris, et a été remplacée par un bâtiment avec une façade rideau à la fin des années 1950.

« Si le signe-gare s'estompe, on cherche toutefois à souligner la présence des gares majeures par la construction de tours à l'architecture signifiante, proches ou enjambant l'édifice : le signal existe toujours, mais il n'appartient plus directement à l'univers ferroviaire » [Ménerault, Barré (dir.), 2001, p 11].

On ne saurait donc réduire la gare à sa dimension purement architecturale – même si cette dernière est un élément non négligeable de la valeur actuelle des gares dans nombre de projets de renouvellement urbain. Il nous faut donc envisager maintenant les activités que polarise la gare, constituant de fait un quartier dont le caractère bipolaire est constitutif de son identité.



Illustration 4 : Carte postale de Limoges, avec la gare des Bénédictins (année 2008)

1.2. L'émergence d'un nouveau quartier dans la ville, polarisé par la gare

La situation de la gare a fait débat lors de l'apparition du chemin de fer : fallait-il positionner la gare hors de la ville pour éviter d'en subir les nuisances ? ou au contraire au plus près de l'urbanisation et des voyageurs ? Si un quartier peut préexister à la gare (exemple de Strasbourg, cf. Gérard et Gérard, in Joseph, 1999), cette dernière entraîne souvent l'extension urbaine et polarise activités et habitants, donnant naissance au 'quartier de gare', souvent à part dans la ville, perçus comme des « *secteurs de transit, aux infrastructures hôtelières modestes où se sont rassemblées les couches populaires* » [Caron, 2000, p 27]⁶⁸. Dans tous les cas, la gare peut être perçue comme une « *matrice urbaine* » [Sauget, 2009, p 214], à l'instar de la description du quartier de la gare d'Orléans⁶⁹ à Paris qu'en fait Victor Hugo :

« Partout où l'on place, sur la lisière d'une capitale, l'embarcadère d'un chemin de fer, c'est la mort d'un faubourg, et la naissance d'une ville. Il semble qu'autour de ces grands centres du mouvement des peuples, au roulement de ces puissantes machines, au souffle de ces monstrueux chevaux de la civilisation qui mangent du charbon et vomissent du feu, la terre pleine de germes tremble et s'ouvre pour engloutir les anciennes demeures des hommes et en laisse sortir de nouvelles. Les vieilles maisons croulent, les maisons neuves montent. » [Hugo, *Les Misérables*, 1862, cité par Sauget, 2009, p 214]⁷⁰.

a. Le lien fonctionnel entre la gare et son quartier (par le transport)

La gare est indissociable du chemin de fer dont la fonction est le transport de marchandises originellement, puis de voyageurs. Le développement de ces deux types de trafic s'accompagne on l'a vu d'une hausse du niveau de services offerts en gare, ainsi que d'une diversification de ces activités dans le périmètre du bâtiment voyageur dont la taille s'accroît en fonction. Mais l'influence de la gare dans la ville dépasse rapidement les limites de la gare elle-même, et fixe un certain nombre d'activités, dont le lien commun réside dans la présence d'une gare.

Un lieu polarisant des activités liées au transport de personnes et de marchandises

La gare est en premier lieu **un nœud de transport**. Initialement, le chemin fer est une alternative au transport par voie fluviale : la voie ferrée prend le relais du canal quand les conditions topographiques ne permettent plus le passage en bateau. Il est donc naturel de voir aboutir les premières lignes au canal ou au fleuve [Lambert, 1995, p 81]. Rapidement, la gare attire les

⁶⁸ A Paris, d'un point de vue morphologique on peut difficilement parler de 'quartier de gare' tant les gares sont enkystées dans le tissu urbain. Cependant, d'un point de vue symbolique, il existe bien un 'quartier de gare', avec cette particularité que les habitants sont souvent des familles chassées du centre-ville par les travaux haussmanniens, ou bien ceux qui « *à peine arrivés dans la capitale, trouvent dans la proximité avec la gare un lien avec leur pays d'origine* » [Caron, 2000, p 27].

⁶⁹ Ancienne gare de la Compagnie Paris-Orléans, et actuelle gare d'Austerlitz.

⁷⁰ Stéphanie Sauget précise ensuite, à la lumière des travaux de Bernard Rouleau, qu'une étude des cartes topographiques ne montre pas une évolution du parcellaire significative sur ce cas précis de la gare d'Austerlitz.

services de messageries et de poste, puis les transports en commun : terminus de bus, de tramway. En raison de la congestion provoquée par ce mélange d'activités et de trafics, la gare se dédouble par la dissociation entre les activités de transport des marchandises et les activités de transport des voyageurs [Lambert-Bresson, in Joseph, 1999, p 82]. Ainsi, même si les termes ne sont pas employés à l'époque, la gare est de fait un nœud d'interconnexion entre différents moyens de transport, donc un pôle d'échanges multimodal. C'est l'interface articulant les réseaux interurbains et intra-urbains.

La gare est initialement liée à l'**activité minière et industrielle**. Son implantation répond donc dans un premier temps à un souci de proximité des lieux de production, de commerce, des ports. Cette activité de fret nécessite des infrastructures pour l'assemblage des trains de marchandises, et fixe donc des entrepôts ainsi que des usines d'assemblage tirant parti de la proximité de la gare, à la fois pourvoyeuse de matières premières, mais aussi exutoire des produits finis. Ces industries demandent en général la création d'embranchements particuliers les reliant aux voies ferrées, et grandes consommatrices d'espace – communal pour la plupart ⁷¹ [Bourelly, 2008], ce qui contribue à créer ces paysages ferroviaires spécifiques.

En raison de leur emplacement en lisière de ville, et fait accentué par la coupure engendrée par les voies ferrées souvent tangentes au noyau urbain, les gares se caractérisent par une **dissymétrie fondamentale** : une de leur face est *de facto* orientée vers la ville (la façade ornementée en général), tandis que l'autre se tourne vers la partie moins urbaine. L'arrière des voies concentre en général ces activités industrielles : ce côté-ci y est plus propice car il y a plus d'espaces libres, et les nuisances induites ne viennent pas gêner les quartiers résidentiels. Outre l'emprise liée au fret, plus tard propriété du Sernam ⁷², on trouve souvent le centre de tri postal (cas de Saint-Étienne, de Stuttgart, de Zürich, entre autres) pour collecter et redistribuer le courrier arrivé par train. Cette activité industrielle, qui s'ajoute aux infrastructures ferroviaires, a des conséquences morphologiques et paysagères lourdes, avec de vastes îlots, des bâtiments massifs avec leur toit de *shed* caractéristique. De façon plus générale, cet espace derrière les voies constitue souvent l'arrière-cour de la ville avec toutes les activités non désirées en son centre.

On peut alors parler de « **ferroviarisation** » des villes de la seconde moitié du XIXe siècle : par ce néologisme créé pour Paris, Stéphanie Sauget suggère que :

« La ville change de nature : son paysage sensible change considérablement, aussi bien visuellement que sur le plan des odeurs, des bruits coutumiers, des expériences physiques de la ville. Les trains deviennent familiers. Les gares constituent de nouveaux repères dans Paris et entrent dans les parcours de voyages quotidiens ou au long cours. » [Sauget, 2009, p 282].

Rapidement, le transport de voyageurs connaissant un certain essor (lié aussi aux efforts publicitaires en faveur du tourisme dans des stations balnéaires où les investisseurs sont les

⁷¹ Entre 1857 et 1937, Thomas Bourelly dénombre plus d'une centaine de ces embranchements particuliers autour des enceintes ferroviaires lyonnaises. Cette « *toile ferroviaire* » totalise dans les rues de Lyon 1300 mètres en 1897, pour atteindre 2600 mètres en 1913 et plus du double à peine onze ans plus tard. [Bourelly, 2008, p 110].

⁷² Service National de Messagerie, filiale de la SNCF.

mêmes que ceux des compagnies ferroviaires), les logiques d'implantation des gares évoluent, avec une position moins excentrée car l'accès au centre des voyageurs devient un critère important. Il s'ensuit un certain dédoublement de la gare, lié à la dissociation des activités liées aux marchandises de celles liées aux voyageurs.

De l'autre côté de la gare, en face urbaine, ce sont les activités liées au transport de voyageurs qui se concentrent au plus proche de la gare : services de bagages, mais surtout brasseries et restaurants, "café de la gare", "Hôtel Terminus" ou "Hôtel de la Gare" se dressent au droit du parvis de la gare, comme on le voit sur cette carte postale ancienne qui précise, schéma et texte en anglais à l'appui, que l'hôtel est à la sortie immédiate de la gare (illustration 5). L'enjeu de **visibilité**, littéralement au premier coup d'œil, en sortant de la gare est primordial, et le voyageur pressé ou en correspondance trouvera là tout ce dont il a besoin pour se restaurer rapidement ou se reposer.

Si les activités industrielles tombent progressivement en désuétude sous le coup des effets conjugués de la déconcentration urbaine et de la désindustrialisation générale des villes occidentales, laissant de vastes friches, en revanche les activités tirant parti de la présence d'un flux de voyageurs perdurent aujourd'hui encore.

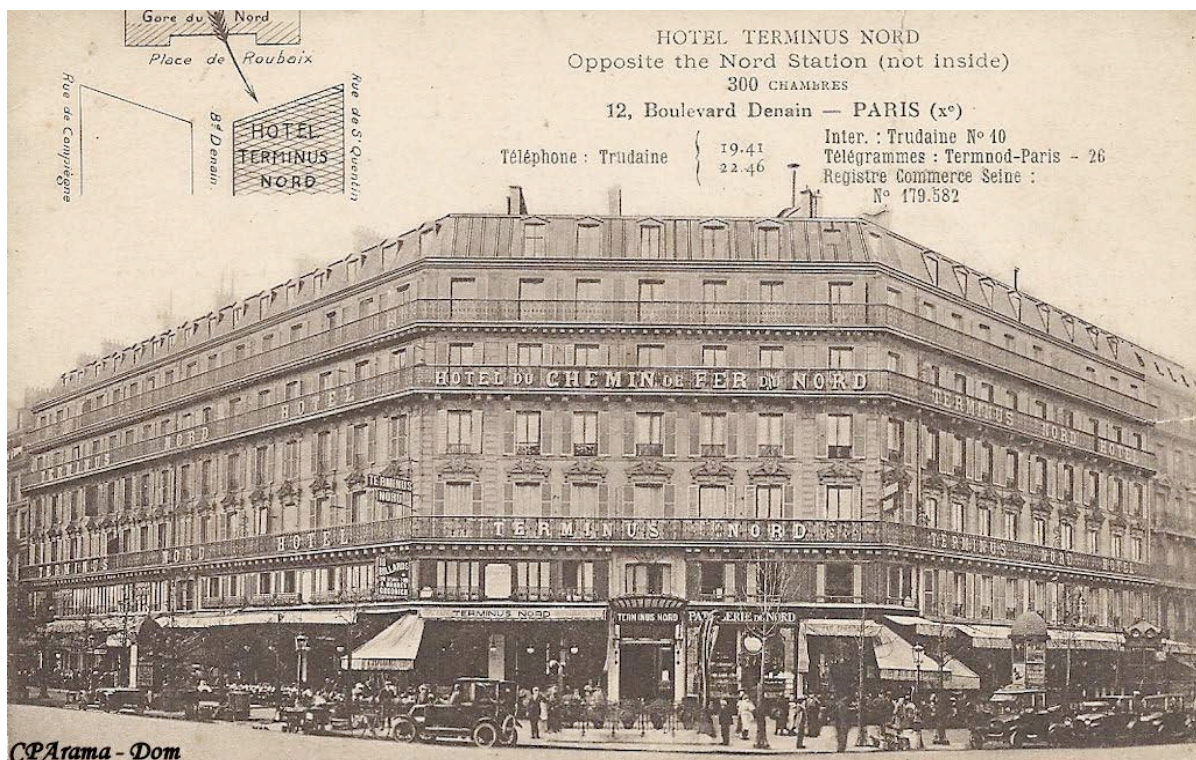


Illustration 5 : Carte postale ancienne de l'hôtel "Terminus Nord", en face de la gare du Nord à Paris (non daté)⁷³

⁷³ Source : <http://parisavant.com/index.php?showimage=878> (dernière consultation de l'URL : 19.02.2012).

La naissance d'un quartier populaire

En plus de bénéficier d'un rayon d'attraction de l'échelle de l'agglomération pour les usagers du train, la gare fixe sur place des travailleurs qui établissent leur résidence non loin de leur emploi. A ces logements modestes s'ajoutent les cités de cheminots, souvent construites dans la continuité des infrastructures ferroviaires. C'est donc un quartier rythmé et imprégné par la fonction ferroviaire [Micheau, 1999, p 100] qui s'est constitué au cours du siècle. L'ambiance industrielle est teintée du flot de voyageurs dans un sens ou dans l'autre, au gré des arrivées et des départs des trains tandis que la présence des familles imprime un ton de quotidienneté au lieu, avec ses commerces de proximité à destination de la population résidente, ses écoles, etc.

Au final, même si la notion en tant que telle est controversée⁷⁴, on peut affirmer que c'est bel et bien un *quartier* qui se forme autour de ces gares nouvelles. Sans entrer dans le détail de ce qui fonde « *la physionomie propre* » et les « *traits distinctifs* » de cette fraction du territoire, conférant à cette dernière « *une certaine unité et une individualité* »⁷⁵, on peut s'appuyer sur les critères que Maurice Imbert dégage dans une approche formelle et descriptive : relative homogénéité sinon architecturale du moins de la période de construction, ainsi qu'une homogénéité des activités et des groupes sociaux (quartier populaire). On en définira le périmètre par les considérations fonctionnelles exposées ci-avant, sans prendre position pour l'instant sur ce qui le délimite clairement⁷⁶, notamment physiquement.

« *Le quartier de gare revêtait un caractère concret car il existait une relation directe entre la population résidant dans ces quartiers, la gare et les petites industries profitant de la proximité de la gare. C'était aussi des lieux connus pour les activités liées au passage (cafés, hôtels, etc.). Ils représentaient des centres d'attraction pour les usagers de l'agglomération mais aussi pour les autres villes.* » [Micheau, 1999, p 100].

Surtout, à nos yeux, la nature de 'quartier' de cet espace autour de la gare repose sur une réalité moins géographique ou sociologique que symbolique. Ainsi que le précise Maurice Imbert (*ibid*), pour discutable qu'elle soit, « *la géographie des quartiers urbains est un élément clé de repérage et d'identification des espaces urbains, au même titre que les monuments, les gares, les cinémas, les parcs, etc., autour desquels le quartier peut s'articuler, en même temps qu'y prennent corps les représentations symboliques dont se nourrit l'imaginaire de la ville* ». Précisément, c'est cet imaginaire urbain qui se cristallise autour de la gare qu'il convient maintenant d'étudier.

⁷⁴ Nous nous appuyons ici et pour tout le paragraphe sur les définitions critiques de la notion de quartier qu'ont rédigé Maurice Imbert (dans le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, sous la direction de Pierre Merlin et de Françoise Choay, 2010) et Michel Lussault (*Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, sous la direction de Jacques Lévy et Michel Lussault, 2003).

⁷⁵ Référence à la définition de Maurice Imbert : « *fraction du territoire d'une ville, dotée d'une physionomie propre et caractérisée par des traits distinctifs lui conférant une certaine unité et une individualité* ».

⁷⁶ Référence à la définition de Michel Lussault : « *toute fraction homogène clairement délimitable d'un espace urbain* ».

b. Un Janus bifrons ancré dans les représentations collectives

« *Le quartier de gare agit encore comme un repère important dans la ville : c'est un territoire identifié et situé, élément de repérage et d'identification des espaces urbains, même s'il n'est pas toujours clairement délimité* » [Michaud, 1999, p 7]. Ces propos sur la ville d'Amiens de la fin du XXe siècle sont vrais dans la plupart des villes ayant accueilli une gare au XIXe siècle : depuis sa construction, la gare joue un rôle de **repère géographique et mental**, et ce, **quelles que soient les valeurs qui sont accolées au transport ferroviaire au fil du temps**. Cette interface entre l'espace technique de la ville des réseaux, et l'espace urbain, cet univers particulier fait de vapeurs, de sifflements et de flots de voyageurs pressés fait l'objet d'une certaine « *mystique* » [Richards, Mac Kenzie, 1986], fascinant aussi bien les citadins que les artistes. Mais, « *si dès sa naissance, la gare est un signe, elle porte aussi en elle des éléments de marge* » [Ménérault, Barré (dir.), 2001, p 10] : marginalité physique, mais aussi et surtout marginalité sociale. C'est donc l'ambivalence – précoce – des représentations attachées au quartier de gare que nous souhaitons souligner dans les paragraphes qui suivent.

Le quartier de gare côté face : une vitrine de modernité, « *incitation à l'imaginaire* »⁷⁷

L'image dorée du quartier de gare est essentiellement liée à la présence de la gare elle-même symbole de modernité. Le chemin de fer connaît rapidement un vif succès auprès des voyageurs, et, par contagion, fait des gares les « cathédrales de l'humanité » pour reprendre l'expression, de Théophile Gautier⁷⁸, largement citée dans les divers articles scientifiques sur les gares. Symboles de la Révolution industrielle, les gares acquièrent de ce fait immédiatement une image positive de modernité grâce à la vapeur qui fait avancer les trains, mais aussi grâce aux prouesses architecturales déjà évoquées.

Le mythe du voyage en train est ancien et tenace⁷⁹ : si aujourd'hui encore on se souvient en général de son premier voyage en train, souvent lié aux souvenirs d'enfance ou des premières vacances⁸⁰, on peut aisément imaginer la puissance évocatrice du train au XIXe siècle avec sa machine rutilante, synonyme d'ailleurs, de conquête d'un lointain horizon, à l'instar des locomotives du Far West laissant leur traînée de fumée dans des villages de western... Aussi, et surtout, le train apporte une nouvelle vision du paysage, non seulement à une vitesse plus rapide que l'allure habituelle à pied, à cheval ou à char à bœufs, mais aussi par une vue latérale façon *travelling*, doublée d'une vue par l'envers, « *par le fond des jardins, par le cul des parcelles* », comme le fait remarquer Francis Beaucire dans un texte empreint de sensibilité sur le paysage ferroviaire [Beaucire, 2005, p 44]. Malgré la désaffection pour le chemin de fer à partir de la Seconde guerre mondiale, malgré la fin de la locomotive à vapeur, suscitant parfois de la nostalgie, il semble que ce mythe du voyage ne se dément pas : les trains mythiques alimentent régulièrement les magazines de voyage, tels que le Simplon, le Transsibérien, ou les lignes transaméricaines, qui

⁷⁷ Dethier, 1978, p 145.

⁷⁸ Théophile Gautier, « Des gares de chemin de fer », *Le Moniteur Universel*, 13 juillet 1868.

⁷⁹ Mais battu en brèche par une pratique pendulaire quotidienne du train (navetteurs).

⁸⁰ Néanmoins, cette mythification peut être liée à l'enfance, car le souvenir peut être moins positif, comme l'a montré Christian Lallier dans le cadre de son film documentaire pour BahnVille 2 [Lallier, 2010].

aménagent certains de leurs wagons de sièges panoramiques destinés à admirer le paysage défiler lentement⁸¹.

Cet objet nouveau qu'était la gare ne manqua pas d'éveiller l'intérêt des artistes les plus à l'affût des mutations sociales de leur époque. Rapidement, elle suscite une fascination, parfois teintée d'inquiétude face à cette modernité éclatante. Jean Dethier explique à ce propos :

« *Si physiquement, l'architecture de la gare adopte souvent au XIXe siècle la forme d'une nouvelle porte de la ville, elle est surtout, mentalement, la porte ouverte sur un fabuleux lointain, ferroviaire, aventureux et exotique qui a abondamment alimenté l'inspiration des romanciers et des poètes, même si, aux débuts du ferroviaire, ils furent réticents à chanter la gare.* » [Dethier, 1978, p 12].

Le **motif ferroviaire** est en vogue dans la deuxième moitié du XIXe siècle, et la gare constitue une source d'inspiration pour de nombreux artistes : écrivains et peintres notamment voulaient témoigner de ce phénomène majeur de leur temps.



Illustration 6 : Deux visions de la gare Saint-Lazare : Manet (1873), et Monet (1877)

En rupture avec la tradition picturale du paysage harmonieux, bucolique – romantique –, de nombreux peintres intègrent ces machines dans leurs compositions, à l'instar de l'impressionniste Monet, qui représente à plusieurs reprises les vapeurs de locomotives dans ses tableaux, et consacre une série entière de peintures à la gare Saint-Lazare de Paris (voir illustration 6 ci-dessus). Alors que Manet, dans son tableau du même nom, *La gare Saint-Lazare* (1873), évoque la gare et le train de façon métonymique par le biais d'un panache de fumée que regarde avec attention la petite fille, Monet au contraire plante le chevalet en plein cœur de la gare⁸² et en représente le cœur fourmillant dans toute sa technicité. En effet, « *désireux de s'atteler à un sujet*

⁸¹ « *Les trains américains sont lents et permettent de voir venir, les décors apparaissent, disparaissent, le hasard a sa place, les images sont fragiles et furtives, la vitre leur donne un aspect diffus. Je deviens spectateur, comme si je photographiais pendant un travelling interminable* » (Jérôme Brézillon, photographe (1964-2012), exposition *On Board*, 2011).

⁸² La rupture avec la peinture classique est donc double : peindre en plein air, 'sur le motif', et non en atelier, et peindre un sujet urbain et non pas une scène de nature.

résolument moderne et urbain »⁸³, Monet demande en 1877 l'autorisation de s'installer dans la gare au directeur de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest. Parmi la dizaine de tableaux qu'il a exécutés, celui-ci (illustration 6 de la page précédente, à droite) représente de la façon la plus complète l'atmosphère de la gare, en n'oubliant pas les cheminots, dont l'un est littéralement mis au premier plan. Avec en arrière-plan les immeubles haussmanniens du quartier de l'Europe, le cadre géométrique et symétrique de la halle de la gare circonscrit la scène, où le statisme de la locomotive de gauche met en valeur le mouvement de l'arrivée de celle à droite, ainsi que celle, plus loin au centre, précédée de son panache de fumée, et annonçant l'effervescence des passagers que l'on devine agglutinés sur le quai à droite de l'image. Le tracé net de la charpente métallique et de la locomotive de droite contrastent avec les volutes de vapeur, et les touches de peinture visent à montrer les impressions suscitées par les jeux de lumière à l'air libre, à travers la halle, ou avec la vapeur d'eau. L'écrivain et critique d'art Émile Zola, dans le compte-rendu du Salon Impressionniste de 1877, juge ainsi le travail de Monet y exposant une partie de sa série sur la gare Saint-Lazare :

« Il [Monet] a exposé cette année des intérieurs de gare superbes. On y entend le grondement des trains qui s'engouffrent, on y voit des débordements de fumée qui roulent sous les vastes hangars. Là est aujourd'hui la peinture, dans ces cadres modernes d'une si belle largeur. Nos artistes doivent trouver la poésie des gares, comme leurs pères ont trouvé celle des forêts et des fleuves. »
Zola (1877)⁸⁴

Ainsi, la vision que les artistes donnent de la gare est en général positive, porteuse de modernité, même si cela a parfois un côté inquiétant, comme Zola, en tant que romancier cette fois, dans sa fameuse description de la locomotive Lison (*La bête humaine*, 1890). A travers l'étude de cartes postales, posters, œuvres picturales, littéraires et cinématographique [Dethier, 1978, Richards, Mac Kenzie, 1986, Caron, 1997, *La France des gares*, 2000], on pourrait détailler la puissance de l'imaginaire que mobilise la gare, comme lieu du voyage, comme lieu emblématique des innovations du XIXe siècle, voire même comme élément à l'origine de toutes les évolutions majeures de ce siècle [Richards, Mac Kenzie, 1986, p 1]⁸⁵. On se contentera simplement de rappeler que les frères Lumières, inventeurs lyonnais du cinématographe, se sont fait connaître par leur film *L'entrée du train en gare de La Ciotat* (1895)⁸⁶.

⁸³ Voir la note à ce propos de Fleur Siouffi pour le compte de la Réunion des Musées Nationaux, à l'adresse suivante : <http://www.histoire-image.org/site/oeuvre/analyse.php?i=4> (dernière consultation : 10/03/2011).

⁸⁴ Notes Parisiennes - Une Exposition : Les Peintres impressionnistes ; le 19 avril 1877 (source : <http://www.cahiers-naturalistes.com/Salons/19-04-77.html> (dernière consultation le 11/08/2011)).

⁸⁵ « Many, if not most, of the distinctive phenomena that constitute 'the nineteenth century' are directly due to railway speed; that is, we can scarcely imagine the possibility of their development in the absence of railways », T. C Farrer, cité in [Richards, Mac Kenzie, 1986, p 1].

⁸⁶ Pour plus de références, on se reportera avec profit au Guide Gallimard *La France des gares* (2000).

Côté pile : un quartier interlope et mal famé, une « *cour des miracles* »⁸⁷

Si la gare est érigée au statut de temple de la modernité par les artistes de l'époque, et comme monument urbain incontournable des visites touristiques⁸⁸ [Saturno, *in* Joseph, 1999], en revanche le quartier adjacent s'attire rapidement une réputation plus ou moins sulfureuse, consacrant l'expression du 'quartier de gare' avec une connotation d'espace interlope, lugubre, propice au crime (voir illustration 7.a., page suivante), aux trafics en tous genres – et cadre privilégié des romans policiers s'inspirant des faits divers de l'époque. Ces romans policiers constituent d'ailleurs une ressource précieuse (au même titre que les mains courantes déposées à la police pour les larcins commis en gare) pour comprendre l'envers des gares et des quartiers de gare, l'atmosphère spécifique qui y règne [Sauget, 2008]. Dans la littérature du XIXe siècle soucieuse de réalisme en général, et dans ce type de littérature en particulier, on voit comment « *les gares (...) deviennent des lieux anonymes et froids, sans cesse traversés de flux de voyageurs ou de banlieusards pressés, ne prêtant aucune attention aux autres ; dans cette jungle moderne, tout devient alors possible : le meurtre, l'attentat ou le rapt, puis la fuite anonyme du coupable* » [Sauget, 2008, p 21].

Il ne s'agit pas ici de faire une généalogie de la marginalité gravitant autour des gares, mais force est de constater que très vite, les gares ont aussi attiré des activités et des populations marginales, leur conférant une mauvaise réputation auprès des citadins [Damon, 1995, 1996]. Cette image répulsive est ancienne, comme l'atteste l'existence en anglais de l'expression "*to come from the wrong side of the tracks*", faisant référence à la coupure due aux voies ferroviaires dans le tissu urbain. En effet, les gares ayant été construites originellement en périphérie des villes, elles ont polarisé autour d'elles d'autres activités industrielles nécessitant une forte emprise foncière, et attirant des populations populaires. Le cas de Lyon est exemplaire : la gare historique de Perrache, datant du XIXe siècle, coupe littéralement en deux la presqu'île emblématique de la seconde ville de France. Non seulement les voies sont surélevées, faisant de cette coupure une barrière en hauteur que l'on franchit par de lugubres voûtes. Mais en plus, ces voies séparent et opposent au nord un quartier traditionnellement bourgeois, aux immeubles cossus et aux rues d'antiquaires (le "bon" côté des voies donc), et au sud un quartier abritant deux prisons, le marché de gros, le port et une gare de triage : autant d'activités indésirables dans le centre d'une ville, qui ont été repoussées là, sur des terres gagnées grâce aux travaux d'endiguement de l'ingénieur Perrache. Par conséquent, il est encore assez mal vu de venir "de l'autre côté des voûtes", du sud de la Presqu'île, même si les choses sont en train d'évoluer, du fait notamment de la construction du nouveau quartier Confluence. Ce rôle de coupure urbaine confère alors aux quartiers de gare ce que Jane Jacobs appela « *la malédiction du vide des frontières* » (« *the curse of border vacuums* », Jacobs, 1961, p 259) : l'impossibilité de traverser à cet endroit modifie les flux de personnes (de plus en plus en rares en approchant de la frontière) et la nature des activités humaines induites.

⁸⁷ L'expression est empruntée à Djemila Zeneidi-Henry, qui voit dans la gare la « *nouvelle cour des miracles des SDF* » [Zeneidi-Henry, 2002, p 237].

⁸⁸ Les gares, parisiennes notamment, sont non seulement présentes dans les itinéraires conseillés par les guides touristiques du XIXe siècle, mais la visite de l'intérieur même du bâtiment est aussi conseillée (gare de l'Est par exemple : « *C'est en 1878 que la gare devient, de "point de vue panoramique", un véritable monument. L'image a donc évolué et le sens et la place de la gare de l'Est dans l'imaginaire ou l'imagerie collective ne sont plus les mêmes* » Saturno, *in* Joseph, 1999, p 103).

On trouve des éléments similaires outre-Atlantique, où par exemple à New York City, le quartier adjacent à Pennsylvania Station s'appelle *Hell's Kitchen*, la cuisine de l'enfer, l'ancre du diable. C'est en effet dans ce quartier que les abattoirs se situaient, déversant des flots de sang dans les caniveaux, sang bientôt mêlé de celui des victimes des gangs qui maîtrisaient le quartier, réputé pour être le plus dangereux de toute l'Amérique [Diehl, 1985].

Aussi, une longue tradition fait des quartiers de gare les lieux privilégiés des hôtels de passe, de prostitution (et aujourd'hui de *sex-shops*, illustration 7.b.), sans doute en lien avec la fonction de transit de cet endroit. Progressivement, les gares, outre ces activités interlopes, attirent aussi des marginaux – dont la figure emblématique est le clochard ou le *bobo* [Damon, 1996] – qui trouvent là un refuge, dans un endroit qui est ouvert jour et nuit, un peu en marge de la ville, mais à proximité du centre et de ses services. La gare devient alors un « *espace de déclassement* », un lieu de la « *désaffiliation sociale* » [Kokoreff, 2002, pp 178 et 186], du rebus de la société, mais aussi nécessaire à la société, comme les coulisses d'un théâtre le seraient pour la scène, sous les feux de la rampe.



Illustration 7: Images de l'interlope des quartiers de gare

⁸⁹ Source de l'image : Réunion des Musées Nationaux, dernière consultation de l'URL le 01/07/2012, http://www.photo_rmn.fr/cf/htm/CSearchZ.aspx?o=&Total=4&FP=15306134&E=2K1KTSUDL2RLN&SID=2K1KTSUDL2RLN&New=T&Pic=1&SubE=2C6NU0KLZR1N.

Cette réputation d' **antimonde**⁹⁰ s'est accentuée au fil du temps, du fait notamment de l'histoire de la fréquentation ferroviaire et de son déclin. En effet, le succès des gares, largement relayé par la presse, ne se dément pas et acquiert une situation quasi monopolistique sur le transport de longue distance en 1914, date à laquelle Georges Ribeill situe l'« âge d'or » des gares [Ribeill, 1996]. Mais la fin du monopole ferroviaire s'amorce dès l'entre-deux-guerres, sous les coups de la voiture individuelle, plus flexible, puis, après la Seconde Guerre mondiale, face à la concurrence de l'avion, plus rapide⁹¹. Outre ces évolutions techniques, des changements sociaux tels que la montée de la société individuelle, combinés aux nouvelles conceptions architecturales du Mouvement Moderne prompt à faire table rase du passé⁹², marquent le déclin du chemin de fer, et donc, de la gare. Ce désintérêt pour le chemin de fer, combiné à un manque d'entretien des bâtiments, fait des gares aux façades noires, des endroits sombres et obsolètes dans leur fonctionnement interne. Une première vague de modernisation est lancée au cours des années 1970, mais il faut attendre les années 1980 pour voir les premiers guichets automatiques et escaliers mécaniques. Cette désaffection pour la gare, devenu lieu impersonnel et banal à la fin des années 1970, ressort bien dans le catalogue de l'exposition *Le temps des gares* à Beaubourg en 1978 : sur quatorze, trois chapitres consécutifs soulignent une inquiétude concernant l'avenir des gares : « une espèce en danger », « lieu public à réinvestir », et « identité à la dérive » [Dethier, 1978].

La dégradation de la gare du fait de cette désaffection pour le train est suivie dans le temps (mais sans lien de causalité direct) par une dégradation du quartier de gare dans son ensemble. Le départ des activités industrielles des périphéries des villes (dessalement) puis des villes occidentales (désindustrialisation) laisse de vastes friches abandonnées derrière les gares, lieu de prédilection de squats en tous genres, et renforçant la mauvaise image des quartiers de gare au sein de la population. De ce point de vue, les années **1970** marquent une **déconnexion des trajectoires de la gare et du quartier de gare** jusque là fortement imbriquées : la gare polarisait fonctionnellement son espace, elle était directement à l'origine de la constitution de ce quartier. En revanche, la dégradation du quartier de gare s'explique moins par des considérations liées au domaine du transport (désaffection pour le train du fait de la concurrence de l'automobile et de l'avion) que par des enjeux économiques globaux (la mondialisation de l'économie et la délocalisation des industries dans d'autres pays où la main d'œuvre est moins coûteuse). De ce point de vue, les terrains autour de la gare connaissent la trajectoire de tout espace industriel en milieu urbain hérité du XIXe siècle, il n'y en cela pas de spécificité du quartier de gare en la

⁹⁰ « *Partie du Monde mal connue et qui tient à le rester, qui se présente comme le négatif du monde et comme son double indispensable* ». L'antimonde regroupe les activités parallèles, telles que trafics illégaux, prostitution. Il prend place dans des quartiers « réservés », souvent aux portes de la ville, au port, à la gare, etc. (cf. article « Antimonde » de Roger Brunet, in [Brunet, Ferras, Théry, 2005].

⁹¹ Le fret ferroviaire souffre lui aussi d'une baisse d'activité, en raison de la concurrence du transport routier par camion, de porte à porte, donc plus flexible.

⁹² Le Corbusier dans son plan pour Paris (plan Voisin, 1922-25), prévoyait de mettre la gare centrale, unique, sous terre.

matière. Le rappel de ces éléments de chronologie incite donc à éviter tout lien de causalité entre la valeur négative du transport ferroviaire et la valeur négative du quartier de gare.

>>> Au final, s'opère dès le XIXe siècle un **décalage dans les représentations entre la gare proprement dite et le quartier de gare**. Autant la première fait l'objet de toutes les louanges du fait des valeurs positives qu'elle symbolise (modernité, rapidité, mouvement, puissance), autant le second cristallise les valeurs négatives de la marginalité, du crime, etc. Phare urbain d'une part, attirant toutes les attentions, bas-fonds de la ville et repoussoir social d'autre part, les deux étant intimement liés. Au fil du temps, la nouveauté et la modernité du transport ferroviaire perdant de son lustre, notamment dans la seconde moitié du XXe siècle, **c'est essentiellement la connotation négative du 'quartier de gare' qui reste dans les esprits**. Par conséquent, lorsque ces espaces font l'objet d'opérations de renouvellement urbain, on comprend d'ores et déjà que le travail pour changer les représentations et inverser la valeur symbolique du lieu s'avèrera un point crucial de ces projets.

Conclusion de la section 1. : Entre nœud et lieu, la gare et son quartier au cœur de nombreux paradoxes

Au terme de cette partie consacrée à la gare et au quartier de gare en tant qu'objets nouveaux dans la ville et la société du XIXe siècle, leur singularité dans la ville est manifeste : à la fois nœud et lieu [Bertolini, 1998], « *connecté à de lointains espaces* » et « *immergé dans un espace proche* » [Bertolini, 1996, p 86], cet espace met en co-présence l'ici et l'ailleurs ainsi qu'une multitude d'usages et d'usagers. Un certain nombre de paradoxes peuvent alors définir la gare et le quartier de gare, soulignant leur **ambivalence fondamentale** : on pourrait presque dire que la gare renvoie symboliquement à tout et son contraire.

- Du point de vue urbain, c'est un lien inter-urbain, mais une coupure majeure du tissu urbain.
- Du point de vue économique, les activités liées à la gare reproduisent cette dichotomie de part et d'autre des voies, avec d'une part les activités liées au transport de voyageurs côté centre urbain, et activités industrielles côté marges urbaines.
- Du point de vue fonctionnel, c'est un nœud de communication qui polarise les flux, tout comme c'est un lieu de vie, qu'il s'agisse de l'espace public que constituent la gare et son parvis, ou de son quartier populaire.
- Du point de vue architectural, c'est autant l'œuvre de l'ingénieur, avec sa vision technique et moderniste, que celle de l'architecte, avec son sens artistique (plus classique)⁹³.
- Et du point de vue symbolique, la gare est une vitrine de la ville et de la compagnie ferroviaire, où sont mis en scène la modernité, la vitesse et le progrès, mais ses abords font davantage figure d'espace de relégation, de « coulisses » de la ville, non seulement par l'agrégation d'activités industrielles polluantes et/ou indésirables en centre-ville, mais aussi par la population interlope qui y gravite.

Si l'on excepte quelques opérations de spéculation immobilière, notamment à Paris [Terade, 2007], et les tentatives de régulation communale des emprises ferroviaires et industrielles [Bourelly, 2008], la constitution des quartiers est relativement spontanée, faite d'agrégats urbains au fil des années et de la croissance urbaine. Ces quartiers gravitent clairement autour d'une gare à l'emprise foncière tentaculaire.

Leur déliquescence est le fait d'un déclasserment progressif d'une partie des activités qu'ils abritent, et de la précarisation croissante de leur population n'ayant pas toujours les moyens d'entretenir et de moderniser leur habitat. Dès lors, **la saisie de cet espace urbain singulier par une démarche de projet urbain constitue une rupture radicale dans l'histoire de ces quartiers, dont l'identité relevait jusque là davantage d'une réalité sociale et spatiale, que d'une volonté politique d'action sur un espace.**

⁹³ Longtemps, les études en architecture étaient rattachées aux Écoles des Beaux-arts.

2. Une nouvelle génération de quartiers de gare TGV : vers une déconnexion de la gare et de son quartier ?

Après deux décennies (1950-1970) de « *subordination du rail à l'automobile* » [Ribeill, 1996, p 61], l'arrivée du TGV en France marque une rupture dans l'histoire des quartiers de gare en Europe Occidentale. Ce n'est pas tant l'innovation technique en soi – « mineure pour certains » [Klein, 2011] – que ses répercussions de divers ordres qui constituent une mutation majeure dans la façon de prendre en compte les gares et leur quartier adjacent. Le TGV entraîne un changement d'image du transport ferroviaire vu à la fin du XXe siècle comme vieillot (l'antique Micheline crachotante, l'autorail poussif et inconfortable) : le train aux lignes fuselées et à grande vitesse est de nouveau un symbole de modernité. C'est un moyen de locomotion qui apporte un vrai gain en termes de qualité de service et de temps de parcours : le TGV concurrence désormais la voiture voire l'avion pour les trajets professionnels mais aussi de loisir. Outre la contraction de l'espace-temps qu'il suscite, le TGV crée surtout un réseau au départ très sélectif de villes connectées plus ou moins directement à la grande vitesse : partie prenante du processus métropolitain, le TGV sert de support à de nouveaux discours territoriaux qui font considérer sous un nouveau jour les gares et les quartiers de gare.

Cette revalorisation du transport ferroviaire est un préalable certainement indispensable au renouveau des quartiers de gare⁹⁴. En effet, parallèlement à une réelle « *TGVmania* » [Ribeill, 1999, p 16], et après quelques projets pionniers liés à la première génération de lignes à grande vitesse dans les années 1990 (Le Mans, Rennes, Lille), on observe un réel engouement, pour ne pas dire une mode, pour les projets de renouvellement urbain autour des gares centrales, dans des villes de toutes tailles et de tous profils économiques et urbains, en Europe de façon générale, en France en particulier, depuis une petite dizaine d'années. Les revues professionnelles telles que *Diagonal*, *Urbanisme*, ou *Traits urbains* se font l'écho de ce mouvement en consacrant régulièrement une ou deux pages à un nouveau projet de gare⁹⁵.

⁹⁴ Si l'on ne peut éluder le lien probable entre la diffusion du TGV et celle de ces projets, il convient néanmoins de dissocier des projets urbains proprement dits les simples travaux d'agrandissement, de modernisation, et d'embellissement que la SNCF engage sur ses gares accueillant le TGV.

⁹⁵ « Les territoires à l'heure de la grande vitesse ferroviaire » (*Traits d'Agence*, supplément au n°35, hiver 2009) ; « Naples, le temps des gares » (*Urbanisme* n°368, 2009, p 13) ; Montpellier (« Métropole avec un M comme mobilités », *Traits urbains* n°44, 2011, p 5) ; « Saint-Malo met le TGV dans sa Manche » (*Urbanisme Hors-Série* n°39, 2011, p 23) ; « Futur quartier EuroRennes : la grande vitesse prend son temps » (*Urbanisme Hors-Série* n°39, 2011, p 18) ; « Creil mise sur sa gare » (*Urbanisme* n°376, 2011, pp 64-65) ; « Saint-Malo met le TGV dans sa Manche » (*Urbanisme Hors-Série* n°39, 2011, p 23) ; « Futur quartier EuroRennes : la grande vitesse prend son temps » (*Urbanisme Hors-Série* n°39, 2011, p 18) ; « Gare-République, quatrième centralité pour Saint-Malo » (*Traits Urbains* n°55, juin-juillet 2012, pp. 35-36), etc.

Le but de cette section est de présenter ces divers projets urbains, en tentant d'en dégager les principales caractéristiques, même si une typologie s'avère difficile à établir. De même qu'un quartier spécifique avait émergé au XIXe siècle avec de grands traits communs à tous les quartiers de gare de l'époque, assiste-t-on aujourd'hui à l'émergence d'un nouveau type d'objet urbain, avec des récurrences fortes indépendantes de la localité où il se trouve ?

2.1. « Vers le grand retour des gares »⁹⁶ : le renouveau du transport ferroviaire

On ne peut comprendre le renouveau des quartiers de gare sans revenir sur les évolutions du transport ferroviaire de ces trente dernières années : outre l'évolution technique qui a des conséquences spatio-temporelles indéniables, la SNCF s'engage dans un mouvement de modernisation de l'ensemble de son réseau et de ses gares vieillissantes. Elle est poussée dans cette direction par la fin annoncée de sa situation de monopole en matière de transport de marchandises et de voyageurs. La conséquence immédiate de la directive européenne 91/440, annonçant l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire au sein de l'Union Européenne est la restructuration de l'entreprise nationale en charge des chemins de fer : la SNCF devient exploitante d'une infrastructure ferroviaire désormais gérée par RFF (Réseau Ferré de France)⁹⁷ ; une branche Gares & Connexions est créée pour assurer la gestion des gares et garantir par la suite l'égalité de traitement entre les transporteurs au sein du bâtiment voyageurs. Au-delà de ces reconfigurations structurelles, on assiste surtout à une redéfinition (et une complexification) du paysage des gares en France, dont la mission dépasse désormais largement la fonction transport (par ailleurs étoffée en pôle d'échanges).

a. Constitution du réseau TGV et diversification des types de gares

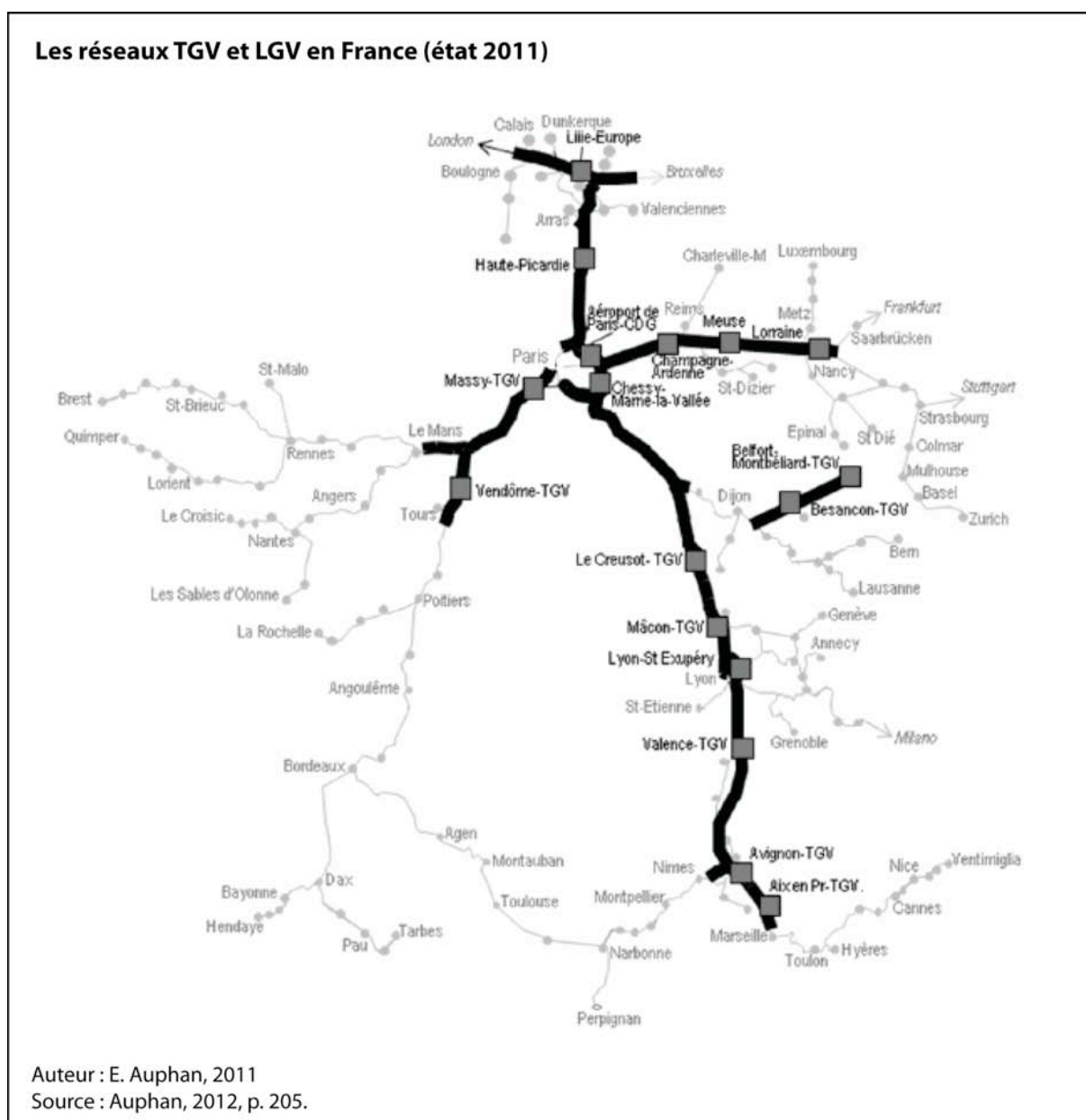
Une nouvelle carte de la France ferroviaire

Le 27 septembre 1981, le premier TGV part de Paris et arrive à Lyon, mettant les deux villes à deux heures l'une de l'autre, contre plus du double en desserte classique. Cette entrée de la grande vitesse dans le paysage ferroviaire français et mondial marque une rupture de taille dans l'histoire du transport ferroviaire bien sûr, mais aussi dans celle des gares, qui font de nouveau figure d'embarcadère (certes un peu décrépi) pour la modernité. Le réseau ferroviaire français, qui a rétréci avec la fermeture depuis l'âge d'or ferroviaire des lignes les moins rentables, connaît une

⁹⁶ Titre d'un article de Marcel Belliot, 2009, paru dans la revue *Urbanisme* n°365, mars-avril 2009, p 4.

⁹⁷ On observe un mouvement analogue dans les autres pays européens, avec en Belgique par exemple la création d'Infrabel, équivalent de RFF.

nouvelle phase d'expansion grâce aux lignes à grande vitesse (LGV), certains considérant que le TGV constitue « à lui seul un nouveau système ferroviaire » [Auphan, 2008, p 431]. « *Devant les succès technologique, médiatique et commercial de ce nouveau moyen de transport, l'État et la SNCF, fortement incités par des acteurs régionaux, entreprirent d'ajouter deux autres lignes* » [Varlet, 2008, p 462] : c'est ainsi qu'après la ligne Paris-Lyon sont actés puis mis en service dans les années 1990 les réseaux Atlantique et Sud-Est, centrés eux-aussi sur la capitale française ; en 2001 le TGV Sud-Est rapproche Paris de Marseille en trois heures. Puis le TGV-Est permet aux Strasbourgeois de rallier la capitale en moins de deux heures. Enfin, le tronçon Rhin-Rhône a été inauguré en décembre 2011. En parallèle, les lignes du TGV Atlantique sont progressivement mises à grande vitesse sur la façade occidentale du pays, conséquence du Grenelle de l'Environnement.



Carte 1: Carte du réseau TGV français (source : Auphan, 2012, p. 205)

Ce nouveau réseau TGV se caractérise par un caractère fortement radial : les premières lignes construites convergent vers les gares terminus de Paris (voir carte 1 page précédente). Une dizaine d'années après la mise en service de la première rame, des systèmes de contournement de Paris sont mis en place, comme à Massy-TGV et Marne-la-Vallée, permettant l'interconnexion des trains de province. D'autre part, **le réseau emprunté par le TGV déborde largement le réseau des LGV** proprement dit (en trait noir épais sur la carte). En effet, en raison de ses caractéristiques techniques, le TGV est capable d'emprunter n'importe quelle voie du réseau classique (même écartement des rails, motrice bi-courant⁹⁸). Par conséquent, le nombre de gares desservies par le TGV n'est pas représentatif des villes effectivement raccordées au réseau à grande vitesse. Cela a par ailleurs permis à la SNCF de produire des cartes commerciales où était moins patent le déséquilibre entre une France de l'Est bien dotée en LGV et une France de l'Ouest plus dépourvue en la matière (tout en contentant les élus soucieux de l'image de marque de leur ville, desservie par TGV).

Si aucun aménagement spécifique n'avait été prévu initialement pour le TGV Atlantique, il s'est rapidement avéré incontournable de procéder à un toilettage des gares desservies : une « *ligne Atlantique* » a ainsi été « *improvisée en marchant* », selon les termes de l'architecte en chef de la SNCF de l'époque, afin de donner une identité de réseau aux trente gares desservies, notamment grâce au vocabulaire architectural rappelant la mer (voiles)⁹⁹. Chaque nouvelle mise en service de ligne a donc été l'occasion de rénover ou de construire de nouvelles gares, plus adaptées à l'arrivée de ce nouveau type de train (rames duplex, doubles rames¹⁰⁰). Alors que la localisation péricentrale, au plus proche des centres urbains, semblait acquise, la desserte TGV entraîne au contraire une diversification des logiques d'implantation des gares.

Complexification des types de gare

Originellement on l'a vu, la gare en tant qu'objet architectural suit un modèle assez immuable : un hall d'entrée de plain pied avec des voies recouvertes d'une halle monumentale. Seuls varient les habillages architecturaux de façade, et la taille de la gare : la position de la gare dans la hiérarchie du réseau commande le type de bâtiment voyageur, plus ou moins grand. Au cours du XXe siècle, au fil des reconstructions et travaux de rénovation des gares, ce type quasi-unique de gares se diversifie, comme le souligne la typologie qu'en a établie André Pény (voir illustration 8 ci-après). La gare terminus, ou "cul-de-sac", est le modèle qui a prévalu dans de nombreuses villes (toutes les gares parisiennes notamment), quand on voulait approcher la gare au plus près du centre ancien, alors que les gares "traversantes" entraînaient une position tangente des voies par rapport au noyau historique, ce qui maintenait donc la gare à la lisière de la ville.

⁹⁸ Le TGV peut donc rouler quel que soit le voltage de ligne électrique. Il bénéficie en cela de l'électrification progressive du réseau ferroviaire français au cours du XXe siècle.

⁹⁹ Nous nous appuyons là sur les termes employés par Jean-Marie Duthilleul (figure emblématique de l'architecture des gares de la SNCF et co-fondateur d'AREP), dans le constat qu'il dresse à propos des gares du TGV Atlantique en 1990, in *Le Moniteur*, 7 décembre 1990, p 86.

¹⁰⁰ Chaque rame étant longue de plus de 200 mètres, cela nécessite souvent *a minima* de réaménager les quais.

Ces gares de tête représentent une contrainte technique non négligeable dans une logique de réseau : être en bout de ligne oblige les trains à rebrousser chemin quand ils repartent, ce qui nécessite soit de changer la locomotive de côté du train (besoin d'une voie parallèle, perte de temps), soit d'avoir une locomotive pouvant propulser dans les deux sens, soit enfin d'avoir deux locomotives. Dans tous les cas, cela représente une contrainte technique dont de nombreuses gares cherchent à se débarrasser au prix de lourds travaux – au montant pharaonique – dans le tissu urbain dense (cas d'Anvers).

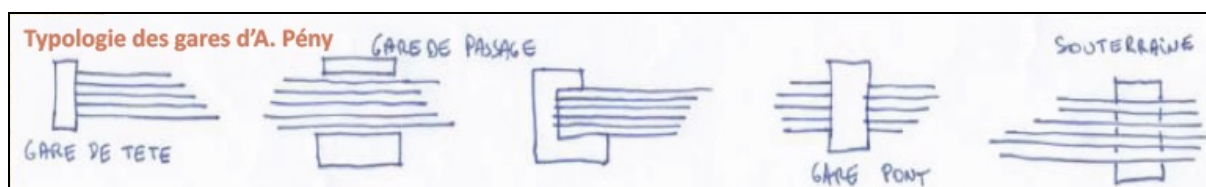


Illustration 8 : La typologie des gares selon André Pény (source : Pény, in Ménerault, 2010¹⁰¹)

En ce qui concerne les gares de passage, la difficulté réside non plus dans l'exploitation des trains, mais dans l'accès au quai par les usagers : comment franchir les voies ? Soit on passe au-dessus à l'aide d'une passerelle desservant les quais comme un pont (cas de Lyon-Perrache), voire la gare elle-même est construite au-dessus des voies (cas de Limoges-Bénédictins). Soit, et c'est un cas fréquent, il faut emprunter un souterrain (cas de Bordeaux Saint-Jean, Toulouse Matabiau ou Saint-Etienne Châteaucreux). Dans tous les cas, il y a un obstacle, une rupture de niveau dans l'accès au train, ce qui a rendu la mise aux normes PMR¹⁰² d'autant plus nécessaire par la création d'escaliers mécaniques ou d'ascenseurs dans des bâtiments qui n'avaient pas prévu de place pour cela dans leurs plans initiaux du XIXe siècle.

Complexification des implantations de gare

La construction du réseau à grande vitesse vient se superposer à l'infrastructure existante, et se pose la question de l'articulation avec le réseau classique, ainsi que la desserte des anciennes gares. Logiquement, plusieurs solutions s'offrent aux ingénieurs : l'alternative réside dans le choix d'une logique de réseau ou d'une logique de desserte davantage urbaine. La première solution nécessite de limiter le nombre d'arrêts et de détours par les centres-villes : il s'agit de réduire les pertes de temps liées au freinage, stationnement et redémarrage, et donc de privilégier un temps de parcours le plus rapide possible. L'effet d'annonce qui s'ensuit ("Paris-Marseille en trois heures") est au bénéfice de la stratégie commerciale de l'entreprise. La seconde solution consiste à desservir la gare centrale, au prix d'aménagements et de perte de temps, mais cela permet de

¹⁰¹ Ces croquis sont issus d'une présentation qu'André Pény a faite dans le cadre des formations continues de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, sur le thème des pôles d'échanges, le 2 décembre 2008.

¹⁰² Personnes à Mobilité Réduite.

conserver l'argument spécifique à la desserte ferroviaire, à savoir le transport de centre-ville à centre-ville. Le tableau ci-après répertorie toutes les possibilités de raccordement (ou pas) entre la gare centrale sur la ligne classique et la gare périphérique sur la ligne à grande vitesse (cf. illustration 9).

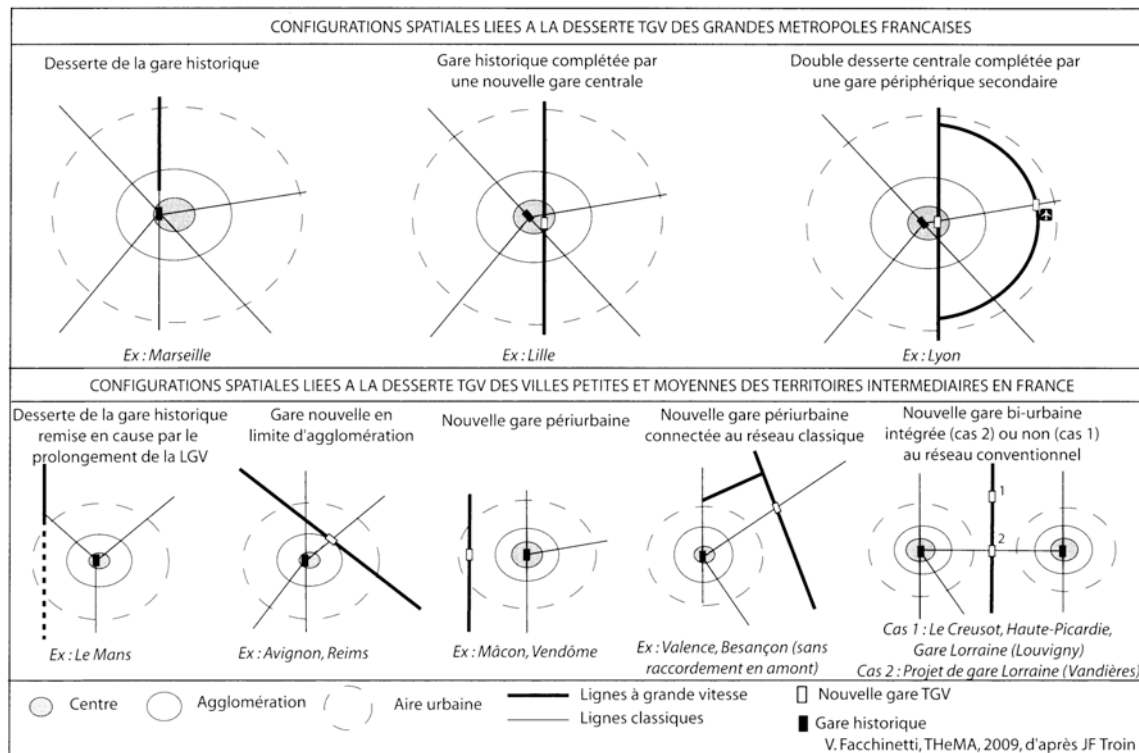


Illustration 9 : Typologie des différents types d'implantation de gares (en fonction de la taille de la ville) (source : Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010, p 15)

Ainsi, plusieurs solutions sont possibles en termes d'entrée sur le réseau à grande vitesse et donc de positionnement de la gare :

- **la gare centrale peut accueillir le TGV** sans trop de réaménagement (cas de Lyon-Perrache) car les quais sont suffisamment longs pour les doubles rames, et l'accès suffisamment haut pour les Duplex
- **créer une nouvelle gare centrale**, en lieu et place de l'ancienne ou à un autre endroit de la ville, plus commode (cas de Lyon Part-Dieu, qui devient la gare traversante en TGV tandis que Perrache n'accueille que les TGV de terminus ; cas futur de Dijon Porte Neuve)
- **créer une gare "bis" en périphérie**, formant un binôme avec la gare de centre-ville : la gare centrale est plutôt orientée sur le trafic régional, tandis que le trafic à grande vitesse est réservé à la gare excentrée. Cette solution a été très utilisée pour la ligne du TGV Sud-Est : Valence TGV, Avignon TGV, Aix-en-Provence TGV. On en retrouve un avatar sur la ligne de TGV-Est avec la gare de Bezannes, à proximité de Reims (dont la gare centrale

est elle-aussi desservie par le TGV). Ces gares copient souvent les aéroports dans leur souci architectural.

- Les **gares "d'interconnexion"** forment une catégorie un peu à part, ni vraiment « bis », ni vraiment centrale. Situées en périphérie, elles sont destinées, comme leur nom l'indique, à interconnecter des TGV de plusieurs axes (cas de Massy TGV, Marne-la-Vallée, Lyon Saint-Exupéry...)

Ces gares nouvelles, exurbanisées particulièrement présentes en France par choix de la SNCF, posent la question de l'interconnexion avec la gare ancienne : comme le montrent les figures, plusieurs solutions sont possibles (raccordement ferroviaire classique ou à grande vitesse, pas de raccordement, et donc navette routière voire absence de navette), mais rares sont celles disposant d'un raccordement ferroviaire par navette au centre ville (Valence Rovaltain). Par conséquent, le mode d'accès privilégié à ces gares périphériques est la voiture (souvent par une voie rapide). L'intégration de ces gares TGV "bis" dans l'agglomération reste donc relativement difficile, à la fois en des termes physiques et fonctionnels [Zembri, 1993]. Parfois, ces gares sont particulièrement loin de la ville centre : ces gares de plein champ, parfois affublées du surnom de "gares-betterave" en référence aux cultures environnantes (cas exemplaire de Picardie TGV) sont une spécificité française, et peinent à trouver leur justification d'un point de vue de la desserte, si ce n'est le « *désir de gare* » très puissant des élus locaux [Troin, 2010].

Cela dénote surtout la permanence d'une logique de réseau au détriment d'une logique urbaine : ce faisant, cela prend donc le **contre-pied total de la tendance à l'intégration urbaine des gares centrales "classiques"**. Bien que décriées en raison de l'absence de dynamique économique induite, contrairement aux espoirs initiaux placés dans des parcs d'activités créés *ex nihilo* à leur proximité [Troin 2008, Ollivro, 1999], ces gares réussissent encore à avoir les faveurs des décideurs, comme en attestent les choix qui ont été faits pour la LGV Rhin-Rhône [Facchinetti, 2010].

Pour être tout à fait complet sur ce panorama des types de gares, il faudrait rappeler que les gares de tailles plus modestes existent toujours dans les communes périphériques des villes : les gares RER de la région parisienne sont saturées, et celles périphériques à d'autres villes tel que Lyon ou Strasbourg sont en train d'être remises en service à destination des migrants pendulaires, dans le cadre d'une desserte locale classique ou du tram-train. Nous ne nous étendons pas sur ces gares, qui ne font pas l'objet de notre étude, centrée sur les villes centre ; de même que nous écartons les gares périphériques de notre périmètre d'étude dans la mesure où c'est précisément l'intégration urbaine des gares qui nous intéresse, or c'est souvent ce qui fait défaut dans ces gares "bis".

b. Le renouveau des gares SNCF : en faire des « lieux de ressources »¹⁰³

En plus de dépoussiérer l'image du voyage en train, le TGV permet au transport ferroviaire de retrouver sa compétitivité face aux modes concurrents. Outre la grande vitesse en tant que telle, la situation (péri)centrale des gares est un atout supplémentaire de la gare face au transport aérien, certes plus rapide en temps de trajet brut, mais qui fait perdre du temps du fait de la situation excentrée de l'aéroport et des conditions d'accès à bord : si l'on cumule temps de pré-acheminement, d'enregistrement, d'embarquement et de post-acheminement, l'avance relative de l'avion en temps de vol s'amenuise par rapport à un trajet en TGV qui va de centre-ville à centre-ville. Cet avantage comparatif du TGV entraîne la SNCF dans une véritable « poursuite de l'avion » [Troin, 2008, p 46] en concurrençant sur le temps de trajet le transport certes le plus rapide mais handicapé par de longs temps d'attente :

« La découverte des prouesses de la grande vitesse sur rail, véritable révolution ferroviaire des années 1980, a incité techniciens, gestionnaires, responsables commerciaux de la SNCF à se lancer dans une véritable reconquête des parts de marché du transport aérien sur quelques liaisons principales : Lyon, puis Marseille, Lille, Londres par Eurostar, Bruxelles par Thalys, Strasbourg, demain Bordeaux et Toulouse. Ce n'était certes pas la seule ambition du TGV, mais elle était affirmée et constante. Elle a d'ailleurs été couronnée de succès si l'on en juge par l'abandon de nombre de lignes aériennes assurant ces relations. » [Troin, 2008, p 46].

Cette stratégie concurrentielle nécessite une hausse de la qualité du service afin d'être au niveau des aéroports, terminaux offrant de nombreuses aménités aux voyageurs. Cela accompagne donc de nombreuses autres mutations ces trente dernières années, tant à l'intérieur de la gare qu'à l'extérieur – le lien avec la grande vitesse en tant que telle étant plus ou moins direct et manifeste.

Le lent mouvement d'ouverture de l'enceinte du bâtiment voyageur à des services non liés à la prise immédiate d'un train, voire déconnectés du voyage se poursuit et s'accélère dans le dernier quart de siècle¹⁰⁴. Cela vient compléter le toilettage des gares engagé par la SNCF, après plusieurs années d'entretien insuffisant. L'arrivée du TGV constitue un bon prétexte pour rénover les gares desservies, puis, par effet de diffusion, l'ensemble des gares du réseau.

Modernisation et mise aux normes contemporaines des gares

Les années 1970 avaient marqué un véritable « tournant commercial » [Ribeill, in Joseph, 1999, p 27] pour la SNCF, qui depuis 1971 a changé de régime contractuel avec l'Etat : c'est une entreprise publique mais « encouragée à se comporter comme une entreprise commerciale concurrencée » [Merlin, 1992 ; Ribeill, 1999]. Autrement dit, il convient désormais de dépasser une conception de la gare conçue autour des voies et des trains, pour adopter une démarche visant à attirer des clients (et non plus des usagers ou des voyageurs). En 1978, un lourd programme de rénovation des gares est lancé, amorçant leur transformation en pôle d'échanges et de services ouvert. Une quinzaine d'années plus tard, en 1994, la Direction des services communs à la clientèle voyageurs définit une

¹⁰³ « Gares de marchandises », article paru dans *Libération* en date du 03/04/2009, par Julia Tissier.

¹⁰⁴ Si l'on excepte quelques timides adaptations depuis l'entre-deux guerres. Voir sur ce point [Ribeill, 1999].

politique générale des gares ainsi que de nouvelles normes fonctionnelles. La gare se caractérise désormais par trois fonctions¹⁰⁵ : c'est un élément de la chaîne de transports (besoin de guichets), un centre de vie (créer une ambiance chaleureuse), et des éléments de confort et de modernité (équilibre entre un aspect monumental hérité du passé et le confort). Il s'agit donc de rendre la gare globalement plus accueillante et plus commerçante, sans pour autant minimiser sa fonction transport.

S'il faut admettre l'ampleur de la tâche que constitue l'entretien de près de 3000 gares¹⁰⁶, force est de constater que la SNCF accuse du retard en la matière puisque en 2009, le Rapport Keller pointe de nombreuses incuries, et propose la mise en œuvre d'un « *grand plan des petits travaux* », visant à éradiquer tous les dysfonctionnements du quotidien, allant du panneau d'affichage temporairement en panne à l'escalator indisponible depuis des semaines.

En fait, au-delà de la modernisation des services (automates, services en gares, etc.), c'est tout l'espace de la gare qui est reconsidéré, qu'il s'agisse de son intégration urbaine, comme de son agencement intérieur. D'une part en effet, l'émergence d'une exigence de qualité des lieux urbains remplace les impératifs quantitatifs de la période précédente, de même qu'elle incite à davantage de prise en compte de l'histoire, notamment dans les lieux centraux, et en rupture avec les préceptes modernistes [Sander, 1991, p 150]. D'autre part, la conception de l'espace gare évolue au cours des dernières décennies dans le sens d'une plus grande lisibilité des parcours et des usages du lieu, souvent aussi en lien avec la nécessité d'une mise aux normes de l'accessibilité en gare pour les Personnes à mobilité réduite¹⁰⁷. Les normes les plus récentes en la matière d'accessibilité des Établissements Recevant du Public (ERP)¹⁰⁸ notamment entraînent la systématisation de l'installation d'escaliers mécaniques, d'ascenseurs et de plans inclinés, mais aussi de bandes podotactiles, afin de permettre une circulation aisée à travers les différents niveaux de la gare. La présence accrue du personnel d'accueil en gare (les « Gilets rouges ») participe de cette amélioration du service d'information des usagers, notamment en périodes de grands départs ou en situation perturbée. Enfin, avec l'approche de l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence, la SNCF engage à nouveau de lourds travaux en gare. En effet, la compagnie ferroviaire française est obligée d'aménager des espaces commerciaux susceptibles d'accueillir des guichets de vente des compagnies concurrentes exploitant la ligne. Elle se lance en outre dans une vaste campagne de certification de ses gares (Iso 14001), gage de qualité de l'accueil en gare. Ce programme, intitulé *Gares en mouvement*, est lancé en 2003 par la Direction Générale de l'Escale de la SNCF (aujourd'hui Gares & Connexions), et concerne 164 gares. Ce

¹⁰⁵ Que nous présentons là en nous appuyant sur la définition qu'en fait Goerges Ribeill [Ribeill, 1999, p 28].

¹⁰⁶ Il y en avait près de 5000 dans l'entre-deux-guerres, ainsi que 8000 haltes.

¹⁰⁷ Ce que montrent bien les analyses du programme de recherche « Les lieux-mouvement de la ville ».

¹⁰⁸ La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dite « loi handicap », prescrit que l'ensemble de la chaîne des déplacements devra être accessible à l'ensemble des personnes handicapées au 01 janvier 2015. Cela comprend les espaces publics, les transports, les logements et les ERP (source : Légifrance, consultable en ligne : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000809647&dateTexte=&categorieLien=id>; dernière consultation de l'URL le 02/12/2012).

souci de l'information en gare se décline aussi sur internet par l'intermédiaire d'un site Internet¹⁰⁹ qui donne des informations en temps réel sur les trains et les services en gare.

Les services en gare : la gare n'est plus uniquement le lieu du train

Ces travaux de toilettage et d'adaptation de l'espace interne de la gare s'accompagnent souvent d'une nouvelle conception du lieu, davantage perméable aux usages commerciaux non dédiés au voyage. C'est ainsi que les grandes gares voient leurs halls et espaces annexes remplis d'échoppes, dépassant largement du cadre des traditionnels points de presse et de tabac. Deux grandes orientations sont observées en Europe : l'une s'inscrit davantage dans une logique de centre commercial, sur le modèle japonais [Aveline, 2005-b], tandis que l'autre favorise l'implantation de services de proximité comme en Suisse (programme « Gare et Plus »¹¹⁰).

Du fait des travaux de rénovation ou d'agrandissement des bâtiments voyageur, la SNCF dispose de nouveaux espaces libres, non nécessaires à l'exploitation ferroviaire. En tant que gérante des lieux, l'entreprise s'est donc lancée non seulement dans une large réflexion sur le sujet¹¹¹, mais aussi et surtout dans une vaste entreprise de commercialisation d'espaces de vente, régis non par un bail à proprement parler, mais par le reversement d'une redevance, liée à la nature des produits commercialisés. Un article dans le quotidien *Libération* en date du 03 avril 2009 repose sur de larges extraits d'un entretien accordé au journal par le président de la filiale de la SNCF chargée de la valorisation commerciale des gares. S'il réfute le terme de 'galerie commerciale' en jouant sur les mots, préférant parler d'« espace commercial », il explique la stratégie de la SNCF : il s'agit d'opérer la « *métamorphose d'un lieu de passage en lieu de ressources* ». Prenant acte des mutations sociologiques notamment dans les domaines de la mobilité professionnelle et des évolutions sociétales, la SNCF intègre la rationalisation de plus en plus grande des trajets, notamment dans le cas de la migration alternante. Dans la mesure où les usagers profitent de leurs déplacements pour y intégrer leurs courses quotidiennes, la SNCF considère que « *ce n'est plus au consommateur d'aller au magasin mais au magasin d'aller au consommateur* ». Dans cette logique, il s'agit d'émailler le parcours quotidien de l'utilisateur des services dont il a besoin : la gare est l'endroit idéal pour capter cette clientèle à la montée ou à la descente de son train. Cela concerne au premier chef les services de la vie quotidienne, et donne lieu à un certain nombre d'innovations, qu'il s'agisse de commerces de proximité, voire d'antennes de services publics : dépôts de colis postaux, pressing

¹⁰⁹ www.gares-en-mouvement.com (dernière consultation de l'URL le 17.07.2012).

¹¹⁰ « *Sous ce label de qualité, 23 gares en Suisse offrent chaque jour aux pendulaires, voyageurs et passants trois avantages: plus de services, plus d'offres, plus de mobilité. (...) Les sites «Gare et plus» proposent sous un seul toit une offre de base homogène, qui regroupe tout ce dont les gens ont besoin au quotidien et même plus(...). La demande de produits de mobilité combinés est particulièrement grande dans ces gares. (...) «Gare et plus» est bien plus qu'un simple arrêt sur le chemin du travail. Cafés, boulangeries, kiosques, fleuristes, pharmacies et autres offres rendent le séjour en gare plus agréable. Les pendulaires, les voyageurs et les clients apprécient cette atmosphère agréable, qu'ils prennent ou non le train.* » (source : <http://www.cff.ch/groupe/entreprise/organisation/immobilier/gare-et-plus.html> (dernière consultation de l'URL le 02/07/2012).

¹¹¹ Voir notamment les « Ateliers de la gare », organisés depuis 2010 à raison de six à huit séances annuelles par Gares & Connexions. Les thèmes abordés vont des services à une approche plus anthropologique de l'espace du bâtiment voyageurs (www.gares-connexions.com/fr/gares-du-futur/les-ateliers-de-la-gare).

express, coiffeur minute, ou encore dépôt de paniers de légumes AMAP¹¹², voire une crèche. Un Monop'station, déclinaison en gare de la chaîne de grande distribution de centre-ville Monoprix, a été inauguré en gare de Strasbourg en janvier 2012, ce qui montre la volonté de proposer une offre adaptée à la spécificité de la gare¹¹³. Ces services de proximité ne sont pas l'apanage des gares françaises : en Suisse, l'implantation de petits supermarchés (groupe Coop) a fait l'objet d'une convention à l'échelle du pays dans un très grand nombre de gares.



Illustration 10: La transformation des gares en espaces commerciaux urbains

Ces activités commerciales ne se limitent pas forcément à ce dépannage du quotidien. De plus en plus, de véritables galeries commerciales sont créées dans les plus grandes gares, sans pour autant atteindre l'échelle des gares japonaises¹¹⁴ qui font office de modèle en la matière, transformées en centre commercial dans lequel la gare est finalement rendue invisible ou presque¹¹⁵. Plus modestement, mais avec une ampleur non négligeable, on trouve, dans les grandes gares parisiennes notamment, des centres commerciaux rassemblant des boutiques identiques à celles que l'on trouve habituellement dans les rues commerçantes du centre-ville ou les centres commerciaux. Par exemple, la gare Saint-Lazare, en rénovation depuis 2008, a réouvert début 2012 sa galerie des pas perdus désormais composée sur trois niveaux de 80 boutiques. Les magasins de vêtements ou d'objets de décoration intérieure par exemple viennent compléter

¹¹² Association Pour le Maintien d'une Agriculture de Proximité.

¹¹³ Voir entre autres le communiqué de presse de Gares & Connexions : <http://www.gares-connexions.com/images/CP/cpmonopstationgarestrasbourg.pdf> (dernière consultation de l'URL : 19/02/2012).

¹¹⁴ Le cas de la gare d'Osaka est régulièrement cité en exemple dans les colloques et séminaires sur le sujet.

¹¹⁵ Ces galeries commerciales représentent une zone tampon entre la rue et les quais dans les gares Saint-Lazare et de l'Est, une sorte de point de passage obligé, quel que soit le point d'accès à la gare, par la rue ou le métro souterrain.

l'offre traditionnelle en gare de restauration rapide : sur la photo de gauche (illustration 10 a), les enseignes de la boulangerie Pains à la ligne, et du kiosque à journaux Relay, descendant des Relais Hachette, sont situées de plain-pied avec les voies, tandis que les boutiques non liées au voyage, comme Lacoste, sont aux niveaux inférieurs. La photo de droite (illustration 10. b.) montre qu'il n'y a pas forcément de distinction spatiale entre les différents types de commerces. De plus en plus, des boutiques plus prestigieuses s'implantent dans ces nouveaux espaces commerciaux, à l'instar du fabricant d'objets en cristal Swarovski en gare de l'Est à Paris, ou encore une épicerie de luxe Hédiard en gare du Nord (Paris)¹¹⁶. Cette offre commerciale obéit aux règles classiques du marché, à savoir l'optimisation de l'offre commerciale à la demande potentielle, c'est-à-dire en fonction des flux, ici de passagers, observés. C'est la raison pour laquelle les magasins ne sont pas les mêmes en gare du Nord, au trafic international du fait des Eurostars et des Thalys (d'où la boutique Hédiard), et à la gare Saint-Lazare, davantage rythmée par les allées et venues de pendulaires¹¹⁷. Dans la plupart des gares, ces boutiques se situent dans le sas entre la rue et les quais, si bien que le voyageur est obligé de passer devant accéder aux trains. Cette « urbanisation » (cf. Joseph, 1999) de l'espace intérieur des gares s'apparente donc en réalité à une **marchandisation** de ces lieux.

Ce développement des activités non ferroviaires en gare appelle deux remarques. Premièrement, l'implantation de services ou de commerces en gare est un facteur de polarisation des usages dans la gare. La nouvelle centralité urbaine que cela induit ne va pas sans mettre en question l'intégration de la gare dans le tissu urbain : la crainte de la concurrence de la gare avec les commerces de proximité traditionnels, dans la rue, est récurrente (cf. Liège). *A minima*, cela nécessite une réflexion sur les spécificités de chaque type d'implantation et de leur complémentarité ou concurrence éventuelle. En termes urbanistiques, cela pose donc la question de la reconfiguration de l'offre commerciale à l'échelle d'un quartier : ce qui auparavant était susceptible de graviter autour de la gare, créant une offre commerciale spécifique du quartier de gare, se trouve désormais pour partie internalisée dans la gare. Cela entre donc en contradiction avec l'intégration urbaine de la gare : en internalisant des fonctions urbaines potentiellement concurrentes, la gare ne s'intègre pas dans le tissu urbain, mais recrée d'une certaine façon un **isolat auto-suffisant**. Partant, cela oblige à repenser la position de la gare dans son quartier et dans l'économie générale du fonctionnement de l'agglomération : la gare n'est plus seulement l'endroit où l'on prend le train – où l'on ne fait que ça sur place, et le seul endroit de la ville où l'on peut faire cela. Désormais, on peut y faire ce qui autrefois était l'apanage des commerces de rue. Quelles peuvent être les conséquences de cette perte de l'avantage distinctif de la rue ?

Par ailleurs, en termes de transport, la gare centrale est parfois concurrencée par les gares de périphérie, positionnées directement sur la LGV. Donc que devient l'avantage comparatif de la

¹¹⁶ Ce type de magasins s'inscrit d'ailleurs dans la lignée ancienne de la boutique de cadeaux ou de souvenirs que l'on achète avant de monter dans le train, et que l'on offre quand on en descend.

¹¹⁷ Cf. les propos du directeur adjoint de A2C, filiale de Gares & Connexions, chargée de la commercialisation des espaces en gare (in *Le Figaro*, 12 mai 2010 : « Les gares rivalisent avec les centres commerciaux »).

gare centrale historique, si on peut aller en voiture prendre un TGV qui a un temps de parcours moindre ?

Seconde remarque : le fait de rapprocher les aménités du consommateur, de les mettre sur son chemin d'homme (hyper)mobile, n'est pas sans rappeler les analyses que faisait Ascher au milieu des années 1990 au sujet de « *l'inversion du nomadisme commercial* » [Ascher, 1995, p 67]. Il expliquait en effet que les (télé)communications avaient rendu possible une nouvelle organisation du *front* et du *back office* : alors qu'auparavant le client se rendait au comptoir, à l'agence (le *front office*), c'est désormais ce dernier qui devient ambulancier pour aller à la rencontre du client (exemple des services après vente). On peut considérer que les mutations actuelles à l'intérieur des gares opèrent une inversion semblable : au lieu que l'individu fasse une chaîne de déplacements pour aller d'un point de vente à un autre, ce sont ces derniers qui se concentrent autour d'un de ses points de passage obligé quotidiens, à savoir la gare (dans le cas d'un navetteur). Vues ainsi, les gares pourraient être considérées comme l'équivalent urbain (et piéton) de ce que permet l'hypermarché de périphérie accolé à une galerie marchande où l'on peut passer faire ses courses (en automobile) entre le lieu de travail et le domicile ? Si oui, les gares deviennent-elles des enclaves commerciales déconnectées de leur environnement, ou au contraire offrent-elles des services complémentaires et adaptées, avec par exemple des horaires décalés (ou plutôt élargis le matin et le soir) ?

Ainsi, les gares changent, elles se modernisent et sont de moins en moins le lieu exclusif du début du trajet en train. Cela entraîne un certain **brouillage de la fonction du lieu** et d'un certain point de vue, d'une **perte de sa spécificité dans la ville**. Pour reprendre une distinction diffusée dans les années 1990, la gare n'est plus seulement un lieu de passage, c'est un lieu de vie (« *the station as node and place* », Bertolini, 1998). Mais l'échelle considérée reste circonscrite au bâtiment voyageur, du fait des contraintes de domanialités : ces initiatives de la SNCF sont une stratégie d'entreprise répondant à une logique sociétale (mutation des modes de vie) et surtout commerciale (rentabiliser les infrastructures).

Conclusion de la section 2.1. : Quartier de gare, quartier de gares : des gares en mutations

Ainsi les villes sont-elles sans aucun doute « *en train de revivre un véritable 'temps des gares'* » [Belliot, 2009], mais encore faut-il s'entendre sur ce que l'on appelle 'gare'. En effet, la gare originelle désigne un ensemble relativement simple à appréhender : un lieu où l'on prend le train, avec un hall et des quais, et dont la taille variait en fonction de la place de la gare dans le réseau et donc de l'intensité de la desserte. Dans les gares de tête de réseau, les services aux voyageurs étaient étoffés d'une librairie Hachette et d'un Buffet de la gare. Aujourd'hui au contraire, on recouvre du mot unique de 'gare' des lieux parfois très différents, allant de gares classiques où l'on prend uniquement le train, à de véritables complexes commerciaux et/ou de services comme dans les grandes gares parisiennes où l'on peut se rendre sans avoir à prendre de train. Au-delà de cette **diversification fonctionnelle** du bâtiment voyageur, la complexification du paysage des gares est multiple :

- **d'un point de vue géographique**, les gares se diversifient dans leurs types d'implantation : autrefois essentiellement en lisière de ville puis rattrapées par l'urbanisation, les gares peuvent se situer aujourd'hui en rase campagne afin de perdre le moins de temps possible sur les lignes à grande vitesse. Ces « gares betteraves » ne suscitent d'ailleurs pas forcément d'espoir d'urbanisation autour.
- **D'un point de vue morphologique**, les gares s'étoffent en pôles d'échanges multi-modaux : si la concentration des modes de transports urbains collectifs n'est pas nouvelle, l'est en revanche la réflexion sur l'intermodalité, et la quête d'une certaine coordination entre les acteurs.
- **D'un point de vue opérationnel**, la SNCF n'est plus la seule maîtresse du jeu : la fin du monopole annoncé dans le transport voyageur et l'entrée en scène de nouvelles autorités organisatrices des transports (les régions pour les TER) changent la donne : la gare est partagée entre un bâtiment voyageur propriété de la SNCF et des voies ferrées propriété de RFF, tandis que les exploitants peuvent être la SNCF, mais aussi, avec l'ouverture à la concurrence, d'autres opérateurs y compris étrangers.

Ainsi, pour se concentrer uniquement sur les gares centrales anciennes, on constate un mouvement paradoxal d'ouverture sur la ville, tout en conservant certains attributs de l'isolat urbain : certes, la « ville entre en gare » en dotant l'infrastructure de transport de nombreuses fonctions commerciales et de services utilisables pas uniquement par des voyageurs, mais cet espace ouvert au public reste géré par l'entreprise nationale ferroviaire. Autrement dit, cette **polarité urbaine est une enclave du point de vue de sa gestion**, dont la stratégie est définie dans les instances centrales de la SNCF, c'est-à-dire en imperméabilité totale avec les collectivités locales.

2.2. D'un quartier l'autre : une nouvelle génération de quartiers de gare

Quand le TGV arrive à Lyon, il dessert dans un premier temps la gare historique de Perrache, puis la nouvelle gare de Part-Dieu, qui remplace l'ancienne gare des Brotteaux, désaffectée en 1983. Cette nouvelle gare de la Part-Dieu s'intègre (mal) au centre directionnel hérité des années 1970, avec son urbanisme de dalle, sa cité administrative et ce qui fut à une époque disait-on le plus grand centre commercial d'Europe. L'arrivée du TGV à Lyon n'a donc pas de conséquences urbaines directes. En revanche, la mise en service du TGV Nord (le cas d'école Euralille) et du TGV Atlantique (Le Mans et Rennes) a tôt fait de susciter des intérêts urbanistiques de la part des édiles soucieux de redonner du lustre à l'image de leur cité : c'est le début d'une longue série de projets urbains autour des gares, dont le succès ne se dément pas avec les projets actuels de nouvelles LGV issues du Grenelle de l'Environnement. Ces projets pionniers des années 1990 connaissent d'ailleurs actuellement une nouvelle phase de travaux, qui s'inscrit, comme à Lille, dans un *continuum* de projets depuis plus de vingt ans (Euralille 2 puis 3), ou qui tire parti du prolongement de nouvelles lignes à grande vitesse (EuroRennes notamment).

Quelles sont les caractéristiques de ces projets, dans quelle mesure constituent-ils une nouvelle génération de quartiers de gare ?

a. Une photographie des projets de renouvellement urbain autour des gares centrales

Préalable méthodologique

Les paragraphes qui suivent sont élaborés à partir d'un travail de veille de trois ans sur les projets urbains en projet, en cours, voire achevés en France et en Europe. Cette recherche a été effectuée essentiellement par Internet, complétée par les informations glanées au fil des colloques et lectures. La requête Internet pour les projets français était assez simple : « *projet gare + nom de la ville* ». Quand cet intitulé ne donnait pas de résultat, la consultation de la catégorie "urbanisme", "projets", ou "grands aménagements" du site institutionnel de la Ville ou de la Communauté d'agglomération confirmait ou infirmait les premiers résultats. Ce travail a été effectué de façon systématique une première fois début 2009, mis à jour avec profit mi 2010, et remis à jour sans grands changements fin 2011. Au final, cela nous a permis de recueillir des informations sur une trentaine de projets en France, et une quinzaine dans les pays étrangers (voir annexe 1). Si la méthode s'est bien rodée pour la France, il était moins évident de faire de même pour les pays étrangers, en raison de différences institutionnelles. Aussi, la recherche a été menée de façon moins systématique, et nos observations reposent davantage sur des cas connus, dont on a entendu parler en colloque ou lu la présentation dans la presse professionnelle.

Cette méthode offre l'avantage de donner accès à de très nombreuses données en quelques clics. Elle présente toutefois plusieurs inconvénients : d'une part, elle n'est pas systématique, car nous

n'avons pas mis en place un aspirateur de sites qui balayerait tous les sites internet pour repérer les occurrences ; et cette recherche est limitée par nos propres compétences linguistiques, restreignant le champ des recherches à l'Europe Occidentale (Allemagne, Angleterre, Espagne, Italie, Portugal, avec une compréhension très rudimentaire pour les derniers).

D'autre part, et c'est son principal défaut scientifique, elle rend dépendant de la visibilité Internet des projets, et de ce que les concepteurs veulent bien en montrer. En général, cette mise en ligne répond à une stratégie de communication, c'est pour cela que l'on trouve généralement l'information sur des sites institutionnels (seules les opérations de très grande envergure disposent d'un site Internet dédié¹¹⁸). Aussi, il convient de prendre le matériau recueilli sur Internet pour tel : ce ne sont pas des données de première main, leur fiabilité n'est pas de 100%, c'est donc *un* discours sur un projet, qui est ainsi mis en scène, mis en récit, finalement mis en valeur. D'où un certain formatage du discours (la récurrence de mots clés dans l'air du temps, etc, cf. ci-après), l'absence de tout recul critique : un tri de l'information sous un angle favorable. C'est la raison pour laquelle nous ne prétendons pas avec ce matériau critiquable faire autre chose ce que l'on peut en faire : glaner des informations factuelles, et procéder à une analyse de discours. Nous ne visons en aucun cas à l'exhaustivité, dans la mesure où l'on est conscient d'être **dépendant des projets les plus visibles**, ceux les plus médiatisés.

Néanmoins, pour imparfaite qu'elle soit, la méthode employée permet d'obtenir une photographie à un moment donné des opérations observables autour des gares centrales dans les plus grandes villes. Cela nous a permis de compiler les données recueillies dans un vaste tableau de synthèse, avec des entrées aussi bien quantitatives (trafic de la gare, périmètre de l'opération, surface mutable, surface constructible, SHON¹¹⁹ de bureau, SHON de logement, etc.) que qualitatives (essentiellement relatives à la gestion du projet : maîtrise d'œuvre, nom des architectes, des promoteurs, principaux arguments avancés, etc.). Au total, c'est un tableau de 37 colonnes qui a été bâti, mais force est de constater que sur les 25 entrées, très rares sont celles qui ont pu être renseignées dans tous les champs. Cela met en évidence **P'hétérogénéité des informations mises à disposition du grand public** – certains projets étant très détaillés sur les chiffres notamment, d'autres plus évasifs, en fonction du degré d'avancement du projet, mais aussi de la date de la dernière mise à jour du site. La fiabilité des données est donc subordonnée à l'actualisation des sites, mais se heurte parfois aussi à des différences de définitions (par exemple, un tel parlera de nombre de logements, tel autre de SHON habitable) ; il se peut parfois même que les chiffres varient d'un site à l'autre ou d'une année à l'autre pour une même opération. Cet aspect fortement lacunaire du tableau et l'instabilité des données rend alors illusoire toute tentative sinon de traitement statistique, du moins de classification exhaustive des projets. C'est pourquoi nous nous en tiendrons à une présentation essentiellement qualitative : le recueil de ces

¹¹⁸ Euralille (<http://www.saem-euralille.fr>), Euroméditerranée (<http://www.euromediterranee.fr/>), Euratlantique (<http://www.bordeaux-euratlantique.fr/>), EuroNantes (<http://www.euronantes.com/>). Angers Gare Plus (<http://www.angers-gareplus.com/>) constitue une exception dans ce concert des grands projets urbains.

¹¹⁹ Surface Hors Œuvre Nette : méthode de calcul de la surface de plancher après avoir soustrait un certain nombre d'éléments de la Surface Hors Œuvre Brute (SHOB), tels que par exemple les combles de moins de 1,80 m de hauteur sous plafond. SHOB et SHON sont désormais remplacés depuis le 1^{er} mars 2012 par la « surface de plancher ».

données nous permet d'avoir des ordres de grandeur, de repérer certaines récurrences, même si on ne rentre pas dans le détail des opérations.

Panorama français : l'absence de phénomène de diffusion par les hiérarchies urbaines ou ferroviaires

Une chronologie précise des projets serait difficile à établir du fait de nos sources pas toujours fiables ni précises ; il est de plus rarement possible de circonscrire avec précision la phase pré-opérationnelle qui peut être très longue en discussions. C'est souvent le début de la phase opérationnelle, ou la date de création de ZAC qui donne l'indication temporelle la plus précise. Néanmoins, et de façon très logique, les grandes phases observées correspondent aux grandes étapes de la construction du réseau à grande vitesse.

L'élément le plus frappant est que la totalité de ces gares est **desservie par le TGV** – sans que cela signifie pour autant que la LGV arrive effectivement jusqu'à destination. Ce n'est toutefois pas suffisant pour en faire un facteur explicatif car Bordeaux, bien que desservie de longue date par le TGV, ne semble pas avoir réellement amorcé de discussion urbanistique autour de la gare avant la décision de construire une ligne à grande vitesse desservant le sud-ouest atlantique.

Surtout, ce que l'on observe est l'absence de logique de diffusion autre que réticulaire (c'est-à-dire liée au développement du réseau TGV). Ainsi, **il n'y a pas de corrélation entre la nature des villes et la nature des opérations** : la taille de la ville n'influe ni sur la date de l'arrivée d'un projet¹²⁰, ni sur la taille de l'opération engagée¹²¹ (voir tableau 1, page suivante). Certes, les plus grosses opérations se trouvent bien dans les plus grandes aires urbaines françaises, mais une ville comme Saint-Étienne espère développer 60 hectares autour de sa gare, quand Nancy, de taille équivalente ne programme 15 hectares seulement. Quant à Perpignan, elle développe un quartier de 35 hectares, soit autant que Nantes, ville pourtant trois fois plus peuplée.

¹²⁰ C'est un effet de réseau : le TGV relie d'abord les plus grandes villes de France, mais avec des étapes intermédiaires dans des villes de moindre importance démographique.

¹²¹ On se reportera avec profit à l'exercice auquel se livre Marcel Bajard : il a reproduit un certain nombre de projets autour de gares centrales en harmonisant les règles iconographiques. En utilisant la même échelle, et les mêmes codes couleurs pour chaque fonction (transport, logement, commerce, tertiaire), l'ancien architecte de la SNCF montre de façon efficace cette diversité de profils des projets urbains autour des gares qui semblent pourtant tous faits sur le même modèle [Bajard, in Terrin, 2011, pp. 152-153].

Superficie annoncée ¹²²	Moins de 10 ha	10-20 ha	30-35 ha	50-60 ha	Plus de 150 ha
Total de gares	2	4	2	3	1
Exemples	Novaxis Le Mans, Dunkerque	Marseille Saint-Charles, Montpellier Saint-Roch, Nancy,	Euronantes-Gares, Perpignan	Saint-Etienne Châteaureux, Eurorennes, Metz	Bordeaux Saint-Jean-Belcier

Tableau 1 : Répartition des projets urbains autour des gares centrales en fonction de leur superficie (A. Delage, 2011)

La taille des opérations ne semble pas non plus dépendre de considérations ferroviaires : la fréquentation n'influe pas plus que la nodalité des gares concernées (voir tableau 2 et carte 2). Ainsi, Saint-Étienne engage une opération de grande ampleur autour d'une gare dont l'essentiel du trafic est TER (seulement 4 allers-retours TGV par jour avec Paris), de même que le projet de Perpignan est de taille équivalente à celui de Nantes pour un trafic sept fois moins élevé.

Nombre de voyageurs par an par gare ¹²³	Moins et autour de 1 million	Entre 2 et 4 millions	Entre 5 et 7 millions	Entre 8 et 10 millions	Plus de 15 millions	Plus de 30 millions
Total de gares	3	6	5	6	1	2
Exemples (nombre de passagers par an, en millions)	Saint-Malo (0,8), Perpignan (1,4), Annecy (1,82)	Poitiers (2,5), Orléans (2,6), Chx (3), Reims (3,6), Le Mans (4,3), Angers (4,5)	Dijon (5,5), Montpellier (6), Rouen (6), Metz (6,8), Rennes (7)	Nice (8), Nancy (8), Nantes (9), Toulouse (9), Bordeaux (10), Marseille (10)	Lille (17+8)	Paris-Austerlitz (25), Lyon Part-Dieu (51)

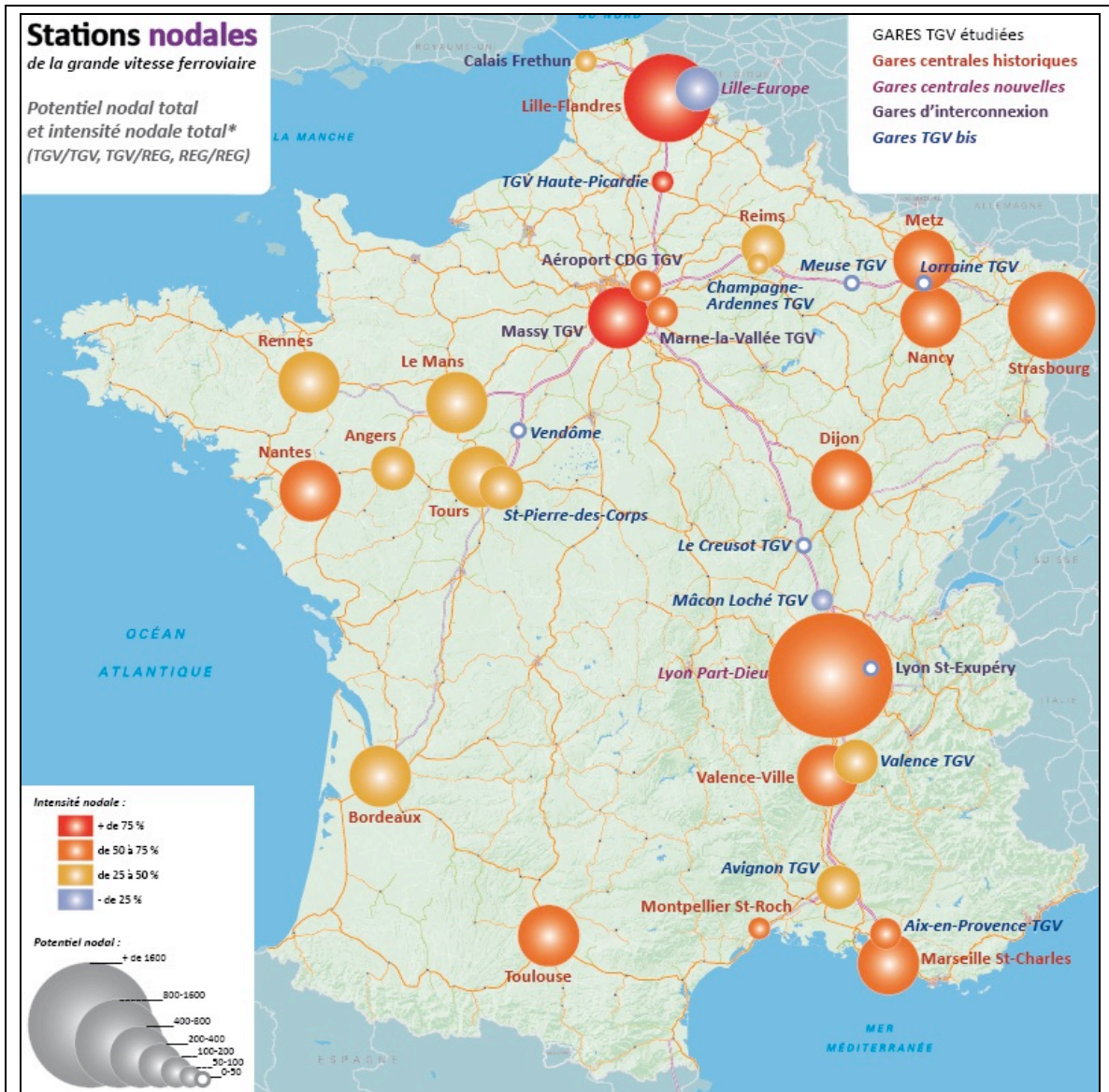
Tableau 2 : Répartition des gares autour desquelles se développe un projet urbain, en fonction de leur fréquentation annuelle (A. Delage, 2011)

>>> Ainsi, il est difficile de dépasser l'affirmation selon laquelle c'est la desserte en TGV qui est sans doute l'élément explicatif principal : les autres grandes variables telles que la place de la ville dans la hiérarchie urbaine (loi rang-taille), ou la place de la gare dans la hiérarchie des nœuds de transport (stations nodales), ne semblent pas influencer la présence ou non d'un projet. On n'observe pas de critères stables de diffusion de ces projets. De façon très nette, il apparaît une **déconnexion entre ces projets et la nature préexistante de la gare ainsi que celle de la ville** où est envisagé le projet. Par conséquent, un tel constat balaie certainement l'argument fonctionnel dans l'explication de la présence de ces projets : **la relative stabilité de la correspondance entre la place de la ville dans la hiérarchie urbaine et la place de sa gare**

¹²² En raison du faible nombre d'individus de la population statistique considérée, la série a fait l'objet d'une discrétisation par la méthode dite des seuils naturels, et présente ici les résultats de façon non discrète par commodité de lecture. Il s'agit de la superficie des projets autour de la gare, et non de l'ensemble du projet urbain quand le cas se présente.

¹²³ Sources : SNCF (et rapport Keller, 2009).

dans la hiérarchie du réseau est mise à mal par ces projets urbains autour des gares qui ne semblent pas correspondre à ces ordres de grandeur.



Cette carte représente la nodalité des gares de France desservies par le TGV.

Le potentiel nodal et l'intensité nodale intègrent « différents critères simples (nombre de trains, destinations possibles, horaires...), tout en ajoutant une contrainte supplémentaire, celle du temps de correspondance, point de vue de l'utilisateur. »

→ « **potentiel nodal** » = nombre théorique maximal de correspondances qu'il est possible de réaliser en une journée

→ « **intensité nodale** » = part réalisable du potentiel nodal dans le temps d'attente (ici dans l'intervalle de 5 à 30 minutes).

Conception et réalisation : C. Richer (Laboratoire IVE, Université de Strasbourg) ; source : Richer, 2010.

Carte 2 : La nodalité des gares TGV en France (source : Richer, 2010)

Les paragraphes précédents s'appuient essentiellement sur des cas français. Si l'on fait un détour par les exemples européens – certes en général dans des villes de grande importance, avec des projets très ambitieux¹²⁴ – on constate que le discours de porte urbaine est fortement mis en avant (Sheffield Gateway, Liverpool Lime Street Gateway), quand ce n'est pas la dimension européenne qui est affirmée (Stuttgart 21 Europaviertel, Rotterdam Central District) voire mondiale (Birmingham New Street Station¹²⁵). En raison d'une histoire de la grande vitesse plus récente qu'en France, le lien entre une amélioration significative de la desserte ferroviaire et l'impulsion d'un projet urbain est parfois plus net qu'en France. De façon plus récurrente qu'en France en effet, les projets ferroviaires préexistent clairement aux projets urbains sur les quartiers de gare¹²⁶ car l'arrivée de la grande vitesse peut être l'occasion de transformer une gare terminus en gare passante, ce qui nécessite de lourds travaux d'infrastructure, avec le creusement de tunnels urbains (Anvers, Madrid Atocha) ou le recouvrement de voies (Spina Centrale de Turin, Barcelone Sagrera, Stuttgart 21). Parfois, c'est davantage une opportunité foncière non ferroviaire qui est fondamentale pour le projet, comme à Zürich, avec la libération de l'emprise de la Poste centrale. Comme en France, tous ces projets développent l'argumentaire de la régénération urbaine en centre ville.

Cependant, certains d'entre eux ont été abandonnés, malgré la présence d'architectes ayant acquis le statut de vedette dans leur domaine, comme à Munich, dont le projet Munich 21 avait pourtant été dessiné par l'architecte Meinhard von Gerkan, vainqueur entre autres du projet pharaonique de la gare centrale de Berlin (Lehrte).

L'impossible typologie ?

Au vu de cette diversité des profils, extrêmement variés d'un point de vue quantitatif, l'analyse multi-critères semble difficile à mettre en œuvre dans une perspective typologique.

Les typologies disponibles ne nous sont pas d'un grand recours car elles sont généralement centrées sur les gares uniquement, et fondées sur des critères quantitatifs : nombre de passagers en gare (typologie du Rapport Keller), taille de l'aire de rabattement (typologie des gares de Rhône-Alpes), entre autres. En fait, il ne s'agit pas à proprement parler de typologies, croisant plusieurs critères pour dégager des types : ce sont essentiellement des classements hiérarchiques avec repérage de seuils significatifs pour un critère, soit parce qu'ils sont facilement mémorisables (chiffres ronds) ; soit parce qu'ils correspondent à une discrétisation statistique (plus rare).

¹²⁴ Cette remarque est biaisée par le caractère partiel de notre enquête dans les pays européens, avec une descente moins poussée dans la hiérarchie urbaine qu'en France.

¹²⁵ "A world class city needs a world class station", ainsi que l'affirmait le site institutionnel exposant la nouvelle gare <http://www.newstreetnewstart.co.uk/> en 2010, dans le cadre de la régénération de la ville entière.

¹²⁶ L'Espagne se distingue des autres pays européens avec le choix de construire de nouvelles gares périphériques pour accueillir les trains à grande vitesse [Coronado, 2010].

Corinne Tiry en revanche a proposé une « *typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité* » plus adéquate à notre propos [Tiry, 2008]. Elle part en effet du principe que, après une phase d'indifférence entre les mégastructures de transport et leur environnement, les premières se caractérisent aujourd'hui « *par [leur] capacité à répondre à une problématique d'aménagement à deux échelles au moins, qu'elle soit locale, urbaine ou territoriale* » [Tiry, 2008, p 40]. L'auteur propose la typologie suivante à partir d'éléments qualitatifs qui permettent de comprendre le lien entre l'infrastructure de transport et le territoire dans lequel elle s'intègre (voir tableau 3 ci-après).

Type	Dynamique scalaire	Dispositif	Rôle	Projets emblématiques
HYPERPÔLE	Échelles territoriale / urbaine	Diffuseur	Polarisation d'un territoire	Kyoto, Hong Kong, Stuttgart
CONNECTEUR URBAIN	Échelles urbaine / locale	Régénérateur	Connexion de fragments urbains	Euralille, Arnhem, Rotterdam (mobility hub),
NŒUD DEPLOYÉ	Échelles locale / urbaine	Intégrateur	Caractérisation d'un lieu	Flon, gare marine Yokohama

Tableau 3: Repères typologiques des mégastructures de transport (source : Tiry, 2008, p. 41)

Mais, pour heuristiques qu'ils soient grâce à la conceptualisation de la fonction de l'infrastructure de transport au sein d'un territoire urbain, ces trois types ne prennent pas en compte la dimension de projet urbain dans laquelle s'inscrit l'infrastructure de transport, car ce n'est tout simplement pas la perspective de l'auteur, architecte-urbaniste. Ou plutôt, le projet urbain est sous-jacent de façon implicite dans le rôle qu'il peut donner à l'infrastructure de transport dans le territoire urbain. Cette typologie ne nous aide cependant pas davantage que les premières dans l'élaboration d'une typologie globale des projets de renouvellement urbain autour des gares centrales.

Ces typologies ne donnant pas satisfaction, il nous a fallu construire notre propre grille d'analyse à partir de notre observation empirique. En guise de préalable, nous avons construit une arborescence typologique reposant sur la trajectoire fonctionnelle, architecturale et urbaine de la gare (voir figure 1 ci-après). Il s'agit de définir le lien entre la gare et l'urbain non pas en des termes organisationnels de l'espace comme l'a fait Corinne Tiry, mais en des termes urbanistiques et actionnistes : c'est l'intégration de la gare dans l'aménagement urbain qui est mise en avant.

De façon très logique, et comme pour tout monument urbain, se pose en premier lieu la question de la **pérennité physique** de la gare : le bâtiment originel est-il conservé ou détruit voire reconstruit (cas de Liège entre autres) ? Se pose ensuite la question de sa **pérennité fonctionnelle** : la gare conserve-t-elle sa vocation ferroviaire originelle ? Si la gare est désaffectée, plusieurs nouveaux usages sont observés, notamment la transformation en un musée (musée d'Orsay à Paris, musée d'art contemporain de Berlin), en un pôle commercial (gare de Saint-

Louis, Missouri¹²⁷), ou encore en un pôle de loisirs avec restaurants, bars (gare des Brotteaux à Lyon, qui abrite aussi une salle des ventes). Cette option-là n'est pas de notre ressort. Nous intéressent plutôt les cas où la fonction ferroviaire a été conservée. Là encore deux possibilités au vu de l'histoire architecturale et urbaine du XXe siècle : soit la gare, dans la mouvance des théories modernistes, a été gommée du paysage urbain – le cas de Pennsylvania Station à New York City en est l'exemple caricatural, avec la démolition moins d'un demi-siècle après sa construction de la gare originelle sur le modèle des thermes de Caracalla et du gabarit de la basilique Saint-Pierre de Rome, afin de libérer des droits du sol et de les valoriser par la construction de bureaux et d'une salle de spectacles (Madison Square Garden, inauguré en 1968). Seconde possibilité : la gare est conservée comme signal, important repère dans le paysage urbain et les représentations collectives. C'est cette dernière catégorie qui retient toute notre attention et constitue le socle de la déclinaison des projets observés que nous détaillons maintenant.

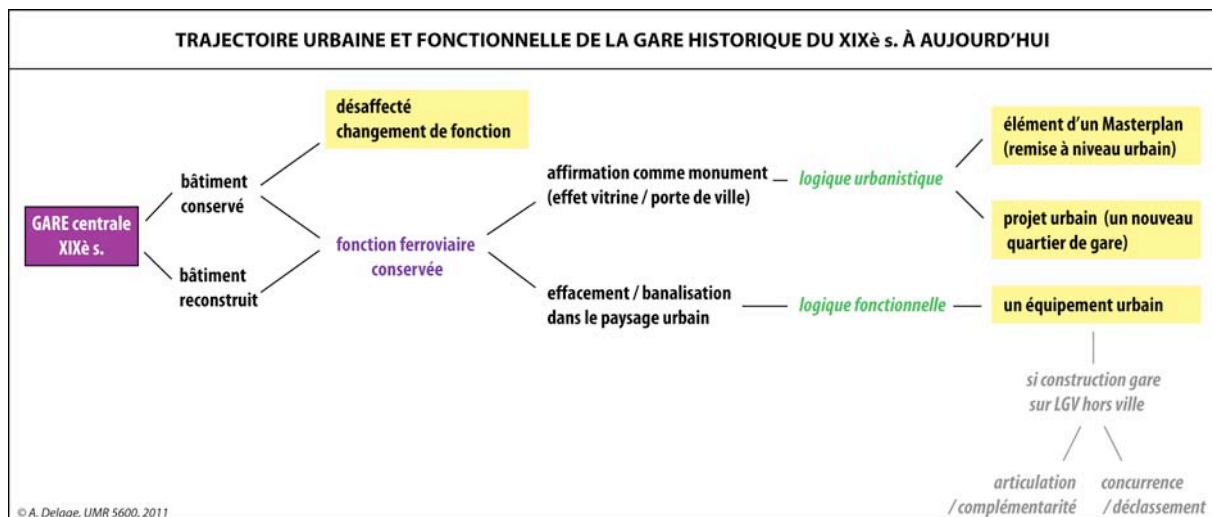


Figure 1 : Trajectoire urbaine et fonctionnelle de la gare du XIXe siècle à aujourd'hui (A. Delage, 2011)

¹²⁷ Ancien nœud ferroviaire majeur des Etats-Unis, Saint-Louis Union Station est aujourd'hui désaffectée et transformée en un vaste *mall* : la métaphore du voyage en train y est déclinée comme élément d'animation du centre commercial (« All aboard for rail mail »). <http://www.stlouisunionstation.com/> (dernière consultation de l'URL : 01/04/2012).

b. Passer ces projets au crible de leur contenu : modèle idéal-typique, et écarts au modèle

Ces projets semblent forts divers, et pourtant, à partir d'une observation empirique, il est possible de dégager certains traits récurrents. La difficulté d'une typologie dans les règles de l'art reposant sur des critères clairement identifiés ayant été exposée, nous proposons dans les paragraphes qui suivent de procéder à la manière d'Ascher, qui avait dressé un « portrait-type » de la métropole française, « *sachant que, comme pour un 'idéal-type', aucune métropole ne correspond exactement ou complètement à ce portrait* » [Ascher, 1995, p 31]. Nous tentons donc à notre tour d'établir un "portrait-robot" du projet urbain autour d'une gare. Ce portrait-robot de l'objet de notre recherche (présenté dans la planche synthèse n°2 ci-contre) est obtenu en combinant certains types de physionomie sur la base des signalements donnés par les sites internet¹²⁸. On comprend dès lors qu'**aucun projet réel ne regroupe l'ensemble des caractéristiques suivantes**, et que certaines de ces caractéristiques seront parfois caricaturales car établies sur la foi de témoignages pas forcément objectifs (les sites de communication et de promotion territoriale).

Portrait-robot d'un projet en série : des Euroquartiers de gare, levier de développement urbain

Du point de vue de son contenu, le projet urbain "type" est un quartier **champion de la mixité** : mixité **fonctionnelle** d'une part, avec à la fois des fonctions résidentielles, tertiaires et commerciales. En cela, c'est un projet de son temps, qui prend acte de la fin du zonage. Du point de vue résidentiel, la mixité **sociale** est un maître-mot, avec une mixité à échelle très fine, pour éviter les effets de la ségrégation socio-spatiale héritée des périodes antérieures : les programmes regroupent souvent, sinon dans un même immeuble, du moins dans un même îlot des logements sociaux locatifs et des logements en accession à la propriété.

Du point de vue des activités, ce quartier-type en train d'émerger est souvent présenté comme ayant naturellement¹²⁹ une **vocation tertiaire** : c'est un pôle de bureau voire un véritable "quartier d'affaires", emblème du dynamisme de la ville, qui s'enorgueillit par ce biais de la modernité de son architecture et de la qualité de ses équipements. Un **hôtel de standing**, généralement trois étoiles sera implanté à proximité immédiate de la gare, à portée de vue en sortant du bâtiment voyageur, afin d'offrir à des hommes d'affaires une prestation hôtelière de qualité qui manquait dans la ville. Enfin, un **grand équipement** autre que la gare pourra fédérer le nouveau quartier : équipement administratif (siège d'une collectivité locale, cité administrative)¹³⁰, culturel (musée, salle de spectacle)¹³¹, ou évènementiel (centre de congrès)¹³². Cet équipement fera alors figure de signal urbain, au moins sinon plus que la gare elle-même.

¹²⁸ Définition exacte du portrait-robot : « *portrait d'un individu recherché par la police, obtenu en combinant certains types de physionomie sur la base des signalements donnés par des témoins* » (Le Petit Robert, éd 2001).

¹²⁹ Sans que cela ne puisse pourtant être démontré [Klein, 2001].

¹³⁰ Euralille, Perpignan, Saint-Étienne.

¹³¹ Metz, Montpellier, Saint-Malo.

¹³² Bordeaux, Metz, Nancy, Poitiers.

PORTRAIT-ROBOT D'UN PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN AUTOUR D'UNE GARE CENTRALE

>> Un pôle d'échanges multimodal



>> Un quartier en renouvellement urbain

Mixité fonctionnelle et sociale

Une couture urbaine

Une stratégie d'agglomération



>> Un bâtiment emblématique, signal visuel urbain (architecture plus ou moins audacieuse)

Tour de bureaux

Une cité administrative

Un équipement collectif public



>> Des projets parfois "aterritoriaux" (dénués de toute référence au contexte local)



NB : une communication fondée sur :

- un environnement de travail agréable (terrasse)
- une architecture moderne (bureaux)
- la qualité du cadre de vie (au bord de l'eau)
- une accessibilité de bonne qualité (TGV)

euronantes
PÔLE D'AFFAIRES ATLANTIQUE

Par ailleurs (et de façon classique dans les aménagements actuels), l'attention portée aux espaces verts, aux cheminements, est grande dans ces nouveaux quartiers qui doivent répondre aux critères de la **ville durable**. A ce titre, les transports en commun, notamment ceux en site propre sont mis en avant. Surtout, l'accent est mis sur les normes de construction : si le label Eco-quartier se fait rare, en revanche on ne manque pas de vanter la certification environnementale des matériaux employés (HQE *a minima*, THPE, voire BBC¹³³)¹³⁴.

D'un point de vue opérationnel, le projet urbain est un **produit des collectivités locales**. C'est en général la Ville ou plus souvent la communauté d'agglomération qui est maître d'ouvrage. Dans de rares cas c'est un établissement public d'aménagement (EPA), mais qui reflète un partenariat de plusieurs acteurs publics – Ville, EPCI¹³⁵, département, région, et État. Hors cas d'un EPA, les collectivités peuvent confier la gestion du projet à une société d'économie mixte (SEM) ou à une société publique locale d'aménagement (SPLA). Dans tous les cas, **c'est l'action publique qui est à l'initiative du projet**. Ce projet est d'ailleurs au service de **l'image** de ladite collectivité, qui communique abondamment à ce propos, présentant fièrement la maquette d'un programme particulièrement iconique – un grand équipement par exemple – lors du MIPIM ou autre salon professionnel de l'immobilier. Ces projets se déroulent souvent dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC)¹³⁶, généralement gérée en régie directe soit par un EPA, soit par une SPLA. Le plan-guide est confié de préférence sur concours à une équipe d'**architectes-urbanistes de renom**¹³⁷, destinés à attirer sur la ville les projecteurs de la presse spécialisée. Ces projets sont donc tout à fait en phase avec la montée en puissance des gouvernements urbains. **La gare, autrefois élément du réseau, reflet de l'équipement du territoire et symbole de l'équité territoriale d'un État jacobin (où chaque préfecture aurait sa gare), se trouve désormais instrumentalisée par les collectivités locales à des fins de communication territoriale, dans une logique non plus d'équité mais de différenciation spatiale.**

Du point de vue de la rhétorique, la collectivité locale insiste sur la **modernité** de ce quartier, qui ne manquera pas de jouer le rôle de **levier de développement urbain** dans une ville au dynamisme peut-être atone. Ce nouveau quartier est espéré comme ce qui va conférer à la ville le statut de **métropole**, et pourquoi pas la faire entrer dans le *top 20* des métropoles européennes¹³⁸.

¹³³ HQE : Haute Qualité Environnementale ; THPE : Très haute Performance Énergétique ; BBC : Bâtiment Basse Consommation.

¹³⁴ Si argumentaire de développement urbain durable il y a, il ne s'appuie pas nécessairement sur une réflexion sur les mobilités croissantes à rendre moins polluantes, mais davantage sur les techniques de construction.

¹³⁵ EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale.

¹³⁶ 11 ZAC explicites sur les 24 projets répertoriés.

¹³⁷ Entre autres : Nicolas Michelin (Angers, Metz) ; Bernard Reichen et Alexandre Chémétoff (Bordeaux) ; Joan Busquets (Dunkerque) ; Rem Koolhaas (Lille) ; Bruno Fortier et Jean-Michel Savignat (Marseille) ; Paul Chemetov et Michel Desvignes (Montpellier) ; Jean Nouvel (Paris Austerlitz) ; Dominique Perrault (Perpignan) ; Bernardo Secchi et Paola Vigano (Rennes) ; Fumihiko Maki (Saint-Étienne). Le réaménagement des gares est généralement confié à AREP, agence d'architecture et d'urbanisme de la SNCF, sous la houlette de Jean-Marie Duthilleul.

¹³⁸ 7 projets affichent clairement leur ambition européenne : Bordeaux Euratlantique, Euralille, Lyon Part-Dieu, Euroméditerranée à Marseille, Euronantes, Reims Clairmarais. D'autres projets se réclament du système métropolitain local : Angers pour l'axe Loire-Bretagne, Perpignan pour l'axe Narbonne – Gérone, Saint-Étienne pour la métropole lyonnaise.

Pour parfaire le caractère international du quartier, ce dernier est accolé du préfixe "Euro-", signalant ainsi à qui en douterait la capacité de la ville à avoir un rayonnement de portée européenne.

Enfin, dans ce que nous pourrions renommer des "euro-projets", quel traitement est-il fait de la gare ? Sans qu'il n'y ait de lien opérationnel entre les deux types de projets (urbain et ferroviaire), la gare est souvent le support de travaux également, sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF et/ou de RFF. Outre les travaux de rénovation intérieure, un toilettage de façade, voire une modernisation architecturale est envisageable. Surtout, c'est la constitution d'un **pôle d'échanges multimodal** qui concentre les énergies, avec l'organisation d'espaces dédiés pour chaque mode de transport, ces espaces étant lisibles et articulés de façon à en faciliter l'accessibilité et l'interconnexion. Ces travaux sont à l'initiative de la SNCF, et nécessitent de mettre tous les acteurs du transport autour de la table.

L'articulation avec les acteurs de l'urbanisme ou de l'aménagement urbain n'est pas toujours aisée, en raison notamment des différences de cultures professionnelles rendant le dialogue parfois difficile entre ingénieurs des transports et urbanistes.

Déclinaisons urbanistiques du modèle

C'est là le modèle-type que l'on pourrait établir à partir de nos observations. Mais cela ne veut pas dire que nous ayons 25 projets de la sorte en France. En réalité, si l'on n'a pas pu dégager de typologie à partir de ces projets, en revanche on peut les décliner à partir de cette forme la plus complète (voir planche de synthèse 3). Cette déclinaison se construit sur un modèle pyramidal, avec une base commune à tous les projets, qui s'étoffent et se complexifient au fur et à mesure qu'on monte en ampleur de projet.

(1) Le noyau, ou le socle de tous les projets urbains considérés est constitué par l'aménagement d'un **pôle d'échanges multi-modal** (PEM). Outre la mise en accessibilité PMR de la gare, c'est tout le système d'articulation des différents modes de transport qui est mis à plat et repensé dans le sens d'une meilleure lisibilité de l'offre, afin d'encourager et de faciliter la multimodalité, y compris en intégrant les modes doux, à savoir les cheminements piétons et les modes à roues non motorisés (vélos, etc.). Les circuits de circulation automobile sont repensés pour fluidifier les abords de la gare souvent congestionnés, favoriser les transports en commun en site propre, et sécuriser les cheminements piétons. Le système de stationnement est souvent lui-aussi repensé.

(2) Le modèle plus étoffé de ce noyau est ce que l'on pourrait appeler le **pôle d'échanges multi-modal "plus"** (PEM +), car l'opportunité des travaux est saisie pour mener une réflexion sur l'aménagement du parvis et/ou de l'arrière-gare. Cela peut donner lieu par exemple à la construction d'un parking en silo, d'une passerelle intermodale étoffée de commerces. D'anciennes friches immédiatement adjacentes de la gare (propriété RFF ou Sernam) peuvent être converties en quelques programmes immobiliers (exemple de la gare d'Orléans) La portée urbanistique du projet est limitée, mais fédère les acteurs du transport et les collectivités locales.

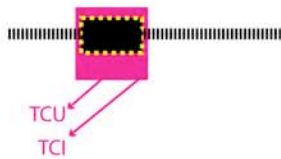
(3) Le pas suivant consiste à réellement travailler la **dimension urbaine du projet** : le remodelage de la gare est saisi comme une opportunité de renouvellement urbain, grâce à l'adjonction de programmes immobiliers soit seulement résidentiels, soit mélangés avec des bureaux et des commerces en pied d'immeuble. L'objectif est de recréer une vie de quartier, un nouveau lieu de vie de grande qualité urbaine (qui peut passer aussi par une éco-certification) dans la ville à la place d'un quartier dégradé, véritable verrue urbaine. Ce faisant, ce projet permet de recoudre des morceaux de ville jusque là séparés physiquement et symboliquement par les voies ferrées : il crée une continuité urbaine entre le centre ancien et les quartiers plus périphériques. Parfois, la dimension environnementale est particulièrement travaillée, comme par exemple à Neuchâtel, où le nouveau quartier de gare est un **écoquartier**, et fait figure de ce point de vue d'un cas particulièrement abouti de réflexion sur l'urbanisation dense autour des nœuds de transport. Mais, sauf dans de rares cas donc, **ce type de projet est moins pensé comme un projet de transport, que comme au service du développement urbain, distinguant le quartier de gare des autres quartiers de la ville.**

(4) Enfin, le cas le plus accompli, que nous nommerons "**l'euroquartier de gare**" possède l'ensemble des caractéristiques du modèle, et se distingue du type précédent par son ampleur, avec notamment une **stratégie tertiaire** de quartier d'affaires clairement affirmée. Cependant, on peut alors distinguer deux cas :

- *soit le projet autour de la gare est moteur du renouvellement de la ville*, de son profil économique et de son image, dans ce cas, le projet de renouvellement urbain est à soi seul pensé comme un réel moteur de la ville (Euralille).
- *Soit au contraire, le projet autour de la gare se trouve inclus dans un périmètre qui dépasse largement l'aire de rayonnement du pôle d'échanges multimodal*, à savoir un projet urbain à l'échelle de la ville voire de l'agglomération. Le projet autour de la gare est un projet parmi plusieurs qui sont tous au service d'une stratégie urbaine clairement affirmée, généralement métropolitaine. La gare en tant que telle est donc un élément structurant du projet d'ensemble parmi d'autres, elle partage avec (voire cède) la tête d'affiche à un équipement plus prestigieux tel qu'un musée ou un centre de nouvelles technologies. Le projet autour de la gare est moins pensé comme un levier que dans une logique de rattrapage urbain (Marseille Saint-Charles dans le cadre d'Euroméditerranée).

DÉCLINAISONS DE PROJETS AUTOUR DES GARES CENTRALES (cas de la France)

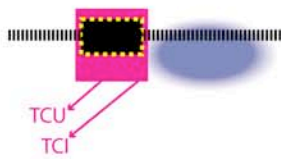
(1) LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL



- rénovation de la gare
- étoffée en pôle d'échanges multimodal : réorganisation des correspondances entre les modes de transports collectifs urbains (TCU : bus, tramway, voire métro) et inter-urbains (TCI : cars départementaux, voire internationaux)

Exemple : Nice, Paris Gare du Nord

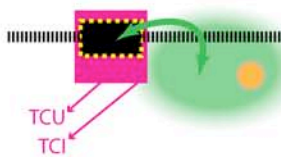
(2) LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL « PLUS »



- rénovation de la gare
- étoffée en pôle d'échanges multimodal
- valorisation de friches adjacentes (type Sernam) par quelques programmes de logements, dont une partie d'accès libre et une autre de logements sociaux. Possibilité de quelques bureaux

Exemple : Annecy, Orléans

(3) L'ÉCOQUARTIER DE GARE INTÉGRÉ



- pôle d'échanges multimodal
- renouvellement urbain d'un morceau de ville avec réflexion sur les usages liés à la mobilité
- mixité fonctionnelle et sociale
- possibilité de recherche de qualité environnementale au-delà des normes de construction

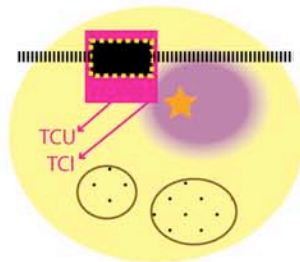
Exemple : Angers Gare Plus (en Suisse : Neuchâtel Ecoparc)

(4) L'« EUROQUARTIER » DE GARE

- pôle d'échanges multimodal
- projet de renouvellement urbain
- vocation tertiaire affirmée / "quartier d'affaires"
- ambition de vitrine urbaine pour un rayonnement métropolitain d'envergure européenne

PART D'UN PROJET URBAIN (MASTERPLAN)

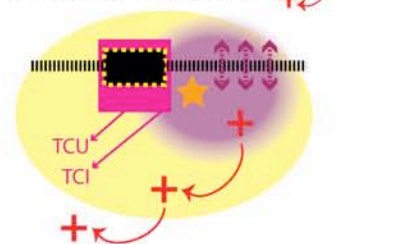
- remise à niveau urbaine du quartier de gare, parmi d'autres projets urbains



Exemple : Marseille Saint-Charles, Montpellier

"LEVIER DE DÉVELOPPEMENT"

- projet de renouvellement urbain autour de la gare, parfois biface, pensé comme moteur de revalorisation de la ville



Exemple : Euralille

Conception et réalisation : A. Delage, UMR 5600 (2012)

2.3. Du 'quartier de gare' au quartier avec une gare : banalisation ou distinction dans le tissu urbain ?

En guise de conclusion et de synthèse à ce chapitre, cette dernière section réinterroge le lien entre la gare et son 'quartier de gare', ainsi que, de façon plus large, la relation ville-gare. Le constat d'une double banalisation de la gare et du quartier de gare dans le tissu urbain amène alors à remettre en question l'expression consacrée de « quartier de gare », en raison de la distance entre ces projets de renouvellement urbain actuels et l'ancienne image du quartier de gare, devenue caduque dans les faits mais persistant encore dans l'imaginaire collectif.

a. *L'effacement du ferroviaire face à l'urbain*¹³⁹

D'un point de vue concret : la lutte pour minimiser l'emprise ferroviaire en ville

La gare se trouve donc prise dans une logique de plus en plus urbaine. Alors qu'elle avait « *ferroviarisé* » la ville avec son arrivée au XIXe siècle [Sauget, 2008], c'est désormais la gare qui s'urbanise, non pas seulement avec l'entrée dans l'enceinte de la gare de fonctions urbaines (essentiellement commerciales) empruntées à la vie de quartier, mais aussi en raison de contraintes que des logiques d'aménagement proprement urbain tentent d'imposer à l'espace ferroviaire dans son ensemble. Nous faisons ici référence à la lutte au sujet des faisceaux ferroviaires. Ces derniers, coupures urbaines avérées, sont au cœur de la « dispute » entre les villes et les gares. En effet, l'exploitant ferroviaire refuse d'en réduire l'emprise, pour des raisons opérationnelles : si telle voie n'est actuellement pas utilisée, elle pourrait l'être dans l'avenir du fait de l'augmentation de la fréquentation des trains. Dans cette logique, il est moins difficile de garder un espace vide pour ensuite l'utiliser que de désaffecter la voie, la réaffecter à un usage urbain et devoir, un jour, la convertir de nouveau à un usage ferroviaire. Les aménageurs argumentent au contraire de l'inutilité de ces emprises et de la valorisation possible de ces espaces, en particulier à des fins immobilières. La négociation entre les deux parties est âpre, car la SNCF exige la reconstitution hors site de toute emprise ferroviaire désaffectée (de type ateliers techniques notamment).

Néanmoins, il s'agit peut-être là d'une spécificité française, dans la mesure où, dans d'autres pays, des solutions – certes au coût parfois pharaonique – ont été adoptées, notamment l'enfouissement des voies ferrées pour réduire les effets de coupure urbaine, comme en Espagne (Barcelone Sagrera¹⁴⁰) ou en Italie. Par exemple, à Turin, la gare principale est désormais celle de Porta Susa, gare traversante destinée à accueillir les trains aussi bien locaux qu'internationaux (à

¹³⁹ Nous ne reprenons pas dans ce paragraphe les remarques précédemment faites au sujet de l'effacement architectural des gares dans la ville.

¹⁴⁰ <http://www.barcelonasagrera.com/> (dernière consultation de l'URL le 09.09.2012) ; voir sitographie.

grande vitesse). Dans le cadre du projet *Passente*, un sillon de 12 kilomètres, la *Spina Centrale*, a été creusé pour enterrer les voies ferrées qui coupaient jusque là la ville en deux. Cette couture urbaine se fait grâce à une artère routière avec terre-plein et la valorisation de près de 200 hectares ainsi libérés se fait par des opérations immobilières. La plus-value générée permet de financer le coût de l'enfouissement : c'est donc par la mise en place d'un modèle économique particulier que le projet a pu être mis en œuvre.

D'un point de vue symbolique : la très faible mobilisation patrimoniale du chemin de fer

Sur un autre registre, on pourrait décliner cet effacement du ferroviaire dans la ville par la faiblesse des références au train ou au quartier de gare ancien dans ces projets de renouvellement urbain. Certes, aux abords de certaines gares se trouvent des allusions au voyage : la sculpture des horloges d'Arman devant la gare Saint-Lazare à Paris, ou encore la statue du *goodbye kiss* dans Saint-Pancras à Londres (voir illustration 11 ci-dessous). En revanche, rares sont les références patrimoniales à l'activité industrielle ancienne de ces quartiers, ou encore à la mémoire cheminote imprimant pour la plupart ces espaces avec des cités de logements parfois encore présentes.



Illustration 11 : Références artistiques au voyage autour des gares

Cette remarque est motivée par la comparaison en contraste avec ce qui s'est fait dans les projets de renouvellement des espaces portuaires et des fronts d'eau (*waterfronts*), qui sont régulièrement émaillés de références aux activités du passé dans cet espace : plaques explicatives, bâtiments de commerce, marchés couverts ou hangars conservés (Montréal, Boston, Bordeaux), grues mises en valeur le long des docks (Lyon, Nantes, entre autres).

Cela est d'autant plus étonnant que par ailleurs, dans la société civile, l'histoire du matériel ferroviaire et la mémoire cheminote sont encore vivaces, entretenus par le biais d'associations, d'ouvrages d'histoire locale ou de sites internet. Ces passionnés du chemin de fer,

sidérodromophiles et ferrovipathes de tous poils (qu'ils soient anciens cheminots ou non), ne développent pas seulement une passion passéiste pour les vieilles locomotives, puisque les TGV font l'objet d'études similaires. Pourtant, dans l'espace urbain, cette mémoire semble disparaître sans qu'il soit possible de déterminer si c'est par désintérêt ou par contrainte technique¹⁴¹.

b. Une déterritorialisation de ces projets urbains ?

La déconnexion des projets affectant la gare et la ville

Au terme de cette section présentant les mutations de la gare d'une part et un panorama des quartiers de gare d'autre part, il apparaît nettement que **la gare change, son quartier change, sans qu'il n'y ait forcément de coordination entre les deux types de mutation**. En effet, si l'on superpose les chronologies, on observe d'une part une mutation des gares depuis une vingtaine d'années, allant dans le sens d'une plus grande accessibilité, et d'une offre de services de plus en plus nombreux, et d'autre part une mutation des quartiers de gare changeant de fonction économique. Alors que la décrépitude des gares était globalement concomitante (ou légèrement antérieure) de la dévalorisation des quartiers de gare du fait de la désindustrialisation, le renouveau des gares est nettement antérieur à celui des quartiers de gare. **Mais il n'est pas évident de transformer cette antécédence chronologique en lien de causalité**, en raison de la nette séparation entre les deux systèmes d'acteurs présidant d'une part à des logiques de transport (principalement la SNCF), et d'autre part à des logiques d'aménagement urbain (essentiellement les collectivités locales). Ce sont deux jeux d'acteurs et deux cultures distincts, soumis à des contraintes différentes, divergentes voire opposées, comme le cristallise la lutte autour des faisceaux ferroviaires, où la gare se trouve comme assaillie par des problématiques davantage urbaines que liées au réseau. Dans ces conditions, l'emprise ferroviaire constitue une sorte **d'enclave opérationnelle**, du fait non seulement des domanialités relativement rigides qui empêchent une certaine articulation de l'action entre ce qui se fait dans la gare et autour de la gare, mais aussi de problématiques aux antipodes entre des contraintes de gestion de trafic et des contraintes d'aménagement urbain.

¹⁴¹ L'histoire de la *Pacific 231 K 82* à Saint-Étienne est de ce point de vue révélatrice : la gare de Châteaureux abritait cette vieille locomotive à vapeur, pièce de collection rare. Il fut un temps question de la mettre en valeur sur le parvis de la gare, dans le cadre du projet de Jean Nouvel (îlot Poste-Weiss). Mais la Ville dut y renoncer en raison de la complexité technique de l'entreprise, pour déplacer la gare alors remise dans l'arrière gare, puis l'installer sur l'espace public. Ladite locomotive a désormais quitté Saint-Étienne (cf. *Gazette de la Loire*, 27 juin 2011 : <http://www.lagazettedelaloire.fr/Infos-du-jour/Saint-Etienne-4718> - dernière consultation de l'URL le 03/07/2012). De façon générale, le patrimoine ferroviaire stéphanois est peu mis en valeur à Châteaureux, bien qu'il s'agisse du berceau du chemin de fer en France (voir chapitre 5).

Et une banalisation de ces "europrojets"

Si l'on revient sur le portrait-robot d'un projet urbain type, il apparaît nettement que certains thèmes, voire certaines expressions sont récurrentes dans la majorité des projets : tous se réclament de la mixité sociale et fonctionnelle, la plupart mettent en avant la dimension de vitrine métropolitaine que revêt cet espace, porte d'entrée et première vision d'une ville. La mise en œuvre de **rhétoriques standardisées** souligne alors une ambiguïté de ces projets d'une part instrumentalisés à des fins métropolitaines, et se devant de donner des gages du caractère proprement métropolitain de la ville concernée (en déclinant des attributs tertiaires, de modernité et de connectivité), mais d'autre part au service d'une stratégie territoriale qui, dans le cadre de cette même métropolisation, devrait être distinctive, et reposer notamment sur la mise en avant d'éléments propres au territoire susceptibles de *faire la différence* dans le concert métropolitain. Or, ces références au territoire sont largement absentes des projets rencontrés. Il y a donc une **banalisation du discours non seulement dans sa forme (usage de mots récurrents) mais aussi dans son contenu (gommage de toute référence au contexte local)**. L'exemple de la plaquette de communication d'Euronantes (en bas de la planche synthèse n°2 ci-avant) est de ce point de vue révélatrice : aucun élément ne fait référence à la ville, à son épaisseur historique et territoriale – à moins de reconnaître le grand ensemble Malakoff qui longe la Loire (3^{ème} vignette). Le projet présenté semble donc déterritorialisé, il devient a-territorial : ce projet de renouvellement urbain autour de la gare pourrait être celui de n'importe quelle ville avec une gare centrale.

Conclusion de la section 2. : De nouveaux quartiers de gare "hors sol" ?

L'analyse des mutations récentes des gares et des quartiers de gare met en avance un certain nombre de **déconnexions**, au premier rang desquelles le maintien de celle entre la gare et son espace alentour. Les mutations affectant les gares répondent à des considérations de réseau (le réseau à grande vitesse, le réseau local, qui chacun contribuent à une amélioration du confort des dessertes et à une revalorisation du transport en train), mais aussi à des logiques de rentabilité commerciale, à travers la valorisation des cellules dans les halls de gare. Cette polyvalence fonctionnelle des gares en faisant des polarités urbaines à part entière ne doit cependant pas minimiser leur statut d'isolat urbain dans la mesure où leur gestion échappe en grande partie aux collectivités locales.

Les mutations affectant les espaces autour de la gare répondent à des logiques métropolitaines : les friches laissées par la désindustrialisation permettent de concevoir des projets urbains dont on peine à voir le lien avec l'infrastructure de transport. Ces projets ne répondent en effet pas à une logique de diffusion au sein de la hiérarchie urbaine, de même qu'ils ne s'expliquent pas en fonction de la hiérarchie des points nodaux dans le réseau. Seule la présence d'une desserte TGV (non garante d'une desserte à grande vitesse) semble être un facteur explicatif convaincant. Dans ces conditions, **les critères fonctionnels de la spécificité ferroviaire semblent être peu discriminants dans ces projets urbains**, voire caducs.

Cette déconnexion entre les projets de renouvellement urbain observés et la gare qu'ils contiennent est confirmée par l'analyse de leur contenu, qui dénote un **double mouvement de banalisation de ces projets** :

- d'une part, à l'échelle urbaine les principes d'action et les éléments de programmation mis en avant dans ces projets ne brillent guère par leur originalité : mixité fonctionnelle, mixité sociale, exemplarité environnementale pour faire la ville durable... Ce sont les mêmes expressions que dans *n'importe quel projet urbain*, alors que justement le détour historique avait permis de montrer que l'on n'est *pas dans n'importe quel endroit de la ville*. Autrement dit, **il ne semble pas y avoir, à première vue, de réelle spécificité du projet de renouvellement urbain autour d'une gare, en dépit du caractère pourtant spécifique des quartiers de gare au sein de la ville.**
- d'autre part, à l'échelle inter-urbaine, le type de projet développé autour des gares est le même : quelle que soit la ville, on joue la partition de la métropole et la petite musique de la modernité tertiaire. Autrement dit, en dépit de la nécessaire différenciation territoriale pour exister dans le concert métropolitain, on observe **une standardisation de ces projets d'une ville à l'autre par la mobilisation de rhétoriques proches de quartiers d'affaires à dimension européenne.**

Ce double mouvement de banalisation d'un point de vue urbanistique se conjugue avec une banalisation de la gare dans le paysage urbain, au sens d'un **effacement progressif de la marque ferroviaire dans la ville** : mise à part l'affirmation architecturale fréquente (mais non obligatoire)

du bâtiment gare, force est de constater que l'on cherche d'une part à réduire l'emprise des voies ferrées dans la ville, et d'autre part que la gare devient une polarité urbaine à part entière par les commerces et services qu'elle abrite désormais, à destination première des usagers du train, mais aussi de tout citoyen souhaitant par exemple bénéficier de services aux horaires souvent étendus. La gare se trouverait alors réduite à une simple façade identifiant l'entrée dans le réseau, mais interface poreuse entre ce réseau et la ville, quand autrefois la distinction entre les deux était bien nette. A cette banalisation concrète, morphologique, de la gare dans la ville, on pourrait également ajouter une banalisation du quartier de gare dans les esprits : la mutation de ces espaces et les effets de déguerpissement induits¹⁴² gommant l'image sulfureuse du quartier de gare dans les esprits citoyens et les imaginaires collectifs.

Au final, les déconnexions multiples que l'on observe à propos des projets de renouvellement autour des gares centrales s'apparentent à une **déterritorialisation** de ces projets sur des espaces qui autrefois étaient fortement marqués justement par une identité spécifique : c'est même la constitution de cette réalité territoriale qui avait alimenté la construction d'un stéréotype à propos des quartiers de gare. Dans ces conditions, **ces projets font figure de projets "hors sol" : bien que menés par les collectivités territoriales, ils répondent manifestement davantage à un stratégie de mise à niveau métropolitain, au détriment d'un souci de distinction territoriale.**

¹⁴² Départ des prostituées et tentatives de repousser les SDF (rarement médiatisés).

MODÈLE ÉVOLUTIF DU QUARTIER DE GARE			
Période	(1) La naissance du quartier de gare dans la ville industrielle	(2) La déliquescence du quartier de gare lors de la désindustrialisation	(3) Le renouvellement du quartier de gare dans la ville post-industrielle
Signification de la gare	<p>La gare est un signal urbain. Son architecture exprime sa position (et celle de la ville) dans le réseau ferroviaire.</p> <p>La gare est le symbole de la splendeur de la compagnie ferroviaire, et de l'équité territoriale</p>	<p>La gare et le quartier de gare sont des marges urbaines et sociales, le repoussoir d'un mode de vie (pavillon individuel en périphérie et voiture particulière).</p>	<p>La gare est instrumentalisée par les collectivités locales à des fins de compétition des territoires (processus de différenciation spatiale accentué par la grande vitesse ferroviaire). Rôle de signal urbain disputé par des tours.</p>
Relation ville – gare	<p>La ville se « ferroviairise » (sur un mode bipolaire)</p>	<p>Gare et quartier de gare sont des délaissés de la ville.</p>	<p>Banalisations multiples du quartier de gare dans la ville</p>
	<p>1. La gare est construite en lisière urbaine</p> <p>2. La croissance urbaine rattrape la gare qui se trouve enkystée dans le tissu urbain</p> <p>La gare génère la ville (?)</p> <p>// La gare est une coupure physique et mentale. C'est aussi une enclave urbaine (seuls les voyageurs y ont accès sur présentation d'un titre de transport ou d'un ticket de quai) ;</p> <p>Puis elle devient plus perméable aux non voyageurs (perméabilité des usages mais pas de gestion)</p>	<p>Le transport ferroviaire ne présente pas d'intérêt particulier pour les villes, la gare non plus.</p> <p>= Relative indifférence entre la gare et la ville</p> <p>La gare est une contrainte urbaine forte (coupure)</p>	<p>L'arrivée du TGV rend les gares desservies très prisées par les villes, qui y voient un avantage distinctif.</p> <p>La gare est une opportunité pour la ville. (mais constitue une enclave gérée par la SNCF)</p>
Relation gare – quartier de gare	<p>La gare polarise son quartier : les activités (industrielles, ou du voyage) et les hommes sont fonctionnellement liés à la gare.</p> <p>Constitution du « quartier de gare » comme entité socio-spatiale clairement identifiée</p>	<p>Le transport ferroviaire est concurrencé par les transports routier et aérien ; les infrastructures et les gares sont vieillissantes voire obsolètes.</p> <p>L'automobile colonise les abords des gares (changement de métrique urbaine)</p> <p>[Avec un décalage temporel] : le départ des activités industrielles libère de vastes tènements → friches autour de la gare</p>	<p>Vaste programme de rénovation des gares par la SNCF</p> <ul style="list-style-type: none"> - aménagement des abords extérieurs de la gare : parvis d'aspect plus urbain - Transformation de l'espace intérieur des gares : entrée des services, des commerces autres que ceux liés au voyage <p>La gare s'urbanise, elle est plus poreuse à son quartier, (mais quelle coordination entre les aménités de la gare et de son quartier ?)</p>
Relation quartier de gare – ville	<p>Le quartier de gare a une connotation ambivalente dans la ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vitrine de modernité et du progrès industriel - « antimonde », quartier interlope 	<p>Le quartier de gare est une verrue urbaine : valeur clairement négative.</p>	<p>Les espaces autour de la gare sont des terrains privilégiés de l'action publique et privée.</p> <p>Le quartier de gare est le pôle tertiaire, le « quartier d'affaires » de la ville. Il peut être envisagé comme un levier de développement urbain.</p> <p>Le quartier de gare concentre de fortes potentialités dans la ville.</p>

Planche de synthèse 4 : Modèle évolutif du quartier de gare (A. Delage, 2012)

Conclusion du chapitre 1 : **Esquisse d'un modèle évolutif du quartier de gare.**

Ce chapitre a déconstruit le quartier de gare par une analyse à la fois historique et synchronique, afin de montrer le passage d'un quartier de gare clairement identifié dans le fonctionnement urbain (des plus grandes villes) à la banalisation de cet espace. La constitution du quartier de gare comme entité socio-spatiale spécifique repose notamment sur de forts invariants tel que le lien entre le développement industriel et l'expansion du réseau ferroviaire. Mais, le quartier de gare tel que les représentations populaires l'ont fixé – anti-monde et quartier dégradé – se délite peu à peu, non seulement parce qu'il y a une démultiplication des inscriptions spatiales possibles de la gare dans le territoire du fait des évolutions parallèles (déconnectées) du tissu urbain et du transport ferroviaire, mais aussi parce que les quartiers de gare anciens sont en pleine mutation. Autrefois agglomération spontanée d'hommes et d'activités polarisées par la gare, les quartiers de gare sont actuellement un des supports privilégiés de l'action collective urbaine. Le passage de l'une à l'autre de ces manifestations du quartier de gare découle d'une lente dégradation urbaine de ces espaces, qui apparaît davantage en creux de notre propos.

A la suite de cette analyse, il ressort que le quartier de gare comme la gare sont des créations continuées, en perpétuelle évolution. Pour restituer ce caractère dynamique de notre objet d'étude, nous proposons de dresser un modèle évolutif¹⁴³ du quartier de gare à travers les âges, en envisageant les relations entre la ville, la gare et le quartier de gare, en des termes à la fois fonctionnels, urbains, opérationnels et de valeur (voir tableau de synthèse n°4, ci-contre).

Au vu de ces évolutions de la gare et du quartier de gare, les contours des quartiers de gare deviennent extrêmement flous et fuyants, et leur appréhension, y compris intellectuelle devient difficile, tant et si bien que l'on peut se poser la question de la pertinence même de l'expression 'quartier de gare' : est-il opportun de garder une expression historiquement et socialement connotée (de façon plutôt négative) quand la chose désignée connaît une mutation sinon totale, du moins relativement grande sur les plans urbanistique, social, et économique ? De ce point de vue, nous souscrivons à ce que disait Michel Micheau à partir du cas d'Amiens : « *parler de quartier de gare, c'est évoquer un passé, l'histoire de l'insertion de la gare dans la ville et son rôle* » [Micheau, 1999, p 103]. On pourrait prolonger son propos sur « l'évocation du passé » en la transformant en une **évocation passéiste** : dans une certaine mesure, l'image que nous avons présentée du quartier de gare est très conditionnée par ce qui s'est passé dans les plus grandes villes, provoquant les effets les plus spectaculaires, et largement relayés par les arts. Or la pratique du train a changé, elle s'est banalisée, et a pour la plupart de ses usagers quitté le domaine de l'extraordinaire du voyage épique, pour rejoindre celui, moins aventureux, du quotidien (dans le cas des navetteurs). Malgré

¹⁴³ Nous empruntons l'expression et la démarche à Maria Gravari, qui établit un « *modèle évolutif de la relation ville-port* » dans le cadre de son travail de thèse sur les fronts d'eau [Gravari, 1990].

les innovations techniques de la grande vitesse, le transport ferroviaire a perdu de son lustre originel, conféré par la nouveauté radicale de la chose. Il ne faudrait donc pas calquer trait pour trait sur le quartier de gare actuel des valeurs liées aux quartiers de gare du passé. En ce sens, nous ne partageons pas complètement le point de vue d'Etienne Tricaud, pour qui le TGV marque « *le renouveau du mythe du chemin de fer* » [Tricaud, 1991] : si mythe TGV il y a, sa puissance est de notre point de vue moindre que le mythe originel, en raison des mutations technologiques et sociales contemporaines.

Néanmoins, cette perte de la spécificité du quartier de gare ne doit pas pour autant occulter le **seul élément de permanence** entre le quartier de gare d'hier et le quartier *avec une gare* d'aujourd'hui : la **gare**, justement. Au-delà de l'apparente tautologie, il n'en reste pas moins que, si ces projets peuvent donner l'impression d'une dilution de la gare, ces espaces demeurent généralement les seuls endroits où l'on prend le train pour se déplacer vers une autre ville – ce qui continue à les distinguer des autres quartiers. En cela, le questionnement de ces projets urbains à partir précisément de la gare (comme nous l'exposerons dans le chapitre 3) est, nous semble-t-il, pertinent, même si ce n'est pas une approche par les transports qui apparaît comme la plus adéquate. Il nous faut donc désormais préciser le cadre conceptuel et théorique dans lequel ces projets de renouvellement urbain autour des gares centrales s'inscrivent afin d'en saisir un peu mieux la justification, puisque cette dernière ne se trouve pas dans des logiques de réseau ferroviaire.

Pour finir, le double regard dans le temps et dans l'espace qui a présidé à ce chapitre a permis de dégager deux éléments de questionnement :

- le retournement de valeur de ces espaces interroge les modalités de renouvellement urbain d'espaces fortement répulsifs
- la mise en évidence de la disparition du lien fonctionnel entre la gare et l'espace qu'elle polarisait auparavant questionne la place de la gare dans ces quartiers de gare « nouvelle génération » support privilégié de projet urbain.

Mais avant d'utiliser ces éléments pour construire notre questionnement de thèse, il nous faut désormais les mettre en perspective grâce à une revue de littérature des principaux thèmes nécessaires pour comprendre l'émergence massive, rapide et presque simultanée en de nombreuses villes de ces projets de renouvellement urbain (chapitre 2).

CHAPITRE 2 :

LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN AUTOUR DES GARES CENTRALES : L'ACTION COLLECTIVE URBAINE SOUS CONTRAINTES

Le chapitre précédent a montré la construction socio-spatiale du quartier de gare comme une réalité territoriale spontanée fondée sur le lien fonctionnel entre la gare et les activités qu'elle polarisait, puis la déconnexion progressive entre une gare régie par une logique transport et un quartier de gare se faisant caisse de résonance des grandes mutations de l'industrie à l'échelle mondiale. En effet, la fin des Trente Glorieuses s'accompagne de l'accélération de la mondialisation¹⁴⁴, ce qui marque l'entrée en crise durable des systèmes productifs traditionnels, fondés depuis le XIXe siècle sur un modèle capitaliste fordiste d'industrie lourde, reposant sur la fabrication locale de produits manufacturés et employant une forte main d'œuvre. Sous le coup de la concurrence des pays émergents dans ces domaines – et face au déclin de l'extraction minière supplantée par le pétrole, les territoires occidentaux se trouvent ébranlés dans leurs bases économiques, ce qui les conduit à amorcer un tournant tertiaire. D'un point de vue spatial, la fin de la ville industrielle classique se matérialise par le départ des industries, ce qui laisse de vastes friches urbaines : les quartiers de gare ayant polarisé de nombreuses activités industrielles ne dérogent pas à la règle. Autrefois symboles de la Révolution industrielle, les quartiers de gare ont donc ensuite pris les stigmates de la désindustrialisation. Alors que les gares connaissent un déclin puis un renouveau, liés à la chute puis à l'essor du transport ferroviaire en général, l'espace autour des gares connaît une trajectoire d'espace industriel : d'abord délaissé urbain, le quartier de la gare est désormais objet de renouvellement urbain. Ainsi, devenus aujourd'hui des supports de projet urbain, les quartiers de gare, bien souvent transformés en quartier d'affaires, semblent le réceptacle privilégié des stratégies tertiaires pour amorcer la phase post-industrielle de la ville.

À en juger par le nombre de collectivités locales de profils divers et variés, qui choisissent de mettre en œuvre un projet de renouvellement urbain autour de leur gare centrale, il semble que ce type d'opération s'inscrive pleinement (tout en les alimentant) dans la **dynamique générale des**

¹⁴⁴ C'est un phénomène ancien qui avait été freiné au cours du XXe siècle, avant de devenir un élément incontournable d'explication des faits contemporains [Grataloup, 2007].

mutations morphologiques de la ville, mais aussi de celles des modes de penser et de faire la ville. D'une part, en s'articulant autour d'une infrastructure de transport, ces projets sont des points d'accès au réseau de la grande vitesse, tout comme la sortie de ce dernier pour entrer dans la ville. Jouant un rôle de vitrine urbaine, ils participent pleinement des stratégies de distinction territoriale afin de se démarquer dans la compétition des villes entre elles. D'autre part, ce saisissement des quartiers de gare par l'action collective urbaine pour en faire des objets de planification figure la montée en puissance des villes, maîtresses de leur urbanisme et de la définition de leurs stratégies territoriales. Enfin, ces projets ont une nette dimension multiscale les plaçant au cœur du phénomène métropolitain, envisagé aussi bien comme processus que comme résultat : définis dans une logique d'aménagement intra-urbaine (concentration des hommes et des activités en un point), ils sont également au service d'une stratégie extra-urbaine (mise en réseau des territoires) – or, ce sont là les caractéristiques majeures de la métropolisation.

Notre objet d'étude ne s'inscrit pas directement dans un champ de recherche constitué en études urbaines. Il demande donc de construire un cadre mettant en évidence les nouvelles façons de penser et de faire la ville propices à l'émergence de ce type d'objet urbain. Comme l'expression elle-même l'indique, ces projets de renouvellement urbain autour de la gare centrale nécessitent pour les comprendre d'articuler plusieurs champs théoriques :

- ce sont des **projets urbains** : mode privilégié de l'action collective urbaine dans le cadre de la métropolisation, la construction de la ville en mode projet dans un contexte de tarissement des finances publiques nécessite une articulation des acteurs publics et privés.
- ce sont des **opérations de renouvellement urbain** : reconstruire la ville sur elle-même, dans un espace parfois ingrat, met le projet urbain en tension, car il s'agit de rendre attractif un quartier dévalorisé, et de créer de la valeur dans un contexte contraint fonctionnellement et économiquement en raison des surcoûts liés à une opération en milieu urbain constitué.
- enfin, ces projets urbains présentent la particularité (la contrainte supplémentaire) d'être à **l'articulation de l'urbanisme et des transports** : deux champs traditionnellement étanches, mais dont la coordination est de plus en plus prônée, notamment dans le cadre des injonctions à la construction d'une ville durable.

Autrement dit, étudier ces opérations urbaines revient à **envisager le projet urbain sous contraintes techniques, opérationnelles et financières – et ce, dans le cadre de la métropolisation.**

C'est ce que ce chapitre vise à établir, à travers une revue de littérature mettant en évidence la portée des mutations affectant les villes depuis les années 1980, tant d'un point de vue économique, politique et spatial : ce cadre permettra l'élaboration du questionnement fondateur de cette thèse, exposé au chapitre suivant.

1. De villes en métropoles : les nouvelles modalités de la fabrique urbaine

La mise en place de notre cadre théorique s'inscrit dans le phénomène de métropolisation, qui affecte l'ensemble des territoires urbains certes, mais de façon plus particulière peut-être les quartiers de gare : la présence d'une infrastructure de transport fait de ces espaces non seulement le réceptacle des mutations métropolitaines à l'œuvre, mais aussi un facteur de métropolisation, en tant que point d'entrée dans le réseau de la grande vitesse – elle-même constitutive du fait métropolitain. Outre ses manifestations spatiales (objet de la géographie), la métropolisation soulève de « nouveaux enjeux » [Jouve, Lefèvre (ed.), 2004, p 4] davantage politiques au sens large : la montée en puissance des gouvernements urbains implique un changement tant dans les modes de penser que de faire la ville¹⁴⁵. C'est précisément ce que vise à aborder cette section en envisageant trois séries de mutations. D'une part, le fait métropolitain entraîne une **modification des référentiels** de l'action urbaine par la mise en réseau et en concurrence des territoires (1.1). D'autre part, cette montée en puissance spatiale des villes s'accompagne d'une importance nouvelle des collectivités locales – notamment en matière de développement urbain – du fait du désengagement décisionnaire et financier des États centraux. En raison de l'entrée en scène de **nouveaux acteurs** dans la fabrique urbaine, entraînant une pluralisation de l'action collective urbaine, de **nouveaux modes opératoires** sont mis en place, à travers le recours grandissant à la démarche de projet, permettant de faire concorder les nouveaux objectifs urbains avec les nouveaux acteurs en scène (1.2.). Mais ces nouvelles modalités de l'action collective urbaine, définies indépendamment de l'espace sur lequel elles portent, sont précisément **mises en tension** dans leur application à certains endroits de la ville, dans le cas du renouvellement urbain d'espaces non attractifs (1.3.).

1.1. Un nouvel horizon d'action pour les villes : se doter des attributs de la métropole

Le fait métropolitain est une « traduction urbaine » de la mondialisation¹⁴⁶ [Lacour, Puissant, 1999] dont il conserve une forte filiation économique. Il imprime les territoires par les phénomènes de recompositions territoriales qu'il entraîne, et les nouveaux référentiels de l'action urbaine qu'il crée, au premier rang desquels l'attractivité des territoires.

¹⁴⁵ Bernard Jouve et Christian Lefèvre mettent l'accent sur trois de ces nouveaux enjeux : « les métropoles face à la globalisation et à la transformation des États », « la transformation des cadres de l'action publique » et « une nouvelle gouvernance urbaine » [Jouve et Lefèvre (ed.), 2004].

¹⁴⁶ Nous n'entrons pas dans le débat concernant l'usage différent ou redondant de "mondialisation" et "globalisation".

a. *Les métropoles, « stade le plus avancé du fait urbain »*¹⁴⁷

A la fois processus et résultat, la métropolisation concerne initialement les plus grandes villes mondiales. C'est la diffusion du phénomène dans les échelons inférieurs de la hiérarchie urbaine qui nous intéresse plus particulièrement.

Un processus en cours

La métropolisation est un terme polysémique « *à la mode* » [Douay, 2007, p 38] saisi par l'ensemble du champ des sciences sociales pour en fixer le contenu, du moins définir les principales caractéristiques de ce processus influençant fortement la production des espaces urbains contemporains.

Si sa filiation avec les mutations globales¹⁴⁸ ne fait aucun doute [Sassen, 1994 ; Lacour, Puissant (dir.), 1999], le terme de "métropolisation" n'en est pas moins eurocentré¹⁴⁹, et sa « *terminologie [est] incertaine* » [Derycke, 1999, p 1]. Une relativement abondante littérature décrit à partir des années 1990 les mutations urbaines à l'œuvre à l'époque [Scott, 1988, Veltz 1996 ; Storper 1998 ; Sassen, 1991, 2001], et qui n'ont pas été démenties depuis lors. Après un premier tournant sous l'impulsion des auteurs néo-marxistes tels David Harvey et Manuel Castells, dans les années 1970, qui consiste à remettre les mutations urbaines dans le temps plus long du capitalisme industriel, les années 1980 sont marquées par une nouvelle grille de lecture invitant à mettre les villes en regard de l'économie mondiale. Cette « *World City hypothesis* » [Friedmann, 1985] est développée et diffusée par les écrits de Saskia Sassen et se concentre sur les plus grandes villes, celles aux commandes de l'économie mondiale [Sassen, 1994, 2001, etc.]. Le lien entre mondialisation et métropolisation se fait par l'inscription spatiale des phénomènes économiques dans la ville, définissant ainsi des espaces urbains symbolisant particulièrement ces forces économiques globales à l'œuvre dans la ville, parmi lesquels les zones de commerce international, les centres bancaires *offshore*, les quartiers *high-tech* et les villes-mondes [Sassen, 2000].

Cette définition initiale, très influencée par l'économie, est reprise et enrichie par plusieurs champs disciplinaires, notamment dans les sciences sociales, qui en ouvrent la définition à des considérations davantage sociales et spatiales, comme le montre le tableau n°4 ci-après¹⁵⁰ :

¹⁴⁷ [Douay, 2007]. On se reportera avec profit à la revue de littérature qui est faite de la notion de métropolisation dans cette thèse.

¹⁴⁸ Nous choisissons délibérément de mettre d'emblée de côté toute acception historique de la métropole comme « ville-mère », tête de file de l'empire colonial. De même que n'entre pas dans notre propos les « métropoles d'équilibre » des années 1960, issues d'une politique étatique particulière. Notre propos se concentre sur la métropolisation comme fait urbain contemporain majeur.

¹⁴⁹ Ce constat s'appuie sur une vaste enquête menée à la fin des années 1990 auprès d'un échantillon de 500 chercheurs sur une vingtaine de pays (Lacour, Puissant, 1999). Il est confirmé par la consultation d'ouvrages anglophones de la même époque qui déplorent le manque d'étude des liens entre mondialisation et urbanisation (Short&Kim, 1999).

¹⁵⁰ Tableau établi à partir des définitions qu'en donne Daniel Béhar, in Vanier (dir.), 2010, pp. 114-118.

Champ disciplinaire	Échelle de définition	Conception	Application
Économie (Krugman, Storper)	Globale	« processus contemporain de création de valeur induit par la densité des interactions de toutes sortes permises au sein de l'espace urbain » (p 115)	Vision fonctionnelle. S'applique à quelques grands pôles mondiaux
Sociologie (Castells, Florida, Sassen)	Méso (nationale / régionale)	« concentration spatiale et mise en réseau mondiale des fonctions supérieures ou des 'classes créatives ' » (p 116)	fondée sur attractivité et diversité. Dualisation sociale.
Géographie / urbanisme	Locale	« mutations spatiales induites par ces dynamiques socio-économiques » + « processus de dilatation et interdépendances discontinues qui recomposent les espaces urbains » (p 116)	Etude des connexités topologiques (par opposition à la continuité topographique)

Tableau 4 : Acceptions de la métropolisation (en lien avec la mondialisation) en fonction des champs disciplinaires (tableau établi à partir de Béhar, 2010)

Dans un contexte de plus en plus marqué par l'incertitude, les entreprises sont à la « *recherche de flexibilité et (...) d'assurance* » [Veltz, 1996, p 233], ces deux stratégies étant complémentaires : dans ces conditions, la concentration des entreprises dans les plus grands centres métropolitains est un atout économique. Certes, la localisation génère un surcoût (prix de l'immobilier plus élevé, etc.), mais cela est compensé par la garantie d'un certain nombre d'aménités (notamment une main d'œuvre qualifiée et abondante). Ce **caractère assurantiel des métropoles** explique le phénomène cumulatif de concentration dans ces grands pôles [Veltz, 1993, 1996].

Néanmoins, cette survalorisation des activités supérieures ne doit pas pour autant minimiser « *l'effet de longue traîne* » des activités de la métropole, à savoir l'ensemble des niches moins visibles, mais qui, cumulées, génèrent une activité aussi importante que les secteurs phares [Halbert, 2010]. C'est en fait à la fois la diversité des registres constituant son portefeuille d'activités, et la capacité à les mobiliser, qui fait la force de la métropole :

« *Le développement économique y [dans les métropoles] repose en effet sur la construction d'un nombre élevé de ressources disponibles, sur la capacité à les mettre en visibilité et sur l'adoption de comportements collaboratifs entre les acteurs métropolitains pour mobiliser ces ressources* » [Halbert, 2010, p 66].

L'atout de la grande taille, poursuit Ludovic Halbert est en plus de pouvoir jouer sur des effets de variété, mais aussi de profondeur, de spécificité et de sélectivité de l'offre disponible. L'« *avantage métropolitain* » repose enfin sur la capacité du territoire à mobiliser les ressources qu'elle ne possède pas en allant les chercher ailleurs [Halbert, 2010].

Une définition du fait métropolitain à compléter

En dépit de l'abondance de la littérature à ce sujet, force est de constater que les études sur la métropolisation mettent l'accent sur certains éléments et en laissent d'autres sous silence rendant insatisfaisant le traitement que l'on peut faire de la notion appliquée à notre objet de recherche.

Premièrement, la littérature scientifique porte en effet presque toute son attention sur les villes globales, les quelques pôles les plus importants de la planète – ce qui est compréhensible dans la mesure où le terme a été forgé sur l'observation de ces grands pôles. Or, cette **focalisation sur la « ville d'exception »** [Halbert, 2010] est réductrice du phénomène métropolitain, en n'en présentant qu'une vision très unifiée. Se pose en fait la question de la diffusion du fait métropolitain dans les couches inférieures de la hiérarchie urbaine (qui sont l'objet de notre étude) : assiste-t-on à la duplication uniforme d'un modèle métropolitain à tout type d'espace, ou n'y a-t-il pas au contraire une *déclinaison*, ou une *dégradation* de ce modèle métropolitain quand il s'applique à des villes de plus petite taille, voire à des espaces intra-urbains¹⁵¹.

>>> A ce niveau de l'exposé, nous retiendrons donc une définition simple de la métropolisation, comme un **processus** – quantitatif et qualitatif – affectant les territoires urbains, dont l'inscription spatiale se décline aussi bien à l'échelle des territoires qu'à l'intérieur des villes. Ainsi, à l'instar de la mondialisation, avec qui elle forme un « binôme »¹⁵², et qui se caractérise par deux dimensions, l'une « horizontale » et l'autre « verticale »¹⁵³, la métropolisation possède une **dimension réticulaire mais aussi aréale** – ce que l'on retrouve dans les gares et les projets de renouvellement urbain qu'elles polarisent. En outre, de même que la mondialisation, la métropolisation favorise les échelles à la fois globales et locales, au détriment de l'échelon intermédiaire, national ; si elle peut revêtir une certaine dimension uniformisatrice, elle nécessite également des logiques de distinction, permettant de 'faire la différence', ce qui repose notamment sur les identités locales et une territorialisation de l'action.

Ainsi, délaissant les aspects de ségrégation socio-spatiale et de fragmentation métropolitaine régulièrement étudiés, nous nous concentrons sur les implications de la métropolisation pour la fabrique de la ville, pas uniquement dans les formes urbaines induites, mais aussi et surtout dans les modes de faire : la métropolisation entraîne des changements de stratégies territoriales pour les villes – stratégies au cœur desquelles se situent les projets urbains autour des gares centrales.

¹⁵¹ Puisque nous ferons l'hypothèse que les gares sont des ferments métropolitains (chapitre 3).

¹⁵² Un « binôme globalisation-métropolisation » [Douay, 2007, p 40].

¹⁵³ C'est l'opposition *scope - stretching / intensity - deepening*, (cf. article « Globalization » de Peter Dicken, in *The Dictionary of Human Geography* (Johnston R.J., et al , 2000)).

b. Le moteur de la métropolisation : attractivité / compétitivité

La métropolisation induit un **changement de référence scalaire**, ce qui a des implications sur la relation entre les villes, davantage marquée par un mode compétitif. En effet, la révolution des transports et des moyens de communication a resserré l'espace mondial et rendu plus facile la comparaison entre un territoire et un autre [Azuelos, in Ghorra-Gobin, 2006], et donc accru la compétition entre les territoires. Certes, la concurrence entre les villes n'est pas un phénomène nouveau¹⁵⁴, mais elle prend de nouvelles formes : alors que cette compétition « *s'inscrivait dans un espace national borné par des frontières et régulé pour l'essentiel par l'État* » [Le Galès, 2003, p 285], elle dépasse aujourd'hui ce cadre national pour se produire à une échelle internationale. Autre fait nouveau, cette compétition inter-urbaine est le fait des villes elles-mêmes, qui mettent désormais le sujet à leur agenda : elles conçoivent et mettent en œuvre les moyens pour rendre leur territoire attractif (nous reviendrons sur ce point).

Cette mise en compétition des villes entraîne une double injonction à la compétitivité et à l'attractivité des territoires, afin de pallier la grande volatilité des entreprises dans leurs stratégies de localisation, désormais indépendante des gisements de matières premières. En outre, comme l'ont montré les sciences de gestion depuis les années 1980 ainsi que l'analyse micro-économique [Bouinot, 2002], **la compétitivité d'un territoire repose de moins en moins sur des critères quantifiables tels que les coûts de production**¹⁵⁵, **mais davantage sur les ressources territoriales** de l'entreprise, dont les déterminants sont les « *économies d'agglomération, externalités, réceptivité du milieu géographique d'implantation aux innovations et aux adaptations, qualité de la gouvernance locale, réactivité des acteurs locaux aux attentes des entreprises, aménités locales et cadre de vie...* » [Thiard, 2007, p 47]. Ce dernier point **du cadre de vie** devient un facteur crucial notamment pour attirer des entreprises avec des emplois à haut niveau de qualification – et à travers eux les catégories socio-professionnelles élevées, les « *classes créatives* » [Florida, 2002, 2004] particulièrement exigeantes en termes de qualité de vie, d'où un soin particulier apporté par les collectivités aux aménités urbaines (équipements culturels, sportifs, écoles, etc.). Ce discours sur la qualité du cadre de vie ne s'adresse donc pas uniquement à destination unique des entreprises, mais comprend les individus particuliers pour qu'ils viennent s'installer (susceptibles de payer des taxes), ou encore les touristes (susceptibles de consommer sur place) – chacun participant, d'une manière ou d'une autre à la croissance économique du territoire, tout en alimentant l'identité du territoire.

La compétitivité d'un territoire, intégrant de plus en plus d'éléments qualitatifs, tend à rejoindre – voire à être supplantée – depuis une quinzaine d'années par la notion **d'attractivité**. Cette dernière peut être définie comme « *la capacité pour un territoire d'offrir aux acteurs des conditions qui les convainquent de localiser leurs projets sur leur territoire plutôt que sur un autre* » [Hatem, 2004, cité par

¹⁵⁴ Que l'on pense par exemple aux guerres entre les villes au Moyen-Âge, ou encore à la lutte – plus pacifique – pour obtenir des fonctions administratives d'État ou un équipement d'ampleur, de type université, gare ou autoroute.

¹⁵⁵ La « *compétitivité-prix* », dans la lignée des théories ricardiennes des avantages comparatifs (cf. Thiard, 2007).

Ingallina, 2007, p 10]. Néanmoins, certains auteurs soulignent la **difficulté à établir une réelle distinction entre les deux notions**¹⁵⁶, dans la mesure notamment où les sources de l'attractivité territoriale et de la compétitivité sont pour la plupart les mêmes :

« Les mêmes éléments qui contribuent à l'attractivité d'activités étrangères, notamment pour une bonne dotation en services et infrastructures, une réelle efficacité de l'administration publique, un niveau élevé de la qualité de vie et de l'environnement, sont aussi efficaces pour garder les entreprises et pour augmenter la productivité de toutes les entreprises, actuelles ou futures » [Camagni, 2005, p 13].

Au-delà des débats terminologiques, ces deux notions de compétitivité et d'attractivité, « à la mode dans le débat sur les politiques de développement » sont aussi souvent utilisées « de façon superficielle et hâtive » [Camagni, 2005, p 11] : bien qu'omniprésentes dans tous les discours sur la ville, il est difficile d'en cerner les contours. Elles servent à souligner la démarche de séduction [Roncayolo, 2007] dans laquelle les villes se sont engagées, ce qui passe notamment par la définition et la mise en place d'une stratégie de promotion active du territoire, et que certains qualifient de façon abusive de « marketing urbain »¹⁵⁷ [Rosemberg, 2000].

>>> Dès lors, il nous apparaît que les territoires urbains pris dans le processus de métropolisation sont face à une **injonction quelque peu contradictoire** pour nourrir leur attractivité : d'un côté il faut se doter des **attributs standards** de la métropole, mais d'autre part il faut **se distinguer** des autres métropoles pour disposer d'un avantage comparatif dans le cadre de la compétition entre les territoires.

c. Être présent sur la carte (des métropoles), nouvel impératif des villes

Dans les manuels de gestion urbaine ou d'économie urbaine, le critère fondamental de définition de l'attractivité d'un territoire est son **accessibilité** [Bouinot, 2002 ; Polese et Shearmur, 2009 ; McDonald et McMillen, 2010]. L'accessibilité se caractérise par une desserte par des réseaux de communication (transport ou nouvelles technologies), qui doit être diversifiée, mais aussi de bonne qualité (fréquence, points desservis...). Cette idée largement répandue entraîne une lutte des villes pour être desservies, notamment par des modes de transport rapide.

Des études historiques et géographiques ont montré que l'indice d'accessibilité allait souvent de pair avec la place des villes dans la hiérarchie urbaine, voire accentuait les écarts entre les villes [Bretagnolle, 2009] : de fait, dans le domaine ferroviaire, on a vu que la place de la gare dans le

¹⁵⁶ « A mon avis, bien que naturellement différentes, les deux stratégies, et par conséquent les deux notions, révèlent de fortes convergences et des complémentarités importantes » [Camagni, 2005, p 13].

¹⁵⁷ Emprunté aux sciences de gestion, le *marketing* proprement dit suppose la définition d'un marché cible pour un produit spécifique. Si certaines villes se lancent dans une véritable entreprise de construction d'une image de marque – le *city branding* [Dinnie, 2010] – la plupart du temps cela se résume à une campagne de communication qui se veut efficace pour atteindre le plus de destinataires possible.

réseau correspondait effectivement généralement à la place de la ville dans la hiérarchie urbaine. C'était alors une logique d'équipement équitable du territoire qui prévalait, avec la construction d'un maillage ferroviaire dense. Avec l'avènement de la grande vitesse (routière, aérienne, et ferroviaire) au contraire, prime désormais une « *logique d'équipement rare* » [Bouinot 2002 p 22], qui a un fort **pouvoir de différenciation** entre ceux qui en bénéficient et ceux qui n'en bénéficient pas¹⁵⁸. Dans ces conditions, quand l'espace devient de plus en plus réticulé, faire partie d'un réseau différenciant est particulièrement important pour les villes. Cela explique en partie pourquoi l'accessibilité est une préoccupation majeure des territoires : il s'agit d'une part de capter le flux le plus important possible de personnes – professionnels, particuliers, voyageurs, etc., et d'autre part d'avoir son entrée sur le réseau car c'est le moyen le plus sûr de lutter contre « *l'effet tunnel* »¹⁵⁹, grande hantise des élus durant les années 1990.

Même si l'initiative et la décision finale ne leur appartiennent pas¹⁶⁰, les villes ne sont pour autant pas évincées du jeu, et peuvent recourir à des actions de lobbying pour obtenir cette desserte. L'exemple de Liège, qui sera développé dans le chapitre 6, est à ce titre significatif dans sa lutte pour obtenir un arrêt du train international à grande vitesse. Cette attitude, fréquente, rappelle la « *logique de rapt* » qu'a pointée Lepetit à propos de la construction des routes françaises au XVIIIème siècle. Cet historien explique en effet que « *pour aboutir au développement urbain, l'aménagement du territoire constitue une voie parallèle à la précédente [c'est-à-dire les équipements administratifs]* » [Lepetit, 1986, p 25]. Autrement dit, le développement territorial s'explique soit par un développement endogène, soit par la captation d'un arrêt d'étape sur un réseau national de grand passage (capter le flux donc)¹⁶¹.

Cette desserte par un réseau différenciant a en fait un double intérêt : la desserte en soi, mais aussi les retombées symboliques qu'elle procure, grâce à un effet d'affichage de pouvoir se dire "ville TGV" (quand bien même il ne s'agit pas d'une ligne à grande vitesse), c'est-à-dire être présent sur la carte des villes tirant une certaine importance de leur connexion à la grande vitesse.

¹⁵⁸ Cela est accentué par l'effet de refonte et de reconfiguration actuelle du réseau ferré par le TGV, qui démantèle le réseau maillé traditionnel et entraîne une bipolarisation du réseau ferré français avec d'un côté le réseau de la grande vitesse et de l'autre celui des dessertes régionales (TER), [cf. Auphan, 2012].

¹⁵⁹ L'effet tunnel repose sur la « *généralisation du système métropolitain dont seules comptent les stations bien reliées par un tunnel à grande vitesse* » [cf. Offner et Pumain, 1996 p 251, cité par Bouinot, 2002 p. 57].

¹⁶⁰ La décision, la réalisation et le financement des infrastructures de la grande vitesse relèvent de l'autorité publique centrale. Par conséquent, alors que les villes sont de plus en plus maîtresses de leur développement, la desserte inter-régionale reste un élément qui échappe en grande partie à leur pouvoir. Cette remarque est toutefois de moins en moins vraie : la LGV Est européenne est la première occurrence de financement conjoint entre l'État et les collectivités locales traversées, y compris les villes (les villes de Reims, Colmar et Mulhouse ont par exemple versé une quote-part, ainsi que les conseils généraux et régionaux concernés). Au-delà de l'infrastructure elle-même, et dans la perspective de notre propos sur les projets urbains, on comprend aussi là que la gare constitue une enclave échappant à la gestion urbaine, ce qui constitue une contrainte supplémentaire.

¹⁶¹ Ce constat pour les infrastructures de déplacement serait aussi valable pour l'organisation d'événements à fort impact médiatique tels que les Jeux Olympiques, une compétition sportive internationale, ou encore le statut de capitale européenne de la culture, ou celui de ville d'exposition universelle.

Conclusion section 1.1. : Une création de valeur spatialement sélective

La diffusion du fait métropolitain, qui se manifeste par une mise en réseau des villes, s'accompagne d'une course à l'attractivité des villes entre elles, reposant sur des stratégies territoriales de distinction. Cela entraîne une reconfiguration des territoires : l'espace « *taylorisé* » des années 1950-60, reposant sur le couple centre-périphérie, est remplacé par l'espace « *globalisé* » des années 1980-1990, reposant sur un modèle de concentration dans les plus grands pôles, et engendrant des phénomènes de division voire d'exclusion [Veltz, 1996, p 25]. Dès lors, si la métropolisation est un phénomène de « création de valeur », comme l'indique la définition des économistes (cf. Béhar, 2010), cette **création de valeur est spatialement sélective au profit des territoires les plus attractifs** – cette remarque valant aussi bien à l'échelle inter- qu'intra-urbaine (nous y reviendrons par la suite). Surtout, l'effet est cumulatif car les espaces les plus attractifs deviennent de plus en plus attractifs, et, en écho, les espaces répulsifs, de plus en plus répulsifs. La conséquence de cette mutation des territoires est **l'accroissement des écarts entre les espaces attractifs et les espaces répulsifs**.

Enfin, la redéfinition du lien entre territoire et économie nécessite d'élargir le champ des facteurs d'attractivité d'un territoire :

« Le territoire entre désormais dans le jeu économique comme matrice d'organisation et d'interactions sociales, et non plus, d'abord comme stock ou assemblage de ressources techniques. » [Veltz, 1996, p 10].

Autrement dit, territoire n'est donc plus un gisement (au sens propre) de ressources locales, ni même un simple support de l'action : il vaut aussi par la configuration locale des acteurs en charge de la gestion de ce territoire. C'est ce jeu d'acteurs en mutation qu'il nous faut maintenant envisager.

1.2. La nouvelle donne de l'action collective urbaine : le projet urbain

Le passage d'un territoire fondé sur des rapports horizontaux (et connexes) et non plus verticaux et hiérarchiques, c'est-à-dire la construction d'un territoire *en réseau* d'un point de vue spatial [Veltz, 1996] se double d'une nouvelle répartition des pouvoirs politiques, marquée par l'affaiblissement d'un État central avec un commandement descendant, au profit des collectivités locales, désormais dotées de pouvoirs de décision pour leur propre territoire : ce « *retour des villes européennes* » [Le Galès, 2003] marque « *l'émergence possible de la ville (de certaines villes) comme acteur politique, social et économique, émergence favorisée par la remise en cause des États, du fait de la mondialisation de l'économie, et (...) de l'intégration européenne* » [Le Galès, 1995, p 57].

a. La reconfiguration / complexification du jeu d'acteurs

La mutation des systèmes productifs de la fin des Trente Glorieuses n'a pas eu que les conséquences spatiales déjà évoquées de la désindustrialisation des villes occidentales : elle s'accompagne d'une mise à mal de l'équilibre sur lequel reposaient jusque là les États. Ce passage de la ville « capitaliste » à la ville « néo-libérale » a été fortement étudiée notamment dans une perspective néo-marxiste [Harvey, 1989, Jessop, 1993, 2002]. Ces auteurs envisagent les transformations de l'action publique urbaine. Parmi ces changements, il nous semble devoir en relever deux, constitutifs de la montée des gouvernements urbains : d'une part, une montée en puissance décisionnelle des villes en général, qui s'accompagne d'autre part d'un renversement des pratiques aménagistes. Cette reconfiguration des pouvoirs s'inscrit dans et accentue le délaissement, induit par la mondialisation, de l'échelon intermédiaire au profit des échelons supra-nationaux (phénomènes globaux, notamment dans le champ de l'économie et de la finance), et locaux.

La montée en puissance des gouvernements urbains

Le changement majeur qui se produit au tournant des années 1980 est un double mouvement marquant d'une part la fin de la suprématie de l'État central, et d'autre part l'affirmation des villes comme entités de décision, ce qui a des conséquences en termes de vision du territoire. Plusieurs raisons expliquent cela :

« Aujourd'hui, avec la mondialisation, la recomposition de l'Etat et la montée en puissance de niveaux politiques infra et supranationaux, les villes sont en passe de prendre une part active à ce gouvernement des sociétés. Les projets sont la réaction des édiles urbains à cette nouvelle responsabilité. » [Pinson, 2009, pp.13-14].

En Europe, la construction de l'Union Européenne contribue à changer la donne [Le Galès, 1995], en ajoutant des contraintes supplémentaires aux États en termes d'interventionnisme, et en accordant une place plus importante aux acteurs locaux à travers des politiques territoriales développées au niveau supranational [Pinson, 2009, p 110]. Cela entraîne un effacement de

l'instance intermédiaire qu'est l'État¹⁶², et de son « rôle surplombant de contrôle et de commandement » qu'il assurait jusque là [Novarina, 1998, p 173].

En France, la politique de décentralisation actée à partir de 1982 marque la « fin du projet territorial de l'État » [Béhar, Estèbe, 1999, p 83] et engage le transfert de responsabilités aux collectivités locales, notamment les municipalités, puis les intercommunalités – qui prennent d'ailleurs souvent un nom faisant référence à la métropole¹⁶³.

Ce mouvement général observable pour l'ensemble de l'action publique affecte plus particulièrement les politiques relatives à l'aménagement et à l'urbanisme : c'est la fin de l'État planificateur qui a des projets pour l'ensemble du territoire dans une logique d'équipement national et d'équité territoriale.

« Notre hypothèse est que l'État ne peut pas avoir de projet pour le territoire, dès lors que le territoire national ne constitue plus un espace pertinent de nature à rendre compte des différents phénomènes spatiaux. (...) Privé de représentation, l'espace national ne sert plus de référent à un projet national d'aménagement du territoire. » [Béhar, Estèbe, 1999, p 80].

Les collectivités locales deviennent non seulement échelle d'action à travers la définition des politiques locales, mais aussi porteuses des projets de leur propre territoire¹⁶⁴. Le changement est donc à la fois procédural – ce sont les collectivités et non plus l'État qui définissent ces orientations – et substantiel – le choix des orientations de l'action, désormais moins régie par des principes d'équipement et d'aménagement du territoire que par la quête d'une stratégie distinctive. Le territoire devient le moteur de la modernisation : la territorialisation marque une rupture nette avec la période antérieure où il s'agissait de « faire accéder à la modernité par le haut, par l'insertion dans un schéma national d'aménagement du territoire organisant la division spatiale du travail » [Béhar, Estèbe 1999, pp 83-84]. La conduite des projets de territoire se fait donc désormais au niveau local – ce qui n'exclut pas des procédures contractuelles entre l'État et les collectivités. Ce transfert de compétence induit alors une fragmentation au niveau national, qui, couplée avec la référence récurrente à l'échelle supra-nationale, produit une « crise des échelles » [ibid, p 84].

Le nécessaire recours aux acteurs privés et ses conséquences en termes de gouvernance

La fin des Trente Glorieuses marque également la réorientation de la politique de type keynésien menée par les États, c'est-à-dire procédant par un traitement équitable de l'espace, *via* une action de rééquilibrage et contra-cyclique à la fois temporellement, spatialement et sectoriellement. Cette

¹⁶² Si les premières études – notamment radicales – sur ce désengagement de l'État concomitant de la montée des gouvernements locaux, observable à des degrés divers dans de nombreux pays occidentaux, ont dressé un constat très sévère sur le déclin de l'État dans la mondialisation, elles ont ensuite été nuancées par l'affirmation selon laquelle la mondialisation *transforme* l'État [Sassen, 1998, cité par Davis, 2005].

¹⁶³ De nombreuses communautés d'agglomération ou de communautés urbaines l'intègrent dans leur nom d'usage : Marseille-Provence Métropole, Lille Métropole, Nantes Métropole, Saint-Étienne Métropole, Limoges Métropole, etc..

¹⁶⁴ Les collectivités locales n'étaient pas pour autant complètement absentes des décisions de l'État, cf. travaux de Pierre Grémion sur « le pouvoir périphérique » [Grémion, 1976], ou encore ceux défendant la théorie de la « régulation croisée » [Crozier, Thoenig, 1975]. Voir discussion de la notion de territorialisation que fait Alain Faure dans le *Dictionnaire des politiques publiques* [Faure, 2004].

érosion de l'État Providence¹⁶⁵, en même temps qu'elle donne aux collectivités locales la possibilité d'affirmer leur volontarisme politique en matière notamment de développement urbain, les confronte à leur impuissance relative en termes de moyens financiers. Cela oblige alors les collectivités locales à chercher de nouvelles sources de financement du côté des entreprises privées avec qui se tissent de plus en plus de partenariats.

Dans le champ de l'urbain, ce processus est particulièrement manifeste et prend deux dimensions : emprunt de méthodes au secteur privé et nécessité d'un partenariat entre acteurs publics et privés en raison. En effet, on observe d'une part un certain activisme des collectivités locales qui s'inspirent du domaine économique pour définir leur action [Ascher, 1992]. Ces nouvelles formes d'action collective sont davantage fondées sur des stratégies d'attractivité, en particulier tournées vers les investisseurs privés. Ce tournant du « *managérialisme* » à l'« *entrepreneurialisme* » [Harvey, 1989] repose sur des méthodes issues du monde de l'entreprise, et sur la quête d'avantages comparatifs capables de positionner la ville de façon avantageuse dans la compétition inter-urbaine. D'autre part, les collectivités, désormais libres de définir leurs stratégies territoriales, sont confrontées à la difficulté de financer par elles-mêmes leurs propres projets. Dès la fin des années 1980, elles se voient obligées de recourir aux capitaux privés [Ascher, 1992]. Cette collaboration public-privé n'est pas radicalement nouvelle [Janvier, 1996], notamment dans le domaine des services urbains, où la délégation de services publics est ancienne [Lorrain, 1992]. En revanche, les firmes privées s'affirment en des termes nouveaux dans la promotion immobilière au cours des années 1990, à travers notamment la mise en place d'un « *modèle ensemblier* »¹⁶⁶ [Lorrain, in Campagnac, 1992] ainsi que la montée des firmes d'infrastructures » [Lorrain, 2002]. Ainsi, remplaçant le rôle unique et multitâche de l'État, ce nouveau modèle d'action urbaine repose sur un double mouvement de convergence des acteurs publics et privés dans le champ de l'urbanisme : non seulement les acteurs publics recourent davantage au secteur privé pour financer leurs projets, mais les firmes privées accroissent leur champ d'action en proposant des offres de services de plus en plus étoffées voire des produits urbains clés en mains.

Pour qualifier cette reconfiguration des pouvoirs locaux, avec le nécessaire recours aux acteurs privés¹⁶⁷ porteurs des ressources financières qui font défaut au secteur public, le terme de "**gouvernance**" a été largement diffusé – avec certaines mises en garde [Lorrain, 1998 ; Jessop, 1998¹⁶⁸], afin d'éviter toute ambiguïté avec celle de "gouvernement" qui qualifiait l'action

¹⁶⁵ Ce qui ne signifie pas forcément une diminution des moyens financiers de l'État [Genestier, Jouve, Boino, 2008], mais davantage une réorientation des financements.

¹⁶⁶ Reposant sur une prestation globale, « clés en main », proposée par les entreprises de la promotion immobilière, et comprenant les études préalables, le suivi, le montage financier, et parfois l'exploitation [Lorrain, in Campagnac, 1992, p 71]. Voir également notre entretien Nexity Villes et Projets, du 20 mars 2009.

¹⁶⁷ Cette collaboration public-privé n'est toutefois pas radicalement nouvelle : voir les travaux sur les services urbains, où la délégation de services publics est ancienne [Lorrain, 1992].

¹⁶⁸ Dominique Lorrain rappelle l'origine du terme de gouvernance, notion née aux États-Unis chez les économistes des années 1930 pour s'appliquer au monde de l'entreprise. Bob Jessop met en garde contre ce « *mot passe-partout à la mode qui peut signifier tout et n'importe quoi* » [Jessop, 1998, p 32]. Dans sa revue de

publique. L'emploi de ce terme vise à signifier « *la prise en compte du déplacement des barrières entre acteur public et acteur privé* » [Le Galès, 1995, p 60], mais aussi « *des mécanismes de gouvernement qui n'ont pas besoin, pour fonctionner, de l'autorité et des sanctions de la puissance publique* » [Stoker, 1998, p 19]. Il y a donc une **redéfinition des systèmes de hiérarchies entre les acteurs** : en l'absence d'un État surplombant et omnipotent (à la fois car il a la décision et les moyens financiers), on assiste à un partage de la décision, à une « *auto-organisation des relations inter-organisationnelles* » [Jessop, 1998, p 2]. Il s'agit donc d'un système davantage négocié, un « *pilotage décentré médiatisé par le contexte* » [*ibid*, p 38].

L'avènement de ces nouvelles modalités de l'action publique a entraîné de nombreuses études de la coordination entre les acteurs publics et privés dans le champ de l'action publique urbaine en général (et non de l'action spécifiquement urbanistique), notamment aux États-Unis où des études de cas ont donné lieu à l'élaboration de modèles intermédiaires. Deux de ces modèles ont connu un certain succès de ce côté-ci de l'Atlantique, provoquant une « inflation sans précédent » d'articles et d'ouvrages sur ce sujet [Jouve, 2003, p 67], aussi bien enthousiastes que critiques¹⁶⁹.

Premier modèle établi au milieu des années 1980, la « **coalition de croissance** » (*growth coalition*) [Logan, Molotch, 1987] a permis, dans une perspective radicale, de mettre en évidence la constitution de groupes locaux composés d'acteurs (publics et privés, issus des milieux économique, politique, culturel, intellectuel, etc.) mus par des intérêts communs et unissant leurs efforts pour alimenter le développement. La coalition de croissance repose donc sur l'alliance des intérêts (essentiellement financiers) de certains groupes pour créer de la valeur d'échange – possiblement au détriment d'autres groupes. Si le modèle a pu paraître séduisant en Europe dans le contexte de la montée des gouvernements locaux en charge de la définition de leurs propres stratégies territoriales, il n'en reste pas moins difficilement importable en Europe en raison de la spécificité du contexte états-unien, où prévaut la structure communautaire, avec un régime foncier, et une fiscalité différents de ce qui a cours en Europe [Le Galès, 1995]. Il n'est donc pas évident de transposer cette « *dépendance au local* » [Cox and Mair, 1988] en Europe de façon générale, en France en particulier, encore fortement emprunte de jacobinisme.

Second modèle explicatif, et qui a connu une plus grande postérité, y compris en Europe¹⁷⁰, les « **régimes urbain** » approfondissent la lecture politique et économique des coalitions de croissance. Répondant notamment à la critique de dépolitisation régulièrement adressée à ces dernières, ce nouveau modèle explicatif cherche à préciser les arrangements informels (idéologies dominantes, mise à l'agenda, accès aux réseaux, pouvoir latent¹⁷¹) entre sphères publiques et privées permettant la prise de décision et son application. A partir de l'étude de cas d'Atlanta

littérature internationale sur la gouvernance urbaine, Bernard Jouve reconnaît le rapprochement qu'il est possible de faire entre cette notion et une « auberge espagnole » [Jouve, 2003, p 21].

¹⁶⁹ Pour un état du débat au début des années 2000, voir [Jouve, 2003].

¹⁷⁰ Cf. numéro spécial de l'*International Journal of Urban and Regional Affairs*, 2001, volume 25, n°1.

¹⁷¹ Cf. la lecture qu'en fait Susan Fainstein, in [Fainstein, 1994], appendix A.

(Géorgie)¹⁷², Clarence Stone met en évidence les raisons de la constitution et du maintien d'une « coalition biraciale », grâce à la constitution d'un ensemble de compétences relatives à la conduite de négociations entre les différentes communautés [Stone, 1989, 1993]. Il établit ensuite une typologie de régimes urbains¹⁷³ en fonction des objectifs politiques visés et des ressources nécessaires pour les atteindre. Cette typologie a par la suite été reprise et retravaillée pour l'adapter à la Grande-Bretagne des années 1990, en prenant particulièrement en considération les effets de contexte dans leur approche [Stoker et Mossberger, 1994, 2001 ; DiGaetano et Klemanski, 1993]. Des travaux ultérieurs ont également montré que les modalités de construction des régimes urbains varient en fonction des schémas institutionnels, mais aussi des secteurs dans lesquels ils sont étudiés [Dowding, 2001].

L'une comme l'autre de ces approches, si elles tentent d'enrichir la notion de gouvernance et de saisir la complexification et la fragmentation des acteurs¹⁷⁴, repose néanmoins sur la prise en compte d'acteurs privés fortement ancrés localement, ce qui joue directement sur les systèmes fiscaux en particulier. Or, « *les intérêts privés sont beaucoup moins localisés ou locaux dans les grandes villes françaises et britanniques qu'aux États-Unis* » [Le Galès, 1995, p 86]¹⁷⁵. Par conséquent, « *le concept de régime politique urbain s'applique mal aux villes françaises où intérêts privés et autorités locales sont moins dépendants les uns des autres, du fait notamment de la présence de l'État* » [ibid, p 87]. En d'autres termes, ces modèles ne prennent pas suffisamment en compte le rôle de l'acteur étatique, qui, s'il est amoindri, ne disparaît pas pour autant, notamment en France. À ce titre, c'est donc plutôt la comparaison des situations de divers cas européens qui permet un regard plus nuancé [Lefèvre, 2009]. Certains auteurs réfutent néanmoins la non pertinence de ces modèles dans le contexte européen [Dormois, 2004, 2008], et revendiquent au contraire l'usage de ces théories comme « *outil méthodologique pour analyser la coopération entre acteurs publics et privés* » [Dormois, 2008, p 60]¹⁷⁶.

>>> Au-delà du débat sur la pertinence ou pas dans le cadre européen de ces schémas explicatifs – dont la portée théorique est souvent exagérée¹⁷⁷ – c'est la mise en évidence de la reconfiguration des rapports entre acteurs centraux et locaux d'une part, et entre acteurs publics et privés d'autre part, qui est retenue comme cadre (et comme objet pour le second volet) de notre réflexion.

¹⁷² Ville qui se caractérise par une forte croissance urbaine dans la seconde moitié du XXe siècle, avec une population noire devenue majoritaire au début des années 1980. La ville est régie par une élite restreinte d'hommes d'affaires voir la présentation qu'en fait J.-Y. Nevers, in Gaudin J.-P. et Novarina G. (dir), 1997).

¹⁷³ L'expression est en fait antérieure à Clarence Stone [Dowding, 2001].

¹⁷⁴ Y compris la prise en compte des demandes sociales dans le projet urbain [Novarina, 1998].

¹⁷⁵ Le domaine de la promotion immobilière illustre bien cela avec certes des promoteurs locaux, mais aussi de nombreux grands groupes nationaux moins impliqués dans la vie politique locale, voire s'en tenant éloigné avec soin [Pollard, 2009].

¹⁷⁶ Rémi Dormois propose de se servir de ces théories dans le cadre de son étude de la régénération urbaine de villes tels que Sheffield, Gênes, ou encore Saint-Étienne [Dormois, 2004, 2008].

¹⁷⁷ Que ce soient John Logan et Harvey Molotch ou Clarence Stone, ces chercheurs ne prétendaient nullement à une portée universelle de leur propos, clairement ancré dans le contexte institutionnel états-unien.

b. De nouvelles modalités d'action pour l'articulation du public et du privé : le projet urbain

Le retrait de l'État des questions d'aménagement urbain entraîne une redéfinition des modalités de l'action, puisque le plan n'est plus le mode d'action privilégié – même si la France se distingue en la matière au sein des pays européens, avec la permanence d'une primauté sinon de l'État central, du moins des acteurs publics [Novarina (dir.), 2003]. Le « *passage de la production à la coproduction de la ville* » s'exprime dans la diffusion de la « *logique de projet* » [Arab, 2004, p 15]. Dans les années 1990, le "projet urbain" devient en effet une expression à la mode pour désigner à la fois une démarche (et dans ce cas, le projet tend à se confondre avec le terme de gouvernance) et un produit, le tout visant à comprendre la façon dont la ville contemporaine était conçue et construite. Cette émergence du projet urbain s'inscrit dans le mouvement de métropolisation et constitue une réponse au contexte d'incertitudes auquel l'action urbaine doit désormais faire face [Callon, Lascoumes, Barthes, 2001 ; Ascher, 2001¹⁷⁸]. Dans ces conditions, le projet urbain devient l'outil privilégié de définition des stratégies locales menées par les collectivités locales elles-mêmes, ainsi que le cadre dans lequel la coordination entre sphères publiques et privées peut prendre place.

Panorama sémantique

Originellement, le projet urbain a une connotation héritée des projets d'architecture. S'il relève de pratiques relativement anciennes – et fut notamment pendant longtemps « *prérogative de l'architecte* » [Ingallina, 2010, p 100] –, une interprétation « *presque conjoncturelle* » émerge à la fin des années 1960 [Roncayolo, 2000, p 25] et se répand dans un mouvement qui ne s'est pas encore démenti. En effet, le terme de projet voit son usage se diffuser dans des sphères plus larges de la fabrique urbaine au cours des années 1970, au point de connaître un « *succès fulgurant* » [Toussaint, Zimmermann, 1998, p 9] dans les années 1990, suscitant colloques et séminaires¹⁷⁹ dans les sciences sociales ayant pour objet les modalités de l'aménagement urbain. Avec cette nouvelle pratique s'ouvre alors un nouveau champ de recherche dont se saisissent au tournant des années 1990-2000 notamment l'aménagement et l'urbanisme, alors que les sciences politiques s'y intéressent plus tard [Pinson, 2006, p 621].

Notion « *floue et polysémique* » pour les uns [Arab, 2004, p 42, Ingallina, 2010), ou simplement « *plurivoque sans être équivoque* » [Rémy, in Toussaint et Zimmermann, 1998, p 5) pour d'autres, « *idéologiquement non marqué* » [Pinson, 2005, p 30], le projet urbain peut être lu aujourd'hui de différentes façons, qui expliquent aussi pour partie le succès du terme, car cela rend plus

¹⁷⁸ Par opposition aux « *plans et schémas [de l'urbanisme moderne qui] étaient destinés à maîtriser le futur, à réduire l'incertitude, à réaliser un projet d'ensemble* ». [Ascher, 2001, rééd. 2004, p 81].

¹⁷⁹ Entre autres : colloque « Les Sciences humaines et sociales face au projet urbain », organisé par l'INAMA et SHS-TEST, à Marseille, les 31 janvier et 1^{er} février 1997, actes publiés en 2000 (Hayot et Sauvage (dir), 2000) ; séminaire organisé par J.-Y. Toussaint et M. Zimmermann le 29 janvier 1998, et ayant donné lieu à leur publication de la même année.

facilement possible le consensus entre les acteurs. Héritage de son acception architecturale, le projet urbain peut être entendu **à plusieurs échelles**. Nadia Arab en retient trois [Arab, 2004]¹⁸⁰, que Patrizia Ingallina affine pour la dernière catégorie [Ingallina, 2010] :

- le *projet d'édifice*, ou *projet architectural*, à l'échelle du bâtiment ; c'est ce que les promoteurs appellent un programme
- le *projet urbain complexe*, ou *grande opération d'urbanisme*, à l'échelle du quartier, qui relève de la planification opérationnelle
- le *projet urbain de territoire* ou *projet de développement* : Patrizia Ingallina subdivise cette catégories en deux : le projet urbain *local*, qui relève de la planification urbaine, et le projet urbain *global*, qui relève de la planification stratégique et englobe l'ensemble de l'agglomération [Ingallina, 2010].

A notre sens, de même que l'intérêt d'une analyse à plusieurs échelles réside moins dans la multiscalarité que dans l'interscalarité, il peut être fructueux, quand on en a les moyens, de considérer l'articulation de ces différents projets entre eux, leur imbrication les uns dans les autres, la concordance, ou non, des intérêts défendus par chacun, et leur inscription dans une dynamique d'ensemble – c'est ce que nous tenterons de faire, en travaillant notamment l'articulation programme / projet urbain de quartier.

Outre cette diversité d'échelles de référence, qui construit un gradient dans la dématérialisation dudit projet dans le paysage urbain, le projet urbain recouvre des modalités différentes de l'action collective urbaine, et « oscille entre trois pôles dominants » [Arab, 2004, pp 48 et suivantes] :

- « le projet urbain comme démarche de mise en forme de l'espace
- « le projet urbain comme démarche de définition d'une stratégie de développement pour la ville
- « le projet urbain comme outil de coordination et d'intégration pour un exercice plural du pouvoir » [ibid]

Ces trois pôles convergent pour insister sur l'aspect **processuel** du projet urbain, que cela s'applique sur la définition d'éléments concrets de transformation de l'espace, ou sur la mise en place d'un *modus operandi* entre des acteurs de plus en plus disparates. Cela recoupe deux grandes catégories d'analyse du projet urbain, pouvant être **aussi bien une démarche, une méthode, que le résultat poursuivi**. La plupart des auteurs insistent sur une certaine incrémentalité du projet urbain : l'intérêt d'une telle démarche consiste en l'ouverture possible que cela laisse à l'action, qui n'est pas fermée de façon définitive dans ses objectifs, ses résultats et ses méthodes dès le lancement du projet. Bien au contraire, au fondement même du projet se trouve « *l'idée de son inachèvement, de ses toujours possibles amendements, de son incertitude* »¹⁸¹. Le cheminement importe donc plus que la destination finale.

¹⁸⁰ Pour une lecture approfondie de la notion de projet urbain, voir la thèse de N. Arab, notamment les chapitres 1 et 2 qui dressent un état de la question et ses implications méthodologiques (Arab, 2004).

¹⁸¹ Article « Projet urbain », rédigé par L. Devisme in LEVY J., LUSSAULT M. (dir) (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Éditions Belin, Paris, 1034 p., pp 747-748.

Le projet comme démarche : les « nouveaux habits de l'action publique locale » (Pinson, 2009, p 26)

Comme catégorie d'analyse de la gouvernance urbaine, le projet urbain procède d'une critique de l'urbanisme règlementaire et techniciste [Hayot, 2000, p 22], et d'une volonté de rompre avec « plus de vingt années de pratiques planificatrices classiques » [Claude, 2000, p 62] « héritées du taylorisme » [Arab, 2004, p 13]. Du point de vue de l'action, le projet urbain participe de la territorialisation des problèmes et de leur traitement¹⁸² [Pinson, 2005]. Il acte également le passage de la production à la **co-production de la ville** [*ibid*, p 31], avec une adaptation aux configurations locales d'acteurs, mais aussi des ressources disponibles : en rupture forte avec l'application de « recettes indifférenciées d'une ville à l'autre » par les services centraux de l'État [Pinson, 2009, p 116], il s'agit au contraire de mettre en place des **procédures sur-mesure**, adaptées aux spécificités du territoire en question.

S'inscrivant dans les mécanismes de métropolisation décrits auparavant, le projet urbain en tant que cheminement se fait dans un but clair, à savoir « définir le positionnement stratégique d'une ville, mobiliser les élites et mettre en scène cette mobilisation locale par le recours au marketing urbain » [Pinson, 2009, p 11]. À travers l'exemple de Turin, Gilles Pinson a montré comment les élites locales ont travaillé ensemble pour mettre au point une stratégie collective visant à insuffler un nouvel élan à la ville, fief de l'usine automobile Fiat. Plus que la définition du contenu propre de cette stratégie, c'est l'acquisition d'une culture commune par les acteurs locaux qui importait : cette acculturation de longue haleine est passée par la constitution de groupes de réflexion regroupant des acteurs locaux aussi bien des mondes politique qu'économique [Pinson, 2002] :

« Torino Internazionale apparaît comme le cas limite d'un exercice de planification qui ne vaut pas tant par les résultats positifs qu'il génère en termes de décisions d'investissement ou de prescriptions d'usage du sol mais par le processus qu'il met en branle et les effets d'apprentissage, d'alignement cognitif, de production de ressources nouvelles que peut générer ce processus. » [Pinson, 2002, p 483].

Pour preuve de ce primat de la démarche sur le contenu, il n'y a pas de production cartographique (si ce n'est comme document de travail et base de discussion) afin de ne pas avoir de « traduction inamendable d'un intérêt général » [*ibid*, p 484]. Ainsi, l'un des atouts du projet urbain est de permettre de faire travailler ensemble dans une direction commune des acteurs appartenant à des sphères différentes, ayant peut-être des visions divergentes, voire des intérêts contradictoires. Cette remarque est particulièrement vraie pour les projets d'agglomération, échelle d'observation privilégiée dans ce travail de sciences politiques, mais elle s'applique aussi pour le projet urbain complexe de type grande opération.

¹⁸² « Le projet est un avatar d'une tendance commune à toutes les politiques néolibérales et qui consiste à "territorialiser" les problèmes et leur traitement, à disjoindre les expériences des individus et des territoires ». [Pinson 2005, p 34].

c. Le projet urbain (comme produit) : expression de la gestion différenciée de la ville

De même que la fin de l'État central entraîne un changement dans l'appréhension du territoire national, délaissant une logique d'équipement territorial équitable, l'aménagement de l'espace urbain dans le cadre du projet se fait selon de nouvelles règles :

« A travers la démarche de projet, les acteurs des politiques urbaines n'appréhendent plus la ville comme un continuum spatial neutre à aménager mais comme un lieu spécifique à valoriser et une communauté à mobiliser dans le cadre d'une compétition territoriale de plus en plus exigeante » [Pinson, 2005, p 29].

Cette vision du territoire urbain sert de base à la définition d'une stratégie territoriale destinée à positionner la ville dans le concert métropolitain inter-urbain, elle encourage donc l'action préférentielle sur les morceaux de la ville porteurs du meilleur potentiel :

« Le projet urbain s'attache à différencier les espaces de la ville et à valoriser ceux qui sont préalablement dotés de valeurs par le marché (...) le projet identifie des pôles potentiels de croissance et de valorisation foncière dans la ville et y développe des politiques de l'offre pour stimuler la croissance » [ibid, p 34].

Ainsi défini comme processus et résultat visant à la valorisation foncière et immobilière de certains secteurs urbains [Pinson, 2009], le projet urbain s'inscrit clairement dans une **gestion différenciée de l'espace urbain** [Merryfield, Swyngedouw, 1996] au profit des espaces les plus attractifs, reproduisant à l'échelle intra-urbaine les mécanismes déjà mis en évidence à l'échelle inter-urbaine dans le cadre de la métropolisation.

Cet accent mis sur certains espaces est particulièrement visible dans le soin apporté aux « *projets-objets* » [Pinson, 2005], mis au service de la construction du « *capital image* »¹⁸³ de la ville. En effet, le projet urbain comme produit (et reflet d'une démarche stratégique) fait figure « *d'offre territoriale* » globale, pour reprendre une expression relativement récente mais encore traitée avec distance par les sciences sociales [Thiard, 2005, 2007b]. Il incarne matériellement, par l'aménagement urbain (aussi bien à l'échelle de l'agglomération que celle plus fine des espaces publics) et l'architecture des bâtiments, la stratégie d'un territoire en matière d'attractivité¹⁸⁴, c'est le signe d'une vitalité retrouvée de la ville. Cela est encore plus manifeste dans les projets à la forte présence architecturale, dont l'image est largement diffusée tant par les revues professionnelles que par les touristes : ces produits phares, censés emblématiser de façon avantageuse la ville dans son ensemble sont aujourd'hui appelés des *flagship projects*, par référence au bâtiment amiral d'une flotte, porteur du drapeau et d'où partaient les ordres. Ces projets peuvent être des musées, des centres culturels, mais aussi des gares¹⁸⁵ ou tout autre bâtiment public à potentielle vocation

¹⁸³ Fruit des représentations des acteurs (individuels ou collectifs, publics ou privés), ce capital image voit logiquement sa valeur différer en fonction des « clientèles », de même qu'il est fragile, et reste à la merci de la médiatisation d'un événement négatif [Bouinot, 2002, p 68].

¹⁸⁴ « L'urbanisme en vient à incarner la stratégie d'attractivité des villes et l'adoption des stratégies en la matière concerne les différentes échelles du territoire et les acteurs à des degrés divers » (Ingallina, 2007, p 15).

¹⁸⁵ Le cas emblématique est le musée Guggenheim de Bilbao en Espagne dessiné par Frank Gehry. On pense également au centre commercial *Bullring* de Birmingham en Angleterre, ou encore aux nouvelles gares de

métropolitaine. Ainsi, le pouvoir d'attraction d'une ville se jouant aussi sur « *sa capacité à attirer l'attention, à faire rêver et, à terme, à faire venir* » [Genaille, 2007, p 111], ce type de **projet à fort impact visuel** est particulièrement recherché par les élus et l'ensemble des acteurs d'un territoire [Chadoin, *et al.*, 2000]. Ces acteurs ont souvent en tête le musée Guggenheim de Bilbao [Plaza, 2007 ; Gomez et Goncalvez, 2001], en oubliant néanmoins que la construction d'un *flagship* n'est pas synonyme de succès automatique, et peut avoir des effets négatifs [Vicario, Martinez Monje, 2003]. Ainsi, par la mobilisation de ce qui s'apparente à des « *géographismes* »¹⁸⁶ [Rosemberg, 2000], le projet urbain devient un « *produit (d'images et d'espaces réels) (...) largement utilisé pour stimuler l'attractivité et relancer ainsi l'économie locale* » [Ingallina, 2007, p 9]. C'est donc un moyen fédérateur pour créer de la valeur urbaine à la fois dans des territoires attractifs, mais aussi des villes en quête de renouveau de leur image dégradée.

Conclusion 1.2. : Quelle co-production public-privé¹⁸⁷ de la ville ?

La production de la ville est aujourd'hui régie par des règles différentes de celle des Trente Glorieuses caractérisée par un État-Providence, aménagiste, dont l'action était guidée par des considérations d'équité et contra-cycliques. Désormais, le pouvoir de décision appartient aux collectivités locales, mais ces dernières sont confrontées à l'incapacité financière de mettre en œuvre seules les projets de territoire qu'elles définissent, d'où le recours aux acteurs du privé. Cette double mutation entraîne alors non seulement la définition de nouveaux cadres de l'action collective urbaine, et en vertu de principes non plus d'équité mais de compétitivité territoriale. Les sciences politiques ont étudié ces nouvelles modalités de la coordination public-privé sous l'angle de la construction de la décision – que l'on nomme cela gouvernance ou projet urbain – mais sans envisager ce à quoi aboutissait concrètement le projet. Dans cette perspective politiste, la question de l'interaction entre acteurs publics et privés est traitée à travers la mobilisation de modèles de représentation des intérêts (modèle pluraliste, "néo-corporatiste", "dirigiste"¹⁸⁸), et vise à mettre en évidence les rapports de force entre ces acteurs.

Birmingham et de Rotterdam (Pays-Bas), dont l'architecture iconique doit incarner la double fonction de porte d'entrée urbaine et d'ouverture sur le monde *via* le réseau.

¹⁸⁶ C'est-à-dire des figures spatiales aisément repérables par l'ensemble d'une population.

¹⁸⁷ Nous nous attachons à ne pas parler de *partenariat* public-privé, afin de ne pas créer de confusion avec le "partenariat public-privé" (PPP), qui est une forme juridique spécifique de contrat entre l'État ou une collectivité locale, et des acteurs privés.

¹⁸⁸ Voir le tableau qu'en dresse Julie Pollard dans l'introduction de sa thèse [Pollard, 2009, pp 39 et suivantes].

Or une approche en études urbaines tel que l'urbanisme ne peut se réduire à la question de *l'interaction* entre acteurs publics et privés, pour plutôt envisager celle de la *co-production* : il ne s'agit pas de déterminer "qui gouverne"¹⁸⁹, ni de déterminer comment gérer la métropole dans ces nouvelles conditions¹⁹⁰. Il s'agit alors d'**articuler les modalités de la décision avec ce qui est produit par ce biais, afin de comprendre comment peuvent émerger des opérations dont aucun acteur ne pourrait assumer seul la conduite et le financement**. Dans cette perspective, il nous semble pertinent d'adopter une approche par la matérialité de la ville telle que l'a mise en œuvre l'équipe de recherche ayant étudié la production de la ville à partir du cas lyonnais [Boino (dir), 2009], « *dans une perspective directement issue de la théorie de la régulation sociale de Jean-Daniel Reynaud* » [Boino, 2009, p 19]. Cette approche à partir des principes *en vertu* desquels la ville est produite a permis de mettre en évidence le système de « *régulations conjointes (...) à la fois extérieures (de contrôle)¹⁹¹ et inhérentes (autonomes) au jeu des acteurs* » [Boino, 2009, p 218], qui permettent à chacun de ces acteurs de s'engager dans l'action. Les contributions de cet ouvrage collectif ont permis de mettre en évidence la concourance entre deux systèmes de régulation politique et économique :

« *Les règles du jeu politique amènent à chercher à agir collectivement mais sans obérer son autonomie. Les règles du jeu économique conduisent à privilégier les actions qui permettent de minimiser les charges afin de conserver une capacité financière pour en mener d'autres. L'une et l'autre convergent pour faire des coopérations fondées sur des arrangements, les formes d'action les plus appréciées.* » [Boino, 2009, p 219].

Une telle approche présente l'avantage d'envisager la diversité des enjeux et des contraintes pesant sur chaque type d'acteurs – en envisageant la diversité possible des profils au sein des acteurs publics, et au sein des acteurs privés. Cette compréhension de l'action collective urbaine par le biais de la négociation, de l'arrangement met alors en avant la dimension incrémentale au fondement même de la production de la ville. Nos travaux se situent dans cette perspective, comme cela sera exposé par la suite dans le chapitre méthodologique (chapitre 3).

¹⁸⁹ Cf. *Who governs ?*, R. Dahl, 1961.

¹⁹⁰ Cf. le débat sur l'ingouvernabilité que produirait la multiplication des acteurs, notamment la fragmentation des acteurs publics, et des intérêts divergents de chacun propices au conflit [Jouve, Lefèvre, 2002].

¹⁹¹ C'est-à-dire les règles préexistantes au jeu des acteurs.

1.3. Le projet urbain au défi du renouvellement urbain

La métropolisation est un phénomène global de **création de valeur**, qui favorise en priorité les espaces déjà valorisés, et accroît donc les écarts spatiaux aux échelles à la fois inter- et intra-urbaine. Passée cette énonciation de principe, il convient de mettre la métropolisation au regard des évolutions morphologiques de la ville afin de questionner son application spatiale différentielle au regard des tissus urbains effectivement concernés (terrains vierges, terrains occupés, localisés au centre, en marge, hors de la ville, etc.). Dans le cas qui nous intéresse, les quartiers de gare, il ne s'agit pas de n'importe quel espace dans la ville : c'est un espace en renouvellement urbain, c'est-à-dire jusque là abandonné, et avec une valeur jugée négative. **Pour ces projets de renouvellement urbain, la mission du projet n'est pas simplement de créer de la valeur sur un espace à valeur nulle, mais de transformer de la valeur négative en valeur positive.**

La reconstruction de la ville sur elle-même, participant à la croissance urbaine au même titre que l'étalement urbain, est particulièrement d'actualité en raison de la conjonction de deux phénomènes, l'un lié à la conjoncture globale de l'économie, l'autre à une mutation des usages de la ville. D'une part, **la désindustrialisation** du dernier quart de siècle laisse de nombreuses friches dans le tissu urbain ancien : ces terrains sans affectation constituent de ce fait un espace privilégié de renouvellement urbain. D'autre part, le « retour en ville » [Bidou-Zachariassen, 2003] des classes moyennes et supérieures, combiné aux injonctions de ville dense, est suffisamment marqué pour entraîner une pression sur des espaces jusque là délaissés et enclencher un processus de requalification des centres anciens dégradés et de patrimonialisation d'habitats menacés de destruction quelques années auparavant. C'est aujourd'hui au tour des *fringe belts* d'être des zones fort prisées en raison précisément de leur excellente localisation péricentrale : elles évitent les encombrements des rues étroites de la ville ancienne et offrent généralement un accès aisé aux voies rapides hors de la ville. Ces « *auréoles intermédiaires forment des gisements fonciers à fort potentiel* »¹⁹² [Allain, 2004, p 213], car la croissance urbaine s'est faite par-dessus ces grandes emprises¹⁹³ : cet héritage historique et spatial les dote d'une rente de situation non négligeable au regard des mécanismes actuels de production de la ville. En outre, autre élément positif, l'usage du sol autrefois extensif à ces endroits-là laisse de vastes tènements propices à des projets de renouvellement de grande ampleur : cela évite les surcoûts liés au renouvellement urbain en dentelle, c'est-à-dire à la parcelle, qui rendent les montages fonciers d'autant plus complexes.

¹⁹² Les friches autour des gares en sont un bon exemple.

¹⁹³ Phénomène de « *leap frog* » [ibid.]

a. Reconstruire la ville sur elle-même : enjeux et contraintes

Le renouvellement urbain s'inscrit non seulement dans le passage d'un urbanisme d'extension à un urbanisme de conversion [Gateau-Leblanc, Paris, 2004, p 18], mais aussi dans celui d'une ville marquée par la Révolution industrielle à une ville occidentale post-industrielle. C'est un processus double : il s'agit non seulement d'effectuer un travail de projection dans l'avenir pour anticiper les demandes dans les projets urbains, mais aussi d'effectuer un rattrapage dans les quartiers défavorisés [Querrien, Lassave, 2004].

Renouvellements urbains / rénovation urbaine / régénération urbaine... ou tout simplement recyclage ?

Si la pratique est ancienne, le thème du "renouvellement urbain" apparaît en revanche tardivement dans le débat public et la recherche. Parler de "renouvellement urbain" en France revêt une coloration particulière : depuis les années 1990, c'est devenu un terme phare de la Politique de la Ville, l'expression étant consacrée en 2000 avec la promulgation de la Loi relative à la solidarité et renouvellement urbain (dite Loi SRU). Le phénomène a en fait connu diverses dénominations : "rénovation", "reconstruction", "recyclage", "réhabilitation", "reconstruction de la ville sur elle-même". Avec certaines nuances plus ou moins importantes¹⁹⁴, elles désignent les opérations de démolition et/ou de reconstruction dans des espaces urbains abandonnés ou en mauvais état. Ce recyclage de secteurs obsolètes peut se faire à de vastes échelles ou au contraire à la parcelle¹⁹⁵, dans les espaces interstitiels ; il peut être spontané ou organisé par l'État [Bonneville, 2004].

Les années 1990 déplacent l'attention vers les quartiers d'habitat social des banlieues construits dans les années 1950-70 et déjà fortement dégradés (ce qui se cumule à des problèmes sociaux complexes). Le renouvellement urbain se fait dans le cadre de périmètres d'intervention prioritaire définis par la Politique de la ville. Les pouvoirs publics oscillent entre une lecture tantôt large, tantôt plus étroite du renouvellement urbain : alors qu'en 2000 la loi SRU « a contribué à élargir les cibles du renouvellement urbain vers les secteurs dévalorisés qui n'intéressent pas les investisseurs et à considérer cette question à l'échelle des agglomérations » [Bonneville, 2004, p 8], la loi Borloo de 2003 marque au contraire le « retour à une interprétation plus restrictive » à travers le choix de l'expression de "rénovation urbaine", « privilégiant essentiellement les quartiers sensibles et les procédures de démolition¹⁹⁶ / reconstruction des logements sociaux » [ibid.].

Au-delà du débat terminologique et historique, nous préférons retenir le « double régime de renouvellement urbain » que propose Marc Bonneville : c'est « celui des opérations qui mettent en œuvre le

¹⁹⁴ Pour une discussion complète des définitions, voir [Bonneville, 2004].

¹⁹⁵ En terme de renouvellement urbain, deux possibilités sont offertes : occuper et densifier les dents creuses, c'est-à-dire faire muter des friches et des délaissés urbains sans affectation officielle, ou bien démolir et reconstruire la ville sur elle-même, en priorité les espaces n'ayant pas un fonctionnement urbain, social jugé optimal.

¹⁹⁶ Cf. les démolitions spectaculaires de tours et de barres, images médiatiques fortes de l'éradication du problème.

renouvellement urbain dans une logique de retour sur le marché immobilier – le plus souvent non labellisés »¹⁹⁷ par l'État – qui retient notre attention [Bonneville, 2004, p 9].

Passée cette ambiguïté lexicale, quelle définition de travail adopter ? L'un des textes de référence sur le renouvellement urbain est l'ouvrage d'Olivier Piron, Secrétaire Général du PUCA, intitulé *Renouvellement urbain, analyse systémique*, et publié en 2002. Il s'agit d'une lecture non officielle – Olivier Piron endosse les points de vue défendus à titre personnel et non institutionnel – mais néanmoins « autorisée » [Bonneville, 2004, p 9] de la notion de renouvellement urbain¹⁹⁸ du fait des relectures, y compris avec caution scientifique, dont il a fait l'objet¹⁹⁹. Cet ouvrage n'a donc pas de lien direct avec les programmes de recherche que le PUCA coordonne à la même époque sur le sujet²⁰⁰. Pour Olivier Piron, le renouvellement urbain s'inscrit dans le « mouvement global » défini par des « phénomènes de dévalorisation globale, puis par une réaction collective de recomposition urbaine et de renouvellement du parc immobilier dans laquelle les pouvoirs publics ont toujours un rôle moteur » [Piron, 2002, p 2]. Il précise plus loin sa définition :

« Est dénommé renouvellement urbain ce phénomène de mutation immobilière impliquant la structure urbaine initiale. Il réclame des choix politiques de la part des pouvoirs publics concernés ainsi que la mise en place d'actions spécifiques. » [Piron, 2002, p 22].

Cette définition est fortement teintée par l'origine institutionnelle de son auteur, notamment dans sa vision d'une **nécessité de l'intervention publique** – spécificité française d'un rôle encore important de l'État et de la puissance publique. Surtout, parmi les critères de définition du renouvellement urbain, Olivier Piron insiste sur la notion d'ampleur du projet : c'est moins le critère quantitatif de la taille que celui de la complexité des opérations qui singularise ces dernières, du fait des nombreuses contraintes de démolition et de reconstruction dans un tissu urbain constitué : dépollution, gestion juridique des sols quand les propriétaires (privés) sont fragmentés, normes environnementales de tri des déchets de chantier en espace contraint avec souvent maintien de la circulation automobile, etc.. Ces contraintes engendrent un surcoût non négligeable, qui doit être intégré dans les calculs d'opération.

A cette définition institutionnelle, et pouvant être lue comme restrictive dans son champ d'application, certains chercheurs ont proposé une définition plus ouverte. Ainsi, pour Vincent Veschambre, le renouvellement urbain s'apparente à un « **recyclage d'espaces en déprise économique et sociale dans les péri-centres et les banlieues des villes actuelles, dans un contexte d'affirmation d'une économie post-industrielle et d'un capitalisme financier mondialisé** » [Veschambre, 2005, § 8]. Dans la perspective qui est

¹⁹⁷ Le premier régime de renouvellement urbain est « celui des opérations labellisées qui concernent les secteurs d'habitat social ou dégradé, qui sont considérés comme étant hors marché » (Bonneville, 2004, p 9).

¹⁹⁸ « L'ouvrage d'Olivier Piron occupe une place à part [dans la multitude d'ouvrages parus sur le renouvellement urbain dans les années 1990], car il poursuit un objectif propre, d'une très grande ambition ; construire un cadre de référence qui donne sa place à chacun des problèmes posés par le renouvellement urbain et permette de les penser dans leur interdépendance. » (avant-propos d'Antoine Prost, in Piron, 2002, p 3).

¹⁹⁹ « [Olivier Piron] a tenu à soumettre son texte au Conseil scientifique du PUCA qui l'a discuté à deux reprises. » (idem, p 4 – Antoine Prost est le président du Conseil scientifique du PUCA).

²⁰⁰ Programme « Le renouvellement urbain », PUCA 2000-2006.

la nôtre, l'avantage d'une telle définition insistant sur des aspects spatiaux et économiques est de faire abstraction des modes opérationnels (contrairement à celle de Olivier Piron qui mettait l'investissement public comme élément de définition), pour au contraire replacer le renouvellement urbain dans le temps long des grandes phases de démolition / reconstruction, procédant de logiques économiques de façon cyclique.

Le renouvellement urbain comme rupture

Alors que le renouvellement urbain des quartiers d'habitat social dégradé se fait plutôt dans une perspective de continuité fonctionnelle (maintien de la fonction résidentielle), celui des autres types d'espaces urbains repose au contraire sur la rupture [Bonneville, 2004]. Cette rupture se décline dans deux champs : **rupture fonctionnelle et rupture symbolique**. Si la seconde ne fait aucun doute (la revalorisation du lieu se retrouve d'ailleurs dans tous les types de renouvellement urbain), la première en revanche fait débat. La mutation de l'affectation des sols, des fonctions du lieu doit-elle être totale ou partielle ? Quel degré de rupture avec les usages antérieurs du quartier ? Cela dépend pour partie de l'histoire des friches, de la raison de leur désaffectation, et du patrimoine qu'elles abritent.

La « *tentation de la table rase est puissante* » [Veschambre, 2005] mais dépend de la nature du tissu urbain en question, de son ancienneté, et du souci de conserver une trace physique et mémorielle du passé – car si l'on pose la question de la destruction, vient inévitablement l'autre revers de la pièce, à savoir la conservation (*idem*) de certains éléments dans un but de patrimonialisation. Néanmoins, si les années 1950 ont vu de vastes projets de renouvellement urbain reposer sur des démolitions massives – dans une idéologie moderniste toute prométhéenne – l'heure est aujourd'hui à davantage de prise en compte du tissu préexistant, de son histoire, de ses usages et de ses bâtiments.

Rupture totale ou partielle ? Le renouvellement urbain en espace central, notamment dans les centres anciens historiques des villes européennes, repose généralement depuis une vingtaine d'années sur des logiques de patrimonialisation, à travers la requalification de bâtiments anciens, dont la valeur patrimoniale ne fait aucun doute²⁰¹ et est alors mise au service du renouvellement urbain [Linossier *et al.*, 2004]. En revanche, le cas des projets de **renouvellement urbain des espaces portuaires et des fronts d'eau** (*waterfronts*), largement étudiés dans la littérature scientifique [Gravari, 1990 ; Breen and Rigby, 1994, 1996 ; Vermeersch, 1998 ; Rodriguez-Malta, 2004 ; Paulhiac, 2002 ; Jacquot 2007] invite à une réponse plus nuancée. Phénomène émergent dans les années 1960, il se développe dans les années 1970 dans les ports de la côte Est des États-Unis, avant de gagner l'Europe à la fin des années 1980, où il s'élargit désormais à la reconquête des bords de fleuves en ville. Ce type de renouvellement urbain repose sur la reproduction généralement stéréotypée du « *front d'eau prestigieux* » [Vermeersch, 1998, p 80], tel que l'a conçu

²⁰¹ Contrairement à des espaces péricentraux, moins marqués par un patrimoine historique, ou perçu comme tel.

l'entreprise Rouse qui en a fait le premier programme à Boston en 1976, suivi par celui de Baltimore. La recette est éprouvée et repose sur la reprise d'éléments composant un ensemble ludique et commercial, avec des logements de standing, une marina, des espaces tertiaires, et dans les sites les plus importants un parc industriel ou une zone d'entreprises [Gravari, 1990, p 814]. Les fronts d'eau ainsi revitalisés contribuent alors à créer « une nouvelle "image" de l'espace urbain, image fictive et féérique, qui reproduit de façon éclectique des éléments de cultures urbaines traditionnelles » [Gravari, 1990, p 824], mais produisent aussi, la citation ci-après le souligne, des espaces urbains que l'on veut sous contrôle total :

« La 'formule Rouse' consiste à planter, sur le front d'eau portuaire désormais déserté, un centre commercial flambant neuf, aux toitures multicolores, aux lampadaires aux couleurs tendres, l'ensemble animé par des néons étoilés, plantes vertes et fontaines assorties. (...) Quelques chanteurs contribuent à assurer l'ambiance festive que se doit d'offrir le Festival Market Place. Eux aussi sont triés sur le volet, tant et si bien qu'y sont proscrits chanteurs de rue, mimes, ou autres spectacles spontanés perçus comme des débordements indésirables. » [Vermeersch, 1998, p 68].

Cette « *rousification* » repose donc sur un jeu subtil entre d'une part une **rupture fonctionnelle** totale avec les activités portuaires (au profit d'une résidentialisation et d'une ludification appuyée du lieu), et d'autre part **un lien symbolique assumé avec l'imaginaire et le patrimoine des docks** – à Boston, le Festival Market Place est composé d'anciens marchés ; dans d'autres cas, à Bordeaux par exemple, les hangars d'entrepôts sont reconvertis en bars et galeries d'art contemporains. Participant de la reconquête des centres urbains, et s'inscrivant dans les mutations industrielles des villes, ces quartiers sont devenus de véritables vitrines de leur ville, réussissant le retournement de valeur aussi bien symbolique qu'économique du lieu.

b. Une lecture économique du renouvellement urbain

Au-delà des enjeux urbanistiques indéniables de reconquête d'endroits délaissés de la ville, ce recyclage urbain présente *in fine*, pour de nombreux auteurs, un **enjeu économique** : « le renouvellement urbain drapé architecturalement la ville dans des références anciennes pour lui faire avaler en douceur les nouveaux usages économiques » [Querrien, Lassave, 2004]. Le but de ce retournement de valeur symbolique est économique : le renouvellement urbain est une traduction du « *recyclage immobilier* » (*ibid.*), et vise à un **retour de l'espace considéré dans les logiques de marché**. En cela, le renouvellement urbain ainsi envisagé se rapproche du modèle britannique, « *qui favorise le rôle des acteurs privés* » [Bonneville, 2004, p 10].

Si l'on replace le phénomène dans les éléments de contexte global déjà évoqués de mondialisation, et de métropolisation, de compétition des territoires et d'accroissement des formes de différenciation spatiale, il apparaît rapidement **que tous les espaces urbains ne sont pas égaux devant le renouvellement urbain**. Certains types d'espaces sont favorisés : ceux

avec le plus fort potentiel de mutabilité, du fait de leur localisation notamment [Bonneville, 2004], mais aussi du fait d'éléments ayant des conséquences opérationnelles. A partir de critères tels que la présence ou pas d'externalités positives, ou encore la nature de la propriété foncière (publique ou privée), Roelof Verhage et Rachel Linossier proposent de classer les projets de renouvellement urbain en quatre catégories²⁰², définissant diverses modalités de la co-production publique-privée de la ville [Verhage, Linossier, in Boino, 2009 (voir l'illustration n°12 ci-après)]. Le terme d'externalités positives, défini de manière relativement floue par les auteurs, englobe la présence de transports collectifs, de commerces de proximité ou de grands centres commerciaux, et autres aménités urbaines.

Typologie des projets en fonction de la présence des externalités positives		
	Externalités positives en place	Externalités positives absentes
Propriété foncière privée	Type 1 Le projet se déroule d'une façon plus ou moins spontanée, poussé par les "forces du marché". Le rôle de la collectivité est parfois d'initier le projet et ensuite d'encadrer les activités des opérateurs privés pour assurer la réalisation de la qualité souhaitée.	Type 3 Les projets les plus problématiques. Le projet ne se déroule pas d'une façon « spontanée », et les possibilités de la collectivité d'initier et de porter le projet sont limitées sans maîtrise foncière. Elle peut seulement créer des externalités pour amorcer le développement
Propriété foncière publique	Type 2 La collectivité est dans une situation favorable pour initier et réaliser le projet urbain. Elle peut décider de porter le projet elle-même, ou de faire appel à des opérateurs privés. Elle a des possibilités relativement importantes pour imposer ses objectifs de qualité.	Type 4 Le projet ne se déroule pas d'une façon spontanée. Si la collectivité souhaite réaliser le projet, elle a possibilité de le faire en libérant les financements nécessaires à la création d'externalités.

Illustration 12: Typologie des projets en fonction de la présence des externalités positives
[Verhage, Linossier, in Boino, 2009, p 166]

Le raisonnement est simple : moins le type de projet réunit de conditions favorables, plus l'intervention publique est nécessaire (et conséquente). Ce tableau souligne aussi qu'une opération de renouvellement urbain est avant tout une prise de risque dans la tentative de retournement de valeur du morceau de ville, que ce risque soit porté par les acteurs privés seuls (logiques de marché), par les acteurs publics seuls (dans les cas les plus hors marché), ou par un partenariat entre les acteurs publics et privés.

Le renouvellement urbain permet donc une **remise à niveau** d'un espace de la ville, en adéquation avec les objectifs des acteurs politiques, ce qui n'exclut pas une certaine dimension normative de l'action engagée. Mais au final, il semble que l'objectif est moins de construire un

²⁰² Cette typologie est volontairement réductrice, mettent en garde les auteurs. Elle repose sur l'analyse d'études de cas lyonnaises menées dans le cadre du programme de recherche POPSU 1.

nouveau quartier, de nouveaux programmes immobiliers etc., que de remédier à un déséquilibre urbain dû à l'obsolescence d'une partie de la ville :

« Il s'agit moins de réaliser tel ou tel objet indispensable dans une perspective d'agglomération (...) que d'interrompre un processus de dévalorisation et de déprise urbaine pour retrouver une histoire positive » [Piron, 2002, p 35].

Ainsi, dans le même esprit que la démarche de projet urbain, le processus prime sur le résultat, et ce n'est pas tant la construction d'un futur commun qui importe, que de "tourner la page" d'un passé stigmatisant.

Conclusion 1.3. Le renouvellement urbain au défi de la métropolisation

Pour clore cette section, il convient de mettre en regard les problématiques soulevées par chacun des thèmes abordés jusqu'ici :

- la métropolisation, par la mise en réseau des territoires, entraîne la mise en compétition de ces derniers et une quête d'attractivité. Ce phénomène global, qui s'impose pour ainsi dire aux territoires, repose sur une **création de valeur** spatialement sélective, ce qui accroît les écarts entre des espaces attractifs (et de plus en plus attractifs puisqu'ils concentrent les actions), et des espaces moins bien dotés (et de plus en plus répulsifs).
- Le projet urbain, mode d'action privilégié d'acteurs publics et privés, dont la coopération est rendue indispensable dans un contexte de désengagement de l'État central et de moyens insuffisants dans les collectivités locales. Le projet urbain accentue le phénomène de différenciation spatiale induit par la métropolisation, en le reproduisant à une échelle intra-urbaine
- Le renouvellement urbain, pris dans son acception large de reconstruction de la ville sur elle-même, repose sur un **retournement de valeur symbolique et économique** d'espaces délaissés. La finalité est de remettre des espaces dévalorisés dans le marché.

Le croisement de ces éléments permet de dégager une double hiérarchie d'espaces attractifs et répulsifs aux échelles inter- et intra-urbaines : cela forme comme une matrice, où, parmi des villes attractives et des villes répulsives (pour le dire vite), chacune possède et des espaces attractifs, et des espaces répulsifs. Dans ce schéma, le renouvellement urbain consiste à faire muter les espaces répulsifs en espaces attractifs pour le marché (avec un double effet pour les espaces répulsifs dans les villes répulsives : le renouvellement urbain d'un quartier est espéré comme un levier de développement pour la ville entière).

Pour dépasser ce constat, et en avoir une lecture dynamique, il nous faut poser la question du retournement de valeur, remise en perspective des forces (financières) en présence : en vertu de la typologie précédemment exposée sur les modalités de la co-production publique-privée de la ville, les espaces disposant de suffisamment d'aménités attirent les acteurs du marché, seuls ou sous maîtrise publique. C'est pour les espaces disposant de peu d'aménités que la situation se complexifie : dans le cadre d'un État-Providence keynésien, ces espaces étaient pris en charge par la puissance publique. En revanche, dans le contexte actuel, les collectivités locales publiques ne disposent plus des moyens suffisants pour porter financièrement seules ces projets, d'où le recours à l'investissement privé, qu'elles doivent attirer pour unir leurs forces. Or, comment attirer des investisseurs privés dans des endroits jugés répulsifs, où ils ne souhaitent pas venir spontanément ? C'est là toute la problématique à laquelle sont confrontées les collectivités locales en général, *a fortiori* les villes étiquetées comme répulsives dans leur ensemble – il y a là comme une **double peine de la métropolisation : comment attirer des investisseurs dans des espaces répulsifs, au sein d'une ville peu attractive ?** Dans ces conditions, de quels moyens disposent les collectivités publiques pour conclure l'arrangement nécessaire à l'action sur de tels espaces ? **Comment se fait l'accord entre des acteurs publics qui ne peuvent pas agir seuls, et des acteurs privés qui ne veulent pas intervenir a priori sur ces secteurs urbains ?** De quelle marge de manœuvre chacun dispose-t-il ?

Autrement dit : comment opérer le retournement de valeur d'espaces répulsifs

- dans le cadre d'une double sélectivité spatiale dans la création de valeur
- en l'absence d'une action publique contra-cyclique
- et donc à travers une coopération public-privé où chacun des partenaires poursuit des objectifs et dispose de moyens différents ?

2. Des projets de renouvellement urbain au cœur de l'articulation urbanisme-transport ?

Les projets de renouvellement urbain au cœur de notre questionnement présentent la singularité de contenir une gare : à ce titre, le retournement de valeur d'un morceau de la ville ne se fait sans doute pas dans les mêmes conditions que dans les autres endroits de la ville, dans la mesure où **la présence d'une infrastructure de transport impacte la fabrique de la ville à double titre** :

- D'un point de vue **morphologique** : les grandes phases de la croissance urbaine sont encadrées par les modes de transport dominants de l'époque, qui façonnent de façon plus ou moins directe la forme de la ville. L'expansion urbaine du XIX^e siècle se fait en doigts de gant le long des axes de transport ferroviaire (tramway et train) : c'est la ville digitée. Au XX^e siècle, en raison de la diffusion de la voiture individuelle, l'étalement urbain est davantage en tache d'huile et régi par les échangeurs autoroutiers : c'est la ville automobile. La phase actuelle marque une volonté de juguler cet étalement urbain avec un retour au modèle de la ville des courtes distances, articulée autour des transports collectifs urbains. Cela se manifeste par un renouveau de la réflexion sur la planification urbaine autour des nœuds de transports, en tissu urbain constitué ou *ex nihilo*.
- D'un point de vue de **l'action** : la présence d'une infrastructure de transport suscite généralement un intérêt particulier de la part des élus, du fait d'une prégnance très forte de la croyance en des effets structurants de l'infrastructure de transport, c'est-à-dire en développement urbain quasi automatique grâce à la présence de ladite infrastructure.

La prise en compte des infrastructures de transport dans la fabrique de la ville a fait l'objet d'une littérature abondante notamment dans le champ de la géographie et de l'économie territoriale. L'essentiel du questionnement de ces travaux a été orienté par la tentative de mesurer les effets de l'infrastructure de transport sur le territoire, en particulier d'un point de vue économique. En d'autres termes, il s'agissait de comprendre les mécanismes de valorisation de l'espace grâce à une infrastructure de transport. Face aux impasses méthodologiques, et du fait aussi de l'évolution de la conception de la place des infrastructures de transport dans la fabrique urbaine, ce champ de recherche est actuellement renouvelé par le questionnement de l'articulation urbanisme – transport. Dans quelle mesure ces éléments nuancent-ils le cadre problématique qui vient d'être établi à partir des mutations de l'action collective urbaine précédemment évoquées ?

2.1. L'infrastructure de transport (ferroviaire) est un support privilégié d'action

Notre objet d'étude n'est pas l'infrastructure de transport proprement dite, mais le quartier autour de ladite infrastructure : il ne faut en aucun cas confondre le projet de transport et le projet urbain. Si la frontière est étanche entre les deux du point de vue de la conception, de l'aménagement et de la gestion, en revanche, un lien implicite existe entre les deux types de projets : les infrastructures de transport suscitent des espoirs très forts en termes de valorisation symbolique et économique de l'espace considéré – *a fortiori* dans le cadre de la métropolisation qu'elles contribuent à alimenter. À ce titre, l'action publique urbaine est particulièrement attirée par les secteurs desservis par une infrastructure de transport.

a. Des gares « nommées désir »²⁰³

Dans les processus décisionnels de la fabrique urbaine, plusieurs auteurs ont montré que certains types de projets étaient particulièrement propices à fédérer l'action publique : les infrastructures de transports en font partie. De façon générale, Jean-Marc Offner note un « *irrésistible attrait pour l'équipement-projet* », car ce dernier est particulièrement **rassembleur**, et directement imputable à ses décideurs [Offner, 2001, p 55]. Ce type de projet implique la mise en œuvre de moyens importants, or, précisément, « *le grand est porteur d'efficacité décisionnelle* » [Offner, 2001, p 57] : dans la mesure où il sort de l'ordinaire, ce projet fédère les énergies, et permet de passer outre certains méandres de la prise de décision. Ce point est confirmé par les travaux de recherche portant sur les grands projets urbains de type aménagiste comme le tramway [Arab, 2004], mais aussi de type événementiel (par exemple la candidature puis l'organisation d'événements sportifs ou culturels de renommée internationale tels que Jeux Olympiques, Coupes du Monde, Capitale Européenne de la culture, entre autres).

Au sein de ces « *équipements-projet* » appréciés des acteurs de l'urbanisme, les infrastructures de transport, sous l'appellation commune de pôle d'échanges²⁰⁴ tiennent une place de choix : Philippe Ménerault le qualifie de « *catalyseur à des restructurations lourdes* » avec notamment pour objectif la redynamisation du centre-ville [Ménerault (dir.), 2006, p 19]. L'infrastructure de transport semble donc fédérer les volontés, cristalliser l'action, et révéler des potentialités (et non les créer). Jean-François Troin souligne pour sa part la puissance des convoitises qu'attise une infrastructure de transport telle qu'une gare TGV, « *une gare nommée désir* » [Troin, 2010, p 24], quand bien même la faiblesse de ses retombées positives a été démontrée depuis longtemps, que ce soit dans les champs économique ou urbain²⁰⁵.

Cette attraction des acteurs politiques pour ce type de projet lié à une infrastructure rejoint ce qui a été dit auparavant au sujet de l'attrait général pour les « méga projets » et les « *flagships* ». Il y a

²⁰³ Troin, 2010.

²⁰⁴ Nous reviendrons sur cette notion dans le chapitre suivant.

²⁰⁵ Cela est particulièrement vrai pour les gares exurbaines, auxquelles s'adresse en priorité la qualification dans cet article.

donc une certaine convergence entre des problématiques de transport et d'urbanisme, ou plutôt, certains éléments rencontrés à propos des infrastructures de transport constituent en réalité une déclinaison sur un type d'objet précis de problématiques générales liées aux tendances urbaines actuelles. De même que le débat sur les effets structurants des transports peut être lu comme la traduction de celui portant sur les indicateurs de mesure de la compétitivité d'un territoire, l'attrait pour les grands projets d'infrastructures est dans la droite ligne de l'attrait général pour le « *grand* », le « *visible* » [Offner, 2001], sachant que l'infrastructure de transport telle qu'une gare possède cet avantage d'une puissance d'évocation très diverse, auprès d'un large nombre d'usagers. Elle peut en effet faire écho à une pratique quotidienne comme exceptionnelle, dans un cadre professionnel ou privé, pour des trajets fréquents (navetteurs) aussi bien que ponctuels (loisirs). Si dans le premier cas, la gare (et le transport ferroviaire) peut être associée à une contrainte ou un choix par défaut, dans le second c'est davantage une pratique agréable. **En terme d'efficacité et de visibilité de l'action publique, une gare – ou un pôle d'échanges – semble particulièrement payante** : c'est un équipement public au service de la population locale (les électeurs donc, dont l'élu tire sa légitimité) mais aussi allochtone (potentiels consommateurs sur place).

b. L'incontournable question de "l'effet TGV"

Les projets urbains que nous étudions comprennent une gare desservie par le TGV. D'apparition récente (une trentaine d'années), ce nouveau mode de transport a ravivé le questionnement sur les effets d'une infrastructure de transport sur le territoire. Ce débat scientifique est ancien et repose sur la croyance, fortement ancrée – encore tenace aujourd'hui – parmi les élus et les techniciens, qu'une infrastructure de transport a *forcément* des effets positifs sur l'espace dans lequel elle arrive. Les nombreux travaux de recherche sur la question ont permis plus précisément de déconstruire deux types de raisonnements : le premier selon lequel l'infrastructure seule induirait automatiquement le développement du territoire, le second selon lequel la combinaison de l'infrastructure et de mesures d'accompagnement induirait le développement du territoire.

Une déclinaison du questionnement sur les "effets structurants" des infrastructures de transport sur le territoire

Cette question des effets des infrastructures de transport est largement étudiée depuis plusieurs décennies, sans que l'on puisse pour autant conclure de façon ferme et définitive sur l'effectivité de l'influence d'une infrastructure de transport dans les domaines économique, social, et spatial. Il ne s'agit pas là de dresser le « *énième tableau historique de l'effet des infrastructures de transport* » [Padeiro, 2009, p 88] de façon exhaustive, car plusieurs textes font une revue de littérature à diverses époques, de façon méthodologique [Bonnafous et Plassard, 1974], chronologique [Offner, 1993 ; Joignaux, 1997 ; Plassard, 1997] ou analytique [Padeiro, 2009] (voir tableau ci-dessous). Le but est

davantage de rappeler les grandes lignes du débat qui nous permettent de construire notre questionnement.

Ce débat sur les effets des infrastructures de transport a suscité diverses approches méthodologiques, que l'on peut regrouper en deux grands modèles explicatifs (cf. tableau ci-après). Il n'a pourtant été qu'en partie tranché. La mesure des effets porte sur deux grandes catégories : les effets économiques et socio-économiques d'une part, et les effets de polarisation spatiale d'autre part. Il est aujourd'hui admis qu'il n'y a **pas d'effet automatique en matière de développement** [Plassard, 1994], mais que l'infrastructure doit être une composante d'un plan d'ensemble, et non « *un élément isolé dont on attendrait le miracle* » [Joignaux, 1997, p 28]. Les mesures d'accompagnement sont au moins aussi importantes que l'infrastructure en soi. Quelle que soit l'approche considérée, les auteurs s'accordent pour prendre avec prudence les résultats avancés en termes d'effets, et remettre en cause les méthodes de calcul, essentiellement économiques (analyse coûts-avantages notamment), qu'ils jugent inadaptées [Bonnafous, 1992 ; Joignaux, 1997].

	MODÈLES « CENTRÉS » <i>Modèles mécanistes / déterministes</i>		MODÈLES « DÉCENTRÉS » <i>Modèles processuels</i>
Figure causale	Causalité endogène = L' infrastructure constitue le pourvoyeur décisif du changement (avec possible effet rétroactif et d'anticipation sur la construction de l'infrastructure). → <i>calcul des effets directs et indirects.</i>		Causalité exogène (totalement ou partiellement) = Interprétation centrée sur les stratégies d'acteurs = l'effet est considéré dans son rapport à une évolution globale touchant à la fois les acteurs, l'environnement régional ou urbain, sociétal. → <i>primauté des faits sur les effets</i>
Question centrale	« jusqu'où remonter dans le temps pour mesurer les effets ? »		« jusqu'où remonter dans l'individualisation des co-déterminants ? »
Champ	Ingénierie et économie (approche quantitative)		Sciences sociales (approche plus qualitative et systémique)
Modèles théoriques associés	Philosophie saint-simonienne (positivisme)	Lois gravitaires (économie néoclassique)	Théorie des organisations
	Le réseau crée des avantages comparatifs	[Von Thünen] = rente différentielle de localisation en fonction de la distance au centre	Projet indissociable du système qui l'a mis en place et des autres éléments (politiques d'accompagnement) élaborés dans le même temps. → présuppose de prendre en compte la complexité des décisions → complexification de la notion d'effet

Figure 2 : Deux grands modèles explicatifs des effets structurants des infrastructures de transport sur le territoire [Padeiro, 2009, mise en tableau A. Delage, 2012]

Dans le cadre de notre propos, l'intérêt de ces recherches ne réside pas dans le débat sur les méthodes de calcul ni même sur les résultats obtenus. En revanche, nous retenons les postulats qui ont présidé à ces questionnements et que nous réutiliserons par la suite. En effet, **le postulat**

de départ de ces études est qu'il y a effectivement un effet : les infrastructures de transport seraient la cause des transformations attendues²⁰⁶, que ce soit en termes d'arrivée d'activités et donc de production de richesse, ou d'habitants [Plassard, 1997]. Le **second postulat**, corolaire du premier, est que **ces effets sont bénéfiques** [Joignaux, 1997] – quitte à minimiser les risques d'« *effets de pompe négatifs* » [Bouinot, 2002, p 57] pour les villes dans l'ombre d'un pôle plus important qui risquent de devenir des cités dortoirs. Cette quête d'un lien de causalité simple se manifeste par la recherche d'indicateurs quantitatifs permettant d'évaluer ces effets, essentiellement envisagés d'un point de vue économique.

Grande vitesse ferroviaire et territoire : une littérature scientifique abondante

La littérature scientifique relative au TGV s'insère dans un débat déjà structuré par la question générale des effets des infrastructures de transport. Venant en complément des travaux de la géographie des transports [Varlet, 1992 ; Zembri, 1992], la recherche sur les effets du TGV se divise en deux grandes périodes.

La **première période (1980-90)** correspond au premier bilan de la LGV sud-est [Dupuy, Ribeill, Savy, 1985 ; Bonnafous, 1980, 1987 ; Plassard *et al.*, 1981 ; Mannone, 1995, 1997], et à la mise en circulation du TGV Atlantique [Jaouen, 1993 ; Ollivro, 1996, 1999], conduisant à de premières typologies de gares [Troin, 1997], mais aussi aux premières critiques concernant les gares périphériques [Auphan, 1992 ; Troin, 1997]. Ces premières études sur les effets territoriaux de la grande vitesse s'inscrivent dans les réflexions générales des effets des infrastructures de transport sur le territoire, et s'accordent à dénoncer l'absence d'effets quantifiables suite à l'arrivée d'une desserte à grande vitesse [Bonnafous, 1987 ; Plassard, 1992, Ollivro, 1999]. Jean Ollivro dégage en la matière trois phases : après une période où l'on croyait en un développement « automatique » d'activités autour des gares de TGV, les effets dits "structurants" ont ensuite été mis en doute, et l'on a compris l'importance des stratégies d'accompagnement. Enfin, la méfiance a cédé la place à la critique, « *dénonçant le "mythe du développement automatique"* » [Ollivro, 1999, pp 25-26]. Jean Ollivro illustre cela par la démonstration de la faible incidence des gares TGV sur les fonctions stratégiques et le faible développement d'activités supérieures sur le site des gares.

Cela étant posé, les travaux s'orientent davantage vers les **questions liées à l'aménagement du territoire** [Troin, 1995]. Certains auteurs notent des difficultés méthodologiques pour analyser ces questions : Michel Jaouen, en charge d'une étude intitulée *Gares TGV et urbanisme*, à partir de neuf études de cas, souligne deux types d'écueils : outre les difficultés de calcul des effets déjà évoqués par ailleurs, le recueil de la parole des acteurs est mal aisé : difficultés d'accès au terrain (études perdues, *turn-over* des personnes), perte de la mémoire des projets (en dépit de leur caractère relativement récent), difficulté à distinguer ce qui relève du TGV en général et de la ville en particulier, mais aussi « *volonté de plaider "pour" le TGV* » [Jaouen, 1993, p 11].

²⁰⁶ En revanche, nous battons en brèche toute explication mobilisant le lien de causalité.

La **seconde période** que l'on peut dégager correspond à la relance de la construction de lignes à grande vitesse (**fin des années 2000**) : on ne parle plus d'aménagement des territoires mais de développement des territoires.²⁰⁷ La réflexion ne porte plus seulement sur le territoire en général, mais aussi sur les abords immédiats de la gare, dans une logique plus prononcée de renouvellement urbain – ce type de réflexion ayant été amorcé au tournant des années 2000 par les équipes lilloise et rennais [Ménérault, Barré (dir.), 2001]. Mais la question des effets structurants n'a pour autant pas disparu. Cela se voit nettement dans l'actualité récente des colloques : celui organisé en 2010 par la Commission de Géographie des Transports du Comité National Français de Géographie s'intitule « Transport et développement des territoires » et consacre une session entière aux « effets structurants des transports »²⁰⁸. En outre, pour la troisième année consécutive, une session spéciale du colloque annuel de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF) est consacrée à la question de la grande vitesse dans une perspective économique et urbaine, sous la houlette de chercheurs de Reims – celle de 2011 s'intitulait : « *Les effets des dessertes à grande vitesse : un vieux débat au cœur d'une actualité nourrie* ». Mais ces effets sont de plus en plus replacés dans une **perspective métropolitaine** où le TGV participe d'une stratégie d'attractivité de la ville desservie grâce à l'accessibilité ainsi permise [De Jong, 2009 ; Delmer, Ménérault, Castex, 2010 ; Delaplace, 2011 ; Bazin, Beckerich et Delaplace, 2011], ainsi que dans une perspective de renouvellement urbain et d'intégration urbaine [Delage, 2008 ; Bellet, Gutierrez, 2011].

Par ailleurs, une plus grande ouverture de la réflexion aux acteurs du territoire, y compris scientifiques, est notable, comme en atteste par exemple la mise en place de l'observatoire du TGV Rhin-Rhône avec le laboratoire de recherche Théma [Richer *et al.*, 2009]²⁰⁹. Cela recoupe ce qu'observe Pascal Bérion pour les autoroutes : l'émergence d'un « *nouveau cadre d'évaluation socio-économique centré sur les infrastructures de transport (...) fondé sur la négociation territoriale associant les différents groupes d'acteurs intéressés par l'infrastructure* » [Bérion, 2007, p 652]. Ainsi, si l'on reprend le cadre d'analyse proposé par Miguel Padeiro, on constate bien cet avantage donné aux approches processuelles, centrées sur les jeux d'acteurs, sans pour autant que les effets dits "structurants" soient complètement effacés.

Enfin, une revue de littérature sur la grande vitesse ferroviaire et le développement économique local, a été réalisée en 2010 par une équipe de chercheurs en économie, sur la base de la recension de pas moins de 92 références – mêlant il est vrai littérature académique et non académique²¹⁰ [Bazin *et al.*, 2010]. Leur propos est de montrer la convergence des deux types de discours : en dépit d'une idée couramment admise selon laquelle la littérature scientifique abonde de preuves

²⁰⁷ En vertu de l'évolution des modalités de l'action publique exposée plus tôt dans ce chapitre.

²⁰⁸ Elle n'est certes pas réservée au seul transport ferroviaire.

²⁰⁹ « *Depuis septembre 2008, le laboratoire Théma pilote un observatoire des gares du TGV Rhin-Rhône en partenariat avec la SNCF-Mission Rhin-Rhône et les régions Franche-Comté et Bourgogne. L'objet de l'observatoire est de mieux comprendre et anticiper les mutations spatiales consécutives à l'arrivée de cette nouvelle ligne à grande vitesse.* » [Richer, *et al.*, 2009, p 2].

²¹⁰ Trente références non académiques, soit un tiers du total des références mobilisées. On note certains manques dans la littérature scientifique, notamment les travaux de Jean Ollivro et de l'équipe ESO de Rennes.

de l'absence de causalité linéaire entre infrastructures de transports et transformations sociales, spatiales, et économiques, ce mythe semble toujours opératoire dans le milieu professionnel. À partir d'un vaste panorama fondé sur la catégorisation des effets escomptés²¹¹, les auteurs soulignent la pérennité du mythe relatif à la hausse des prix du foncier, ainsi que les décalages de représentations entre la littérature professionnelle (plus optimiste) et la littérature académique au sujet du changement d'image de la ville. Surtout, ils tirent comme conclusion que **la littérature académique participe à alimenter le mythe des effets chez les professionnels²¹², en dépit d'études nuancées insistant sur les conditions particulières d'émergence d'effets quand il y en a :**

« Le paradigme de la conditionnalité introduit par la littérature académique change peu de choses. Il laisse en effet à penser que si les conditions sont réunies, alors les effets se produiront. Le mythe des effets peut dès lors subsister, en autorisant la généralisation de conclusions pourtant élaborées dans ces cas particuliers en termes de conjoncture économique, de localisation des villes desservies dans le réseau de villes, de qualité de desserte, de fréquentation, de ressources propres à chaque territoire et de stratégies des acteurs, etc. » [Bazin et al., 2010, p 17].

Sous-jacent à ce point que soulève l'équipe de Sylvie Bazin se trouve à nos yeux le problème de la circulation des modèles à travers les voyages d'études ou les revues, et de la transposabilité d'un cas spécifique à un contexte (spatial, temporel) dans un autre contexte dont les problématiques peuvent être proches sans être exactement similaires. La difficulté de la montée en généralité pour le chercheur est une chose, la sensibilisation des élus et techniciens à cette question en est une autre.

>>> Ces revues de littérature sur la question des effets structurants des transports, en général et ferroviaires en particulier soulignent la persistance d'une vision mécanique, causaliste ("si A, alors B"), de la création de valeur urbaine grâce à ladite infrastructure. Certes, les élus ne croient plus à la création *automatique* de valeur du fait de la *seule* présence de la gare ou de l'infrastructure, mais persiste la croyance d'un lien de causalité fort entre le binôme gare / mesures d'accompagnement et des retombées positives aussi bien symboliques (revalorisation de l'image du quartier voire de la ville) et économique (développement urbain). Cette croyance en des conséquences automatiques et *positives* de la mise en service d'une infrastructure de transport peut d'ailleurs parfois s'apparenter à une « *pensée magique* » [Paulhiac, 2008, p 268]²¹³. Cependant, plutôt que de déplorer cet état de fait qui contrevient à toutes les démonstrations scientifiques, nous choisissons au contraire de **l'intégrer dans la compréhension des mécanismes de retournement de valeur**, dans la mesure où cette représentation encore très forte est l'un des leviers de l'action collective urbaine dans ces secteurs. Cela nécessite alors de déplacer le questionnement sur la place de l'infrastructure de transport dans la fabrique urbaine.

²¹¹ Ils dégagent quatre grandes catégories d'effets pour classer les références : effets sur la demande de transport, effets sur la structuration spatiale à différentes échelles, effets économique, effets généraux et effets sur les ménages.

²¹² Pour des raisons différentes de celles exposées par Jean-Marc Offner en 1993.

²¹³ En l'occurrence, les effets structurants sont légèrement différents de ceux envisagés jusque là, puisque c'est la réduction de l'usage de la voiture qui est ici désignée.

c. *Au-delà des effets, envisager les légitimations de l'action par l'infrastructure de transport*

L'ensemble de ces travaux envisage l'intégration territoriale de l'infrastructure de transport dans le territoire ; ils en restent à la mesure d'effets tangibles, concrets (nombre d'entreprises installées, nombre d'habitants arrivés, développement économique induit, etc.). Ces travaux questionnent les effets, c'est-à-dire ce qui vient après l'arrivée de l'infrastructure. Or, dans la mesure où d'une part nous nous concentrons sur les gares de centre-ville (et non les nouvelles gares de plein champ), et que les projets urbains que nous étudions ne découlent pas forcément de l'arrivée de la grande vitesse effective, il nous semble nécessaire de **décaler le questionnement** vers *l'amont* de l'infrastructure, c'est-à-dire au niveau de la prise de décision de l'action urbaine. Autrement dit, il s'agit de se détacher de façon notable de l'infrastructure de transport envisagée dans une perspective purement transport / réseau, pour plutôt se situer dans la lignée des travaux de Jean-Marc Offner. Dans son article resté célèbre²¹⁴ sur le « mythe des effets structurants des infrastructures de transport » [Offner, 1993], le chercheur souligne en effet l'erreur consistant à vouloir isoler la variable transport de l'ensemble des facteurs agissant de façon systémique pour produire du changement :

« La réification de l'objet technique (le TGV, le métro, l'autoroute, ...) oublie que l'équipement considéré n'est pas une "chose", une réalité statique, mais **un support d'actions.** » [Offner, 1993, p 235].

Il considère alors que la nouvelle infrastructure de transport est davantage un « *instrument potentiel de stratégies des acteurs du territoire* » [ibid]. En préférant parler de « congruence », Jean-Marc Offner dépasse le constat de l'absence d'effets, pour remettre ce type de discours dans son contexte d'énonciation : bien qu'il n'y ait aucune preuve chiffrée de ces prétendus effets, le « mythe » des effets structurants des transports perdure depuis la fin du XIXe siècle car il présente l'intérêt d'« *autorise[r] et [de] légitime[r] l'action du décideur* » [Offner, 1993, p 239].

Au final, cette approche par les légitimités et les rationalités permet de nous affranchir de la mesure quantitative des effets en **déplaçant la focale d'analyse vers le système d'acteurs**, et de nous défaire par la même occasion de l'analyse reposant sur la mise en évidence de chaînes de causalités par trop simplistes.

²¹⁴ « (Offner, 1993) » fait figure d'article incontournable quand on parcourt les bibliographies d'articles et ouvrages ayant trait de près ou de loin à la question des infrastructures de transport et du territoire. Cette remarque est confirmée par la conclusion du numéro spécial de *Belgéo* (revue belge de géographie) intitulé « Villes et grands équipements de transport. Compétition, tensions, recompositions » (*Belgéo* 2010, 1-2) : Frédéric Dobruszkes et Marie-Agnès Lanneaux constatent que cette référence est la plus citée parmi les 17 contributions de l'ouvrage.

Conclusion 3.1. : Intégrer les effets *supposés* des infrastructures de transport comme une donnée structurante de l'action collective urbaine

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire reformule la question des effets des infrastructures de transport : la grande vitesse ferroviaire produit une certaine contraction de l'espace-temps à l'échelle nationale, combinant la vitesse de l'avion et la facilité d'accès du train. Le TGV se détache alors nettement des questionnements traditionnels du chemin de fer : la question n'est plus celle de la desserte équitable du territoire, mais de **l'accès à un réseau hautement différenciant** d'un point de vue spatial et temporel. En cela, le TGV s'inscrit pleinement dans les logiques métropolitaines précédemment exposées.

La question des effets structurants des infrastructures de transports est loin d'être tranchée, même si un accord se dégage pour réfuter tout caractère automatique des retombées positives d'un équipement : les stratégies d'acteurs, les mesures d'accompagnement, sont aussi primordiales. Toutefois, dans le cas d'une desserte ferroviaire, il est d'autant plus difficile d'isoler ces effets en raison d'une ambiguïté essentielle de la gare, qui n'est pas une entrée de réseau comme les autres (un péage d'autoroute par exemple). Ainsi, **en raison de l'ambivalence nœud / lieu de la gare** (cf. chapitre 1), **il est difficile de distinguer ce qui relève d'une logique de réseau** (la desserte proprement dite) **et d'une logique urbaine** (le caractère polarisant de la gare). De ce point de vue, la thèse de Clozier sur la gare du Nord, avait pour mérite de ne pas livrer seulement une monographie de ladite gare, mais bien au contraire d'en montrer les conséquences spatiales, à savoir la naissance et l'organisation de la banlieue du nord de Paris, l'actuelle Seine-Saint-Denis [Clozier, 1940]. Ce géographe envisageait de pair les effets autour de la gare proprement dite, mais aussi ceux qui se faisaient sentir à distance dans la structuration d'un nouveau type de tissu urbain. Cette thèse fondatrice en matière d'étude des gares et du transport ferroviaire est restée sans réelle postérité dans une littérature qui préfère aborder séparément ces deux aspects : historiquement, la réflexion est davantage liée aux effets de réseaux qu'urbains proprement dit.

Enfin, se dégage en creux de cet exposé sur le champ de recherche traitant des infrastructures de transport, ce que cette thèse n'est pas. Ce travail de recherche doctorale n'est pas une discussion des effets de l'infrastructure de transport qu'est la gare sur l'espace urbain. En revanche, il convient de garder à l'esprit **la force et la prégnance de la vision positive de l'infrastructure de transport parmi les acteurs de l'urbain**. En outre, notre propos n'est pas d'étudier la coordination des acteurs pour agir *sur* l'infrastructure de transport, mais bien plutôt d'étudier la **coordination des acteurs pour agir *autour* de l'infrastructure de transport**. En fait, pour préciser le premier de ces deux points, et comme le remarque Miguel Padeiro, les deux approches mécanistes et processuelles des effets des infrastructures de transport ne posent finalement pas exactement la même question [Padeiro, 2009] : de fait, notre perspective n'est pas de mesurer des effets *ex post* – nous en serions bien incapables vu que nos objets d'étude ne sont pas achevés et qu'il est donc bien prématuré d'en évaluer de quelconques retombées – mais bien plutôt de

comprendre *ce qui a amené* à une action urbaine autour de l'infrastructure de transport. Par ailleurs, si les effets socio-économiques sont difficiles à isoler, on ne saurait pour autant nier qu'il y a bien des effets de l'infrastructure sur le territoire, ne serait-ce qu'en termes spatiaux, avec une modification significative de l'environnement immédiat de l'infrastructure, et de son fonctionnement (urbain). Par conséquent, sans nier purement et simplement les effets²¹⁵, notre questionnement relève moins de l'évaluation de ces effets que de **l'analyse des espoirs fondés dans l'infrastructure en vue de créer de la valeur urbaine**. Notre but n'est pour autant pas de juger ces espoirs placés dans l'infrastructure²¹⁶, mais de voir dans quelle mesure cette dernière – la gare en l'occurrence – influence l'action, **dans quelle mesure l'infrastructure est ce au nom de quoi se fait l'action**²¹⁷.

2.2. L'articulation urbanisme – transport, « *nouveau paradigme de la planification urbaine* »²¹⁸

La trajectoire des quartiers de gare est celle d'une construction socio-spatiale pour ainsi dire spontanée dans le contexte de la ville ferroviaire, devenue un des objets fétiches de l'action publique de ces dernières années, dans le nouveau modèle de la ville compacte, des courtes distances afin de pallier les maux de la ville automobile. Il y a donc un **double changement** de statut : non seulement ces espaces sont saisis par une action urbaine de plus en plus entreprenante en termes d'aménagement urbain, mais ils s'inscrivent aussi dans un renouveau de l'attention portée aux transports collectifs dans l'aménagement urbain – renouveau qui se démarque de la réflexion de la période antérieure focalisée sur la question des effets des infrastructures de transport sur le territoire. Ces deux éléments alimentent de façon conjointe le renouveau des quartiers de gare, et inscrivent dès lors ces projets dans un champ de réflexion en plein essor en études urbaines, à savoir celui de l'articulation urbanisme – transport.

Cette recherche d'une cohérence entre l'urbanisme et les transports n'est pas une chose nouvelle dans la planification des villes : la question de l'articulation entre réseaux de transports, organisation des flux de circulation et formes urbaines avait été formalisée dans la seconde moitié

²¹⁵ Comme cela a pu être reproché à Jean-Marc Offner [Padeiro, 2009].

²¹⁶ Notre propos n'est pas de déterminer si les espoirs fondés dans l'infrastructure le sont à juste titre ou non, ni de définir ce sur quoi ils reposent-ils.

²¹⁷ En cela, nous nous inscrivons en droite ligne dans la perspective de Paul Boino quand il explique l'approche matérialiste adoptée : « (...) *cette approche par la matérialité de la production de la ville, ou plus précisément cette approche matérialiste des systèmes d'action qui portent le production de la ville, nous a conduit à questionner non pas les principes, les règles, les déterminants ou encore la grammaire de la production de la ville, mais les principes, les règles, les déterminants ou encore la grammaire en vertu desquels la ville est produite.* » [Boino, 2009, p 19, nous soulignons].

²¹⁸ Delpirou, 2001, p 352.

du XIXe siècle entre autres par Haussmann et Cerdà²¹⁹. En revanche, la formulation des enjeux et les référentiels sous-tendant l'action évoluent au cours des soixante dernières années. On peut distinguer à ce propos trois phases [Gallez *et al.*, 2008]²²⁰. La première s'étend sur les années 1950 et 1960 : alors que l'influence de l'urbanisme fonctionnaliste domine, l'État planificateur développe les infrastructures routières, et la ville traditionnelle s'adapte aux nouvelles contraintes de la circulation automobile. La seconde correspond aux années 1970 : de premières remises en cause du "tout automobile" apparaissent face au constat des nuisances apportées en ville par les voitures, notamment la congestion des centres-villes. La troisième enfin commence avec les années 1980 et la montée des préoccupations environnementales : la notion de développement durable apporte « *un degré de complexité supplémentaire en insistant sur la gestion simultanée des enjeux économiques, environnementaux et sociaux* » [Gallez *et al.*, 2008, p 130]. Cela se traduit dans les années 1990 et surtout 2000 par l'injonction à la restructuration du développement de l'urbanisation autour des zones les mieux desservies par les transports en commun, et par un besoin de cohérence intersectorielle accrue²²¹. Les projets de renouvellement urbain autour des gares s'intègrent donc dans cette dernière période.

a. Ville mobile, ville durable

On ne peut comprendre ce renouveau de la réflexion sur l'articulation entre infrastructure de transport et aménagement urbain sans la prise en compte des mutations des modes de vie et de penser la ville aujourd'hui.

La ville contemporaine se caractérise en effet par une **augmentation des mobilités**, qu'il s'agisse des personnes, des biens, ou encore de l'information [Orfeuil, 2000, 2008 ; Ascher, 2001 ; Urry, 2007]. Le phénomène n'est pas nouveau en soi – la mobilité est consubstantielle à la ville [Paquot, 2007] – c'est davantage sa massification automobile qui pose problème [Dupuy, 1999 ; Orfeuil, 2000] : non seulement les transports routiers sont fortement polluants par l'émission de gaz à effet de serre, mais en plus, par la réduction des distances-temps, ils rendent possible l'étalement urbain au détriment des terres agricoles. Ainsi envisagée, la mobilité est « *l'une des questions critiques et même cruciales pour la ville du XXIe siècle* » [Amar, 2004, p 13], au point de former un « *couple infernal avec la ville* » [Wiel, 2005]. Devenue un mode de vie à part entière, la mobilité doit alors être prise en compte par les politiques de transport [Amar, 1999], mais pas seulement, tant cette notion dépasse ce seul domaine là [Jouve, 2003 ; Féré, 2011]. Or, avec la montée des préoccupations environnementales, cette mise en mouvement généralisée alimente une « *double injonction contradictoire* » entre d'une part une affirmation de la nécessité de se déplacer et d'autre part la

²¹⁹ C'est l'espagnol Cerdà, dans sa *Théorie de l'urbanisation* (1867) qui montre le premier – le siècle suivant lui donna raison avec force – le rapport existant entre la structure urbaine et celle des transports (cf. la lecture qu'en fait Françoise Choay par exemple, in [Choay, 1970]).

²²⁰ Les trois points suivants sont développés dans le cadre du programme interdisciplinaire « Développement urbain durable », équipe de Caroline Gallez, Christophe Guerrinha, Vincent Kaufmann, Hanja-Niriana Maksim et Marianne Thébert [Gallez *et al.*, 2008].

²²¹ La loi SRU consacre en effet à la fois les thèmes du renouvellement urbain et de la mobilité durable.

nécessité de diminuer les émissions polluantes dont les transports routiers sont de grands émetteurs [Féré, 2011]. Si l'une des solutions pour résoudre cette contradiction réside dans la mise en œuvre de politiques innovantes en matière de mobilité, une autre solution peut être trouvée du côté de l'aménagement urbain en lien avec la revalorisation du transport ferroviaire et des transports collectifs urbains. Ainsi, en vue de « *produire un urbanisme et un système de mobilité les plus respectueux possibles de l'environnement* » [Ascher, in Allemand *et al.* 2005, p 32], on assiste à une émergence d'un **nouveau type de discours incitant à la densification autour des nœuds de transports collectifs**. Ce discours se démarque nettement de la perspective développementaliste des effets structurants des infrastructures de transport précédemment évoqués : il s'agit non plus d'envisager les effets des infrastructures sur un territoire donné, mais d'orienter l'urbanisation en fonction des pôles de transports préexistants. Les réseaux de transport sont donc un déjà-là dont doit tenir compte l'action urbaine dans l'orientation de l'urbanisation.

b. Faire la ville dense autour des nœuds de communication

La mobilité grandissante (automobile et individuelle) de la société se heurte à la montée des préoccupations environnementales qui pointent les effets néfastes des transports dans leurs conséquences directes d'émission de gaz polluants, mais aussi dans leurs effets indirects sur l'organisation de l'espace. La massification du transport individuel automobile a entraîné l'étalement urbain [Newmann et Kenworthy, 1989] aujourd'hui mis à l'index dans les réflexions sur le développement urbain durable. La ville durable, définie comme dense, compacte, s'impose en Europe comme un nouveau modèle, même si le débat n'a pas répondu de façon ferme et définitive sur ses réelles vertus en matière de réduction de consommation d'énergie [Jenks, *et al.*, 1996 ; Nessi, 2010], certains y voyant même une « *fausse bonne idée* »²²² en terme de développement urbain durable [Charmes, Souami, 2009]. Quoiqu'il en soit, l'une des déclinaisons de la ville dense préconise une forte densité notamment au niveau des nœuds de transports pour limiter la « dépendance automobile » [Dupuy, 1999] et les déplacements motorisés polluants. Des diverses expériences menées en Europe et en Amérique du Nord, c'est le modèle rhénan de la ville des courtes distances qui devient la référence en terme de planification intégrée visant à limiter le recours à l'automobile dans les déplacements [Delpirou, 2011]. Ce principe d'une urbanisation prioritaire des zones les mieux desservies par les transports en commun marque une rupture forte dans la façon de penser le lien entre urbanisme et transport :

« Dans sa conception, cette préconisation inverse l'algorithme d'action classique qui consiste à prévoir les besoins en infrastructures à partir de l'urbanisation existante ou projetée. Elle s'oppose donc à la logique économique qui, historiquement, a conduit à développer les réseaux dans les zones déjà urbanisées, voire les plus denses. » [Gallez *et al.*, 2008, p 140].

²²² Tel que cité dans le compte-rendu de lecture par Cécile Féré de l'exposition ayant donné lieu à l'ouvrage [<http://geocarrefour.revues.org/7478>]

Ces réflexions sur de nouvelles formes urbaines sont largement diffusées dans le champ politique par l'Union Européenne : la Charte de Leipzig sur les villes durables européennes érigée en 2007 la maîtrise conjugée des déplacements et de l'aménagement à l'échelle métropolitaine comme nouveau référentiel commun pour l'action publique dans les grandes agglomérations européennes [Delpirou, 2011]. En France, ce souci d'une articulation entre urbanisme et transport s'impose comme modèle de planification urbaine : il est inscrit dans les lois LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, 1996)²²³, SRU (Loi Solidarité et Renouvellement Urbain, 2000) et surtout Grenelle 1 et 2 (2007 et 2010), et se décline aujourd'hui dans les documents d'urbanisme de planification, notamment les Schémas de Cohérence territoriale (SCoT), préconisant de développer l'urbanisation autour des axes de transport [Desjardins et Leroux, 2007]. Puis l'injonction est répercutée dans d'autres documents plus ou moins contraignants, qu'il s'agisse des Plans de Déplacements urbains, ou encore des plans de mandat de maires.

Cela se traduit concrètement par la mise en œuvre de modalités innovantes, comme par exemple les contrats d'axe – dont les premières occurrences datent des années 1990, c'est-à-dire avant la Loi SRU [Meunier-Chabert, 2011]. Cette démarche consiste à réaliser localement l'articulation entre projets de transports et projets urbains par la mise en place de projets concertés. Il ne s'agit pas de créer à proprement parler un nouveau moyen d'action mais de définir un cadre de travail conjoint avec un portage politique fort et une capacité d'expertise ; pour cela, « *le contrat d'axe définit les engagements de chaque partenaire en matière de réalisation et de financement, déclinant les objectifs de la charte de l'axe* » [Meunier-Chabert, 2011, p 56]²²⁴.

>>> Si ces éléments constituent certainement un facteur d'explication important de la mode des projets de renouvellement urbain autour des gares dans des villes de toutes les tailles et de profils divers, il convient toutefois de nuancer ce schéma explicatif par la confrontation des chronologies : bon nombre de ces projets, à l'instar de ce que nous observons à Saint-Étienne (voir chapitre 5), ont été amorcés *avant* les changements des cadres législatifs européen et français. Ainsi, on ne peut nier l'influence de l'évolution des conceptions relatives aux modes de faire la ville, avec une prise en compte accrue des questions environnementales et une attention plus grande aux transports collectifs urbains. Pour autant, cette évolution ne se réduit pas à ces arguments-là.

²²³ Ce qui est relativement tardif, à l'échelle mondiale (en comparaison de la Suisse par exemple, très marquée dans les années 1980 par les conséquences néfastes des « pluies acides »), cf. Gallez, *et al.*, 2008, p 133.

²²⁴ Pour plus de détails, voir par exemple les travaux du Certu (fiches explicatives « Articuler urbanisme et transport, chartes, contrats d'axes... retours d'expériences » publiées en 2010).

c. *L'échec de l'articulation urbanisme – transport malgré le consensus qu'elle suscite ?*

La nécessité d'articuler les enjeux liés au transport et ceux liés à l'urbanisme est un constat largement partagé parmi les acteurs de l'action publique urbaine. La littérature scientifique aborde la question de deux façons : d'une part sous l'angle théorique, à travers l'énonciation de modèles (*Smart Growth, Transit-Oriented Development*²²⁵) dont la portée, davantage normative que pratique, reste limitée. D'autre part, c'est par l'entrée institutionnelle que la question est traitée, notamment dans le cadre d'une réflexion sur la mise en cohérence des politiques publiques [Paulhiac, 2008].

L'articulation entre projet d'urbanisme et projet de transport constitue en premier lieu un enjeu de **planification urbaine**, afin de rendre les aménagements urbains conformes aux besoins en mobilité et en compacité urbaine. En fait, au-delà de la simple "articulation" entre urbanisme et transport, il est nécessaire de distinguer les trois composants d'un « *trinôme non congruent* » [Kaufmann *et al.*, 2003, p 29] : la "cohérence" urbanisme – transport renvoie aux objectifs poursuivis (à la fois en termes de choix modal, mais aussi de planification), la "coordination" désigne l'action commune poursuivant un objectif commun, c'est-à-dire les moyens mis en œuvre pour réaliser le projet, la "coopération" enfin traite pour sa part de l'attitude des acteurs dans les processus de coordination [*ibid*, pp. 29-31].

Passée cette clarification sémantique, et ce constat d'un consensus, les travaux de recherche ont toutefois mis en évidence la difficulté à concrétiser, à opérationnaliser ces diverses injonctions :

« Il est vrai que les dispositifs législatifs ou réglementaires disent peu sur les méthodes à employer pour parvenir à cette cohérence, tant du point de vue des étapes d'élaboration des politiques que de leur mise en œuvre. Les acteurs locaux doivent donc inventer en grande partie les modalités de cette cohérence. » [Paulhiac, 2008, p 249]

Les travaux de Cyprien Richer, à partir de la planification autour des pôles d'échanges, soulignent la dissociation persistante (voire la concurrence) entre les projets de transports et les projets urbains autour des pôles d'échanges [Richer, 2007]. En Suisse, ceux de Vincent Kaufmann et Fritz Sager ont analysé les conditions auxquelles une action publique locale pouvait amarrer le développement urbain aux infrastructures de transport [Kaufmann et Sager, 2009]. Ils ont notamment mis en évidence à travers l'étude de quatre villes suisses le fait que la coordination entre des politiques d'aménagement eu territoire et de transport est une condition nécessaire mais non suffisante ; surtout les facteurs exogènes tels que le degré variable de conscientisation

²²⁵ Ces deux modèles visent à la planification de l'extension urbaine en limitant l'étalement urbain. Ils convergent pour prôner la construction de quartiers denses autour de nœuds de transport, généralement ferroviaire. Le premier « *transit village* » répondant aux principes du *Transit-Oriented Development* (TOD) apparaît dans les années 1990 en Californie, dans la mouvance du *New Urbanism*, mouvement architectural développé en Amérique du Nord, prônant un retour à des formes urbaines favorisant la sociabilité villageoise, et reposant sur des formes architecturales néo-classiques. Ces TOD visent à créer des polarités denses propices à des déplacements en modes doux, notamment la marche à pied du fait du périmètre restreint du quartier (environ 600 mètres d'un nœud de transport [Calthorpe, 1993]). Aux États-Unis, ces formes urbaines revêtent une certaine dimension militante, et prônent également un investissement public dans ces types d'opération [Cervero, 2004] – même si la réalisation est ensuite confiée à un opérateur privé. Les limites de ce type de forme urbaine ont été mises en évidence depuis longtemps [Boarnet & Crane, 2001 ; Steiner, 1995 cités par Duncan, 2011], notamment en l'absence d'aménagements piétons suffisamment incitatifs.

écologique ou la culture professionnelle sont des éléments importants pour expliquer les différences d'objectifs et d'ambition des territoires auxquels les politiques de transport et d'aménagement à coordonner sont subordonnées.

De fait, quelle que soit l'approche choisie pour évaluer la cohérence des politiques urbaines dans ces domaines²²⁶, le constat est celui d'une grande difficulté des acteurs locaux pour intégrer les enjeux urbains aux problématiques du transport collectif, et ainsi susciter un mode de déplacement alternatif à la voiture²²⁷. En déplaçant le regard plus en amont de la construction des politiques publiques, c'est-à-dire par une analyse de type cognitif²²⁸, Florence Paulhiac fait alors l'hypothèse que les référentiels propres à chaque domaine (urbanisme / transport) sont distincts et peu convergents en termes de contenu, ce qui expliquerait la difficulté à coordonner les politiques qui en découlent. L'étude de cas menée à Montréal pour tester cette hypothèse ne lui permet de répondre que partiellement, mais met effectivement en évidence la pérennité du référentiel techniciste dans les politiques de transport [Paulhiac, 2008, p 268], ce qui constitue un frein à la mise en cohérence de ce champ avec celui de l'urbanisme.

Les travaux sur la question convergent donc pour dénoncer les « *impasses* » [Delpirou, 2011] voire le « *mythe* » [Gallez *et al.*, 2008] de l'articulation urbanisme – transport, du moins quand elle est posée en ces termes. Pour l'équipe de recherche coordonnée par Caroline Gallez, « *c'est du côté des idéologies et des représentations de la cohérence urbanisme-transport que le poids du mythe apparaît de la façon la plus évidente* » [Gallez *et al.*, 2008, p 119]. Elle explique plus loin :

« Si le poids de la question environnementale dans la promotion de modes alternatifs à la voiture particulière semble indiscutable, son rôle dans la mise en place de politiques coordonnant urbanisme et transports apparaît plus ambigu. L'analyse des plans de déplacements urbains issus de la loi sur l'air, en France, avait déjà souligné la faiblesse des traductions locales du nouveau référentiel d'action publique, à savoir le maintien de la qualité de l'air en ville et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Offner, 2003). » [Gallez *et al.*, 2008, p 133-134].

>>> Ainsi, les projets de renouvellement urbain autour des gares centrales s'inscrivent dans un contexte propice à l'action sur ces secteurs de la ville, dans la mesure où l'action publique est désormais encouragée à densifier de façon préférentielle les espaces urbains attenants aux pôles de transports collectifs. Les travaux scientifiques ont néanmoins mis en évidence la difficulté à concrétiser cette articulation. Ce défaut d'opérationnalisation pose alors question en termes de création de valeur urbaine : **comment se produit la valorisation effective de ces secteurs désignés comme devant faire l'objet d'un renouvellement urbain, si l'on constate une défaillance en la matière au niveau de la planification publique ?**

²²⁶ Analyse des mécanismes institutionnels, rôle des systèmes décisionnels dans l'élaboration des politiques durables, ou encore élaboration et mise en œuvre de politiques sectorielles, pour reprendre la typologie établie par Florence Paulhiac, [Paulhiac, 2008, p 249].

²²⁷ Il faut reconnaître à cette dernière une réelle efficacité qui rend d'autant plus difficile la proposition d'un mode de déplacement alternatif [Kaufmann, Jemelin, 2003].

²²⁸ S'appuyant sur la méthode des référentiels, inspirée des travaux de Bruno Jobert et Pierre Muller [Jobert, Muller, 1987].

Conclusion de la section 2. : Une création de valeur urbaine favorisée par, orientée vers... ou indifférente aux infrastructures de transport ?

Participant du même mouvement que celui exposé dans la première section à savoir le recul d'une logique étatique, surplombante et sectorielle, les transports sortent d'une vision uniquement techniciste [Prélorenzo et Rouillard (dir.), 2009]²²⁹ pour être plus intégrés aux problématiques territoriales d'abord, urbaines ensuite, dans une approche davantage transversale et intersectorielle. Après un débat fortement monopolisé depuis plusieurs décennies par la quête de démonstration d'effets positifs des infrastructures de transport en termes de développement territorial, c'est aujourd'hui le thème de l'articulation urbanisme-transport qui occupe l'actualité, sous l'effet de l'injonction à la ville durable. Ces deux thèmes relèvent de temporalités différentes : le premier est antérieur au second, mais perdure encore actuellement. Distincts par l'échelle de référence des réseaux concernés (essentiellement inter-urbains dans le premier cas, collectifs urbains dans le second), mais aussi par les approches (une vision fonctionnelle et développementaliste dans le premier cas, une vision planificatrice dans le second), ces deux questionnements se trouvent subsumés dans le cas des gares centrales au cœur de notre étude. En effet, quelles que soient les impasses soulevées dans chacune de ces approches, il s'avère que la prise en compte des gares centrales dans les projets urbains permet de jouer sur chacun des registres relevés dans ces deux modalités d'action urbaine. Grâce à sa nature de nœud de transports inter- et intra-urbains, **la gare fait converger à la fois la croyance en des effets structurants des infrastructures de transport de la grande vitesse** (avec ou sans mesures d'accompagnement), **et les nouvelles politiques urbaines d'articulation urbanisme-transport** (dont les problématiques ne sont pas spécifiques des gares centrales). Néanmoins, l'examen des chronologies des projets permet de rappeler que, parfois, le projet préexiste à ces nouveaux discours prônant l'articulation urbanisme-transport, ce qui doit inviter à la prudence en termes d'explication des faits observés.

Si l'on replace ces éléments dans le cadre de notre questionnement sur la création de valeur urbaine, il s'avère que les rationalités causalistes, reposant sur une vision mécaniste des processus de valorisation urbaine²³⁰, loin d'être remplacées par une vision davantage aménagiste liée à l'articulation urbanisme-transport, sont au contraire renforcées par ces nouvelles injonctions de planification urbaine. Autrement dit, si les acteurs publics étaient déjà plutôt enclins à accorder une valeur positive aux infrastructures de transport, ils sont désormais incités par des dispositifs réglementaires à valoriser urbanistiquement les espaces autour des infrastructures de transport existantes²³¹. Dans ces conditions, il semblerait que **la création de valeur urbaine se fasse non**

²²⁹ « Les infrastructures sont longtemps restées cantonnées aux savoirs et aux débats techniques, au domaine du génie civil ou militaire, comme si la "vraie ville" – édifices, rues, places, monuments, ...) existaient sans elles et, dans les représentations, malgré elles ». [Prélorenzo et Rouillard (dir.), 2009, p 9].

²³⁰ " infrastructure + projet = effets positifs"

²³¹ Sachant que la gestion des infrastructures proprement dite reste le fait des acteurs du ferroviaire.

seulement de façon *préférentielle* autour des infrastructures de transport de la part des acteurs publics, mais aussi de façon *orientée* par les politiques publiques vers ces secteurs-là de la ville. Indéniablement, en termes de création de valeur, les espaces urbains dotés d'une polarité de transports disposent donc d'un capital positif et d'un **avantage comparatif**, quelle que soit la valeur de l'espace autour.

Néanmoins, ces revues de littérature scientifique soulignent chacune les limites des approches visant à quantifier l'effet positif de l'infrastructure de transport sur le territoire, tout comme la difficulté à articuler la planification urbaine avec les infrastructures de transport. Si l'on peut conserver le postulat d'une valeur ajoutée conférée par l'infrastructure de transport dans les mécanismes de valorisation urbaine, il nous faut toutefois changer de lunettes d'observation, et délaisser cette approche par la planification, et les acteurs uniquement institutionnels pour comprendre ce qui se joue dans ces projets de renouvellement urbain autour des gares centrales.

Conclusion du chapitre 2 : **La fabrique de la ville autour des gares centrales au cœur des tensions interscalaires de la création de valeur.**

Les projets de renouvellement urbain autour des gares s'inscrivent pleinement – et contribuent à les alimenter – dans les mutations de la ville contemporaine, tant d'un point de vue morphologique qu'en ce qui concerne l'action collective. Ils sont au croisement de deux chronologies, dont ils conjuguent les problématiques (cf. chronologies de synthèse n°5, en fin de conclusion²³²) :

- ***une chronologie des grandes mutations globales***, observables à l'échelle du monde et transcendant les domaines économique, politique et social. La mondialisation en est l'élément central et se décline de plusieurs façons : a) la désindustrialisation des villes occidentales (par délocalisation des activités) entraîne l'apparition de friches péricentrales, dont celles autour des gares ; b) la métropolisation induit une mise en réseau des territoires (faisant des points nodaux des éléments stratégiques en ville), mais aussi leur mise en concurrence, ce qui les pousse à mettre en œuvre des stratégies d'attractivité. Cette **sélectivité spatiale** accrue alimente la compétition entre les villes, induisant un cercle vertueux pour les villes déjà attractives, vicieux dans le cas inverse. D'un point de vue politique, la métropolisation va de pair avec la territorialisation, qui se manifeste par la montée des gouvernements locaux, dont le mode d'action privilégié est le projet urbain (par opposition à la tradition planificatrice centrale de la période précédente). Autant démarche que produit, le projet urbain semble un outil de territorialisation, mais reproduit les effets de sélectivité spatiale inter-urbaine à l'échelle intra-urbaine par la valorisation foncière et immobilière privilégiée de certains secteurs urbains.
- ***une chronologie des mutations urbaines d'un point de vue davantage morphologique***, reposant notamment sur les fonctions du quartier de gare et l'évolution de la relation ville – gare. Comme cela a été montré dans le chapitre 1, la période industrielle produit la « ville ferroviarisée » [Sauget, 2008], puis la désindustrialisation précipite le déclin des quartiers de gare qui pâtaient déjà de la désaffectation du transport ferroviaire et du manque d'investissement sur l'infrastructure vieillissante. Si l'on remet cela dans la perspective de l'aménagement du territoire en général et des politiques de

²³² Le schéma se structure autour de quatre lignes, entourées de deux grands cadres référentiels. La première ligne relève du champ économique, la deuxième politique, la troisième concerne l'évolution des quartiers de gare. Le cadre référentiel supérieur se réfère aux fonctions urbaines, celui en bas à la morphologie urbaine (et au mode de transport dominant). Les projets de renouvellement urbain se trouvent donc à la convergence, au croisement de deux grandes tendances : l'une trace une ligne entre mondialisation, métropolisation, gouvernements urbains et projets urbains, l'autre englobe les éléments de morphologie et de transport dominants. Nous n'avons pas tracé ces traits sur le schéma afin de ne pas en brouiller la lecture.

transport en particulier, c'est l'époque où l'État planificateur privilégie l'investissement dans les infrastructures routières. Le rejet de ce modèle, combiné à la montée des préoccupations environnementales favorise un certain retour vers le ferroviaire (notamment grâce à la grande vitesse), puis, conjugué aux problématiques de renouvellement urbain, un regain d'intérêt pour les quartiers de gare dans leur ensemble, positionnant logiquement ces derniers à l'interface des problématiques d'urbanisme et de transport, et en faisant un lieu propice à la mise en œuvre des préceptes visant à une ville durable, compacte, limitant l'usage du véhicule individuel. Cela est d'autant plus favorable que les infrastructures de transport sont un support privilégié de l'action publique.

La mise en place de ces différents cadres, à partir des thèmes de la métropolisation, du projet urbain, du renouvellement urbain, et de l'articulation urbanisme-transport invite à une relecture des infrastructures de transport dans le projet urbain comme élément structurant du phénomène de métropolisation – piste ouverte récemment [Siino (dir), 2004 ; Prélorenzo et Rouillard (dir), 2009 ; Lecoquierre, Lévêque, Steck, 2010]. Cela trace alors les contours d'une **action collective urbaine mise en tensions** :

- les logiques métropolitaines incitent les villes à mettre en place des stratégies d'attractivité urbaine pour créer de la valeur. Mais les effets **de sélectivité spatiale à double échelle** semblent laisser de côté les espaces les moins attractifs, *a fortiori* dans la mesure où les acteurs publics n'ont plus les moyens d'exercer une politique contre-cyclique.
- Ces mêmes logiques métropolitaines favorisent néanmoins les points d'entrée sur un réseau hautement différenciant tel que celui du TGV. Cette valorisation de certaines infrastructures de transport vient renforcer un attrait traditionnel des acteurs publics pour ce type d'équipement, et est confortée par l'injonction à densifier les abords de nœuds de transport collectifs conformément aux modèles de développement durable urbain. La conjonction de ces trois éléments confère alors une **nouvelle rente de situation aux terrains jusque là délaissés, à proximité de la gare.**

Dès lors, on comprend bien que les projets de renouvellement urbain autour des gares sont au cœur d'une tension entre un espace globalement dévalorisé, et un élément potentiellement vecteur de valorisation. Autrement dit, ils sont, à des échelles différentes, à la fois le résultat de la métropolisation mais aussi pleinement partie prenante de ce processus. Ce dernier constat invite alors à **dépasser l'opposition binaire des échelles inter- et intra-urbaine, et à affiner davantage la focale d'observation spatiale** pour comprendre les mécanismes de création de valeur dans ces secteurs particuliers de la ville. Cela entraîne deux choix dans nos investigations :

- **déplacer la focale d'observation au niveau même de la gare**, afin de voir son articulation à plusieurs échelles (avec le projet du quartier, avec le projet de la ville, et même au-delà dans les relations avec les autres villes) : il s'agit là de tirer parti dans l'analyse du rôle de connecteur multiscale de la gare – ce qui sera le point de départ de la mise en place de notre questionnement de thèse exposé au chapitre suivant.

- **centrer le questionnement sur la création de valeur urbaine** : la définition des processus de métropolisation, de projet urbain, de renouvellement urbain, mais aussi dans une certaine mesure la prise en compte d'une infrastructure de transport dans l'aménagement urbain nous ramènent tous à cette question de la création – sélective – ou du retournement de valeur dans / de l'espace urbain. Les modalités de la construction d'une théorie générale de la valeur urbaine seront explicitées dans le chapitre suivant.

Ainsi, au terme de la présentation de ces différents cadres thématiques dans lesquels s'insèrent les projets de renouvellement urbain autour des gares centrales, et après s'être régulièrement démarquée des approches ou des problématiques soulevées par divers courants de recherche, il nous faut maintenant présenter par le positif²³³ la construction du questionnement fondateur de ce travail de recherche doctorale, ainsi que les moyens mis en œuvre pour répondre à la problématique que nous aurons posée.

²³³ Et non par la négative, "en creux" comme nous l'avons fait de façon récurrente dans ce chapitre.

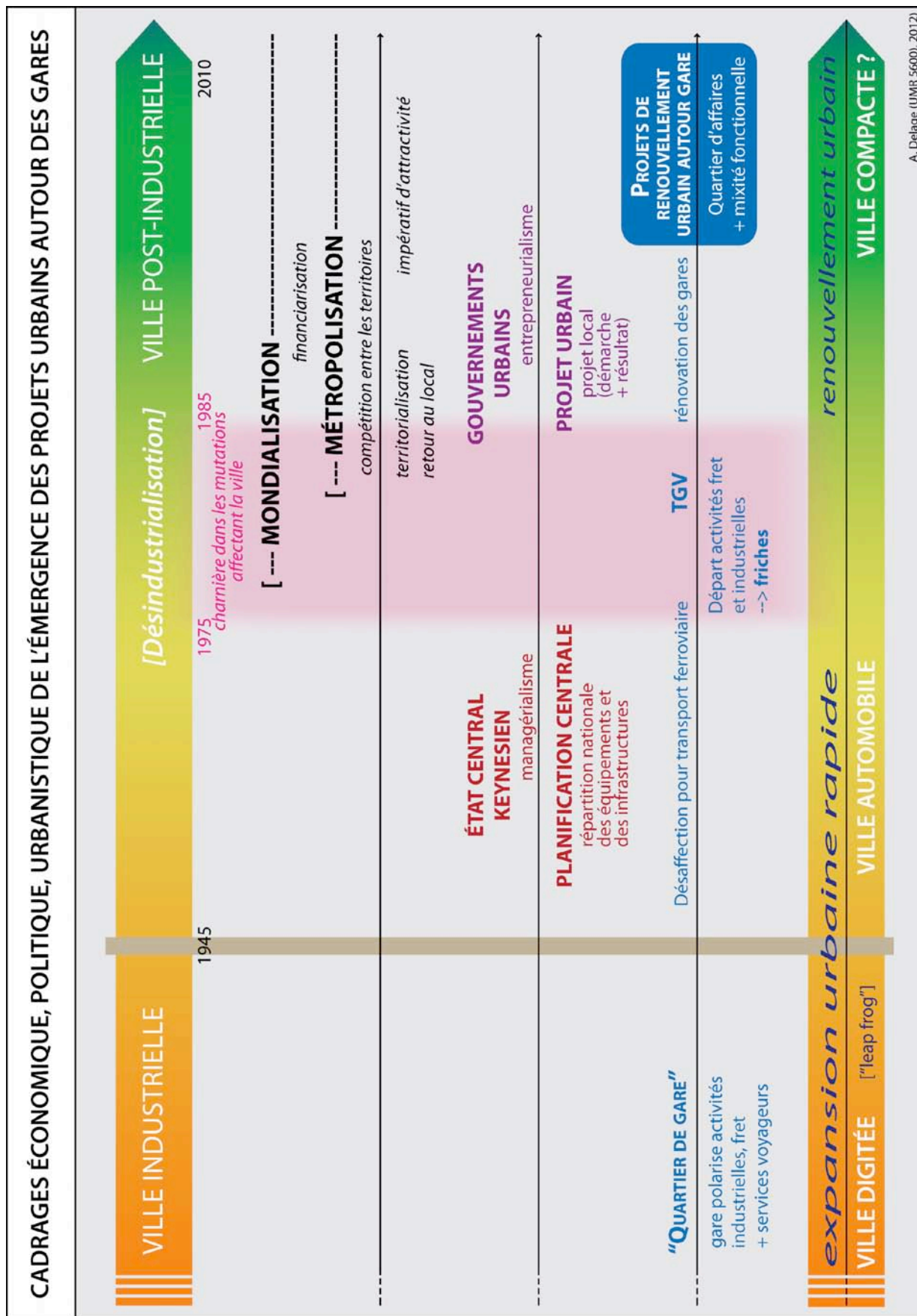


Planche de synthèse 5 : Les projets de renouvellement urbain autour des gares sont à la croisée de plusieurs chronologies [A. Delage, 2012]

CHAPITRE 3 :

ANALYSER LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN AUTOUR DES GARES : définition du cadre de recherche.

Le triple changement évoqué dans le chapitre précédent – changement de la nature du support de l'action, changement des valeurs qui font la ville, changement des outils et des modes de faire – semble désigner les quartiers de gare comme le support relativement complet d'une action publique soucieuse de vitrine urbaine et de projet de renouvellement urbain, combiné à une réflexion sur l'articulation urbanisme – transport. Pourtant, ce thème, certes récent, est peu étudié dans cette perspective : dans la conclusion générale de l'ouvrage *Métropolisation et grands équipements structurants*, Florence Laumière faisait le constat suivant : « *les publications dans chacun des deux champs de recherche [métropolisation et grands équipements] ne manquent pas (...), mais rarement la question du lien entre les deux n'a été appréhendée de manière directe.* » [Laumière, in Siino (dir), 2004, p 301]. De son côté, Guy Di Méo, dans son article de synthèse sur la métropolisation, assigne trois questionnements ouvrant un « *vaste chantier de recherche pour les sciences sociales de l'espace géographique* », parmi lequel une « *meilleure connaissance des formes émergentes de territorialisation et de reterritorialisation en rapport avec les mobilités* » [Di Méo, 2010, p 37]. Il nous semble que les projets de renouvellement urbain autour des gares centrales peuvent être le support privilégié de ce type de réflexion. Néanmoins, notre questionnement n'est pas exactement celui-là : **notre approche n'est pas par les usages mais par la fabrique des territoires urbains**. Notre propos part en effet du constat que le quartier de gare, autrefois construction socio-spatiale spontanée, devient un objet urbain planifié, voire un produit standardisé du projet urbain, et un support privilégié de l'action

collective urbaine – cette expression se voulant plus large que la seule action publique, pour intégrer aussi les acteurs privés²³⁴.

Ainsi, délaissant la traditionnelle question des effets des infrastructures de transport sur le territoire, nous proposons plutôt de prendre *à rebours* le processus en étudiant la place de l'infrastructure dans le projet, et ce, à la lumière du fait métropolitain.

Pour cela, nous avons mis en place un « *bricolage méthodologique raisonné* » [Hassenteufel, 2000 p 124], dont la présentation fait l'objet de ce chapitre : après avoir exposé le cheminement du questionnement initial vers la problématique centrale de cette thèse, nous détaillerons les choix et partis pris effectués en termes méthodologiques.

²³⁴ On pourrait d'ores et déjà nous opposer la remarque selon laquelle le tableau n'est pas complet et oublie une troisième branche du triptyque, à savoir les usagers par le biais de la concertation ou de la démocratie participative. Nous en sommes conscient et assumons ce choix de l'exclure de notre étude.

1. Une démarche inductive : entre tentative prospective du quartier de gare et réalité du terrain

Le point de départ de ce travail de recherche doctoral est simple : sur la base de l'observation empirique des projets actuels lancés dans les villes occidentales, il est apparu qu'un certain nombre d'entre eux l'étaient autour des gares centrales historiques. Une revue de presse dans les revues spécialisées et une recherche plus systématique sur Internet confirmèrent ce constat de l'émergence – ou plutôt de la résurgence mais avec une ampleur inégalée – d'une sorte de modèle de projet urbain autour des gares du XIXe siècle, à base d'éléments récurrents tant rhétoriques que programmatiques : sinon un quartier d'affaires, du moins un quartier tertiaire, avec mixité des fonctions, mixité sociale et vitrine de modernité de la ville dans son ensemble (cf. chapitre 1). Cette récurrence amena une première question, simple : ***y a-t-il une spécificité de ces projets urbains du fait de la présence d'une gare***, cette infrastructure majeure dans le fonctionnement urbain et dont la fréquentation est de nouveau en hausse ? Y a-t-il une spécificité de ces projets du fait de la singularité des lieux dans lesquels ils prennent place, à savoir des quartiers dont l'identité historique, fonctionnelle, sociologique et morphologique est indéniablement à part dans la ville ? Autrement dit : y a-t-il une spécificité du renouvellement urbain dans un quartier de gare par rapport à un autre quartier ?

Mais, après un premier balayage de la question, le constat fut plutôt décevant : à première vue, ces projets ressemblaient à ce qui avait cours ailleurs, à cette seule différence près qu'il y avait une gare. D'où une seconde question : ***quelle est la place de la gare dans ces projets ?*** Quel rôle joue-t-elle, sachant qu'elle eut originellement un rôle polarisateur fort de son quartier, sans intervention aménagiste sur le secteur. Maintenant que ces espaces sont saisis par l'action collective urbaine, est-ce différent, et *in fine*, ***qu'est-ce que cela nous apprend de la fabrique urbaine contemporaine***, en particulier au sujet de l'articulation des secteurs publics et privés²³⁵ ? De nouvelles pratiques sont-elles en train d'émerger ?

Pour répondre à ces questions générales, certains constats de départ ont été mis en évidence afin de construire une problématique de recherche.

1.1. Précisions sémantiques : travailler sur une « *sorte de mot-valise* »²³⁶

²³⁵ Nous prenons soin de ne pas parler de "partenariat public-privé" (PPP), dans la mesure où cette expression peut faire référence à un type de montage juridique et financier particulier, notamment dans le champ des services urbains.

²³⁶ [Joseph, 1999, p 6].

En guise de préalable à la réflexion, il convient de procéder à une mise au point sémantique. En effet, quand Isaac Joseph parlait en 1999 de « *la gare d'hier, le pôle d'échanges d'aujourd'hui, le lieu mouvement de demain* » [Joseph, 1999, p 5], il faisait référence aux termes alors en vogue, ces propositions sémantiques faisant elles-mêmes écho aux évolutions constatées ou postulées de la gare depuis les années 1980, et visant à échapper peut-être aussi au caractère foisonnant du terme 'gare' (cf. chapitre 1).

a. Le pôle d'échanges multimodal, terme technique et connoté "transport"

Sans qu'il n'y en ait une définition claire²³⁷, le terme de pôle d'échanges est largement employé depuis les années 1990 pour désigner un « *correspondeur multimode* » [Ménerault (dir.), 2006, p 11], c'est-à-dire un endroit où se croisent plusieurs modes de transports, et où une réflexion a été menée lors de la conception et de l'aménagement du lieu pour faciliter l'intermodalité, soit le passage d'un mode à l'autre, par une certaine lisibilité des cheminements de l'un à l'autre, mais aussi, dans les cas les plus aboutis, une articulation des services offerts en termes de transports collectifs (coordination des horaires par exemple). L'origine du mot remonte aux années 1960, lors de la construction du Centre d'Echange de Lyon-Perrache (CELP), regroupant sur plusieurs niveaux l'autoroute (A 6 et A 7, soit l'axe majeur Paris-Lyon-Marseille), les bus internationaux, régionaux et urbains, le métro, et aujourd'hui le tramway, à proximité immédiate de la gare ferroviaire de Lyon-Perrache.

L'expression 'pôle d'échanges multimodal' (PEM) met moins l'accent sur la polarisation par la gare des transports urbains (un fait ancien comme on l'a vu dans le chapitre 1) que sur la réflexion sur **l'intermodalité**, dont les implications se mesurent en termes d'usages et de gestion aussi bien des sites dédiés que du point de vue des acteurs du transport et de l'aménagement urbain. Cette mutation de la gare en pôle d'échanges a été étudiée lors des programmes de recherche des années 1980-1990 exposés en introduction de ce texte.

L'avènement de cette expression est censé marquer la fin de l'étanchéité des modes entre eux : Philippe Ménerault note en effet le passage d'une juxtaposition, dans les années 1960-1980, des divers modes de transport à proximité de la gare SNCF (la gare de Lyon-Part-Dieu en est un exemple caricatural, où le métro n'arrive même pas dans la gare), à leur articulation grâce à la création de ces pôles d'échanges entre les transports urbains et ferroviaires autour de la gare rénovée [Ménerault (dir.), 2006]. Le pôle d'échanges a donc un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport, et, composante essentielle, ce lien est assuré par la fonction de services, de plus en plus étoffée [Ollivro, *in* Ménerault (dir.), 2006] : la mutation de la conception du pôle d'échanges en un pôle de plus en plus multiservices est à mettre en lien avec la mutation de la conception de la mobilité, de moins en moins considérée comme un temps de transport uniquement [Ascher, 2001 ; Kaufmann, 2008].

²³⁷ Ni une orthographe vraiment fixée, avec des occurrences aussi bien de 'pôle d'échange' ou de 'pôle d'échanges'. Nous nous en tiendrons pour notre part dans ce texte à 'pôle d'échanges'.

Néanmoins, malgré ces définitions plus orientées vers l'urbain²³⁸, faisant du PEM un point de fixation de la mise en cohérence de l'urbanisme et des transports, il semble que le terme conserve une **acception fortement technique**, à l'instar de l'approche adoptée dans *l'Atlas des pôles d'échanges* (1999), et reste **l'apanage des acteurs du transport** où il a suscité un « véritable engouement » [Ménerault (dir.), 2006, p 7]. De fait, le terme n'est pas vraiment passé dans le langage courant [Ronez, 2007] et est parfois ravalé au rang de jargon hypertechnique²³⁹.

>>> Au vu de ces éléments, nous choisissons de ne pas utiliser l'expression de pôle d'échanges multimodal : le terme reste trop connoté par le champ des transports au détriment d'une dimension urbaine, dont l'apport à la réflexion semble maigre par rapport à ce qui a déjà été dit à propos des gares et des quartiers de gare. **Le PEM est un élément, certes incontournable, de notre objet d'étude, mais ce dernier ne s'y réduit pas.**

b. Le 'lieu-mouvement', expression datée et sans réelle portée opérationnelle

L'expression de 'lieu-mouvement' est la création de Georges Amar, responsable de la prospective à la RATP et poète. La première occurrence remonte à 1989 et s'applique à la station de métro :

« La station est par essence un lieu-mouvement, articulation de l'univers urbain, de réseaux, et de l'entreprise RATP. L'enjeu de son évolution, c'est la réconciliation des valeurs de lieu et des valeurs de mouvement, jusque là conçues, ou du moins vécues, comme antagonistes (domination du mouvement, résistances du lieu...). Cette réconciliation devrait s'incarner dans des professionnalités, des organisations de travail, des conceptions techniques et architecturales nouvelles. Elle implique que l'on conçoive la station simultanément en termes d'Espace public, de Service public, et de Transport (ou de mobilité) public. »²⁴⁰ [Amar, 1989, p 2].

La formulation oxymorique cherche à combiner d'une part les valeurs du mouvement (rapidité, fluidité), et d'autre part les valeurs de lieu (proximité, convivialité) [Amar, 1999, p 39], elles-mêmes constitutives de la ville²⁴¹. La mobilité, valeur incontournable de la ville contemporaine, se combine avec un souci d'ancrage local, le 'lieu de vie'. Ce terme intègre donc des éléments constitutifs de la gare, mais sans s'y limiter : il a une dimension prospective, visant à travers le changement de mot, à mettre la mobilité au cœur de la réflexion, car « *il ne s'agit plus de transporter*

²³⁸ Telles que les développe notamment l'ouvrage de synthèse sur les pôles d'échanges [Ménerault (dir), 2006].

²³⁹ Cela est confirmé par un sondage que nous avons effectué lors de notre travail de terrain exploratoire de master 2 auprès de techniciens stéphanois : tous en donnaient une définition à peu près similaire, mettant l'accent sur les notions d'intermodalité ou de multimodalité [Delage, 2008].

²⁴⁰ Nous conservons les italiques du texte original.

²⁴¹ Pour Georges Amar, la complémentarité entre les fonctions de lieu et de mouvement fait écho à la « *double nature de lieu de résidence et de lieu d'échanges de la ville* » [Amar, 1989, p 5] ; la réconciliation entre le lieu et le mouvement se fait à travers le « *lieu-station* », qui « *s'enrichit d'activités qui ne s'opposent pas au trafic mais au contraire empruntent à sa valeur de mobilité et d'efficacité et contribuent à faciliter le mouvement* » [ibid, p 12].

des masses *mais de servir la mobilité des individus, c'est-à-dire de les aider à optimiser leur "vie mobile" dans la ville* » [Amar, 1999, p 39²⁴²]. Ainsi, le 'lieu-mouvement' est un construit intellectuel qui fait davantage figure d'horizon implicite à atteindre par l'action urbaine (ce à quoi semble inviter la citation de Joseph en début de cette partie), que de référence à une réalité tangible.

L'expression est toutefois à remettre dans son contexte de création au tournant des années 1990 : sa diffusion dans le milieu scientifique est une réponse à celle de 'non-lieu' que venait de diffuser Marc Augé dans un ouvrage éponyme [Aubertel, 1999]. Dans cet essai (sans fondement empirique donc), l'anthropologue appelle ainsi des espaces qui ne sont pas « *un lieu du sens inscrit et symbolisé* » [Augé, 1992, p104], des espaces de la solitude de l'individu où, comme dans les gares, tout est dévolu au mouvement. L'expression 'lieu-mouvement' circule avec un certain succès dans les années 1990 notamment dans les cercles scientifiques, comme en atteste notamment le programme de recherche éponyme. Pourtant, son auteur la délaisse lui-même quelques années plus tard au profit de l'acronyme 'Cœur' – Complexe d'Echange URbain – qu'il développe sur le cas de la Défense [Amar, 1999]. Une vingtaine d'années plus tard, le renouveau à l'œuvre autour des gares emprunte à cette rhétorique sans pourtant la nommer : l'expression n'a pas vraiment dépassé le cercle scientifique²⁴³, où elle est d'ailleurs résiduelle.

c. Atouts et limites d'une expression du langage courant

Après un travail historique sur la notion de lieu-mouvement [Delage, 2008], nous choisissons cependant de ne pas retenir cette expression comme outil de travail, et adhérons à la critique que lui adressait Karen Bowie dès les années 1990 :

« Les grandes gares du XIXème siècle sont souvent évoquées par opposition aux "lieux-mouvements" contemporains, pour souligner combien ces derniers sont devenus complexes, créés en "multipartenariat" pour fonctionner en "multimodalité". Si cette complexification est incontestable, sa présentation en terme d'opposition ou de rupture avec un passé qui aurait été "simple" tend à réduire la richesse, voire à fausser l'histoire de ces espaces. » [Bowie, 1996, p 14].

Ces proliférations sémantiques pour échapper au terme de 'gare' nous semblent quelque peu vaines dans le cadre de notre questionnement : elles cherchent à recouvrir de façon plus ou moins parfaite ce qu'en fait le terme de 'gare' et l'expression 'quartier de gare' englobent déjà grâce à leur épaisseur historique. C'est la raison pour laquelle nous réaffirmons d'une part que **notre objet d'étude est bien le quartier de gare contemporain**, en tant qu'il est support d'un projet de renouvellement urbain, et assumons d'autre part cette ambiguïté et cette polysémie charriée par l'expression.

²⁴² Nous reproduisons les italiques du texte original.

²⁴³ En parallèle du sondage sur le terme de 'pôle d'échanges' auprès des techniciens stéphanois, nous demandions de définir 'lieu-mouvement', ce qui causa à une exception près un regard dubitatif de la part des personnes interrogées.

Il n'est toutefois **pas forcément évident d'effectuer un travail de conceptualisation à partir d'un objet de langage courant** dont les contours spatiaux peuvent paraître flous. Si la gare est un lieu « *qui parle à l'imaginaire immédiatement* » [Sansot, 1996, réed. 2004, p 135], et si l'expression 'quartier de gare' fait indéniablement image auprès de son interlocuteur dans le langage courant (le quartier à l'ambiance glauque où l'on déconseille aux jeunes filles de traîner le soir), qu'en est-il en termes d'objectivation scientifique ? Nous nous inscrivons dans le prolongement des travaux déjà effectués sur les gares et les quartiers de gare, dans la mesure où les programmes de recherche nationaux français ont régulièrement élargi la focale d'observation non seulement en termes de périmètres physiques (du bâtiment voyageurs *stricto sensu* au quartier de gare, et à l'intégration de ce dernier dans la ville) mais aussi en termes de thèmes étudiés (des usages aux jeux d'acteurs en charge de ces espaces). Cependant, la délimitation précise des limites du périmètre d'observation, c'est-à-dire le contour exact du quartier de gare dans la ville n'est pas un enjeu pour nous : nous ne cherchons pas à établir les bornes d'un quartier défini par ses usages ou ses représentations dans l'imaginaire collectif de la ville considérée. En outre, notre questionnement se démarque des problématiques soulevées par ces programmes de recherche en portant une attention particulière aux modalités de la fabrique urbaine, obligeant des acteurs de secteurs différents, aux temporalités et aux enjeux différents (voire divergents) à se coordonner pour permettre l'émergence de ces nouveaux morceaux de ville. L'orientation spécifique de notre questionnement, que nous détaillons dans les paragraphes qui suivent, explique alors pourquoi notre cadre théorique est finalement moins dominé par des thématiques de transport, comme on pourrait s'y attendre au sujet des quartiers de gare, que par celles de l'action collective urbaine dans un contexte de métropolisation.

1.2. Un questionnement fondé sur un diagnostic préalable de la gare et du quartier de gare contemporains

Le **postulat** au fondement de ce travail est d'affirmer que du fait de la présence d'une gare, la fabrique urbaine est différente. Autrement dit : **la gare joue un rôle distinctif dans les projets de renouvellement urbain**. Cette affirmation repose sur un diagnostic précis de la gare et du quartier de gare observés au XXI^e siècle, qui a permis de dégager deux constats fondateurs de notre questionnement. En effet, si notre démarche est essentiellement inductive (cf. deuxième temps de ce chapitre), elle n'exclut pas la mise en évidence préalable de certaines spécificités du quartier de gare, qui font de ce dernier un objet singulier au regard des évolutions contemporaines de la ville telles que nous les avons présentées dans les chapitres précédents, et qui, surtout, suscitent un certain nombre d'attentes en termes urbanistiques.

a. Constat n°1 : en raison de ses spécificités historiques, le quartier de gare devrait être un objet urbain au fort potentiel

Dans une démarche proche de celle d'un diagnostic territorial, nous avons commencé par dresser un tableau des points forts et points faibles des quartiers de gare aujourd'hui. A partir d'une matrice de type SWOT²⁴⁴, nous avons établi le tableau des potentialités et des contraintes que représente l'action urbaine sur un quartier de gare, dont le tableau n°5 ci-après fait la synthèse.

Premier constat, qui s'explique aisément par l'histoire du quartier de gare, dont l'ambivalence est fondamentale : **pour chaque élément caractéristique, on peut dégager à la fois un trait positif et un trait négatif**. En la matière, il ne s'agit pas d'un jeu à sommes nulles, car une contrainte telle que le surcoût lié au traitement de dépollution des terrains par exemple peut être à elle seule un frein majeur de l'action. De fait, la longue inertie de ces espaces confirme que les atouts de ces quartiers n'étaient pas assez forts pour dépasser les lourdes contraintes constatées, les surcoûts engendrés notamment étaient un puissant frein à l'action. Il fallait donc attendre la bonne conjonction temporelle, une « fenêtre d'opportunité »²⁴⁵, pour que ces espaces deviennent attractifs, et que le modèle économique devienne viable par rapport à une construction *ex nibilo* en lisière de ville sur des terrains agricoles, bien plus facile opérationnellement et moins coûteuse. Un changement de paradigme urbain était donc nécessaire.

²⁴⁴ *Strengths* (forces), *Weaknesses* (faiblesses), *Opportunities* (opportunités), *Threats* (menaces).

²⁴⁵ Nous empruntons l'expression à Francesca Napolitan et Christopher Zegras qui ont mis en évidence la nécessité d'une « fenêtre d'opportunité » pour permettre le changement de regard sur les autoroutes urbaines états-uniennes, et conduire à la considération de leur destruction comme une alternative envisageable car viable [Napolitan, Zegras, 2007].

CARACTERISTIQUES DU QUARTIER DE GARE		POTENTIELS	CONTRAINTES
FONCTIONNELLES = POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL	Un nœud de transports	<ul style="list-style-type: none"> . Accessibilité inter- voire intra-urbaine (double rente de position) . Multimodalité (concentration de plusieurs modes de transports collectifs urbains et interurbains en interconnexion entre eux ainsi qu'avec des modes de transports individuels motorisés ou doux (intermodalité)) 	<ul style="list-style-type: none"> . Gestion du stationnement automobile (envahissement de l'espace urbain fréquent) . Fortes contraintes organisationnelles (coordination d'acteurs aux intérêts et temporalités différents + articulation des réseaux (horaires, tarification, lisibilité intermodale) + domanialités complexes)
	La gare comme lieu de vie	<ul style="list-style-type: none"> . Potentiel économique lié au flux de passagers = valorisation commerciale du bâtiment voyageur ; offre adaptable au flux . Disponibilité de surfaces inutilisées dans le bâtiment voyageurs (également source de revenus pour l'exploitant) 	<ul style="list-style-type: none"> . Égalité de traitement entre les divers transporteurs (ouverture à la concurrence) . Contraintes d'aménagement urbain : coordination de l'offre commerciale en gare et de celle aux abords de la gare ou dans le centre ancien
URBAINES = POLE URBAIN (nouvelle centralité urbaine ?)	Voies ferrées	<ul style="list-style-type: none"> . Potentiel foncier si recouvrement des voies (mais fort surcoût) 	<ul style="list-style-type: none"> . Contraintes urbanistiques et financières liées à la coupure urbaine majeure : franchir par passerelle ou souterrain ; complexité technique) . Désaccord sur la réduction du faisceau ferré entre les acteurs du transport et ceux de l'aménagement urbain
	Friches industrielles et ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> . Potentiel foncier très fort Vastes tènements mutables bien situés 	<ul style="list-style-type: none"> . Contraintes techniques et financières (dépollution et surcoût engendré ; maîtrise foncière ; négociation mutabilité avec SNCF / RFF)
SYMBOLIQUES	Gare = un monument urbain	<ul style="list-style-type: none"> . Parfois image de signal urbain / entrée de ville 	<ul style="list-style-type: none"> . Contraintes architecturales si classement patrimonial
	Le voyage en train	<ul style="list-style-type: none"> . Imaginaire positif (l'ailleurs) 	<ul style="list-style-type: none"> . Souvenir du train un peu vieillot . Un lieu de la promiscuité (possiblement anxiogène)
	Quartier industriels	<ul style="list-style-type: none"> . Potentiel patrimonial Bâtiments industriels, mémoire cheminote 	<ul style="list-style-type: none"> . Mauvaise image de quartier interlope et populaire

Tableau 5: Diagnostic du quartier de gare : potentialités nombreuses malgré de lourdes contraintes (A. Delage, 2012)

b. Constat n°2 : les caractéristiques du quartier de gare répondent aux tendances actuelles de l'action urbaine.

La désaffectation pour le transport ferroviaire d'une part et la désaffectation d'un certain nombre de bâtiments du quartier d'autre part durant les Trente Glorieuses s'expliquent respectivement par la concurrence de modes de transport plus performants et par une modification des modes de production mondiale. En outre, la ville s'accroît par étalement urbain, car le foncier y est facilement disponible : l'urbain s'étend, structuré essentiellement par la mobilité automobile.

La donne change notamment grâce un certain nombre de mutations structurelles mais aussi sociologiques. L'élément majeur est certainement la **prise de conscience environnementale**, qui cherche d'une part à limiter les émissions polluantes dont la voiture particulière est grande émettrice, mais aussi à limiter l'étalement urbain qui est doublement stigmatisé : non seulement il grignote les terres arables nécessaires à nourrir les hommes, mais en plus il repose sur un modèle de mobilité automobile (avec des carburants à bas coût) appelé à muter en raison de la hausse du prix des énergies fossiles. Cela se double d'une mutation des représentations, accordant de nouveau de la **valeur à la vie en centre-ville**, notamment parmi les catégories socio-professionnelles moyennes et supérieures qui auparavant le fuyaient, préférant faire construire un pavillon en périphérie. La conjonction de ces éléments entraîne une **pression foncière plus grande sur les espaces déjà urbanisés**. Au fur et à mesure que les disponibilités foncières se raréfient en ville, des friches telles que celles autour des gares deviennent rentables, malgré les lourds surcoûts que le renouvellement urbain dans ce type de tissu urbain entraîne.

De fait, si l'on met face à face les nouveaux principes de la fabrique urbaine avec les éléments des gares et des quartiers de gare susceptibles d'y répondre, on obtient un tableau relativement fourni (voir tableau n°6 page suivante), dans lequel deux dimensions sont récurrentes :

- le rôle de connectivité de la gare,
- les disponibilités foncières sous forme de friches industrielles²⁴⁶.

Il ressort alors nettement que la gare est au cœur même du « *scénario dual de territorialisation de proximité et de connexion à distance* » caractéristique de la métropolisation [Di Méo, 2010, p 30].

La mise en évidence de ces caractéristiques du quartier de gare nous permet alors de formuler une **première hypothèse générale**, qui sera retravaillée par la suite, posant **la gare comme un ferment métropolitain**, et, par voie de conséquence, conférant au quartier de gare un potentiel métropolitain particulièrement développé. Attractif, il peut être exploité dans une stratégie de distinction inter-urbaine, tout en relevant d'un processus de différenciation intra-urbaine déjà démontré dans la littérature anglophone. Le quartier de gare est donc au cœur d'un nœud de tensions transcalaires.

²⁴⁶ S'il y a aussi des friches ferroviaires, rares sont celles qui sont mutables, car la SNCF conserve son patrimoine en vue d'une utilisation future.

REFERENTIELS ET CADRES DE L'ACTION URBAINE ACTUELS	CARACTERISTIQUES	ELEMENTS Y REpondANT	
		GARE	QUARTIER DE GARE
METROPOLISATION	Mise en réseau des villes / accessibilité	Un pôle d'échanges multi-modal ; interface transports intra- et inter-urbains)	
	Compétitivité / attractivité	Le point d'entrée sur le réseau de la grande vitesse = élément de distinction	La première vision de la ville pour le nouvel arrivant = une vitrine urbaine
	Concentration des hommes et des activités		Disponibilités foncières
DEVELOPPEMENT DURABLE	Limitation des émissions de gaz polluants	Transport ferroviaire = transport collectif mû par énergie propre	Position péricentrale permet rabattement piéton d'une zone urbaine dense sur PEM
	Faire la ville des courtes distances		Quartier = échelle des distances pédestres
	Faire la ville dense		Disponibilités foncières
	Articulation urbanisme - transport	Un projet de transport	Un projet d'aménagement urbain
PROJET URBAIN	Attrait des élus pour le « grand » et les infrastructures de transport	Un pôle d'échanges multimodal (desserte en tramway ?) porteur d'efficacité d'évocation <i>** complexité du jeu d'acteurs</i>	
	Renouvellement urbain de grande ampleur	Une externalité positive dans le calcul des valeurs foncières <i>** maintien activité ferroviaire (nuisances sonores) ; coupure urbaine du faisceau ferré</i>	Tènements nombreux et de grande taille propices à opération de grande envergure <i>** dépollution, renouvellement urbain en milieu urbain constitué + mauvaise image héritée</i>
	Patrimonialisation	Patrimoine architectural du XIXe siècle (et parfois marié à de l'architecture contemporaine dans les rénovations SNCF	Mémoire cheminote (cités), rondes, entrepôts hérités de l'âge industriel (<i>patrimoine d'une inégale qualité</i>)

En italique sont rappelées quelques contraintes majeures

Tableau 6 : Gare et quartier de gare, en adéquation avec les impératifs et les modes de faire la ville contemporaine (A. Delage, 2012)

>>> Au terme de ces considérations sémantiques, et au vu des éléments de diagnostic que nous avons dégagés précédemment, il nous faut alors préciser notre définition du quartier de gare.

Le quartier de gare est le morceau de la ville qui possède le plus haut potentiel métropolitain, en raison de la présence de la gare, ferment de métropole, par son rôle de connecteur spatial multiscalair, et sa nature de double entrée²⁴⁷ :

- **point d'accès de la ville au réseau (métropolitain)**
- **entrée et vitrine urbaine quand on sort du réseau** : exposition des attributs de modernité permettant d'accéder au statut de métropole (ou du moins d'y prétendre)

Cette définition ne prend pas en compte de critère de taille : le réseau métropolitain peut aussi bien être entendu dans le sens du concert des métropoles européennes, reliant des villes d'égal statut, que dans celui de la métropole régionale polarisant des pôles urbains intégrés (la relation entre les villes mises en lien est donc déséquilibrée).

c. Le paradoxe d'un décalage entre le consensus apparent sur la richesse potentielle des quartiers de gare, et l'usage qui en est manifestement fait

Cela étant posé, il devient alors permis de faire une **lecture prospective ambitieuse** de ce que pourrait être une nouvelle génération de quartier de gare, notamment en ce qui concerne les usages innovants de l'outil de mobilité qu'est une gare. Dans le cadre d'une réflexion sur ce que serait un **urbanisme durable de la vie / ville mobile**, nous pourrions envisager quels sont les types de populations et d'usagers ayant intérêt à vivre ou travailler près d'une gare, car la mobilité serait au cœur de leur mode de vie, en particulier la mobilité inter-urbaine par le navettage entre un pôle d'emploi et une zone résidentielle [Delage, 2008]. Prenant acte de l'augmentation des mobilités de tous genres et de l'injonction contradictoire à une ville des courtes distances, le quartier de gare pourrait être le support d'un urbanisme novateur « *orienté vers le rail* » pour reprendre l'expression adoptée par le programme de recherche-action BahnVille2, voire pourquoi pas d'une « *utopie de la ville-gare* » [Bourdin, in Terrin, 2011, p 173] reposant sur « *une sorte de théorie du Hub urbain* »²⁴⁸ [ibid, p 169], où ce dernier aurait une triple fonction « *d'accueil, d'échange et de présentation de la ville* », remplissant en cela le rôle d'accès, clé de voûte des circulations de tous ordres, et ayant le statut, du moins dans les grandes métropoles, de « *lieu et équipement urbain "total"* » [ibid, p 173]. Ces lectures prospectives voire utopiques essaient de penser la ville dense en tenant compte des mutations contemporaines, métropolitaines, tout en évitant de se référer au

²⁴⁷ Cela va au-delà de la simple interface qui est le lieu d'échanges à double flux.

²⁴⁸ Alain Bourdin définit ce « hub urbain » comme un « *dispositif urbain, c'est-à-dire [qui] associe indissociablement des lieux dans leur matérialité et leur signification, des services dans leur immatérialité, des acteurs et une organisation qui régule (au sens de maintenir en équilibre) les relations entre ces différents éléments* » [Bourdin, in Terrin, 2011, p 169].

modèle de la ville historique : il ne s'agit en aucun cas de revenir à la ville en doigts de gants telle que l'a engendrée l'arrivée du chemin de fer au XIXe siècle, mais bien plutôt de réfléchir à un modèle urbain en phase avec les modes de vie urbains actuels, notamment de plus en plus mobiles.

Pourtant, cette lecture ambitieuse se heurte à la banalité des projets observés actuellement autour des gares, reprenant à l'identique les mots clés de tout projet urbain (avec ou sans gare), à savoir, notamment, la mixité fonctionnelle et sociale ou l'exemplarité environnementale (cf. chapitre 1).

Il y a en fait un **double décalage** :

- d'une part entre la construction intellectuelle et théorique que l'on peut faire des quartiers de gare de nouvelle génération en adéquation avec les mutations de la ville contemporaine
- d'autre part entre un discours ambiant, une idée pour ainsi dire 'dans l'air du temps' circulant dans les milieux professionnels de la fabrication de la ville, selon laquelle la gare et le quartier de gare seraient des endroits hautement stratégiques dans la ville du futur²⁴⁹, et, de nouveau la banalité des projets observés, tenant manifestement peu compte de la présence de la gare.

Autrement dit, on aboutit au **paradoxe** suivant, fondateur dans la construction de notre questionnement :

Alors même que le constat des potentialités nombreuses de la gare fait consensus parmi les acteurs de l'urbain, la place de la gare semble réduite *a minima* dans ces projets urbains.

C'est la compréhension de cet écart qui guide la définition de notre problématique et de nos hypothèses dans le cadre de cette recherche doctorale.

²⁴⁹ Comme cela a été indiqué en introduction, les différents forums de professionnels publics et privés, de la conception et de la fabrication de la ville s'accordent à reconnaître la gare et son quartier comme des endroits stratégiques pour la ville, porteurs de potentialités de développement économique mais aussi de développement urbain durable.

1.3. Problématique et hypothèses

Les quartiers de gare, physiquement dégradés, socialement en difficultés, symboliquement mal famés et urbanistiquement délaissés font l'objet depuis quelques années de toutes les attentions urbanistiques en tant que lieu de projets urbains souvent à vocation tertiaire et au service d'une stratégie métropolitaine. Par ces projets, ces espaces concentrant de nombreux indicateurs urbains négatifs, sont réhabilités non seulement concrètement (renouvellement urbain) mais aussi symboliquement puisqu'ils sont porteurs d'un discours de modernité. Autrement dit, ces quartiers qui s'étaient constitués par polarisation plus ou moins spontanée d'hommes et d'activités autour de la gare sont aujourd'hui un support privilégié de l'action collective urbaine, qui pose désormais la gare comme un 'levier de développement urbain'.

Ce constat de départ peut se traduire conceptuellement²⁵⁰ de la façon suivante : ces projets de renouvellement urbain autour des gares centrales dénotent un **retournement de valeur symbolique et économique** (les deux étant les deux faces d'un même processus) du quartier de gare, marquant notamment le retour de cet espace dans une logique de marché foncier et immobilier.

Cependant, alors que le renouvellement urbain repose généralement sur une mutation totale des lieux [Bonneville, 2004], à l'instar de ce qui s'est produit dans les *waterfronts* (qui ont perdu toute fonction portuaire) avec lesquels les quartiers de gare présentent un grand nombre de similitudes²⁵¹, **les projets de renouvellement urbain autour des gares doivent au contraire composer avec le maintien de la fonction ferroviaire**. En effet, les quartiers de gare se caractérisent par la conservation de leur fonction originelle de pôle de transport (voir figure supérieure de la planche de synthèse n°6) : la gare continue de fonctionner pendant et après les travaux.

Autrement dit, l'espace où ce processus de retournement de valeur est observé, le quartier *de gare*, conserve sa spécificité urbaine de n'être *pas n'importe quel* espace dans la ville : certes, c'est un espace particulièrement dégradé, n'attirant pas la promotion privée, et surtout n'ayant jamais fait l'objet de l'attention des autorités publiques, mais c'est aussi le seul endroit dans la ville où il y a une gare 'centrale', porteuse des spécificités nodales et urbaines que nous avons précédemment mises en évidence.

²⁵⁰ Nous nous appuyons là sur les méthodologies de construction de la démarche scientifique en sciences sociales avec une approche qualitative [Miles et Huberman, 1994 ; Mace, Pétry, 2000 ; Gauthier, 2003 ; Vigour, 2005 ; Yin, 2008 ; Cresswell, 2008 Alami *et al.*; 2009].

²⁵¹ Même structuration autour d'une infrastructure de transport polarisant des activités industrielles et logistiques, ainsi qu'une identité de quartier "à part" dans la ville (pour les caractéristiques de la relation ville-port, voir Gravari, 1990). Les projets de renouvellement urbain des fronts d'eau (*waterfronts*) ont mis fin à toute activité portuaire, tout en renouvelant le rapport à l'eau et à la culture des docks.

Ainsi, eu égard à

- cette particularité du renouvellement urbain de quartiers de gare conservant cet élément distinctif qu'est une gare,
- ces spécificités du quartier de gare contemporain porteur de fortes potentialités intrinsèques, renforcées par une certaine adéquation aux grandes injonctions contemporaines de la fabrique urbaine,

on peut s'interroger de façon générale sur la place de la gare dans ces projets urbains, en postulant que effectivement, la gare a une place importante dans ces projets, dans la mesure où elle en a historiquement eu une dans la constitution de ces morceaux de ville. De façon plus précise, **le croisement du constat de quartiers de gare longtemps délaissés de l'action urbaine, et du postulat selon lequel les quartiers de gare conservent une spécificité urbaine, amène à penser que la gare joue aussi un rôle particulier dans le processus de retournement de valeur symbolique et économique** : cette affirmation constitue une hypothèse de travail, que l'on peut compléter par celle selon laquelle la gare joue un **rôle attractif** dans ce retournement de valeur, et permet d'expliquer pourquoi, dans ces conditions, ces projets urbains sont menés *là et pas ailleurs*²⁵².

Partant, la **question problématique** guidant ce travail peut alors être formulée ainsi :

***Dans quelle mesure la gare est-elle
la condition de possibilité du retournement de valeurs
de cet espace cristallisant les dynamiques métropolitaines
de la ville post-industrielle actuelle ?***

Par ailleurs, si l'on revient sur la trajectoire urbaine des quartiers de gare, on peut alors poser la question du lien existant entre la gare et le quartier de gare (voir figure supérieure de la planche de synthèse n°6). Originellement, le lien entre la gare et son quartier est fonctionnel : la présence des activités liées aux voyageurs et à la logistique de produits pondéreux (produits industriels) s'explique directement par la présence de la gare, c'est-à-dire que ces activités justifient leur présence près de la gare par l'usage qu'elles font de l'infrastructure de transport (en captant les flux de voyageurs ou en y déposant directement les marchandises à expédier). La désindustrialisation et la perte de vitesse du fret déstructurent cette organisation spatiale avec l'apparition de friches dont le lien à la gare n'est plus qu'indirect, hérité (tandis que les activités liées au transport de voyageur, elles, perdurent). Les projets de renouvellement urbain autour des gares entraînent la réaffectation de ces friches à de nouveaux usages : on peut alors se demander s'il existe un lien entre la gare et les nouveaux usages des espaces autour de la gare. Mais, la standardisation des projets observés autour des gares tendrait à démontrer l'effacement de ce lien

²⁵² Pour reprendre un questionnement classique en géographie visant à expliquer pourquoi un phénomène est observable à un endroit donné – et pas ailleurs.

entre la gare et son nouveau quartier produit par le projet urbain. Pourtant, cette récurrence de la rhétorique tertiaire, que l'on ne retrouve pas forcément ailleurs dans la ville, pourrait accréditer la persistance d'un lien entre la gare et les activités qu'elle polarise. Autrement dit, **alors qu'originellement, le lien fonctionnel est fort entre la gare et le quartier qu'elle polarise, ce lien semble s'étioler, mais sans disparaître²⁵³ : il change de nature.** Cela étant posé, il nous apparaît que c'est la nature de ce lien entre la gare et le projet urbain en train d'être construit qui constitue la clé de compréhension du retournement de valeur symbolique et économique observé.

Au vu de ces éléments, et pour répondre à la problématique énoncée, nous sommes en mesure de formuler les **hypothèses** suivantes :

- **La gare joue un rôle nécessaire mais non suffisant** dans le projet de renouvellement urbain du quartier de gare.
- Prenant acte de la disparition au moins partielle sinon totale du lien fonctionnel entre la gare et son quartier, **le retournement de valeur repose non sur la disparition mais plutôt sur une dématérialisation du lien entre la gare et son quartier.**

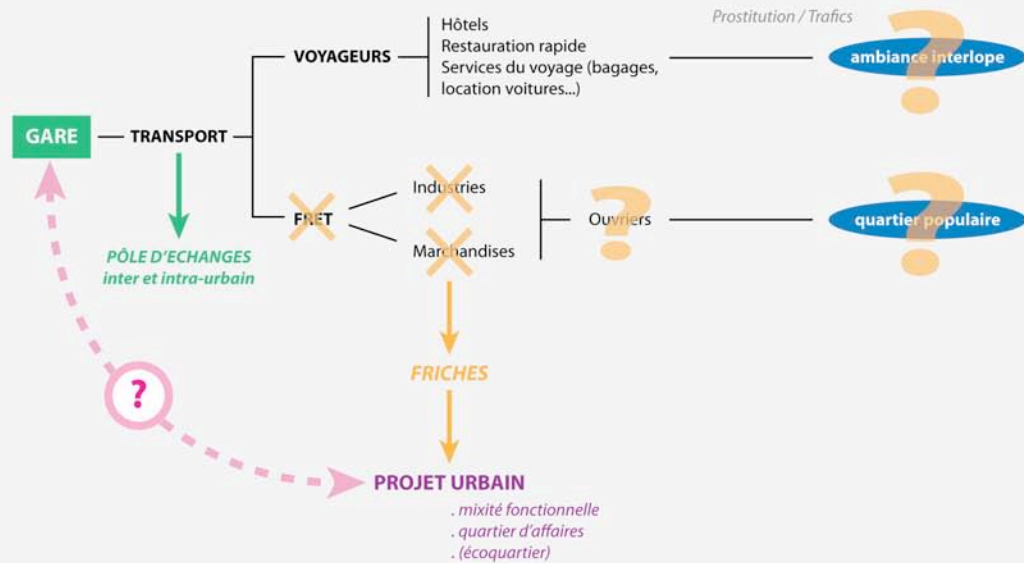
En conclusion de cette exposition du questionnement (repris dans la figure inférieure de la planche synthèse n°6, page suivante), il nous faut préciser que notre périmètre d'étude devrait être fondé sur l'espace polarisé par la gare. Mais dans un premier temps, pour des raisons pratiques, nous nous restreindrons à des périmètres opérationnels et non fonctionnels²⁵⁴.

²⁵³ Puisque la totalité des acteurs rencontrés affirme que « sans gare, pas de projet urbain », comme cela sera exposé dans les chapitres suivants.

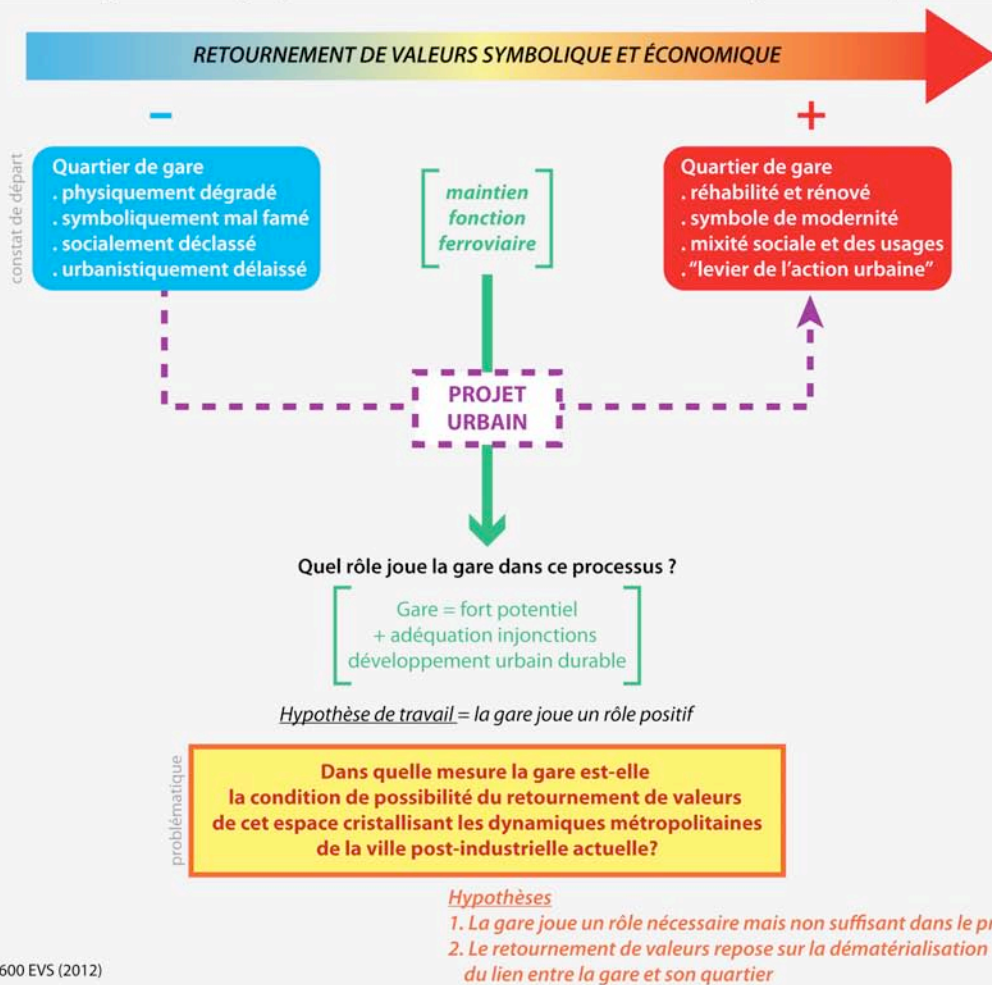
²⁵⁴ On pourra par la suite poursuivre l'investigation par exemple sur les terrains hors ZAC de Châteaureux (ceux de RFF) mais dans la mouvance de la gare.

CONSTRUCTION DU QUESTIONNEMENT, DE LA PROBLÉMATIQUE ET DES HYPOTHÈSES

. Du quartier de gare originel au support de projet urbain : évolution fonctionnelle des quartiers de gare



. Traduction conceptuelle : les projets de renouvellement urbain autour des gares, un objet de recherche



A. Delage, UMR 5600 EVS (2012)

Planche de synthèse 6 : Construction du questionnement, de la problématique et des hypothèses (A. Delage, 2012)

2. La méthodologie mise en œuvre : une approche qualitative

En matière de recherche sur la ville, Susan Fainstein propose deux possibilités pour aborder les choses :

« There are two ways of analyzing cities, neither incorrect. The first, or global, approach scrutinizes the international system of cities (and its national and regional subsystems). (...) In contrast, the second approach, which works from the inside out, examines the forces creating the particularities of a specific place – its economic base, its social divisions, its constellation of political interests, and the actions of participants. » [Fainstein, 1990, p 31].

Nous nous situons clairement dans le second type d'approche, « *inside out* », c'est-à-dire en partant des spécificités du local pour ensuite monter en généralité. Dans cette perspective, nous avons adopté une approche inductive, mettant en œuvre une méthode qualitative fondée notamment sur la mobilisation de deux études de cas.

Précisons en préambule à l'exposé de la méthodologie adoptée que **la distance initiale avec l'objet de recherche et les études de cas était maximale** : pas d'attraction particulière par héritage familial pour le milieu ferroviaire, absence d'enracinement territorial dans les terrains étudiés – ce qui s'est souvent avéré un avantage auprès des personnes interrogées²⁵⁵. Il serait néanmoins vain de nier le développement d'une certaine empathie envers l'objet et les terrains étudiés, non seulement en raison du temps consacré, mais aussi du fait de la qualité de l'accueil dont nous avons pu bénéficier dans les deux villes.

2.1. Un positionnement scientifique entre sciences de l'espace et sciences de l'action

L'urbanisme est un champ relativement récent dans sa pratique. En tant que discipline, son passé académique est encore jeune. Contrairement à d'autres disciplines académiques qui se définissent par l'approche et la méthodologie mises en œuvre pour appréhender un objet, en urbanisme au contraire l'objet (la ville, l'urbain) prime sur la méthode, car « *l'étude de la ville impose, plus que toute autre peut-être, la convergence des approches disciplinaires* » [Roncayolo, 1996, p 20]. Son corpus disciplinaire est donc peu stabilisé et il n'y a pas de techniques scientifiques spécifiques, ce qui oblige le chercheur en urbanisme à la « *mise bout à bout* » de techniques empruntées à d'autres disciplines des sciences humaines et sociales, à la « *juxtaposition et [...] l'interaction entre des concepts, [...], l'articulation conjoncturelle des protocoles d'étude* » [Claude, 2006, p 237]. Dans notre cas, les

²⁵⁵ Le fait de n'être ni Stéphanoise ni Lyonnaise d'origine permettait de dépassionner le débat sur l'inimitié historique entre Lyon et Saint-Étienne ; le statut de Française en Belgique permettait d'éviter la réprobation face à des questions peut-être naïves.

emprunts sont de plusieurs ordres, non sans lien avec notre parcours initial de géographie sociale et urbaine : ils se font donc principalement à la géographie urbaine pour l'analyse socio-spatiale, à la sociologie des organisations pour le versant actionniste, mais aussi à l'économie territoriale pour l'analyse des mécanismes de marché notamment.

a. Une approche géographique pour articuler les échelles spatiales et temporelles

Du fait de nos études universitaires en géographie, notre entrée première pour aborder les faits est l'espace, plus précisément l'analyse et la compréhension de la production et de l'organisation de l'espace²⁵⁶. Pourquoi tel fait se situe ici (et pas ailleurs) ? Comment cet espace se différencie-t-il de façon interne et externe, comment s'articule-t-il avec son environnement ? Telles sont les questions fondamentales de compréhension des phénomènes observés.

Nous définissons l'espace comme étant « *physique dans sa nature* », mais « *social dans son principe* » [Roncayolo, 1996, p 55]. **L'espace n'est pas un support, c'est une construction par les hommes** qui y vivent, construction concrète bien entendu, mais aussi symbolique à travers les représentations qu'en ont les individus, les groupes et les sociétés. Partant, la compréhension des représentations nécessite de réintroduire un facteur temporel dans l'analyse. Nous nous inscrivons complètement dans l'approche de géographie historique que propose Marcel Roncayolo²⁵⁷, pour qui « *les formes urbaines sont du temps et des pratiques consolidées* » [Roncayolo, 2002, p 11]²⁵⁸. Cela induit une approche génétique « *seule capable d'évaluer, à travers la durée, le jeu des résistances ou des réinterprétations de la ville* » [Roncayolo, 1996, p 24]²⁵⁹. Dans notre cas, le recul temporel est relativement court au regard de l'histoire de la ville, mais suffisant pour observer des changements dans les représentations de la ville en général, du quartier de gare en particulier, qui est tour à tour valorisé, dévalorisé, revalorisé – ce retournement de valeur est au fondement même de notre questionnement comme on l'a vu. Cette lecture de l'espace à travers les valeurs symboliques et économiques repose enfin sur une mise en évidence des différences socio-spatiales, au fondement même de l'analyse géographique, puisque la géographie est « *la science des différences plus que des régularités* » [Roncayolo, 1996, p 48] – ce qui la rend propice au recours à l'étude de cas.

Le second point que nous retenons de l'approche géographique est un souci de **compréhension de l'articulation des échelles**. Il ne s'agit pas à nos yeux de mener une réflexion multiscale, de

²⁵⁶ Article « Géographie », rédigé par les trois auteurs coordinateurs du dictionnaire *Les mots de la géographie* : Roger Brunet, Robert Ferras et Hervé Théry [Brunet, Ferras, Théry, 1992].

²⁵⁷ A partir d'une lecture attentive des premiers travaux – pas ceux qui ont eu le plus de postérité – de Maurice Halbwachs sur la valeur des sols parisiens (1909).

²⁵⁸ La construction du 'quartier de gare' comme objet socio-spatial en est l'exemple.

²⁵⁹ Marcel Roncayolo milite même pour que la géographie soit considérée plus comme une discipline du temps que de l'espace [Roncayolo, 2000, p 27].

aux échelles locales, méso et macro, mais plutôt interscalaire : chaque espace s'insérant dans un espace de plus grande taille, tel un ensemble de poupées russes [Lacoste, 1976²⁶⁰], il s'agit alors de comprendre comment les enjeux propres à chaque échelle (du quartier, de la ville, de l'agglomération, de la région, du pays, voire au-delà) se combinent, se complètent ou au contraire s'ignorent voire entrent en contradiction. La gare est particulièrement propice à ce genre d'analyse, non seulement du fait de sa nature de connecteur spatial multiscalaire, mais aussi parce que les enjeux d'un réseau ferroviaire varient en fonction de l'échelle considérée [Ménerault, 2006 ; Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010²⁶¹]. En outre, l'analyse interscalaire de l'objet gare est d'autant plus complexe que la notion d'échelle avec un simple référent spatial euclidien continu ne suffit plus, car la grande vitesse introduit une rupture spatio-temporelle par la contraction de l'espace-temps. Il ne s'agit donc plus de raisonner en distance métrique, c'est-à-dire en des termes de continuité spatiale, mais plutôt en **distance-temps**, ce qui introduit la notion de connexité.

Essentiellement science de l'espace (historiquement *via* l'étude des paysages), la géographie négocie depuis quelques années un « *tournant actoriel* »²⁶² la rapprochant du champ de l'urbanisme, vu comme une science de l'action. Ce rapprochement entre géographie et urbanisme n'a rien d'étonnant, car traditionnellement, (après le droit) la géographie est la discipline dominante des enseignements en urbanisme [Claude, 2006, p 236]. Cette perspective est la nôtre du fait de notre entrée par le projet urbain : il s'agit de comprendre le jeu d'acteurs, les interactions, les rationalités à l'œuvre, ainsi que la genèse de l'action urbaine sur ce type d'espace.

b. Une entrée par la fabrique urbaine pour saisir les modalités de l'interaction des acteurs publics et privés

C'est avant tout dans le champ de l'urbanisme que cette thèse aspire à s'inscrire. Cette science de l'action repose notamment sur l'analyse du jeu d'acteurs, ce qui se traduit dans notre cas par une approche empirique et inductive : cela éloigne de fait les approches théoriques par modèle explicatif. En outre, notre entrée est spatiale : étudier le fonctionnement d'un morceau de territoire, à travers les interactions de tous (ou presque) les acteurs qui interviennent sur ladite

²⁶⁰ Nous pensons au « Schéma graphique de l'analyse des phénomènes de spatialité différentielle à différents niveaux d'échelles » [Lacoste, 1976, p 173] : « *La spatialité différentielle repose sur la recherche systématique des différents ensembles spatiaux dont relève le point ou l'espace en question. Chacun de ces divers ensembles spatiaux ne rend compte que pour une part seulement des caractéristiques globales dont il faut tenir compte pour agir à ce lieu ou dans cet espace. Les configurations spatiales de ces différents espaces ne coïncident pas les unes aux autres, mais bien au contraire, elles s'enchevêtrent. Il est nécessaire de rendre compte de la configuration spatiale de chaque ensemble pour saisir les éléments et entre eux les relations qui le définissent.* » [ibid, p 172]

²⁶¹ Les auteurs dégagent trois enjeux principaux (rentabilité, accessibilité et aménagement), qu'ils croisent avec les échelons national et international, régional (aire d'influence), l'échelon de l'aire urbaine, et enfin celui du site de la gare. Le tableau ainsi formé montre de façon très claire les variations d'enjeux en fonction de l'échelle considérée [Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010, p 11].

²⁶² Article « Acteur » rédigé par Michel Lussault, in [Levy, Lussault (dir.), 2003].

portion d'espace. Cela nous éloigne ainsi de l'approche par type d'acteurs. Enfin, notre questionnement reposant sur l'analyse du retournement de valeur, et devant composer avec la mise en contact des acteurs publics et privés, nous conduit à mettre en place un cadre d'analyse original, déplaçant la focale habituellement utilisée pour le projet urbain. Ce n'est ni la construction de la décision proprement dite qui nous intéresse comme en sciences politiques, ni la manifestation concrète du projet et ses implications spatiales comme en géographie : c'est ce moment intermédiaire où le projet est concrétisé, c'est le moment du basculement dans l'action, du *passage à l'acte*, au sens propre, c'est-à-dire où ce qui est potentiel est actualisé.

Dépasser les apories des approches de l'économie urbaine et régionale classique

Le renouvellement urbain repose sur le retournement de valeur symbolique et économique des espaces concernés : il faut qu'un espace soit valorisé sur le plan des représentations collectives, pour produire de la valeur économique.

Il est admis que la valeur est multidimensionnelle, et se décompose en deux versants : la « *valeur-puissance* » et la « *valeur-richesse* » [Marié, *in* Gourdon, Perrin, Tarrius, 1995²⁶³], qu'il ne faut pas confondre avec le binôme valeur d'échange / valeur d'usage, hérité de l'économie et dont certains critiquent la portée heuristique, lui préférant une approche davantage anthropologique fondée sur la « valeur symbolique » [Lantz, *in* Gourdon, Perrin, Tarrius, 1995]. Jean-Louis Guigou pour sa part considère que trois registres s'entrecroisent dans la valeur : le réel, l'imaginaire et le symbolique [Guigou, *in* Gourdon, Perrin, Tarrius, 1995, p 325]. Ce caractère foisonnant et fuyant de la notion de valeur rend difficile son appréhension conceptuelle.

Si l'on replace la valeur dans la perspective qui est la nôtre, à savoir le renouvellement urbain, et donc la production de valeur économique, deux grandes approches sont possibles :

- une **approche par les représentations**, d'une part, sous l'angle des normes [Martouzet, 2002], des imaginaires et des mises en récit des projets [Tiano, 2007, 2010], ou prenant en compte les affects [Feildel, 2010] ;
- une **approche par les valeurs foncières** d'autre part. Cette seconde approche est la plus développée – la « *clé du sol* » étant vue comme une grille de lecture pertinente pour comprendre les mécanismes de renouvellement urbain en général, la valorisation des quartiers de gare en particulier [Groux, Ménerault, 2011].

Cette étude des valeurs foncières est le domaine privilégié de l'économie urbaine, qui cherche notamment à expliquer la localisation des activités dans l'espace, et donc les différences de valeur foncière que cela induit [Polèse, 1994]. Les **modèles d'économie classique** ont expliqué la valeur des espaces en fonction de plusieurs types de variables : le mode d'utilisation et la fertilité différenciée des sols (théorie de la rente foncière de Ricardo, 1812, reprise par Marx – et adaptée

²⁶³ L'ouvrage *Ville, espace et valeurs*, coordonné par Jean-Louis Gourdon, Evelyne Perrin, et Alain Tarrius en 1995, reprend les communications des séminaires intermédiaires dans le cadre d'un programme de recherche du Plan Urbain de la fin des années 1980.

au contexte urbain dans les années 1970 par Christian Topalov), la distance au centre (Von Thünen, 1826), la rareté du foncier (théorie néo-classique, Walras, 1860), ou encore la combinaison de plusieurs de ces facteurs sous l'effet des transports (nouvelle économie urbaine de Muth et Alonso, 1960), à moins que ce ne soient des démarches spéculatives fondées sur des déterminants plus globaux (théorie de la bulle, Keynes, Orléan)²⁶⁴. Ces modèles expliquant les différences de valeur d'un espace à l'autre s'accompagnent d'une réflexion sur les facteurs de création de valeur, voire de plus-value et des moyens de la capter. Ces modèles ont été appliqués avec profit au champ du ferroviaire [Aveline, 2003 ; Leysens, 2011].

Un des prolongements actuels de la réflexion sur les composantes de la valeur foncière est **l'approche hédonique des valeurs foncières**. Originellement conçu pour l'analyse des marchés agricoles (Waugh, 1928), ce modèle explicatif a été développé dans les années 1970 en Amérique du Nord pour comprendre la prise de décision d'achat d'un bien immobilier sur la base des attributs qualitatifs du logement²⁶⁵ [Rosen, 1974]. Il s'agit en quelques sortes de décomposer un bien en un certain nombre de critères qualitatifs voulus comme objectifs, auxquels on accorde une plus ou moins grande valeur²⁶⁶. La valeur de chacun des éléments est construite par comparaison avec des situations similaires à celle observée ; la somme de l'ensemble de ces critères explique le prix final [Taylor, 2008 ; Baranzini *et al.*, 2008]. Ce modèle est particulièrement prisé dans l'analyse des prix de l'immobilier, résidentiel [Ozdirlek, 2006] ou de bureaux [Malle, 2009 ; Nappi-Choulet, 2007], mais aussi plus récemment pour déterminer la place de l'infrastructure de transport dans la valeur d'un bien [Mayor *et al.*, 2008 ; Debrezion *et al.*, 2011]. Il faut reconnaître que cette méthode de calcul est attrayante en raison de son objectivation extrême de la notion pour le moins fuyante de valeur.

>>> L'ensemble de ces analyses est certes fructueuse, pourtant nous ne les retiendrons pas pour plusieurs raisons. D'une part, la réflexion par les lois favorisée par l'économie urbaine et régionale bute sur un caractère déterministe, considérant l'espace comme isotropique²⁶⁷ – or notre objet d'étude est un cas d'espèce, pas un modèle. D'autre part, l'économie urbaine est particulièrement pertinente pour étudier des phénomènes à une échelle médiane, dans les grandes villes, et peine à prendre en compte les particularismes [Polèse, 1994, p 363] – or notre échelle d'observation est celle du projet à l'échelle d'un quartier. Enfin, l'analyse hédonique ne nous satisfait pas mieux car elle se focalise sur la valeur en tant qu'élément de la transaction entre un vendeur et un acheteur.

²⁶⁴ Cette présentation à très grands traits s'appuie sur l'exposé détaillé qu'en fait Natacha Aveline dans son texte d'Habilitation à Diriger des Recherches [Aveline, 2005].

²⁶⁵ L'hypothèse hédonique est la suivante : “*goods are valued for their utility-bearing attributes or characteristics. Hedonic prices are defined as the implicit prices of attributes and are revealed to economic agents from observed prices of differentiated products and the specific amounts of characteristics associated with them*” [Rosen, 1974, p 34].

²⁶⁶ “*The class of goods under consideration is described by n objectively measured characteristics. Thus, any location on the plane, is represented by a vector of coordinates $Z = (Z_1, Z_2, \dots, Z_n)$, with Z_i measuring the amount of the i th characteristic contained in each good.*” [Rosen, 1974, p 35].

²⁶⁷ Par emprunt au vocabulaire de la chimie, la géographie désigne comme « isotropique » un espace qui présenterait les mêmes caractéristiques en tout point dudit espace (or, la géographie, science des différenciations, repose sur la dimension justement *anisotropique* de l'espace, c'est-à-dire dont les propriétés varient en fonction de l'endroit considéré).

Or, notre propos ne peut se réduire à la simple transaction, il nécessite de comprendre la construction d'un accord – avec ses avancées, ses reculades – entre les différents acteurs : c'est par la prise en compte d'une certaine **épaisseur actorielle** (un large spectre d'acteurs) et d'une **épaisseur temporelle** que l'on peut prendre la mesure de la dimension itérative²⁶⁸ et incrémentale [Scherrer, 2004] de la fabrique urbaine.

Comment dans ces conditions cerner le retournement de valeur symbolique et économique sans privilégier l'une ou l'autre de ces deux dimensions puisqu'elles sont les deux faces d'une même pièce ? Autrement dit, comment éviter de n'envisager que les représentations, domaine de l'idéal, ou que les valeurs foncières, bien plus matérielles ? Pour éviter ces écueils, nous adoptons donc une autre **entrée, matérialiste**, par le jeu des acteurs produisant concrètement l'urbain, pris dans leurs interactions multiples, multi-niveaux, et inter-sectorielles. Ce faisant, nous délaissions une approche par un groupe d'acteurs clairement identifié – les promoteurs immobiliers par exemple [Pollard, 2009] ou par un secteur économique précis, comme la production d'immobilier tertiaire [Crouzet, 2001, 2003 ; Nappi-Choulet 2011]. Plutôt que d'étudier une catégorie dans plusieurs études de cas, nous préférons partir de l'étude de cas et y envisager tous les acteurs – ou du moins le plus possible – sur ce périmètre. Notre but est en particulier de dépasser le clivage acteurs publics / acteurs privés pour montrer au contraire les liens qui les unissent : c'est bien la **co-production de l'urbain** qui nous intéresse dans la notion de projet urbain.

Une double entrée par le projet urbain

Le projet urbain est une « *entrée récente dans la recherche urbaine* », disait Nadia Arab il y a presque dix ans [Arab, 2004]. Depuis, ce parti-pris n'a pas perdu de sa pertinence nous semble-t-il²⁶⁹, c'est la raison pour laquelle nous choisissons de l'adopter.

Notre entrée par le projet urbain prend **deux dimensions, spatiale et actorielle**. La première envisage le projet comme produit concret, dans un périmètre particulier. Nous inscrivons en effet notre réflexion dans le périmètre opérationnel défini comme espace de projet – la ZAC en France : c'est l'échelle d'observation privilégiée, elle circonscrit pour une bonne part notamment les acteurs que nous interrogeons, qui sont ceux qui interviennent, de près ou de loin, sur le périmètre considéré. Mais pour autant, ce n'est pas l'unique échelle d'analyse, bien plus large, elle, puisqu'elle intègre une dimension interscalaire. On est donc à l'articulation des trois types de projets urbains que dégage Nadia Arab (ou des quatre échelles de projet que définit Patrizia Ingallina, voir illustration 13) : si notre périmètre d'étude privilégié est le projet urbain au sens de « *la grande opération d'urbanisme* », il est nécessaire de l'articuler avec le projet d'agglomération

²⁶⁸ Non au sens premier de la réitération, c'est-à-dire de la simple répétition, mais au sens étymologique du cheminement, parfois sinueux, et pouvant de ce fait entraîner des retours en arrière.

²⁶⁹ Néanmoins, cette entrée par le projet ne doit pas être confondue avec une étude du projet urbain en soi. Par conséquent, nous n'adoptons pas les méthodes inspirées des sciences de gestion que propose Nadia Arab pour analyser le projet urbain [Arab, 2007].

(quelle place de ce projet dans la stratégie de territoire) mais aussi avec le projet architectural (que nous nommerons plus volontiers ‘programme’ pour reprendre la terminologie des acteurs de l’immobilier) : comment s’intègre tel programme dans l’économie générale de l’opération d’urbanisme ?

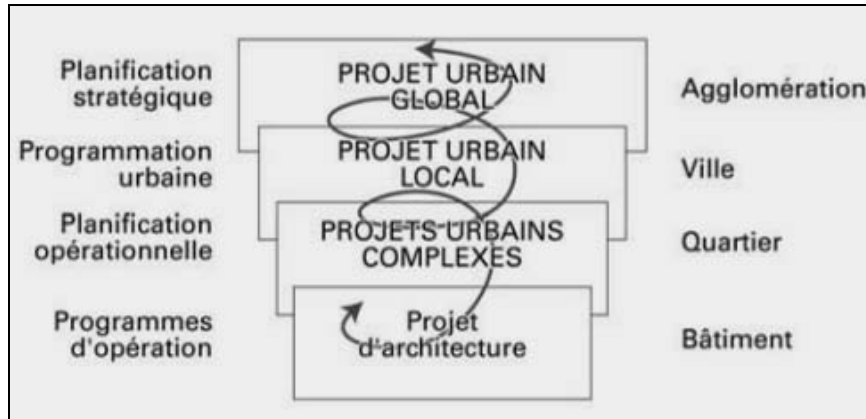


Illustration 13: L'articulation des échelles de projet urbain (source : Ingallina, 2010, p 38)

De cette acception découle une certaine prise en compte de la **dimension concrète** du projet urbain. Il ne s’agit pas de comparer les intentions initiales aux réalisations finales : cela serait sans doute vain car il y a forcément un écart en raison du caractère itératif de la fabrique urbaine²⁷⁰, à plus forte raison dans notre cas que nous n’avons pas forcément le recul temporel nécessaire. Le but est plutôt de comprendre pourquoi tel type de programme émerge dans le périmètre considéré. Il ne s’agit donc pas non plus de s’intéresser aux formes urbaines produites en tant que telles, mais bien plutôt aux mécanismes de leur formation, « *en considérant la forme dans une logique de processus et non pas d’objet* » [Ingallina, 2010, p 123]. C’est bien le processus de production qui prime sur le résultat final.

Par conséquent, c’est surtout une entrée par **le projet comme démarche**, qui est au cœur de notre analyse. De façon plus précise que la construction d’une vision commune pour un territoire (cf. travaux de Gilles Pinson), c’est l’articulation des acteurs en situation pour agir sur un périmètre donné, c’est-à-dire la façon dont sont « *fédér[és] les acteurs et les énergies sur un territoire dont on veut changer le destin* » [Bertoncello, Dubois, 2010, p 158] qui nous intéresse²⁷¹. Ce n’est pas la genèse de la genèse, mais le projet *en train de se faire* qui est au cœur de nos préoccupations – sans que cela exclue pour autant une dimension génétique, bien au contraire.

²⁷⁰ « *Ce sont là des choses que l’histoire et la géographie historique, ou historisante à reculons, nous ont enseignées : les usages réels, finalement, sont rarement conformes à l’idée initiale, voire à cette élaboration complexe. Il s’agit (...) d’éviter les faux problèmes qui nous font en permanence opposer la conception à ce qui ne serait que déviation, échec, ratage, c’est-à-dire une version très décevante de ce qui aurait initialement été admirablement conçu* » [Roncayolo, 2000, p 28].

²⁷¹ En essayant d’éviter l’écueil de l’hypostase, par la prise en compte des possibles divergences internes au sein d’une même institution (cf. David Guéranger, soulignant une faiblesse du travail de Gilles Pinson, dans une recension de l’ouvrage de ce dernier paru en 2009 : <http://metropoles.revues.org/4410>, dernière consultation de l’URL le 05.09.2012).

Dans le cas des projets de renouvellement urbain des quartiers de gare, **le projet urbain semble particulièrement mis en tension**, notamment en raison du nombre important d'acteurs à mettre en présence. Le jeu d'acteurs, de plus en plus fragmenté [Le Galès, 1995], est toujours complexe dès lors qu'il s'agit de refaire la ville sur elle-même (expropriations, dépollutions, contraintes plus grandes qu'en terrain vierge démultiplient les interlocuteurs), mais dans notre cas s'ajoute une complexité supplémentaire du fait de la présence de l'infrastructure de transport : le pôle d'échanges multimodal est en soi une scène composite d'acteurs nombreux, qu'il faut en plus intégrer au jeu d'acteurs de l'urbain, aux temporalités décalées, aux intérêts parfois divergents, et surtout aux modes d'appréhension des choses radicalement différents (sans parler des problèmes de domanialité)²⁷².

L'intérêt enfin de cette entrée par le projet urbain est de permettre d'envisager et de mettre en tension les diverses temporalités à l'œuvre dans la fabrique urbaine : le temps des élus, calé sur le mandat électoral, n'est pas celui des urbanistes, plus long, et diffère encore de celui des promoteurs (cinq à six ans) ou des habitants.

Saisir le " *turning point*" : les promoteurs comme indicateur du basculement

Cependant, pour être opératoire, cette entrée par le projet urbain n'est pas complètement satisfaisante pour répondre à nos interrogations. En effet, le schéma du projet urbain dressé par Nadia Arab (voir illustration 14) est séduisant par la proposition de processus imbriqués, qui se chevauchent sans se superposer totalement : cela met en exergue la « *cobabitation de dynamiques hétérogènes* » [Arab, 2007, p 139], ainsi que l'étalement temporel du projet et les temporalités multiples avec lesquelles il faut composer.

Ce schéma pêche néanmoins à expliciter comment chacune des phases s'articule concrètement avec la suivante. Or, dans le cadre de notre questionnement sur le renouvellement urbain, le retournement de valeurs symbolique et économique nécessite de saisir un **double tournant**, qui, quoiqu'ayant deux phases intimement liées, revêt deux formes différentes à notre sens : il y a d'abord le temps de la valorisation symbolique, qui résulte d'une construction sociale, d'un accord entre les acteurs de l'urbain pour accorder une valeur positive à la gare et au quartier de gare (peu importe si c'est selon les mêmes critères). C'est le moment – plus ou moins long – de l'énonciation du potentiel d'un lieu vu jusqu'ici comme contraignant. Ensuite, un second basculement – au cœur même de notre questionnement – est nécessaire, celui qui va permettre d'actualiser ce potentiel au sens propre, c'est-à-dire de **transformer le potentiel en acte** : comment se fait le *passage à l'acte* ?

²⁷² Ce point sera illustré pour le cas stéphanois par un schéma de synthèse reporté en annexe 3.

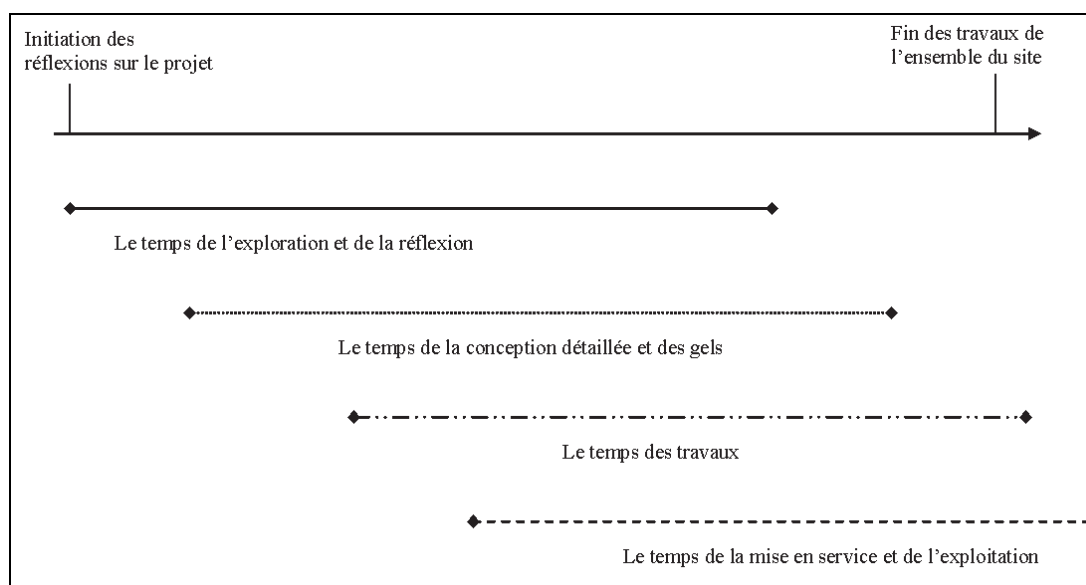


Illustration 14: L'aménagement urbain et la cohabitation de dynamiques hétérogènes [Arab 2007, p 159]

Les analyses traditionnelles de l'action collective urbaine se concentrent sur la prise de décision (cf. la littérature de sciences politiques sur la gouvernance, et ses théories intermédiaires que sont les régimes urbains, les coalitions de croissance, voir chapitre 2) : c'est la construction de l'accord, soit le premier moment, qui est au centre des intérêts – à la limite, peu importe ce à quoi la décision aboutit concrètement. Dans notre cas, cette analyse est nécessaire, mais non suffisante pour saisir le second basculement. C'est la raison pour laquelle nous proposons de mettre l'accent sur un type d'acteur dont l'essence même est d'être à l'interface entre la phase de conception du projet et la phase strictement opérationnelle des travaux : les promoteurs immobiliers. En effet, ils sont par définition ceux par qui le dessin devient chantier puisqu'ils sont maîtres d'œuvre, en collaboration étroite avec la maîtrise d'ouvrage, qu'elle soit publique ou privée, et les financeurs de l'opération (investisseurs privés individuels ou non). Or, dans le contexte actuel de raréfaction des finances locales, le recours à l'investissement privé est indispensable pour « faire sortir » les opérations. **Le promoteur immobilier se trouve donc à un emplacement stratégique non seulement du jeu d'acteurs mais aussi du projet urbain, puisqu'il articule attentes des acteurs publics et souhaits des financeurs, tout en étant celui par lequel la valorisation économique se concrétise.**

Cela nécessite d'affiner la focale du projet urbain de l'échelle du quartier à celle du programme immobilier (puisque'il y a autant de promoteurs que de programmes composant le projet global²⁷³). **Les promoteurs immobiliers nous semblent alors être un excellent indicateur pour valider nos hypothèses de recherche et mettre en évidence la place de la gare dans le projet, en particulier son rôle dans le retournement de valeurs symbolique et économique au cœur de notre problématique.**

²⁷³ Pour éviter toute confusion sémantique, nous prenons le parti de parler de 'projet' pour désigner l'opération d'urbanisme globale, et de 'programme' pour désigner le projet d'architecture construit par un promoteur immobilier.

Dans ces conditions, **saisir la fabrique urbaine** nécessite d'articuler deux approches complémentaires :

- une **analyse par le processus**, reposant sur une certaine épaisseur temporelle, nécessaire à la construction d'un accord préalable à l'action
- une prise en compte du "**turning point**" qui actualise le potentiel (le projet en tant que projection future), c'est-à-dire ce qui permet de concrétiser la création de valeur, de la matérialiser dans le paysage urbain.

Nous n'employons pas ce terme de "*turning point*" par excès d'anglophilie : simplement, cette traduction du mot français "tournant" nous semble bien enrichir la simple inflexion du phénomène indiquée par le terme français, grâce à l'ajout du "*point*", qui visualise le moment précis de la rupture, le basculement dans le processus, long, itératif, de la valorisation et du projet urbain. **Il nous semble que les promoteurs sont exactement la charnière qui cristallise les potentialités énoncées, et actualise le basculement irréversible dans la valeur créée à travers le programme réalisé.**

Des acteurs en situation de rationalité limitée

Ceci étant posé, il nous faut alors préciser ce que nous entendons par 'acteur', ainsi que les modalités de leurs interactions.

L'analyse du jeu d'acteurs au sein du projet urbain repose en premier lieu sur l'« *identification des contraintes ou des potentialités qui s'ancrent dans le système d'action (...) dans lequel tous les acteurs sont engagés aux échelles méso et micro sociales* » [Alami et al., 2009, p 13]. En cela, nous empruntons notre **définition de l'acteur à la sociologie des organisations**. Par acteur, nous entendons « *actant pourvu d'une intériorité subjective, d'une intentionnalité, d'une capacité stratégique autonome et d'une compétence énonciative* »²⁷⁴. Autrement dit, et dans la perspective de l'analyse stratégique développée par Michel Crozier et Erhard Friedberg, nous considérons que l'acteur, en situation de rationalité limitée, n'est ni omniscient, ni l'unique expression de la structure dans laquelle il se trouve, mais dispose de sa propre stratégie [Crozier, Friedberg, 1977]. Par conséquent, l'action urbaine que nous observons est le résultat d'une prise de décision par de multiples acteurs aux intérêts divers, voire divergents, et ne maîtrisant pas l'intégralité des données du jeu en question.

Cette façon d'envisager l'acteur s'inscrit dans la lignée des travaux sur la prise de décision telle que la définit Lucien Sfez pour l'époque contemporaine : « *un récit toujours interprétable, multirationnel, dominé par la multifinalité, marqué par la reconnaissance de plusieurs buts possibles, simultanés, en rupture* » [Sfez, 2004, p 118]. Cela veut dire qu'il n'y a pas une décision, certaine, prise par des individus guidés par leur seule rationalité comme à l'époque classique, ou encore une décision

²⁷⁴ Définition qu'en donne Michel Lussault à l'article « Acteur », in [LevyJ., Lussault M., 2003].

dont on reconnaît la multiplicité des chemins possibles pour parvenir à ce but comme à l'époque moderne [Sfez, 1973]. Au contraire, l'*homo erraticus* actuel, confronté à la crise et à l'incertitude généralisée est face au choix de plusieurs chemins possibles desservant plusieurs finalités possibles. En outre, il s'avère qu'il y a autant de rationalités que d'acteurs en présence, chacune ayant ses contraintes spécifiques, ses codes particuliers. Lucien Sfez propose la notion de « surcode » pour expliquer comment, malgré tout, grâce à l'interpénétration des différents systèmes au niveau de la signification, les divers acteurs arrivent à se comprendre : « *chacun traduit le message de l'autre à l'aide du système de déchiffrement qui est le sien : cette "traduction" est porteuse d'effets de sens* » [Sfez, 2004, p 110].

Si l'on ajoute à cela que l'acteur est un « *sujet historique* » [Touraine, 1965²⁷⁵, pp 38-40, cité par Gauthier, 2003] dont il n'est pas possible « *d'isoler, figer, et encadrer [l'action] sans tenir compte du sens qui l'anime, de son dynamisme proprement humain, de l'intention (même inconsciente) des acteurs, de la société* » [Gauthier, 2003, p 41], alors on comprend que la méthodologie à mettre en œuvre est nécessairement fondée sur la compréhension la plus fine possible, et la confrontation des rationalités des uns et des autres. En somme, il s'agit de « *reconstruire de l'intérieur la logique propre des situations telle qu'elle est perçue et vécue par les acteurs eux-mêmes* » [Crozier, Friedberg, 1977, p 456]. Une méthodologie qualitative, à partir notamment d'entretiens semi-directifs auprès des acteurs concernés, semble alors tout indiquée pour mener à bien notre investigation.

²⁷⁵ *Sociologie de l'action*, Alain Touraine (1965).

2.2. Une approche compréhensive, empirique et inductive

a. Objectifs de la méthodologie qualitative employée

La méthodologie qualitative est relativement récente [Paillé, 2006, p 5], notamment dans sa tentative – essentiellement menée par les chercheurs d’Amérique du Nord [Miles, Huberman, 1994] – de structuration pour en montrer la rigueur scientifique au même titre qu’une démarche quantitative, caractérisée par sa capacité à être reproductible et à permettre la montée en généralité. C’est une approche par essence compréhensive, c’est-à-dire qu’elle cherche, « *avant d’être critique ou dénonciatrice, à comprendre la logique sociale de chaque acteur afin de faire ressortir les marges de manœuvre sous contraintes que les groupes sociaux possèdent éventuellement, pour réguler une partie de cette ambivalence* » [Alami et al., 2009, p 20].

Dans cette quête du sens de l’action, nous choisissons une approche inductive : les hypothèses posées dans la première partie de ce chapitre, elles-mêmes issues d’un processus réflexif itératif, doivent être validées (ou non) grâce à l’analyse de données collectées par un travail de terrain empirique (*grounded theory*, cf. Glaser, Strauss, 1967). Une telle méthode invite à une certaine souplesse dans la réflexion, sans présupposés sur les résultats, au risque de produire des résultats divergeant de ce qui avait été imaginé au départ. L’analyse des matériaux collectés se fait par le chercheur, lui-même dépendant de son niveau de connaissance, de culture générale et professionnelle : ce niveau de connaissance varie au fur et mesure de l’avancée de la recherche, et se capitalise de façon incrémentale tout au long de l’étude. En ce qui nous concerne, n’ayant aucun lien de proximité préalable ni avec notre objet d’étude, ni avec les terrains choisis, il nous a donc fallu partir de zéro dans l’acquisition des connaissances et du vocabulaire relatif aux projets de renouvellement urbain, à Saint-Étienne et Liège.

b. Modalités de la mise en œuvre : démarches exploratoires

La procédure adoptée dans le cadre de cette recherche a été la suivante : un travail bibliographique a été effectué afin d’acquérir des connaissances sur les domaines étudiés (transport ferroviaire notamment) mais aussi des cadres théoriques (cf. chapitre 2). Ce travail bibliographique était un préalable d’autant plus nécessaire dans notre cas pour effectuer une acculturation avec des ouvrages non géographiques. Ensuite, nous avons cherché à prendre la mesure de l’ampleur de l’objet d’étude, son actualité et sa diffusion. Pour cela, deux enquêtes exploratoires ont été menées.

La **première enquête d’exploration** consistait à établir un **panorama des projets de renouvellement urbain autour des gares** centrales réalisés, en cours ou projetés. L’objectif était de repérer des éléments de récurrence, voire de catégorisation et de typologie. La collecte des

données s'est faite par requête Internet²⁷⁶, enrichie par les cas rencontrés au fil des discussions. Cette méthode présente l'avantage d'offrir une efficacité très grande mais aussi l'inconvénient de nous rendre dépendant d'une part de la visibilité même des projets sur Internet, et d'autre part du type de discours produit. En effet, les documents trouvés sur Internet sont quasi exclusivement des documents de promotion des projets, des plaquettes de MIPIM déposés dans l'onglet « projets urbains » de l'institution porteuse, et dans quelques cas seulement sur des sites dédiés. Nous avons néanmoins pris le parti de les considérer comme des discours à part entière²⁷⁷, porteurs des intentions projetées sur ces espaces [Lussault, 2003], et de ce que les porteurs du projet en question voulaient bien mettre en avant auprès du public. Outre des informations factuelles plus ou moins précises (et plus ou moins comparables²⁷⁸), cela a permis de voir les argumentaires développés pour justifier l'action sur ces espaces-là. Cette enquête s'est transformée ensuite en travail de veille. La grille ayant servi à collecter ces informations est exposée en annexe 1 ; ses résultats sont essentiellement restitués en chapitre 1.

Par ailleurs, un **travail d'observation directe non participante a été effectué dans quelques scènes de discussion de professionnels** de l'aménagement (notamment à l'agence d'urbanisme de Lyon), des transports (Certu), ou du monde économique (Cobaty, Grand Lyon). Il a été complété par la consultation de *verbatim* ou le recueil des actes de scènes de discussion similaires, quand ils étaient disponibles. La liste de ces scènes d'observation est disponible dans les 'Sources écrites et orales' en fin de ce manuscrit ; les résultats sont restitués en introduction de la thèse et ont alimenté la réflexion générale sur le sujet.

Enfin, quelques **entretiens exploratoires** (voir liste des entretiens en fin de manuscrit) ont été menés, auprès d'acteurs ayant une vision surplombante de la question : un premier entretien auprès du Directeur général de Nexity Villes et Projets (mars 2009), et un autre auprès d'un architecte suisse qui a conçu le quartier de gare de Neuchâtel selon des principes environnementaux et participatifs innovants (avril 2009). Quand notre travail de terrain a accordé une place plus importante à la promotion immobilière, nous avons sollicité deux entretiens auprès de promoteurs immobiliers n'intervenant pas sur les périmètres d'étude, mais disposant d'une certaine hauteur de vue du fait de leurs fonctions.

Par les enjeux qu'elles ont contribué à dégager, ces enquêtes exploratoires (notamment la première) ont permis de procéder au choix des études de cas, et d'élaborer la grille d'analyse des entretiens semi-directifs qui ont constitué l'essentiel de notre matériau de recherche.

²⁷⁶ Pour les cas français, la requête était assez simple, de type « projet urbain gare + nom ville ou communauté d'agglomération ». Pour les cas étrangers, l'obstacle de la langue fut une chose, celui de la compréhension des structures porteuses du projet, et susceptibles d'en assurer la promotion, en fut une autre.

²⁷⁷ Ce point sera justifié dans une section à venir au sujet des matériaux collectés.

²⁷⁸ Par exemple, certains donnent des chiffres de SHON globaux, d'autres pas.

2.3. Étudier des villes industrielles en reconversion pour répondre à la problématique

a. Procéder par étude de cas

L'étude de cas comme méthode de recherche

Rompant avec une idée reçue selon laquelle l'étude de cas serait au bas de la hiérarchie des méthodes de sciences sociales, et serait réservée uniquement à la phase exploratoire de la recherche [Yin, 2008], et comme y invite Robert Yin, véritable maître à penser de la méthodologie qualitative en Amérique du Nord, nous assumons l'étude de cas comme méthode principale d'investigation pour répondre à notre questionnement. En effet, les recherches reposant sur les questions "pourquoi?" ou "comment?" nécessitent non pas le repérage de récurrences statistiquement significatives, mais de retracer un processus, pour établir des liens entre des faits. Certes, on peut faire certains reproches à une telle méthode. Outre son manque de rigueur supposé, l'étude de cas se voit souvent opposer la difficulté de monter ensuite en généralité. La réponse de Robert Yin est claire :

« The short answer is that case studies, like experiments, are generalizable to theoretical propositions (...). In this sense, the case study, like the experiment, does not represent a "sample", and in doing a case study, your goal will be to expand and generalize theories (analytic generalization) and not to enumerate frequencies (statistical generalization). » [Yin, 2008, p 15].

Néanmoins, ce travail de thèse ne vise pas à la validation d'une théorie : dans ces conditions, la montée en généralité (dernier chapitre de ce manuscrit) se fera donc moins sur une base strictement théorique, qu'elle ne visera à établir un schéma de compréhension global des phénomènes observés dans les projets de renouvellement urbain autour des gares centrales.

Ainsi, la méthode par étude de cas s'inscrit naturellement dans la méthodologie qualitative qui est la nôtre²⁷⁹. Elle se caractérise par l'investigation en profondeur et « dans la vraie vie » d'un phénomène contemporain, et repose sur le croisement de plusieurs types de preuves, qui valident les hypothèses par triangulation les unes avec les autres [Yin, 2008, p 18]. Comparée aux autres méthodes qualitatives disponibles telles que l'enquête par questionnaire, ou l'analyse par archive, l'étude de cas est celle qui permet de garder le plus la richesse de la réalité observée en temps réel. Par conséquent, les données et les résultats qu'elle apporte dépassent le simple questionnaire qui en est à l'origine. Ce faisant, l'étude de cas contribue à l'accumulation de données et à la production de connaissances, même simplement descriptives, ce qui est aussi une vocation de tout travail de recherche [Becker, 1998].

²⁷⁹ Mais les deux ne sont pas indissociables : l'étude de cas n'est pas simplement une forme de recherche qualitative [Cresswell, 2008] car elle peut très bien inclure des éléments quantitatifs [Yin, 2008, p 19].

Le choix de « villes affectées à double titre (spatial et économique) par la désindustrialisation »²⁸⁰

Quel type de cas avons-nous retenu pour étudier la place de la gare dans les projets de renouvellement urbain ? Nous n'avons en aucun cas cherché à prendre un cas parfait ou qui aurait pu paraître comme un modèle des projets de renouvellement urbain autour des gares centrales : c'était une entreprise vaine non seulement parce qu'un tel cas n'existe pas (cf. chapitre 1), mais aussi et surtout parce que la montée en généralité à partir d'une étude de cas ne repose pas sur sa reproductibilité statistique²⁸¹.

Le premier choix a concerné la taille de ville à retenir : la revue de littérature ayant mis en évidence un tropisme de la réflexion sur le phénomène métropolitain pour les (très) grandes villes, et par ailleurs notre postulat de départ étant que la gare est un ferment métropolitain indépendamment de la taille de la ville concernée, il nous semblait intéressant de poser notre questionnement sur **des villes de second rang, celles qui ne sont pas meneuses du fait métropolitain, mais tout de même affectées par ce dernier.**

Ensuite, sur le type de ville à retenir, plusieurs possibilités s'offraient à nous pour questionner le retournement de valeur symbolique et économique de ces espaces. D'une part, on pouvait prendre pour objet d'étude un projet relativement ancien afin de bénéficier d'une certaine épaisseur historique, tel que Euralille ou Eurorennes, qui en sont à leur deuxième voire troisième génération de projet : ces projets ont déjà fait l'objet d'une abondante littérature par les équipes de chercheurs de Lille et Rennes. D'autre part, nous pouvions choisir des cas de projets urbains globalement attractifs, dont la gare était un élément charnière, comme à Nantes ou Bordeaux Euratlantique²⁸². Cette option a aussi été écartée pour la raison suivante : la dynamique générale du territoire dans lequel ces projets s'inscrivent est positive, ce qui risque de surdéterminer l'avancée des projets en question, au-delà du rôle que pourrait jouer la gare. Nous avons donc préféré des territoires où les indicateurs économiques n'étaient pas très positifs, afin de pouvoir mieux isoler le rôle de la gare dans ces projets, les espoirs fondés sur l'infrastructure de transport pour opérer un retournement de valeur – dans la mesure du possible, puisqu'il est bien entendu illusoire de vouloir recréer les conditions de l'expérimentation en laboratoire où l'on ne fait varier qu'une seule variable à la fois. Il nous a semblé que sur de tels territoires **le retournement de valeur d'un morceau de ville risque moins d'être une conséquence d'un retournement global de valeur de ce territoire.** Partant, cela permet d'étudier la trajectoire de villes anciennement industrielles, frappées de plein fouet par la désindustrialisation des pays occidentaux dans le dernier quart de XXe siècle, et les moyens mis en œuvre pour une reconversion économique, passant notamment par le secteur tertiaire. Les quartiers de gare semblent doublement emblématiques de ces trajectoires urbaines : non seulement ils ont symbolisé en leur temps les splendeurs de la Révolution industrielle, mais en plus ils sont

²⁸⁰ [Ingallina, 2007, p 15].

²⁸¹ Chaque cas est unique et résulte d'une configuration territoriale spécifique. Il ne s'agit pas pour autant de tomber dans une idiosyncrasie exacerbée, mais de reconnaître certaines récurrences repérables sur des territoires différents.

²⁸² Ce projet est de toute façon trop récent puisque l'EPA y a été créé en 2010 seulement.

actuellement le support fréquent de quartiers sinon d'affaires du moins tertiaires, et se trouvent de ce fait au cœur de ces stratégies pour négocier le tournant tertiaire. Le choix de tels cas nous permet alors une montée en généralité conceptuelle²⁸³ sur la fabrique de la ville post-industrielle, non sur la base du constat de la désindustrialisation générale mais sur celle de cas dont la prospérité a reposé sur un modèle économique aujourd'hui révolu, ayant réellement connu une dégradation (au sens de perdre son grade) et luttant aujourd'hui pour reconquérir ce statut de ville dynamique.

Ainsi, nous nous intéressons à un type de ville que l'on peine à définir autrement que par la négative : ni des grandes villes, ni des villes moyennes, au rayonnement limité mais pas pour autant inexistant – ces villes « *anti-héros* » qui manquent de visibilité dans un monde métropolitain (et scientifique) polarisé et attiré par les espaces extrêmes – pôles majeurs et périphéries abandonnées [Bonnerandi, Roth, 2007].

b. La mise en regard de deux études de cas

« *Mieux se comprendre soi-même vu d'ailleurs* »²⁸⁴

Si pour certains « *l'analyse en sciences sociales est par nature comparative* » [Remaud, Schaub, Thireau, 2012, p 13], la comparaison d'études de cas connaît ces dernières années une recrudescence dans le champ des sciences sociales en général, dans celui des études urbaines en particulier après une période de désaffection qui correspond à l'émergence des approches post-modernes²⁸⁵ [Nijman, 2006]. Les intérêts de la comparaison en sciences sociales sont multiples, au premier rang desquels la mise à distance de la réalité nationale en cas de comparaison internationale [Hassenteufel, 2000]. Dans notre cas, c'était effectivement le souci de sortir de la vision de l'opérateur national ferroviaire français, qui a justifié dans un premier temps la comparaison internationale. Mais cette raison initiale s'est rapidement trouvée caduque vu l'orientation urbaine du questionnement de cette thèse, et le caractère finalement marginal de la SNCF dans le jeu d'acteurs.

En études urbaines, où le contexte réglementaire est particulièrement prégnant pour comprendre les configurations locales, on pourrait penser que la comparabilité est quasiment impossible, en

²⁸³ Nous nous appuyons là sur la conception d'Andrew Miles et Michaël Huberman de la représentativité théorique des études de cas : le choix est poussé par une question conceptuelle, pas par la recherche d'une représentativité « statistique » [Miles et Huberman, 1994, trad. 2007, p 60].

²⁸⁴ Martin Vanier, dans son compte rendu de lecture de l'ouvrage *Plan et projet, l'urbanisme en France et en Italie* [Novarina, dir, 2003] qui repose sur la comparaison des pratiques des deux pays (paru dans *Géocarrefour*, Vol. 78/4 | 2003).

²⁸⁵ « *Coincidental with the ascent of postmodern trends in the late 1970s and early 1980s, comparative methods often came to be seen as part of the modernist project, prone to the fallacies of scientism and developmentalism.* » [Nijman, 2007, p 1]. Ce regain d'intérêt pour la comparaison fait, nous semble-t-il, écho, à la vogue du *benchmarking* que l'on observe dans les milieux professionnels de l'urbanisme, dans la lignée de ce qui se fait depuis longtemps dans les sciences de gestion, notamment de marketing [cf. Garreau, 1992].

raison de l'« *irréductible spécificité nationale* » [Hassenteufel, 2000, p 109]. C'est un écueil, certes, mais qui n'est pas rédhibitoire non seulement car il ne faut pas accorder une trop grande importance au nationalisme méthodologique²⁸⁶, mais surtout parce que, dans notre cas notamment, il nous semble que les intérêts régissant chaque groupe d'acteurs, les promoteurs en particulier mais aussi les élus soumis à la concurrence des territoires, convergent en raison de la mise en réseau des territoires au-delà du territoire national. Il n'empêche que la confrontation à des fonctionnements nationaux différents nécessite un travail de traduction et d'explicitation des dispositifs réglementaires notamment – ce que nous nous efforcerons de faire dans le cas belge.

Ainsi, plus que tout autre approche peut-être, la comparaison remplit une double fonction **descriptive** (qui peut se retrouver dans l'écriture) et **explicative** [Nijman, 2007] : elle constitue à la fois un apport de connaissances sur des situations étrangères, et une explicitation des récurrences ou des divergences repérées dans plusieurs villes.

Enfin, dans le cadre de notre travail, le choix d'un cas étranger était d'autant plus naturel que notre premier terrain d'étude, Saint-Étienne, possède un profil relativement atypique en France : il était paradoxalement plus aisé de trouver une trajectoire urbaine semblable dans les anciennes villes industrielles du nord de la France et de l'Europe. Sheffield fut un temps envisagée, c'est finalement Liège qui fut retenue.

Saint-Étienne Châteaureux (France) au miroir de Liège Guillemins (Belgique)

Le choix des cas à comparer repose sur un arbitrage visant à trouver deux cas (en ce qui nous concerne) qui ont suffisamment de points communs pour être comparables, mais avec aussi suffisamment de différences pour que la comparaison soit intéressante et non redondante.

Plusieurs possibilités de comparaison spatiale²⁸⁷ s'offraient à nous. Premièrement, nous aurions pu comparer au sein d'une même ville un projet de renouvellement urbain autour d'une gare avec un autre projet de renouvellement urbain sans gare afin d'isoler la variable 'gare' et mettre en évidence la spécificité des processus à l'œuvre dans les quartiers de gare. Cela présentait l'avantage d'avoir un regard plus distancié sur les processus de renouvellement urbain, mais l'inconvénient d'une comparaison déséquilibrée, avec une étude de cas à visée uniquement instrumentale. Nous aurions aussi pu jouer sur la variable économique et comparer les stratégies à l'œuvre dans un territoire globalement dynamique, et dans un autre en crise. Mais cela ne réglait pas le problème de la surdétermination par le contexte économique précédemment évoqué.

Finalement, nous avons choisi de comparer des villes aux profils proches, mais dont les composantes de projet urbain autour de la gare diffèrent (voir tableau de synthèse n°7 ci-après).

²⁸⁶ Cf. propos de Gilles Pinson, discutant de session à la journée d'étude « Écrire la comparaison », organisée par l'UMR Triangle à l'ENS de Lyon, le 11 juin 2010.

²⁸⁷ Une comparaison temporelle aurait été difficile en raison du peu de recul temporel sur les quelques projets engagés dans les années 1990 (cf. supra).

Saint-Étienne (France) et Liège (Belgique) sont des exemples typiques des villes du XIXe siècle où « *l'équation industrie = ville* » est vraie [Le Galès, 2011, p 119], à cette différence près que la seconde possède une épaisseur historique et politique que la première n'a pas. Elles partagent en effet un passé industriel fondé sur l'industrie lourde, qui a apporté une prospérité économique jusqu'au milieu du XXe siècle et soutenu une croissance urbaine forte au XIXe siècle. Mais, alors que Saint-Étienne fait presque figure de ville-champignon issue de la Révolution industrielle, Liège est au contraire un pôle politique important dès le Moyen-Âge, avec un Évêché puis une Principauté (ce qui n'a pas d'influence sur notre objet d'étude). Les deux villes connaissent toutes deux un déclin économique prononcé du fait de la crise industrielle des années 1970, qui se traduit par une dégradation spatiale, avec notamment des centre-villes fortement paupérisés, non sans lien avec le départ des classes moyennes et supérieures vers la périphérie pour se faire construire un pavillon individuel²⁸⁸. Les deux villes, toutes deux dans la mouvance d'un pôle urbain au statut économique (Lyon) et politique (Bruxelles) d'importance européenne, mènent un projet de grande ampleur autour de leur gare historique centrale, mais avec des histoires et une desserte fort différentes :

- à Saint-Étienne, le TGV arrive dès le début des années 1980 dans le prolongement de la première ligne à grande vitesse de France entre Paris et Lyon, mais sans desserte par la ligne à grande vitesse. L'essentiel du trafic est local et régional par une offre de plus en plus étoffée en TER, avec cadencement des trains. La fréquentation entre Lyon et Saint-Étienne est en hausse constante ; elle est parfois comparée au RER francilien. Après quelques vicissitudes, le projet autour de la gare de Châteaureux est véritablement lancé au milieu des années 2000, sans lien direct avec une amélioration du réseau ferroviaire²⁸⁹, mais de façon concomitante avec la construction d'une ligne de tramway dont le terminus est la gare.
- à Liège en revanche, c'est l'annonce d'une nouvelle desserte à grande vitesse, de surcroît internationale (le Thalys Paris – Cologne et l'ICE allemand) qui enclenche les réflexions et l'action autour du quartier des Guillemins. L'arrivée de ces nouveaux trains entraîne la construction d'une nouvelle gare à quelques pas de l'ancienne, dessinée par un grand nom de l'architecture mondiale, l'espagnol Santiago Calatrava.

La comparaison permet donc d'étudier des projets urbains dans des villes comparables, mais avec une présence ferroviaire différente. La présence même de la gare dans le paysage urbain diffère et prête donc à des statuts potentiellement variables de la gare dans le projet : autant la gare de Châteaureux est ancienne et discrète, avec un patrimoine architectural repérable des seuls connaisseurs, autant la gare des Guillemins est monumentale, imposante et désorganise la trame urbaine environnante.

²⁸⁸ Les deux villes possèdent cette particularité d'un retour en ville relativement tardif par rapport aux autres villes européennes ; l'automobile occupe également une place encore très importante dans les déplacements.

²⁸⁹ Du moins pas de façon spectaculaire sur le tronçon Lyon – Saint-Étienne, contrairement à la ligne de l'Ondaine, qui est électrifiée à cette période.

	SAINT-ÉTIENNE	LIÈGE
Contexte général des villes rétrécissantes en crise économique liée à la désindustrialisation		
Population commune / agglomération	175 000 habitants / 390 000 habitants Déclin démographique de la commune centre enrayé depuis peu	190 000 habitants 600 000 habitants Déclin démographique de la commune centre enrayé depuis peu
Situation	A 60 km de Lyon, 50 minutes de train Pôle local dans l'orbite de la métropole lyonnaise	à 1h de train, 100 km de Bruxelles, 1 ^{ère} ville de Wallonie mais sans fonction politique
Contexte économique	Ancienne région industrielle en crise, mais tissu de PME-PMI dense. Dans région riche (Rhône-Alpes)	Vieille région industrielle en crise (hauts fourneaux encore en activité) Dans région en grande difficulté, jadis prospère (Wallonie)
Structure urbaine	Centre-ville paupérisé (début de reconquête du centre) et forte périurbanisation alentours	Centre-ville très paupérisé, périurbain étendu et peu dense
Quartier de gare : une gare régionale versus une gare internationale		
Desserte ferroviaire	Desserte locale (3 à 4 trains / heure vers Lyon, cadencés) 4 AR TGV par jour vers Paris avec arrêt à Lyon Pas une gare stratégique pour SNCF	Desserte nationale (3 trains / heure cadencés vers Bruxelles) et internationale (Thalys et ICE) Une gare emblématique pour la SNCB
Trafic voyageurs	15 751 voyageurs / jours (hors TGV) Chiffres de 2010	13 463 voyageurs / jour de semaine (hors international) chiffres de 2007 (15 323 en 2004-2006)
Architecture gare	Bâtiment du XIX ^e siècle, briques et céramiques. Prouesse technique pour l'époque : gare montée sur vérins à cause des puits de mine en sous-sol	3 ^{ème} gare (inaugurée 2009), monumentale (architecte = Calatrava), Halle de très grande portée
Urbanisation du quartier de gare	XIX ^{ème} siècle, anciens puits de mine, logements sans qualité du tournant du siècle.	XIX ^{ème} siècle, à la place de vergers. Urbanisation rapide et homogène de maisons unifamiliales au tournant du siècle. Ensemble de qualité, quartier Bronckart cosu. + un monument classé (Tour Rosen)
Population	Quartier peu peuplé, population précaire (Quartier ANRU limitrophe), habitat très dégradé	Quartier mixte de populations aisées, estudiantine, et immigrée (deux quartiers distincts de part et d'autre rue des Guillemins)
Activités	Anciennes activités industrielles	Très peu d'entrepôts et usines Prostitution traditionnelle en salons
Projet urbain : un projet porté par les collectivités locales vs un projet tirailé entre Ville et SNCB		
Ambition affichée	« Châteaucreux, quartier d'affaires »	Gare levier de redéploiement urbanistique
Inscription dans le projet urbain	Liens avec le projet Manufacture Plaine-Achille	Axe urbain structurant : « Gare-Médiacité » via le parc de la Boverie.
Maîtrise d'ouvrage	EPASE (créée en 2007) Maîtrise d'œuvre urbaine : Atelier Ruelle	<i>En théorie : SDLG</i>
Outil urbanistique	ZAC (créée en 2007) + OIN	Périmètre de remembrement urbain
Maîtrise foncière	Oui, via EPASE + EPORA	Non (tant que blocage SNCB dans SDLG)
Programmation	28 000m ² SHON tertiaire en cours (potentiel annoncé 200 000 m ²) 1000 logements commerces	103 740 m ² tertiaire (pas de chiffre global annoncé) 28 739 m ² logements « HORECA »
Programmes en cours	- Îlot A&B (Art de Construire, bureaux + commerce) - URSSAF-CNCSU (Cirmade) - îlot Imprimerie (BNP Paribas, logements) - îlot des anciens garages [programmes achevés hors ZAC : siège Casino, Cité administrative]	- Tour des Finances (Fedimmo, bureaux, usage public fédéral) [3 fiches FEDER pour aménagement espace public : parvis de gare, passerelle sur la Meuse, enfouissement voies routières]

Tableau 7 : Caractéristiques respectives des villes et des projets comparés (A. Delage, 2012)

Néanmoins, comme souvent dans la recherche, le choix de nos études de cas n'échappe pas à un certain **pragmatisme** [Vigour, 2005, p 157], reposant sur des facultés d'accès au terrain grâce à des appuis institutionnels. Pour Saint-Étienne, un contact pris en 2007 a permis de faire de l'observation non participante sur un programme de recherche-action ayant pour terrain d'étude l'étoile ferroviaire stéphanoise, notamment la branche de la vallée de l'Ondaine (BahnVille 2) : cela a donné lieu à une étude de cas exploratoire sur Châteaureux dans le cadre du mémoire de Master 2. Pour Liège, a joué la possibilité d'être accueillie en tant que chercheur invité par le professeur Jacques Teller, au sein du Centre de Recherche en Sciences de la Ville, du Territoire et du Milieu Rural (LEPUR) de l'Université de Liège²⁹⁰, dans le cadre d'une bourse d'aide à la mobilité universitaire de la Région Rhône-Alpes (Explora'doc). Là, nous avons bénéficié de l'antériorité du travail mené par Christine Ruelle, également chercheuse au LEMA (LEPUR), qui nous a ouvert son carton d'archives constitué au début des années 2000 dans le cadre de programmes de recherche européens, et contenant la plupart des études relatives à la construction de la gare. Ces modalités de choix des études de cas créent certes une certaine 'dépendance au sentier', mais l'approche inductive que nous avons adoptée a permis d'alimenter et de réorienter le questionnement en fonction de ce qui était observé, et non en fonction d'un strict cadre de départ, évitant ainsi, du moins nous l'espérons, de tomber dans l'écueil d'une comparaison « *ventriloque* », qui n'est là que pour valider une hypothèse sans que d'autres hypothèses qui émergeraient du terrain ne soient prises en compte [Hassenteufel, 2000, p 108].

À l'origine, la comparaison était envisagée comme une comparaison inter-sites intégrée. Un même protocole de terrain a été mis en place (exposé ci-après), et deux premières tranches de terrain ont été organisées en 2010 : deux mois de terrain à Saint-Étienne (en navettant de Lyon par TER), immédiatement suivis de deux mois de terrain en Belgique²⁹¹, en s'installant sur place. La position du chercheur a été légèrement différente dans les deux cas. L'observation des comités techniques mensuels d'un programme de recherche-action (BahnVille 2, 2007-2009) avait d'ores et déjà constitué une plongée *in medias res* dans le contexte stéphanois auquel on s'est donc familiarisé progressivement, sans recherche exhaustive préalable. A Liège au contraire, nous partions de zéro et avons abordé les choses non seulement sans « *instrumentation préalable* » [Miles et Huberman, 1994, p 23], mais en allant d'abord interroger des personnes susceptibles de nous faire un pré-décryptage du fonctionnement belge et wallon en général, de Liège et des Guillemins en particulier. Le fait de vivre sur place a aussi constitué une plongée dans la vie liégeoise, et a permis de comprendre plus finement certains éléments de contexte – cette dimension quasi d'anthropologie sociale manque certainement pour l'étude du cas stéphanois (même si ce n'est pas notre but de procéder à une ethnographie locale). Un terrain étranger – même quand la distance (culturelle, linguistique, etc.) semble aussi faible qu'entre la France et la Belgique –

²⁹⁰ Plus précisément, nous avons été accueillie dans la composante LEMA (Local Environment Management and Analysis). Jacques Teller était alors directeur du LEPUR.

²⁹¹ Nous étions en Belgique au moment où la crise politique belge de 2010-2011 a éclaté, ouvrant une période de 541 jours sans gouvernement fédéral. Notre travail de terrain a été bouleversé sur la fin, avec des entretiens qui n'ont pas pu avoir lieu, du fait des responsabilités politiques des personnes avec qui l'on avait rendez-vous.

présente l'avantage de forcer à décentrer le regard, et à faire un travail systématique d'explicitation, de traduction et de transposition des notions rencontrées. Cela, couplé à une grille d'analyse déjà éprouvée sur le terrain stéphanois a permis d'éviter, dans la mesure du possible, de trop s'éparpiller du fait de la méconnaissance initiale face des contextes belge, wallon et liégeois.

L'autre intérêt de la comparaison tient aux temporalités mêmes des deux terrains : le séjour liégeois commence le lendemain du dernier entretien stéphanois. Le travail de décantation des deux mois d'entretiens sur le cas de Châteaureux s'est donc fait en parallèle de la découverte du cas des Guillemins. Ce dernier a certainement joué un rôle de maïeutique du cas stéphanois, car pour chaque élément envisagé sur place, la comparaison était immédiatement faite avec Saint-Étienne (et inversement).

Néanmoins, malgré cette première phase de travail très symétrique, **la comparaison s'est déséquilibrée au fil du temps de la thèse en raison de décalages dans l'avancement des projets urbains observés, ce qu' a accentué l'orientation progressive de nos investigations vers les promoteurs immobiliers, c'est-à-dire la phase la plus avancée du projet.** Alors qu'à Saint-Étienne les premiers programmes étaient sortis de terre et que la seconde génération (ceux dans le cadre de la ZAC) étaient progressivement négociés, le projet liégeois a davantage peiné à avancer : nous n'avons donc pu rencontrer qu'un seul promoteur à Liège, contre cinq à Saint-Étienne. Au final, l'étude de cas de Saint-Étienne est plus poussée, régulièrement mise à jour par des entretiens complémentaires jusqu'en mars 2012²⁹². Par conséquent, ce qui devait initialement être une comparaison pied-à-pied est devenu une simple **mise en regard de deux études de cas, la seconde constituant un miroir éclairant avec profit la première, un contre-point** permettant de confirmer ou d'invalider sur certains points les analyses stéphanoises – y compris par défaut. Malgré le déséquilibre induit et dans le travail de terrain, et dans sa restitution dans ce manuscrit, nous avons choisi de conserver l'étude de cas liégeoise car elle constitue un bon miroir pour l'analyse des logiques à l'œuvre à Saint-Étienne. Sans trop anticiper sur les chapitres suivants, l'étude des Guillemins montre avec force le caractère non automatique du développement urbain autour des gares centrales, aussi monumentales, iconiques, et bien desservies soient-elles. Par défaut, elle souligne également l'importance cruciale du rôle des autorités locales dans la menée du projet : les points de blocage forts identifiés à Liège font ressortir par contraste le volontarisme public observé à Saint-Étienne. Ainsi, même s'il n'y a pas de comparaison *stricto sensu* entre les deux études de cas, c'est bien le va-et-vient permanent entre ce qui a été observé et analysé ici et là qui a permis la construction du schéma global explicatif exposé dans le dernier chapitre.

²⁹² À Liège, outre un contact régulier par mail avec certaines personnes rencontrées sur place, des entretiens complémentaires ont été effectués par téléphone en 2012.

c. Quels moyens concrètement mis en œuvre sur le terrain ?

Le travail de terrain : entre collecte de données et entretiens semi directifs compréhensifs

La validité d'une étude de cas repose notamment sur le croisement de plusieurs types d'informations [Yin, 2008], afin de recouper les discours et d'accéder à des données pas toujours portées à la connaissance du grand public. Une partie du travail de terrain a donc consisté en la collecte de **littérature grise**²⁹³ : documents d'urbanisme, plans masse, plaquettes promotionnelles, études anciennes, etc.²⁹⁴. En ce qui concerne ces plaquettes promouvant le projet, la ville, ou un programme immobilier, nous adoptons la perspective qu'en proposent Marc Dumont et Laurent Devisme, à la suite des analyses de Michel Lussault [2003] et de Muriel Rosemberg [Rosemberg, 2000] : les discours des documents de promotion « *"renseignent" sur les représentations intégrées au projet, éclairent sur les rationalités des acteurs [...], leurs mondes de valeurs et mythologies* » [Dumont, Devisme, 2006]. Ce n'est pas tant le contenu de ces documents qui importe, que leur usage : ce sont des éléments langagiers mobilisés dans des pratiques, en l'occurrence urbanistiques. En ce sens, « *le document de communication territoriale n'est plus du tout pris comme un objet autonome différent de pratiques concrètes, mais comme une portion intégrées de celles-ci* » [ibid.]. Dans le cas de cette recherche, la production de plaquettes promotionnelles est incontournable, dans la mesure où les projets de renouvellement urbain autour de la gare sont des opérations emblématiques de la ville, vouées à être présentées aux visiteurs (mais aussi aux habitants, comme le propose la maison des projets à Saint-Étienne), ou lors de manifestations professionnelles de type MIPIM. Lorsque cela a été possible pendant l'entretien, nous avons demandé aux promoteurs d'expliquer les arguments avancés dans la plaquette de commercialisation de leur programme.

L'essentiel du corpus est constitué par des entretiens semi-directifs, menés auprès des acteurs en charge, au sein de leur structure, d'intervenir dans le périmètre de projet : techniciens des services des collectivités locales (tant du côté transport que du côté aménagement urbain ou développement économique), élus, promoteurs dont un programme se trouvait dans le périmètre d'étude, acteurs du ferroviaire et du transport²⁹⁵. À Liège, quelques **entretiens exploratoires** ont été menés auprès d'universitaires en fonction ou en retraite afin d'avoir de premières clés de lecture du territoire liégeois²⁹⁶. À Saint-Étienne, une dizaine d'entretiens avaient été passés dans le cadre d'un premier travail de terrain exploratoire sur Châteaureux en master 2.

²⁹³ Une demande d'autorisation pour faire de l'observation non participante au sein des comités techniques de Châteaureux est restée sans suite.

²⁹⁴ Des promesses d'ouvrir les placards d'archives personnelles avaient été faites par certaines personnes rencontrées, mais n'ont malheureusement pas été honorées.

²⁹⁵ Nous avons essayé d'être le plus exhaustif possible dans notre tour d'horizon à Liège comme à Saint-Étienne ; ces entretiens auraient cependant pu être complétés par des personnes désormais retirées de la place locale. La dimension de démocratie participative a volontairement été écartée de notre enquête.

²⁹⁶ Trois entretiens ont été effectués par téléphone en mai 2012 afin d'actualiser les données de terrain datant de 2010. Il s'est avéré que les points de blocage étant tels, le projet n'a pas beaucoup avancé, ce qui ne justifiait donc pas une nouvelle phase de terrain à Liège.

Les entretiens menés par la suite avaient une double visée, à la fois **informative** (récolter des informations sur le projet urbain, le programme immobilier, le jeu d'acteurs, les outils réglementaires, etc.) et **analytique**, en particulier en ce qui concerne les entretiens auprès des promoteurs, au cœur de notre dispositif de validation des hypothèses. Au total, c'est une cinquantaine d'entretiens qui ont été passés (une vingtaine à Liège, une trentaine à Saint-Étienne, voir liste en fin de manuscrit). La grande majorité des personnes interrogées se sont montrées très disponibles et manifestaient régulièrement un intérêt pour notre autre cas d'étude²⁹⁷. Ces entretiens ont été enregistrés et pour la plupart retranscrits *verbatim*, mais en prenant le parti, dans les citations qui en sont faites dans ce texte, de corriger les erreurs grammaticales et les tics de langages, quand cela n'apportait pas d'information supplémentaire sur le discours, afin de faciliter la lecture de la citation²⁹⁸ dans les extraits qui en sont reproduits dans les chapitres suivants. Enfin, dans le cadre de ce manuscrit, nous avons adopté les règles d'anonymisation suivantes : toutes les fonctions des personnes interrogées sont au masculin ; seules les personnes publiques sont nommées (hommes politiques) ; les autres sont désignées par leur fonction et le nom du service ou de l'entreprise est précisé quand cela apporte une information nécessaire à la compréhension de la citation.

La procédure adoptée a été celle de **l'entretien semi-directif de type compréhensif** : l'objectif n'était pas tant de poser un nombre défini de questions dans un ordre prédéterminé, que de faire parler les personnes interrogées sur le projet, en voyant ce sur quoi elles mettaient l'accent d'elles-mêmes. Dans cette perspective, nous considérons que les entretiens sont « *co-élaborés* » [Miles et Huberman, 1994, trad. 2007, p 22] et ne visent pas au simple recueil d'une information – parfois disponible ailleurs – mais à la compréhension globale, holiste, d'une configuration actorielle donnée, et de son contexte, avec « *sa logique, ses arrangements, ses règles implicites et explicites* » [Miles et Huberman, 1994, trad. 2007, p 20]. Néanmoins, il convient d'être conscient d'une limite importante à ce type de recueil de données, subordonné au 'ici et maintenant' et de l'interviewé, et de l'intervieweur (et de la dyade qu'ils forment) [Savoie-Zajc, in Gauthier, 2003, p 312]. Non seulement se pose la question de la fiabilité de la parole de la personne interrogée (souci de taire certaines choses ou tout simplement mémoire défaillante), mais aussi la perspicacité du chercheur – *a fortiori* celle du doctorant – qui n'a pas le même niveau de culture entre le début et la fin de sa recherche. Dans notre cas par exemple, les premiers entretiens, notamment ceux auprès des promoteurs ont nécessité de s'acculturer à un vocabulaire technique, une façon d'envisager les choses ; de même à Liège, certains entretiens ont pu durer jusqu'à trois heures pour expliquer le système belge que nous ne connaissions pas.

²⁹⁷ Cela était particulièrement vrai à Liège, où notre situation d'étrangère ne manquait pas d'attirer la curiosité, d'autant plus que le système français y est souvent bien connu (voire envié).

²⁹⁸ Il existe deux options de retranscription textuelle des entretiens oraux, sans que le débat ne soit tranché chez les chercheurs. « *La retranscription littérale (...) se justifie lorsque l'analyse porte sur les éléments modaux du discours, ou sur le rapport du locuteur au discours. La transcription écrite (...) tend au contraire à effacer les traces expressives du discours au profit des éléments de contenu (...) éventuellement à corriger les fautes grammaticales, pour faciliter la lecture d'un texte parlé. Aucune de ces conventions n'est "pure". (...) Selon le parti choisi, c'est un type d'objectivation du discours de l'interviewé que l'on adopte, une distance plus ou moins grande à l'enquête.* » [Blanchet, Gotman, 2010, p 113].

Une **grille d'entretien** a été établie : elle a été la même pour les entretiens sur Châteaureux et les Guillemins, avec des adaptations liées soit au statut de la personne rencontrée, soit aux spécificités locales – elle s'est construite de manière itérative entre sa formulation et sa mise à l'épreuve sur le terrain²⁹⁹. Les questions visaient à retracer la genèse de l'intervention de l'acteur (ou de la structure à laquelle il appartenait) dans le projet. En vertu de la « *ficelle* » donnée par Howard Becker, il ne s'agissait pas de leur demander *pourquoi* ils intervenaient ici, mais *comment ils en étaient arrivés à intervenir là* [Becker, 2002, p 108]. Les questions étaient de deux ordres, diachronique et synchronique :

- la **genèse** de l'intervention de la structure sur le quartier (motivations, difficultés, personnes avec qui la transaction s'était faite)
- la **place de la gare dans le projet** : si il n'y a pas la gare, est-ce que le projet / programme se fait ?
- **explicitation** de ce qui dans « la gare » suscite l'intérêt de la part de l'acteur
- les **acteurs** avec qui ils sont en contact (à Saint-Étienne, nous avons demandé ce que change la présence d'un EPA)
- (pour les entretiens auprès des promoteurs) : **questions factuelles sur le programme**, sa conception, son avancement, sa commercialisation, les investisseurs et publics cibles d'usagers finaux.

Il a parfois été posé des questions sur la mobilité réelle ou souhaitée : comment les personnes interrogées à Lyon se rendent à Saint-Étienne, combien de places de stationnement sont prévues dans les programmes.

Grille d'analyse des entretiens

Le traitement de ce matériau conséquent repose sur une grille d'analyse visant à répondre au questionnement initial de la place de la gare dans les projets de renouvellement urbain observés à Saint-Étienne et Liège. Une grille commune à été appliquée à tous les entretiens, quelle que soit l'étude de cas considérée. Le tableau n°8 de la page suivante présente les axes majeurs de l'investigation, ainsi que les critères retenus et leurs indicateurs de mesure.

²⁹⁹ On atteint là une limite de la méthode par entretien en urbanisme : contrairement à la sociologie qui interroge de nombreuses personnes touchées par un même phénomène, et conférant ainsi une certaine épaisseur au sujet étudié, en urbanisme chaque personne interrogée joue son rôle dans le jeu d'acteur, et est de ce fait non substituable au discours d'un autre. Cela rend donc difficile la passation d'entretiens tests comme cela peut être préconisé dans les manuels de méthodologie de l'entretien en sciences sociales.

Axes d'analyse	Critères	Indicateurs
Connaissance et compréhension du jeu d'acteurs	Enjeux, contraintes et temporalités de l'acteur	NB : divergences possibles de point de vue au sein d'une même institution, puisque l'on ne saurait réduire un organisme à une personne rencontrée (cf. sociologie actionniste)
	Leviers d'action dont dispose l'acteur	<ul style="list-style-type: none"> - outils règlementaires - levier financier - décision politique - « éminence grise » influente - groupe de pression
	Interrelations entre les acteurs	<ul style="list-style-type: none"> - interactions officielles - liens personnels (interconnaissance étudiante ou politique, notamment³⁰⁰).
Compréhension de l'action autour de la gare	Raisons intrinsèquement liées à la gare	<ul style="list-style-type: none"> - présence de l'infrastructure de transport (et / ou PEM) ; caractéristiques de la desserte - image de marque de l'infrastructure - image de marque globale
	Raisons liées à l'environnement de la gare	<ul style="list-style-type: none"> - disponibilités foncières - périmètres règlementaires dérogatoires (zone franche, bordure périmètre ANRU...)
	Raisons liées à la structure à laquelle appartient l'acteur	<ul style="list-style-type: none"> - stratégie de l'entreprise (implantation dans un nouveau marché notamment) - stratégie de développement territorial et urbain (acteur public)
	Autres (motivations totalement extérieures à la proximité de la gare)	<ul style="list-style-type: none"> - dispositifs d'aide nationaux (aide à la pierre) - utilisateur final connu à 100% - ...

Tableau 8 : Grille d'analyse des entretiens semi-directifs menés à Saint-Étienne et Liège

"Dessine moi un quartier de gare..."

Tous les entretiens ont donné lieu à une **carte mentale** dessinée par les personnes interrogées. La consigne était la suivante : « *dessinez-moi Châteaueux / les Guillemins* ». Elle était volontairement simple et vague, sans précision de l'époque (hier, aujourd'hui, demain, dans vos rêves) ni de l'échelle (la gare³⁰¹, le quartier, la ville, etc.) pour donner lieu à la libre interprétation des dessinateurs. Toutes les personnes interrogées s'y sont prêtés de bonne grâce.

³⁰⁰ Ces liens ont été plus facile à mettre en évidence en Belgique, d'une part car le milieu liégeois est plus restreint (la plupart des personnes rencontrées ont fait leurs études à l'Université de Liège, et ont eu les mêmes professeurs – que j'ai pu rencontrer en entretiens exploratoires), et d'autre part car les appartenances politiques sont davantage publiques, y compris pour certains techniciens, ce qui permet de tracer les réseaux sinon de clientélisme, du moins d'interconnaissance.

³⁰¹ Dans un cas comme dans l'autre il est possible de jouer sur l'ambiguïté entre la gare et le quartier qui portent le même nom. Cependant, le quartier des Guillemins a une identité plus clairement identifiée dans la population que le 'quartier' de Châteaueux.

L'objectif n'était pas de leur demander de dessiner un espace vécu à proprement parler au sens des géographes³⁰² [Frémont, 1976] confinant à la pratique ethnologique. C'est davantage leur « *espace perçu, c'est-à-dire la manière dont l'espace [est] interprété, [les] significations qui en [sont] données par ceux qui le pratiqu[ent] ou en parl[ent]* » [Guérin, in CHAM'S, 1992, p 12] qui nous importait. Mais cette perception par des professionnels de la ville³⁰³ est à remettre dans la temporalité des acteurs interrogés, qui pratiquent l'espace concerné de façon temporaire (le temps du chantier pour les uns, le temps du projet pour les autres), sans forcément avoir de connaissance intime de la ville concernée³⁰⁴. Ce sont les représentations, partielles, partiales, des acteurs que l'on recueille par le biais du dessin. Cela a parfois donné lieu à des dessins riches, dénotant une analyse fine de l'espace, de son intégration spatiale à une échelle plus vaste, mais aussi de sa composition interne, produisant un discours de différenciation spatiale très nuancé. A l'inverse, certains ont pris l'exercice comme un test sur l'espace connu [Paulet, 2002], or ce n'était pas notre but d'évaluer le degré de connaissance exhaustive des noms des rues du secteur de Châteaureux.

Du point de vue de l'analyse, il n'est évidemment pas question de juger des qualités artistiques des uns et des autres. Notre but n'est pas non plus de typologiser les dessins en fonction de grilles de lecture fondées sur le repérage d'unités spatiales [Lynch, 1960]³⁰⁵ ou sur leur structuration dans le dessin [Appleyard, 1970]³⁰⁶. Il s'agit plutôt de repérer les récurrences dans les dessins : quels sont les éléments dessinés en priorité, dans quel ordre, quels sont ceux systématiquement mis de côté, quelle sélection de l'information dessinée, et surtout quel discours d'accompagnement. Certes, chaque groupe social a une pensée relative à l'espace spécifique et cohérente [Gumuchian, 1991], mais ce n'est pas notre propos non plus de catégoriser les dessins et les représentations par groupe type "les promoteurs", "les techniciens", etc.. De plus, le danger d'un tel exercice est alors de tomber dans le jugement de valeur en fonction de la richesse ou de la pauvreté supposée du dessin aux yeux du géographe : c'est une nécessité essentielle de l'analyse que de partir du principe que la connaissance de la localisation des faits par les dessinateurs est forcément lacunaire [Gould, White, 1974], et que les représentations seront distordues par rapport à la réalité [Paulet, 2002]. En ce sens, le **discours d'accompagnement du dessin est primordial** pour la compréhension de la vision du projet urbain et de la place de la gare dans le projet concerné.

³⁰² Le colloque organisé en 1975 par Armand Frémont et Jean Gallais, qui préfigure le célèbre ouvrage du premier *La région, espace vécu*, marque une rupture épistémologique en géographie car pour la première fois en France on s'intéressait à « l'espace comme produit des comportements, des valeurs et des activités sociales (...) l'espace ne préexistait pas (...) mais il était saisi à travers une logique de comportement (individuelle, collective, économique...) qui était créatrice d'espace. » [Guérin, in CHAM'S, 1992, p 10].

³⁰³ L'espace *conçu* a également fait l'objet d'investigations par la géographie sociale. Néanmoins nous n'évaluons pas uniquement cela à travers les dessins demandés car la consigne ne précisait pas d'échelle temporelle.

³⁰⁴ Cela est particulièrement vrai à Saint-Étienne, où de nombreux acteurs sont lyonnais ; moins vrai à Liège où la grande majorité des gens rencontrés sont des liégeois d'origine.

³⁰⁵ Les chemins, les points de référence, les nœuds, les espaces homogènes et les discontinuités sont les cinq grandes catégories établies par Kevin Lynch.

³⁰⁶ Cartes de type séquentiel, fragmenté, éparpillé, en mosaïque, en chaîne, etc..

Au-delà de cette mise en dessin du quartier et de l'analyse à laquelle elle peut donner lieu, **le moment de la carte mentale était avant tout une « ficelle »** [Becker, 2002], **un moyen – efficace en raison de la surprise générée – pour relancer l'entretien** sur une tonalité différente, à partir du dessin comme support de discours. Régulièrement, quand nous demandions à la fin si l'on pouvait utiliser le dessin à des fins de recherche, cela donnait lieu à une relecture rapide du dessin : éléments vraiment importants repassés de plusieurs traits, éléments oubliés rajoutés à la va-vite.

>>> Ainsi, il ne s'agit pas de réifier la carte mentale et de lui donner plus d'importance qu'elle ne peut en avoir, en dépit de l'engouement que ce mode d'investigation a pu susciter dans le sillage de la géographie sociale des années 1980 : c'est un matériau « *parmi tant d'autres* », à manier « *avec prudence* » [Gumuchian, 1991, p 90], et à considérer comme le produit des représentations d'un individu à un instant *t*, dans un contexte d'énonciation précis. En raison des limites de ce matériau, nous ne nous appuyerons que de manière anecdotique sur ces dessins qui mériteraient pourtant une analyse en soi, en tant que corpus à part entière.

Limites et difficultés de l'approche empirique dans notre questionnement

Nous avons jusque là évoqué les atouts et contraintes des méthodes employées de manière générale. Un point particulier reste néanmoins à soulever : la spécificité de notre terrain d'étude et les limites en matière d'accès à l'information notamment.

La principale difficulté rencontrée tient au champ investigué, à savoir le marché de l'immobilier, en particulier celui de l'immobilier d'entreprise, qui se caractérise par une certaine « *opacité et illiquidité* » [Nappi-Choulet, 2010, p 122] : les ressources statistiques sont peu nombreuses et incomplètes « *en raison notamment de l'aide apportée par les pouvoirs publics sur les marchés et dans les financements du logement depuis la seconde guerre mondiale* » [*ibid*]. Il s'avère alors difficile d'accéder à une donnée quantitative, mais aussi qualitative en raison de **l'aspect stratégique et donc confidentiel de ces données** : on atteint là les limites de la méthode qualitative par entretiens semi-directifs. L'enquêteur, à moins d'avancer masqué – ce qui pose des questions relatives à l'éthique de la recherche – ne peut accéder qu'à ce qu'on veut bien lui dire ou lui montrer, quand il n'est pas soumis à des clauses de confidentialité sur la diffusion de ce qu'il vient d'entendre. Concrètement, en entretien avec certains promoteurs, les réponses se sont faites parfois plus évasives quand on posait des questions sur les connexions locales avec les acteurs du territoire, quand il ne nous a pas été demandé carrément de couper l'enregistrement. C'est pour cette raison que nous n'avons que des informations de seconde main concernant les investisseurs, à travers ce qu'en disent les promoteurs rencontrés. Par conséquent, il est des négociations et des stratégies qui restent opaques : les moyens de contournement ou de croisement de ce type d'information étant difficiles à mettre en œuvre, le chercheur doit se résoudre à n'avoir qu'une compréhension

partielle du jeu d'acteurs, et à en rester au stade de l'hypothèse. Il semble par exemple exister de nombreuses "boîtes noires", notamment en ce qui concerne certaines scènes de décision : à micro-échelle, le bureau du maire où se déroulent les réunions au sommet entre directeurs est de ce point de vue impénétrable ; à une échelle plus large, le MIPIM reste un lieu réservé aux *happy few*³⁰⁷.

Si l'on peut avoir bon espoir que les choses évoluent dans le sens d'une plus grande transparence, du fait notamment de la mondialisation et de la globalisation financière exigeant de réguliers rapports sur les marchés, avec la création d'un indice de transparence des marchés immobiliers [Nappi-Choulet, 2010, p 123], mais aussi grâce à l'ouverture de bases de données mutualisées sur les prix du foncier et des transactions immobilières³⁰⁸, et même si l'on constate que la France se place dans le haut du classement en termes de transparence de ses marchés³⁰⁹, il faut néanmoins rester prudent sur la portée de ces efforts. Il est en effet moins difficile de mettre en œuvre de tels indices à une échelle globale, qu'à une échelle locale, où la faible agrégation des données et le fort degré d'interconnaissance local atteint les limites déontologiques de la recherche et de la clause d'anonymisation des données.

Ainsi, les **difficultés** sont de deux ordres : elles sont liées pour partie à la **nature des données** recueillies, impliquant des enjeux financiers conséquents ; mais aussi à **l'échelle d'observation des phénomènes** : le jeu d'acteurs étudié est un "petit monde", dont la transcription, même anonymisée, peut prendre des allures de roman à clés pour qui connaît bien la configuration locale.

³⁰⁷ Le MIPIM est le marché international de produits immobiliers qui se tient chaque printemps à Cannes. Il regroupe les acteurs de l'immobilier (constructeurs, promoteurs, architectes, etc.) et les villes, qui disposent de stands pour exposer leurs projets. Réservé aux professionnels, le coût d'entrée très élevé constitue un poids budgétaire conséquent pour les collectivités qui souhaitent y être présentes.

³⁰⁸ Cf. le dossier que consacre la revue *Études Foncières*, n°156 (mars avril, 2012). Notamment, la création d'une « donnée de valeur foncière » (DVF) vise à créer une base de données contenant l'intégralité des mutations foncières et immobilières, et mise à disposition gratuitement par l'administration fiscale.

³⁰⁹ La France se classe 8^{ème} sur 82 pays étudiés, ce qui correspond au premier niveau de classement (source Jones Lang LaSalle, cité par Ingrid Nappi-Choulet, 2010, p 124).

CHAPITRE 4 :

NÉGOCIER LE TOURNANT POST-INDUSTRIEL. Saint-Étienne et Liège, villes industrielles en quête de nouveau.

Avant d'aborder l'analyse de nos terrains proprement dits, il convient de donner quelques éléments de cadrage historiques et géographiques sur les espaces dans lesquels ils s'intègrent, et qui présentent des profils spécifiques. Il s'agit de donner une **épaisseur temporelle selon trois axes, économique, urbanistique et politique**³¹⁰. Dans ces villes, ces trois axes sont en effet particulièrement intriqués, avec un lien fort entre croissance économique fulgurante et croissance urbaine non moins fulgurante au XIXe siècle, laissant des édiles parfois démunis pour relever le défi de mise à niveau des services urbains.

L'exposé des contextes de Saint-Étienne et Liège permet de tracer la trajectoire de ces villes dont la puissance s'est fondée sur l'industrie et qui ont subi de plein fouet la désindustrialisation de la fin du XXe siècle, mais aussi de dégager les enjeux contemporains auxquels se trouvent confrontées ces anciennes villes noires, notamment la reconversion économique. La *régénération urbaine* (pour calquer l'expression employée en Grande-Bretagne dans des villes aux profils semblables, et qui semble plus adaptée que le simple *renouvellement urbain*) y est nécessaire pour remettre à niveau les tissus urbains dégradés, au premier rang desquels les centres-villes. Elle est aussi espérée comme le levier d'un développement urbain supportant de nouvelles bases de l'économie locale, avec la nécessaire tertiarisation de l'économie en raison de la disparition de la base productive locale.

Ces éléments de contexte permettent notamment de comprendre :

1. **l'ampleur du renouvellement urbain / retournement de valeur à opérer**, c'est-à-dire la rupture radicale que la démarche de projet autour de la gare (et d'autres secteurs) introduit par rapport aux pratiques antérieures (notamment l'absence de tradition urbanistique marquée et des villes construites autour de l'automobile)
2. **l'inscription du projet de renouvellement urbain autour de la gare dans un mouvement général de nouveau de la ville** : dans les deux villes, le retournement de valeur du quartier de la gare fait écho à une démarche urbaine à l'échelle de la ville. Le projet autour de la gare n'est pas le seul projet urbain de la ville : certes il occupe une place à part dans l'argumentaire territorial en raison de son exclusivité tertiaire, pour autant, il doit se combiner à d'autres projets de la ville.

³¹⁰ L'aspect institutionnel est plus développé pour le cas liégeois en raison des spécificités belges.

1. Du design et des hommes ou comment Saint-Étienne « *renaît de ses crassiers* »³¹¹

Quatorzième ville de France, chef-lieu de la Loire dans la mouvance de Lyon, dynamique capitale de la riche région Rhône-Alpes (et éternelle rivale), Saint-Étienne compte 173 000 habitants (506 000 dans son aire urbaine)³¹². Ayant subi tous les aléas de la crise industrielle, Saint-Étienne œuvre depuis plus de trente ans pour retrouver une attractivité et un dynamisme lui permettant d'en finir avec son image de 'ville noire'.

Contrairement à la plupart des grandes villes françaises, dont l'importance repose souvent sur des avantages de site (port ou fleuve commerçant) et de situation (carrefour) les dotant d'une certaine épaisseur historique, Saint-Étienne se développe tardivement, mais de façon spectaculaire au XIXe siècle sur la base de ses ressources locales – mines et eau de bonne qualité. Atelier de la France mais aussi ville champignon, elle peine à mobiliser les moyens politiques, économiques et sociaux nécessaires pour répondre aux enjeux soulevés par cette croissance démographique et urbaine très rapide. De ces démarrages fulgurants, mais ne s'appuyant pas sur une élite politique locale forte, Saint-Étienne hérite notamment des difficultés en matière d'habitat, une faible expérience en urbanisme et une certaine habitude du recours aux autorités étatiques centrales (1.1.).

Après plusieurs années où l'essentiel de l'action publique consistait à aider le secteur économique, la prise de conscience de la gravité des difficultés socio-urbaines de la ville au tournant du millénaire a entraîné une redéfinition de l'action en faveur du cadre de vie. Cela s'est manifesté par une réflexion intense pour la mise en place d'un projet urbain (1.2.) dans lequel s'inscrit le projet de Châteaucreux, au cœur de notre étude (chapitre 5).

Mais l'ampleur du chantier dépasse les moyens tant humains que financiers de ce territoire sans grande tradition urbanistique, et surtout sans grandes ressources financières. Cela explique une certaine reconfiguration du jeu d'acteurs local, avec l'arrivée notamment d'un établissement public d'aménagement, à la demande d'un élu local qui ne délaisse pas pour autant la scène de décision en matière urbaine (1.3.).

La planche de synthèse n°7 (page suivante) reprend de façon chronologique et synthétique les divers éléments avancés au cours de cette section³¹³.

³¹¹ Cf. la manchette de *La tribune de Lyon*, édition du 02 août 2007 : « La capitale de la Loire que l'on croyait morte il y a une dizaine d'années, renaît de ses crassiers. »

³¹² Chiffres de l'INSEE de 2008, et en fonction du nouveau découpage des aires urbaines de 2011.

³¹³ Cette chronologie est construite en séparant ce qui relève du local (en haut et en bas) et ce qui relève de logiques étatiques (au centre, c'est-à-dire sous la première ligne et au-dessus de la seconde ligne chronologique).

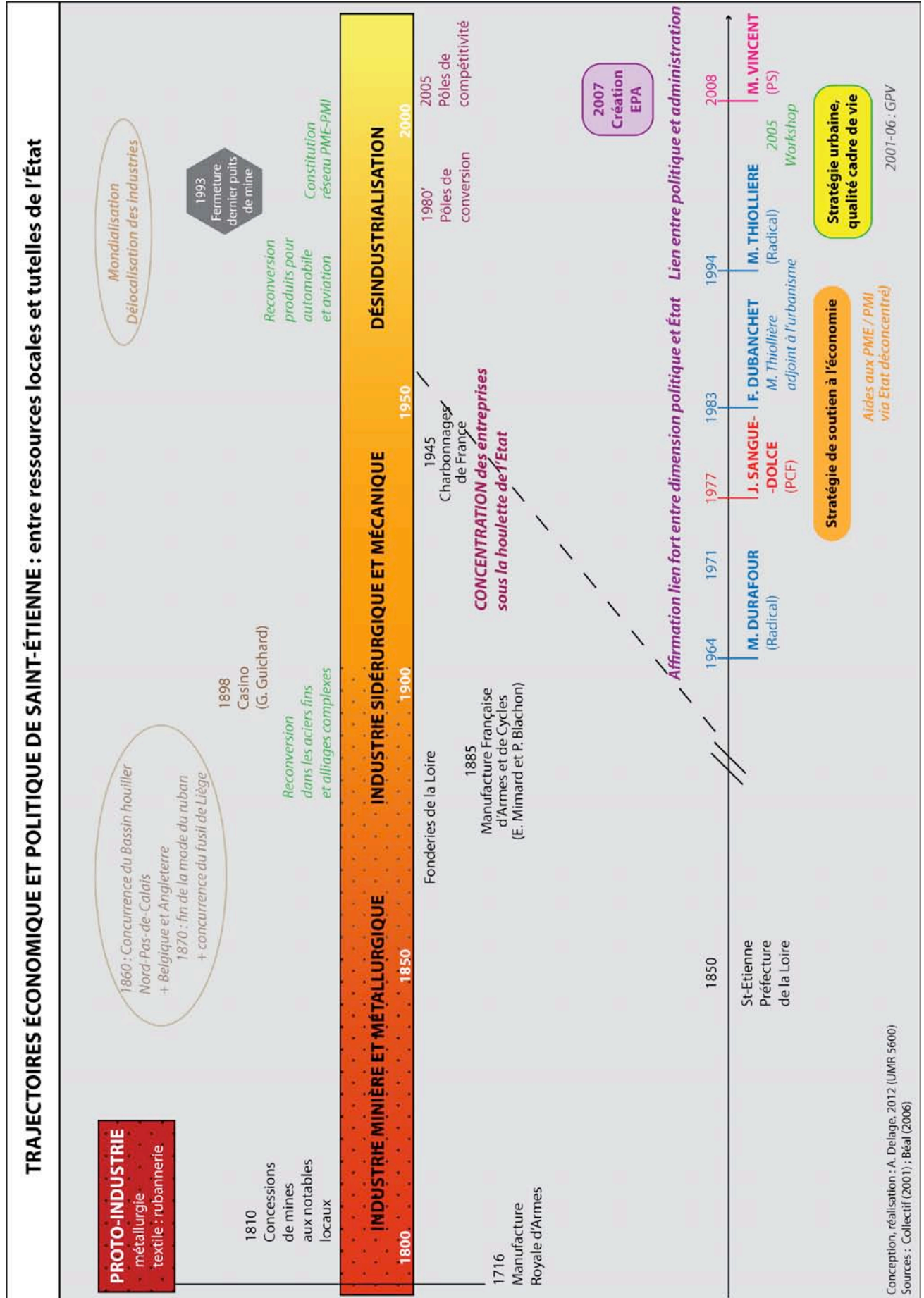
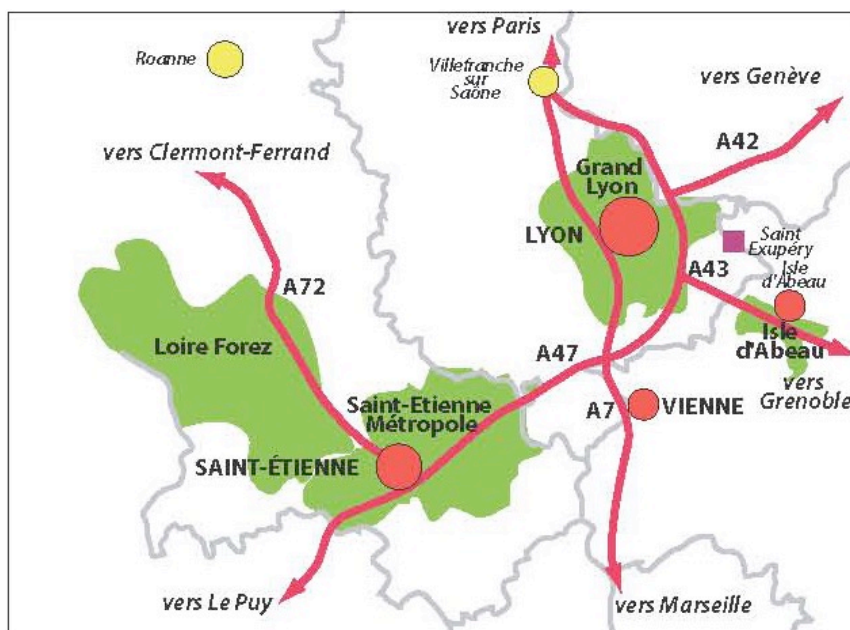


Planche de synthèse 7 : Repères chronologiques de Saint-Etienne (A. Delage, 2012)

1.1. "Saint-Étienne, ville noire", une image ancienne et tenace

a. Saint-Étienne, ville de passage ou d'impasse ?

Sans verser dans un certain déterminisme géographique, force est de constater que la situation de Saint-Étienne ainsi que son site offrent des configurations particulières nécessitant une lecture nuancée des atouts et contraintes de ce territoire. En effet, selon l'échelle d'observation, Saint-Étienne peut faire figure de marge de la région Rhône-Alpes, de périphérie lyonnaise, ou de centralité ligérienne.



Carte 3: Saint-Étienne, périphérie marginalisée ou intégrée de Lyon ? (source : ÉPASE)

D'un point de vue topographique, Saint-Étienne se trouve contrainte par le relief : elle s'enorgueillit, à l'instar de Rome, d'avoir sept collines, dont les plus septentrionales sont les contreforts des monts du Lyonnais, les plus occidentales ceux du Forez, et les plus méridionales ceux des Monts du Pilat. Cet espace collinaire dessine en creux trois vallées au centre desquelles Saint-Étienne se trouve en position de **carrefour** : la vallée de la Loire ouvre la ville vers Andrézieux et Clermont-Ferrand (dont elle est à une heure trente par l'autoroute A 72, qui va à Bordeaux), la vallée de l'Ondaine vers les villes industrielles de La Ricamarie, du Chambon-Feugerolles, et de Firminy (et au-delà vers Le Puy-en-Velay par la nationale 88). Enfin, et surtout, vers l'est, la vallée du Gier débouche sur la vallée du Rhône et l'axe Paris-Lyon-Marseille. Saint-Étienne se situe à une soixante de kilomètres au sud-ouest de Lyon, avec laquelle elle est bien reliée, tant par la route que par le rail. Néanmoins, l'é étroitesse de la vallée du Gier conditionne le tracé des voies de communication et limite notamment toute possibilité d'augmentation de la capacité autoroutière : l'A 47, gratuite entre les deux villes est saturée, ce qui suscite les plaintes

récurrentes d'usagers et alimente l'idée d'un dédoublement de cette liaison par une A 45 qui passerait plus au nord, délestant l'A 47 du trafic de longue distance entre la façade atlantique et la vallée du Rhône. En ce qui concerne la liaison ferroviaire, sa qualité ne cesse d'être améliorée (nous y reviendrons), portant la ville à environ trois quarts d'heure de Lyon.

De ce point de vue, la situation de Saint-Étienne peut être lue comme privilégiée, étant un point de convergence ; le fait d'être sur la ligne de partage des eaux entre deux bassins versants alimentant la Méditerranée (via le Gier qui se jette dans le Rhône) et l'Atlantique (via le Furan qui se jette dans la Loire) souligne cette **interface possible, ce point de circulation entre l'Europe alpine et l'Europe atlantique**.

Cependant, la lecture topographique est démentie par la réalité des relations entre les territoires. En effet, la situation de Saint-Étienne peut aussi être lue comme **un cul-de-sac du point de vue des dynamiques spatiales** de ce quart sud-est de la France : seule ville d'importance en rive droite du Rhône, Saint-Étienne est à l'écart de la dynamique alpine de Rhône-Alpes qui fait tourner sa capitale régionale vers Grenoble, Chambéry, et au-delà l'Italie. Néanmoins, en raison de sa proximité mais aussi de son histoire, Saint-Étienne est prise dans la mouvance de Lyon, avec qui elle forme un indéniable binôme, malgré les traditionnelles inimitiés entre les deux villes. Ce lien de proximité est aujourd'hui travaillé dans le sens d'un rapprochement par les acteurs politiques locaux : après s'être longtemps tourné le dos, les deux villes mettent désormais en avant leurs complémentarités pour former une aire métropolitaine pesant à l'échelle européenne.

b. Saint-Étienne, atelier de la France industrielle

Saint-Étienne se situe à l'intérieur des terres, mais pas sur une voie navigable. D'une altitude moyenne de 500 mètres, entre monts et collines, la ville est connue pour son climat rude, ses hivers enneigés à l'ombre des Monts du Pilat. C'est la raison pour laquelle elle est parfois surnommée « *le château des courants d'air* » [Cretin, *in* collectif, 2001, p 25]. Si l'environnement est hostile, le bassin stéphanois dispose en revanche de deux atouts en ressources naturelles qui s'avèrent précieux au tournant du XIXe siècle : l'eau et le minerai, au fondement de son décollage économique et urbain.

Du « *lent et difficile éveil* »³¹⁴ au premier essor proto-industriel

Fondée au Moyen-âge – sans que l'on puisse en dater précisément ses origines – Saint-Étienne reste une bourgade rurale concentrée sur les bords du Furan, et relativement isolée géographiquement – à l'écart notamment de la route de Lyon au Puy – jusqu'au XVIe siècle, même si l'on note quelques extractions de charbon pour un usage domestique dès cette période [Bayon, *in* collectif, 2008].

³¹⁴ [Bayon, *in* Collectif, 2001, p 9].

Son histoire commence réellement avec la métallurgie, grâce notamment à la présence de fer (rapidement épuisé) et d'eau de bonne qualité propice au trempage des métaux, tout en procurant une force motrice pour les forges. La métallurgie se décline en trois spécialités : la "clincaille", la coutellerie et l'armement ; l'activité de quincaillerie comprend la fabrication de divers outils, (serrures, ustensiles de cuisine, etc). Quant à la production d'armes, prenant ses racines dans cette production artisanale de couteaux dès le XIV^e siècle, elle devient une importante activité de la ville dès la fin du XVI^e siècle, conduisant à la création d'une manufacture royale d'armes en 1764. Cela en fit durant la Révolution française un pourvoyeur d'armes, lui valant d'être un temps rebaptisée Armeville [Merley, 1990].

En parallèle, l'eau de bonne qualité du Furan³¹⁵ fixe aussi une activité de rubanerie, en ateliers dans la ville, et en lien avec la Fabrique Lyonnaise dont les marchands-fabricants procurent la soie à des maître-passementiers qui tissent le ruban à domicile [Verney-Caron, 1999].

Ces activités permettent à la ville de grossir et de devenir la seconde ville du Lyonnais à la fin de l'Ancien régime, mais sans pour autant doter la ville de fonctions administratives, traditionnellement à Montbrison.

Le ruban et l'acier : productions et résiliences du bassin stéphanois

Le premier élément de décollage intervient au début du XIX^e siècle avec la Révolution industrielle naissante fondée sur l'extraction du **minerai de charbon**, qui permet d'alimenter machines à vapeur et hauts fourneaux. L'exploitation du bassin houiller stéphanois se développe à partir de 1810, avec l'attribution par l'État de concessions aux notables locaux. Saint-Étienne compte 189 puits de mine *intra muros* et 916 dans le bassin houiller. Le bassin sud-Loire devient alors un important producteur de houille qu'il exporte dans toute la France, grâce notamment au chemin de fer et à la Loire : les wagons transportent à l'aller le charbon vers Andrézieux, où il est déchargé dans des rambertes (bateaux à fond plat) qui le descendent jusqu'à Roanne [Sagnard, Berthet, 2002]. Ces mêmes wagons reviennent chargés de pierre, de chaux, de sable ou de bois pour boiser les mines. Dans ses grandes heures, le bassin houiller stéphanois fournit presque la moitié de la houille française [Verney-Caron, 1999], mais il est concurrencé à partir de la seconde partie du XIX^e siècle par les houillères du Nord, ainsi que le charbon belge et anglais. Le bassin stéphanois produit de nouveau plus de houille durant les deux guerres mondiales pour compenser la perte des mines du Nord de la France, avant d'amorcer un déclin irréversible.

Cette activité d'extraction entraîne une industrie productive florissante autour de la **métallurgie et de la sidérurgie**. Saint-Étienne produit en 1835 près de la moitié de l'acier de France, et encore un tiers en 1880 [collectif, 2001]. Mais le changement des traités commerciaux avec l'Angleterre et la possibilité nouvelle d'exploiter le fer en Lorraine portent un coup à la

³¹⁵ Le Furan est longé par de nombreux ateliers. Mais il sert d'égout collecteur à ciel ouvert, ce qui provoque des conflits d'usage entre les artisans du métal et du ruban, ces derniers ayant besoin d'une eau pure pour rincer leurs tissus. Le Furan est recouvert pour des raisons d'hygiène à la fin du XIX^e siècle, sur près de cinq kilomètres à travers la ville. Le dernier tronçon est recouvert en 1980.

métallurgie stéphanoise. Après ce qui pourrait apparaître comme les « *Soixante Glorieuses* » [Thermeau *et al.*, 2011, p 121] de Saint-Étienne (1815-1873), le secteur se reconvertit donc dès le dernier quart du XIXe siècle vers la production d'aciers fins et **d'alliages complexes**, pour conserver un avantage comparatif. Le secteur connaît également un second souffle grâce au changement de mode d'alimentation énergétique : la Loire, équipée de barrages, devient productrice d'électricité dont une partie alimente les métiers à tisser et les machines de l'armurerie. Les aciers trouvent également un nouveau débouché dans la **production mécanique**, notamment de **cycle** dont Saint-Étienne devient spécialiste avec pas moins de cinq ateliers. En 1885 est fondée la manufacture d'armes françaises et de cycles par Eugène Mimard et Pierre Blachon. Renommée Manufrance quelques années plus tard, elle est notamment connue pour la production de sa bicyclette *l'Hirondelle*, les fusils *L'éclair*, ainsi que son magasin de chasse et de vente par correspondance *Le Chasseur Français*. L'entreprise emploie jusqu'à 4000 salariés, occupant ainsi une place importante dans l'économie locale mais aussi dans les représentations collectives, comme en atteste le surnom affectueux de "la Manu".

Ainsi, l'activité industrielle, qu'elle soit d'extraction minière, de production métallurgique, sidérurgique ou mécanique et textile est au fondement même du développement économique et urbain stéphanois, mais aussi de son identité sociale. **En 1850, la moitié de la population active travaille dans la rubanerie, et quatre habitants sur cinq vivent de l'industrie naissante.** « *La ville devient peu à peu l'atelier du royaume, où travaille une énorme proportion de population modeste et laborieuse* », explique l'historienne Jacqueline Boyon, qui comptabilise près d'un actif sur trois travaillant dans l'industrie en tant que journalier, compagnon apprenti ou artisan ; en ajoutant un habitant sur dix qui est domestique, cela fait 85% de la population que l'on peut qualifier de modeste à Saint-Étienne [Boyon, *in* collectif, 2001, p 13]. De là vient la réputation de Saint-Étienne comme étant une ville non seulement industrielle mais aussi besogneuse. Cette représentation est encore d'actualité³¹⁶.

La (longue) fin d'une époque

L'après guerre scelle le sort des deux piliers de l'économie stéphanoise, le ruban et l'acier. Le premier décline dès l'entre-deux-guerres, tandis que le second résiste une quarantaine d'années de plus. Les diverses entreprises sidérurgiques vont de fusion en fusion : Charbonnages de France, Houillères du Bassin de la Loire, Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire (CAFL) – jusqu'à ce que la CAFL devienne, par regroupement avec la Société des Forges et des Ateliers du Creusot, Creusot-Loire en 1970. La chute de cette dernière au milieu des années 1980 marque la fin de cette activité dans le bassin stéphanois, pour des raisons tant industrielles que politiques et financières [Beaud, *in* Collectif, 2001]. Quant à l'activité minière (dont les meilleures veines ou les plus aisément accessibles sont épuisées), elle est moribonde comme dans le reste de la France en

³¹⁶ Cf. le titre de l'entretien avec Brigitte Bariol, ancienne directrice d'EPURES : « Le labeur et la convivialité » [Blanchon, *et al.*, 2007, p. 14]. Certains de nos entretiens font aussi état de cette réputation stéphanoise.

raison du changement de modèle énergétique centré sur le pétrole, et la concurrence de nouveaux pays producteurs à moindre coût. Le puits Pigeot, dernier en activité, ferme en 1983.

En fait, après la Seconde Guerre mondiale, Saint-Étienne est confrontée la « *réurrence d'une situation de crise tantôt larvée tantôt ouverte* », qui met la région stéphanoise dans une situation de « *reconversion continue* » depuis les années 1950 [Bellet, *in* Bonneville, 2008, p 159]. Quand la crise devient plus aigue dans les années 1970 et 1980, Saint-Étienne connaît une « *reconversion passive* » [ibid], qui se caractérise certes par un affaiblissement du poids industriel dans l'économie locale, mais aussi et surtout par une **transition vers une économie de PME**³¹⁷ [De Banville, Verilhac, 1983, cité par Bellet, *in* Bonneville, 2008]. De fait, la reconversion économique reste interne, dans la mesure où l'activité productive repose encore en majeure partie sur les secteurs qui sont les piliers de l'économie stéphanoise, à savoir la métallurgie, les machines-outils, l'automobile et le textile³¹⁸ [Bellet, Royon, Vincent, 1992]. Par conséquent, si la région souffre d'une image globale de territoire sinistré, avec de vastes friches visibles le long des routes et dans les centres urbains (à l'instar de celle de GIAT ou de Manufrance par exemple), il s'avère en réalité qu'une partie des emplois de la mine et de l'acier ont été absorbés par ce tissu économique local dense de PME-PMI locales [collectif, 2001] en périphérie de la ville³¹⁹, grâce à un interventionnisme public majeur. C'est là une nouvelle marque de la résilience du territoire : il ressort nettement de son histoire industrielle la capacité du bassin stéphanois à se reconvertir vers des secteurs plus porteurs (aciers complexes, puis production mécanique, y compris pour l'industrie automobile et aéronautique).

Néanmoins, le tournant des années 1990-2000 marque réellement la fin d'une époque : la cassure est nette, explique l'économiste stéphanois Michel Bellet, en raison de l'effondrement de ces secteurs de l'activité traditionnelle de la région, sous le coup notamment des délocalisations liées à la mondialisation. La structure industrielle stéphanoise se banalise, sans qu'une nouvelle spécialisation ne prenne le relais [Bellet, *in* Bonneville, 2008]. **A l'orée des années 2000, les difficultés économiques se font plus grandes, accrues par le retard tertiaire qu'accuse la ville**, notamment dans le domaine de l'économie de la connaissance et de la Recherche et Développement (R&D). Cela concorde avec un changement de stratégie municipale en termes de renouvellement économique et urbain³²⁰.

Bon an mal an, le bassin stéphanois constitue aujourd'hui le second réseau de PME-PMI de France derrière l'Île-de-France, et compte parmi ses activités quelques secteurs de pointe à haute valeur ajoutée, tels que le textile médical ou les filières de l'optique. Au sein de la région Rhône-alpine, bien dotée en la matière au niveau national, Saint-Étienne apporte deux pôles de compétitivité : Viaméca (sous-traitance mécatronique) et Sporaltec (équipements de la personne en sports de montagne et de plein air).

³¹⁷ PME : Petites et Moyennes Entreprises ; PMI : Petites et Moyennes Industries.

³¹⁸ Ces quatre secteurs regroupent encore près de 40% de l'emploi stéphanois quand la moyenne nationale est tombée à un peu plus de 20% [Bellet, Royon, Vincent, 1992, p 155].

³¹⁹ Il y a en effet une constante réticence à la grande usine à Saint-Étienne, en raison de la saleté qui risquait de nuire à l'activité des passementiers : les quelques exceptions telle Manufrance sont plus tardives.

³²⁰ Comme cela sera exposé ci-après.

Au final, il s'avère que ce que l'on nomme d'un unique terme de « ville noire », de pays noir » peut laisser croire à une certaine homogénéité du bassin stéphanois. Pourtant, si les paysages semblent répétitifs entre crassiers³²¹ et cheminées, les structures socio-économiques sont en réalité différentes entre la ville même de Saint-Étienne et les vallées adjacentes [Vant, 1981, 1995]. La "région industrielle stéphanoise" est donc une « *construction idéelle* » bâtie lors de la période de prospérité industrielle, et reproduite lors de la crise majeure : « *aux difficultés du 'pays noir' se juxtapose la 'vieille région industrielle en crise', deux manières de suggérer un traitement généraliste alors même que l'affaiblissement progressif du complexe réveillait des forces centrifuges et antagoniques jamais totalement assoupies* » [Vant, 1995, p 123]. La mauvaise image de Saint-Étienne est donc ancienne et repose parfois sur des raccourcis sans fondement.

c. Les héritages du passé industriel

L'exposé du passé industriel de Saint-Étienne a moins une fonction historique que celle de montrer en quoi les difficultés économiques, souvent mises en avant, mais aussi sociales et urbaines, tirent pour partie leurs racines et leur explication dans la structuration d'un milieu socio-économique et urbain particulier en France, marquée par une présence croissante d'acteurs de l'État central, en opposition avec des élites locales dépassées par la croissance urbaine sans précédent que connaît leur ville.

Une longue tradition d'intervention allochtone

Contrairement à la majeure partie des villes françaises de taille et d'importance similaire, Saint-Étienne ne s'appuie ni sur un passé urbain de grande épaisseur historique, ni sur une tradition de commandement ayant formé des élites habituées à la prise en charge de la chose publique. En effet, non seulement Saint-Étienne n'a été que tardivement dotée d'une autonomie municipale (à la Révolution Française) puis de pouvoirs administratifs (préfecture du département de la Loire en 1850), mais en plus les instances dirigeantes qui émergent à ce moment-là ne manifestent pas un grand intérêt pour la chose publique :

« En dépit de la transaction de 1534 qui aurait pu amorcer la conquête de l'autonomie, la ville n'acquiert pas la maîtrise de sa vie administrative et municipale et vit cette dépendance dans une sorte d'inertie locale peu propice à susciter un engouement de notables pour la vie politique. La bourgeoisie stéphanoise, intéressée par d'autres activités plus florissantes et lucratives, s'éloigne de la gestion des affaires municipales qui ne l'a jamais vraiment intéressée » [Bayon, in Collectif, 2001, p 14].

L'élite stéphanoise est une bourgeoisie économique, qui se cantonne à la direction des affaires industrielles. La gestion municipale se calque sur la gestion de l'entreprise, ce qui a des

³²¹ Nom local donné aux terrils, formés par l'accumulation des résidus de la mine. De forme conique, ils ponctuent encore le paysage à proximité des anciens puits de mine.

conséquences sur l'aménagement urbain comme on le verra au paragraphe suivant. Certains auteurs vont jusqu'à penser que ce désintérêt des élites locales pour ces questions-là, ou leur manque de vision stratégique, explique en partie la difficulté de la ville à rebondir à la fin du XXe siècle [Lequin, *in* Verney-Caron, 1999³²²]. Les travaux actuels de sciences politiques accrédiateraient cette thèse proposée par l'historien Yves Lequin :

« Ce qui handicape le redéveloppement de Saint-Étienne et son agglomération, ce ne sont pas tant un environnement dégradé par la présence séculaire de l'industrie lourde, la vétusté de ses infrastructures ou encore son enclavement, c'est de manière plus certaine la nature des rapports entre les différents types d'élites – politiques, technocratiques, étatiques, économiques – qui composent la société locale. Ces rapports, marqués tantôt par l'évitement, par la non-reconnaissance mutuelle en tant qu'interlocuteurs valables ou par la dépendance (notamment vis-à-vis de l'État), entravent la construction d'une capacité d'action collective à Saint-Étienne dans un contexte de compétition territoriale qui exige des acteurs, institutions et groupes sociaux composant les villes, une capacité à « faire système » et à élaborer des stratégies collectives. » [Béal, Dormois, Pinson, 2010, p 20].

L'étude du personnel politique et administratif sur le temps long souligne en effet la tradition de soumission stéphanoise à des logiques allochtones (sans parler des liens entre les rubaniers stéphanois et la Fabrique Lyonnaise de soie). Lors de sa fondation au milieu du XIIIe siècle, Saint-Étienne-de-Furan est sous la tutelle des seigneurs de Saint-Priest. Les cadres administratifs perdurent en l'état jusqu'à la Révolution française, où Saint-Étienne accède au rang de municipalité, sans pour autant gagner le statut de préfecture de la Loire, accordé à Montbrison, capitale historique et administrative du Forez.

A ce retard d'autonomisation politique dû à la soumission à d'autres autorités locales s'ajoute une **tradition de tutelle de l'État central dans le domaine économique**. La vie politique se structure au XIXe siècle autour de l'opposition entre deux groupes socio-économiques distincts, entretenant un rapport avec le territoire local différent, du fait de leurs secteurs d'activité et de leurs origines géographiques : passementiers, artisans armuriers et grands propriétaires fonciers locaux d'une part, investissant les institutions locales (mairie et chambre de commerce³²³), et d'autre part industriels et ingénieurs d'État venant d'autres régions, impliqués dans le charbon et l'acier.

« La naissance de ce second groupe est largement liée à l'intervention de l'État et des grands capitaux parisiens dans l'économie locale, intervention qui va croissante à mesure que le charbon et l'industrie des armes deviennent des éléments stratégiques pour l'État. Les acteurs qui composent ce groupe organisent davantage leur action collective à l'échelle nationale. » [Béal, Dormois, Pinson, 2010, p 5].

L'industrie minière et sidérurgique contraste dans son organisation avec l'industrie traditionnelle atomisée en plusieurs ateliers artisanaux : au contraire, dès 1850 les diverses entreprises liées à

³²² « Serait-ce là, du côté de cette atonie intellectuelle des élites que se trouve le secret du ralentissement économique au cours du siècle ? d'une incapacité à saisir les chances productives nouvelles ? Surtout quand ceux qui étaient venus d'ailleurs quittent la ville lorsque le dynamisme de celle-ci se ralentit. Puis vient le temps de Geoffroy Guichard et Etienne Mimard mais justement, dans l'invention d'activités qui ne doivent rien aux traditions des élites locales. » [Lequin, introduction de Verney-Caron, 1999, p 15].

³²³ Le mode de gestion des affaires publiques de ce groupe socio-économique se caractérise par un certain malthusianisme qui reste en vigueur jusque dans les années 1970 [Béal, Dormois, Pinson, 2010].

l'extraction de minerais connaissent un phénomène de concentration voulue par l'État, avec notamment la création des Fonderies de la Loire et de l'Isère, les Aciéries de Saint-Étienne et la Compagnie des mines de fer [Béal, Dormois, Pinson, 2010] ; ce mouvement se poursuit et s'accroît après la Seconde guerre mondiale aboutissant à la création de Creusot-Loire dans les années 1970. Ainsi, le contrôle de l'État sur l'industrie minière passe d'abord par un contrôle sur la production³²⁴, puis par la nationalisation de ces secteurs [ibid.].

Cette implication des acteurs étatiques dans le champ économique se poursuit et prend de l'ampleur au XXe siècle, alors que les activités traditionnelles issues de la proto-industrie sont moribondes. Cela se manifeste par des concentrations d'entreprises dans les secteurs non seulement de la mine, mais aussi de l'armement et du cycle, accompagnées par l'arrivée en 1954 d'un Inspecteur des Finances, à la tête du Comité d'Études et d'Action pour l'Expansion Économique et Sociale de la Région Stéphanoise (CARS), chargé par le préfet de favoriser l'investissement productif [Béal, Dormois, Pinson, 2010]. Face à cette montée des acteurs étatiques, « *les acteurs économiques locaux opèrent un repli sur leurs activités et abandonnent peu à peu les institutions du pouvoir local* » [ibid., p 8]. La cassure est nette entre les autorités locales et les instances dirigeantes des grandes entreprises tombées dans le giron de l'État.

Dans ces conditions, **l'État est de nouveau le recours tout trouvé lors des diverses crises de l'économie productive locale**. Les municipalités de la fin des années 1970, dans une attitude attentiste, sollicitent l'intervention de l'État lorsqu'il s'agit de soutenir les grands groupes industriels, à l'instar du sauvetage (temporaire) de Manufrance au tournant des années 1980. Les élites locales ne sont pas consultées, et il n'y a pas de réelle réflexion sur les stratégies à adopter à long terme [Béal, Dormois, Pinson, 2010]. Enfin, la mise en place par la DATAR³²⁵ au milieu des années 1980 de pôles de conversion « *censés produire une politique ambitieuse de réorientation de la base économique des territoires* » sert en réalité « *à absorber les effets sociaux de la crise économique et du retrait progressif de l'État aménageur* » [ibid., 2010, p 13].

Ce recours à l'État se poursuit sur de nouvelles modalités avec le changement d'orientation politique des années 1990, lorsque les autorités locales comprennent que le soutien à l'industrie jusque là privilégié ne doit pas faire oublier les lourds problèmes notamment en matière de logement. Là encore, c'est l'État que l'on sollicite pour la gestion urbaine : la mandature de François Dubanchet (1983-94) se caractérise par « *un système de gouvernement structuré autour du lien privilégié entre l'État et les élus locaux* » [Béal, 2006, p 96]. De ce point de vue, Saint-Étienne est en **décalage avec** la tendance qui prévaut à l'époque dans **la majorité des villes françaises**, où l'on observe au contraire « *un net recul de l'État et l'affermissement d'un lien entre les élus et la société urbaine dans les années 1970, puis entre les élus et l'administration dans les années 1980* » [ibid.]. Saint-Étienne se dote donc des structures dédiées au renouvellement urbain de ses quartiers en difficultés, qu'il s'agisse de ceux de logements paupérisés en centre ancien ou ceux de logements sociaux des

³²⁴ A la même époque, et une cinquantaine d'années après l'attribution par l'État de concessions d'exploitation de mine à des notables locaux, ces derniers s'en défont. Mais ils conservent la propriété du sol et perçoivent à ce titre une taxe de tréfonds, renforçant la dichotomie entre milieu stéphanois et exploitation étatique.

³²⁵ Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

espaces périphériques³²⁶ : au début des années 2000, quatre secteurs sont classés Grand Projet de Ville (GPV)³²⁷. Quelques années plus tard, l'État crée une structure englobante, le Groupement d'Intérêts Publics (GIP), afin d'aider à fédérer les acteurs locaux, à la traîne en la matière.

Ainsi, Saint-Étienne hérite de son histoire politique une autonomie tardive en matière administrative, et de son histoire économique un intérêt limité des milieux industriels locaux pour la gestion des affaires locales, dont une partie est de plus en plus sous tutelle de l'État. Saint-Étienne est l'atelier de la France non seulement par la nature et l'ampleur de ses productions, mais aussi par leur mode d'administration, étatique. Cette structuration bipolaire de la vie socio-économique et politique locale rejaillit sur la façon dont est gérée la croissance urbaine sans précédent de la ville : le défi est de taille en soi, par l'ampleur et la rapidité du phénomène, il l'est d'autant plus que le personnel en charge de le gérer n'a pas la moindre expérience en la matière.

Une ville qui « pousse sans grand souci d'urbanisme »³²⁸

L'industrialisation de la ville entraîne une croissance urbaine fulgurante, rapprochant Saint-Étienne des "villes champignon" nées de la Révolution industrielle au XIXe siècle. La ville enregistre en effet la plus forte croissance démographique du pays, à la fois par croît naturel et par arrivée de nouveaux travailleurs attirés par la prospérité économique de la région : Saint-Étienne double quasiment de population en 25 ans dans la première moitié du XIXe siècle³²⁹. Cette croissance démographique s'accompagne d'une croissance urbaine sans précédent, ce qui pose la question de la mise à niveau des services urbains nécessaires pour une ville de cette taille là. Saint-Étienne part avec de sérieux handicaps en la matière, non seulement en raison de son passé urbain modeste, mais aussi parce qu'au manque d'expérience s'ajoute paradoxalement un manque de moyens dans une ville certes en plein enrichissement, mais à la faible tradition politique, et dont les élites économiques peinent à saisir l'intérêt des choses urbaines et urbanistiques.

« Compte tenu de son rang (huitième ville française à la fin du XIXe siècle), de l'importance de sa population (presque 150 000 vers 1914) et de la richesse de ses élites, Saint-Étienne est encore aujourd'hui une ville médiocre du point de vue de l'urbanisme. On ne saurait lui reprocher son manque architectural ancien, mais on peut s'étonner de la discrétion d'une bourgeoisie qui n'a pas cherché à affirmer sa puissance ni à faire de son cadre de vie le miroir de son prestige. La

³²⁶ Comme la majeure partie des villes françaises confrontées à une crise du logement au sortir de la Seconde guerre mondiale, Saint-Étienne a construit des grands ensembles, qui ont connu une trajectoire similaire à celle observée ailleurs, à savoir une paupérisation des populations avec les crises industrielles, doublée d'une dégradation du cadre bâti. L'emblématique « muraille de Chine » à Montchovet a été détruite en 2000.

³²⁷ Montchovet, Montreynaud, Crêt de Roc et Tarentaise-Beaubrun-Severine.

³²⁸ [Bayon, in collectif, 2005, p 10].

³²⁹ Entre 1820 et 1856, la ville gagne 28 600 habitants, pour atteindre 66 700 habitants. Avec les communes adjacentes qui seront ensuite agglomérées à la commune de Saint-Étienne, l'aire urbaine atteint 94 000 habitants. En 1914, Saint-Étienne compte 150 000 habitants.

trace que laisse au contraire le patriciat est celle d'un manque d'ambition et d'audace, celle d'une vision à court terme des problèmes d'urbanisme, d'une politique parcimonieuse et réductrice. Même pour ses propres besoins, il a certes conçu un habitat original et non dépourvu d'une sévère esthétique, mais celui-ci, loin d'incarner la gloire de ses propriétaires, est resté symbolique du labeur, de l'économie et de l'austérité. » [Verney-Caron, 1999, p 345].

Le constat que dresse l'historienne est pour le moins sévère, il convient donc d'en comprendre les fondements.

Fait majeur, **l'industrialisation de la ville est un puissant acteur de l'urbanisation à Saint-Étienne**. La croissance urbaine spectaculaire du XIXe change le paysage urbain de la ville, qui, tout en continuant de croître de façon spontanée avec un logement majoritairement populaire, se hérissé de puits de mine, de crassiers, de cheminées d'usines, et de bâtiments de plus en plus monumentaux dédiés au travail. L'activité industrielle génère un paysage sonore, olfactif et visuel dominé par les fumées des forges, des teintureriers, des fourneaux de buanderie qui recouvrent la ville, ainsi que la poussière des mines, qui noircissent les façades des bâtiments. Saint-Étienne acquiert alors une solide réputation de ville noire, au sens propre du terme.

« Les chemins sont remplis d'une poussière noirâtre qui s'attache aux vêtements, aux habitations, aux meubles, et leur imprime promptement le caractère de la vétusté. » (1829)
« Presque partout règnent les usines de toutes sortes, d'abord les mines de charbon, avec leurs obélisques fumants et les fours qui répandent très loin une épaisse fumée noire, détruisant la végétation et ombrant de noir toutes choses » (1846) [Adolphe Blanqui, cité par Thermeau et al., 2011, p 122].

« A ce moment, on entrait dans Saint-Étienne et on y voyait des grandes rues bordées de belles maisons, mais tout cela était noirci par la fumée des usines ; la terre elle-même était noire de charbon de terre, et, quand le vent venait à souffler, il soulevait des tourbillons de poussière noire ». [Bruno, 1877, (réed 2001), chapitre LXV, p 155].

A la fin du XIXe siècle, la situation n'a guère évolué, si l'on en croit la description de Saint-Étienne que fait le géographe Elisée Reclus dans sa *Nouvelle Géographie universelle de la Terre et des hommes* :

« Les monuments de Saint-Étienne sont ses usines. La ville a bien son Palais des Arts [...] mais les grandes merveilles de l'endroit sont les immenses manufactures... » [Reclus, 1877, p 489, cité par Gay, in Bonneville, 2008].

Ces références de l'époque soulignent au passage combien les représentations collectives sur Saint-Étienne comme ville industrielle sont anciennes et susceptibles de perdurer dans la société.

Corollaire de cette croissance urbaine fulgurante, cette « *ville nouvelle au milieu des mines de houille* »³³⁰ se trouve confrontée à la nécessité non seulement d'aménager la ville, mais aussi de la doter d'équipements et de services à la population, ce à quoi s'ajoute la situation du logement, particulièrement mauvaise à Saint-Étienne. Certes, le défi est de taille, mais force est de constater que la ville n'est pas dépassée seulement en raison de l'ampleur du phénomène : quand les autorités locales s'emparent enfin de la question, elles manquent non seulement de moyens mais

³³⁰ *Le Tour de la France par deux enfants*, écrit par Giordano Bruno en 1877, (réed 2001), chapitre LXV, p 153.

aussi de savoir-faire – vu l’absence de tradition urbanistique : « *Saint-Étienne est pris au dépourvu par la Révolution industrielle et la croissance démographique que celle-ci a induite* » [Verney-Caron, 1999, p 346]. L’historienne Nicole Verney-Caron souligne notamment l’incapacité des édiles à mener une gestion de la question avec suffisamment de regard prospectif : la cité est gérée « *comme une maison de commerce* » [ibid, p 348], sans anticipation suffisante des besoins, ni investissement à la hauteur de la tâche. De fait, **l’équipement de la ville peine à suivre le rythme des nouveaux arrivants en ville**. En termes de services urbains et d’hygiène, la ville est particulièrement à la traîne – retard qu’elle accuse tout au long du XXe siècle : par exemple, pour l’eau, la ville n’est équipée que d’une seule fontaine d’eau potable au début du XIXe siècle, et le Furan est un égout à ciel ouvert³³¹. De même, la ville se caractérise par un habitat de piètre qualité, la plupart du temps insalubre, et collectionne les records en la matière : en 1911, Saint-Étienne est la première ville de France pour les logements insalubres³³² (un logement sur deux n’est pas relié à l’eau en 1914) et surpeuplés (un immeuble sur trois)³³³.

Enfin, du point de vue de l’aménagement urbain, Saint-Étienne là encore accuse un certain retard. N’ayant pas eu de fonction politique, la ville n’a pas bénéficié des aménagements de prestige dans les époques précédentes qui avaient pu mettre un premier ordre dans le labyrinthe de rues médiévales. **Une réflexion urbanistique est engagée au début du XIXe siècle** : la famille d’architectes-voyers d’origine italienne **Dalgabio**³³⁴ joue de ce point de vue un rôle fondamental, avec notamment le dessin d’un nouveau parcellaire en 1801, donnant le plan de ville en damier actuel (1824). Ce plan se structure autour d’un axe nord-sud, la Grand’Rue, artère rectiligne de plus de cinq kilomètres de long qui constitue une réelle colonne vertébrale pour la ville, effet renforcé par son équipement en tramway en 1881. Cette trame urbaine orthogonale, couplée à une croissance fulgurante fait que certains auteurs rapprochent Saint-Étienne d’une ville américaine³³⁵.

En outre, Saint-Étienne est une « *ville sans monuments* » [Gay, in Bonneville, 2008, p 56] c’est-à-dire **sans grande tradition architecturale**. Du fait de sa fondation tardive, Saint-Étienne n’a pas, par définition, de passé ni de vestiges gallo-romains. Surtout, son relativement long maintien au stade de gros bourg couplé à une absence de fonctions politique et administrative la prive également de tout monument public ancien remarquable : ni cathédrale, ni théâtre, ni collège d’Ancien régime à Saint-Étienne. La ville ne dispose pas plus d’un bâti résidentiel de prestige ancien, dans la mesure où l’aristocratie préférerait la vie à la campagne – goût que la riche bourgeoisie industrielle qui apparaît au XIXe siècle perpétue en ayant un logement fonctionnel, sans appareil, voire austère,

³³¹ Et il faut attendre 1976 pour qu’un collecteur parallèle au cours d’eau soit construit. Quant à la première station d’épuration de la ville, elle date de 1972 (cf. Ultsch, in Bonneville, 2008).

³³² C’est un trait qui perdure jusqu’à la fin du XXe siècle, et constitue une partie des défis de la rénovation urbaine des centres anciens à Saint-Étienne.

³³³ Le logement n’est ni la préoccupation des patrons ni celle des propriétaires d’immeubles que les habitants n’ont pas non plus les moyens d’entretenir.

³³⁴ Pierre-Antoine est à l’origine du plan ; son neveu Jean-Michel est notamment l’auteur de l’Hôtel de Ville (source : site des archives municipales de Saint-Étienne, http://archives.saint-etienne.fr/site/index.asp?rubrique=tranchesHistoire&el_id=64, dernière consultation de l’URL le 13/04/2012).

³³⁵ Cette comparaison a aussi été entendue en entretien, en ajoutant le fait que le centre est dévalorisé au profit de périphéries résidentielles (comme la structure en anneaux des villes américaines).

en ville, et en préférant investir dans une villa dans la plaine du Forez où elle passe les beaux jours [Verney-Caron, 1999]. Par conséquent, les manifestations du pouvoir dans la pierre, élément majeur des morphologies urbaines des villes européennes classiques, sont récentes à Saint-Étienne, du moins postérieures à la Révolution française. L'arrivée de fonctions politique et administrative entraînent la **construction de bâtiments publics** remarquables : Hôtel de Ville (1830), palais de Justice (1832), préfecture (1902), nouvelle Condition des Soies (1910), Bourse du Travail (1904), etc. A cela s'ajoutent à la fin du XIXe siècle hôpitaux, casernes, écoles. À la Belle Époque, la bourgeoisie locale met un peu plus d'apparat et de confort dans son logement, comme en attestent les hôtels particuliers Art Nouveau.

Malgré ces efforts, Saint-Étienne reste néanmoins durablement un « *repoussoir utilitaire et sans attrait* », voire un « *contre-exemple de l'art urbain* » [Gay, in Bonneville, 2008, p 56]. **Cette histoire urbaine lègue un triple héritage à la ville contemporaine :**

- d'un point de vue urbain, des difficultés en termes de logement, que les démolitions de la Seconde guerre mondiale ne font qu'accentuer, laissant durablement Saint-Étienne avec un **centre ancien paupérisé**
- d'un point de vue architectural, une **absence de patrimoine** au sens de bâtiment remarquable : cela explique certainement en partie pourquoi Saint-Étienne ne connaît pas de renouveau de son centre ancien par la patrimonialisation de certains monuments publics ou d'ensembles de logements en même temps que la plupart des villes européennes³³⁶. Le patrimoine de Saint-Étienne étant essentiellement industriel, aussi bien dans les bâtiments de travail que dans les typologies de logement, il est reconnu plus tardivement en tant que tel
- d'un point de vue politique, une **difficulté persistante des édiles à saisir l'enjeu de la question urbaine**, au profit de la question économique. Ce manque de structuration des autorités publiques en charge de la chose urbaine est un fait durable, que soulignent des travaux de recherche pour l'époque contemporaine : Eric Thomas relève au milieu des années 1990 une technostructure qu'il qualifie d'« *archaïque* », largement héritée du XIXe siècle, constituée « *autour de savoir-faire coutumiers et de cloisonnements correspondant à des logiques d'action sectorielle et à un certain type de pouvoir municipal* », et « *réponda[nt] bien à une pratique d'intervention au coup par coup liée au pouvoir des élus et anciens maires* » [Thomas, 1996, p 218].

Conclusion de la section 1.1. : Une trajectoire urbaine singulière

³³⁶ A l'instar de ce qui s'est produit par exemple dans la partie médiévale et Renaissance de Lyon dans les années 1980, conduisant à un classement d'une grande partie du centre-ville au Patrimoine mondial de l'Unesco.

Saint-Étienne n'est pas une ville champignon *stricto sensu* dans la mesure où sa fondation remonte au Moyen-âge. Néanmoins, elle conserve durablement les traits d'une ville qui aurait grandi trop vite. Si elle a su se montrer résiliente économiquement – certes avec de nombreux appuis allochtones – la ville semble avoir toujours eu un temps de retard dans la gestion de sa croissance urbaine. Sa trajectoire, historiquement fortement empreinte de la tutelle de l'État central au détriment de l'émergence des gouvernements locaux, détonne dans le paysage urbain français où l'importance de la plupart des villes de cette taille repose pour partie sur des fondements historiques anciens. Dans ces conditions, confrontée à des difficultés sociales et urbaines sans précédents, on peut d'ores et déjà se demander si Saint-Étienne peut mettre en place des stratégies similaires aux autres villes pour amorcer le tournant post-industriel ?

1.2. Saint-Étienne en mutations : la grande geste du nouveau stéphanois

De même qu'elle avait connu la plus forte croissance urbaine au début du XIXe siècle, Saint-Étienne se distingue de nouveau pour des raisons démographiques à la fin du XXe siècle, mais moins valorisantes cette fois-ci : c'est désormais le titre peu enviable de ville avec le plus fort déficit démographique que Saint-Étienne se voit décerner. Alors que le reste de la France commence à connaître un renouveau des centres-villes, celui de Saint-Étienne au contraire enregistre toujours un solde migratoire négatif, au profit des périphéries stéphanoises. Le recensement général de la population (RGP) de 1999 est lu de façon unanime par les acteurs et les analystes comme un véritable « *électrochoc* » [Masboungi et de Gravelaine (dir.), 2005, p 20], attirant l'attention des acteurs politiques sur l'ampleur de la crise urbaine et sociale de Saint-Étienne, qu'avait reléguée au second plan la longue habitude d'action en faveur du secteur économique – puisque jusque là, développements industriel et urbain allaient de pair. Cette prise de conscience acte un net changement d'orientation dans les politiques publiques, en faveur de la qualité du cadre de vie.

a. L'ampleur du défi social, démographique, et urbain : Saint-Étienne ville rétrécissante, ville répulsive

Le recensement de la population de 1999 constitue un électrochoc car il révèle que sur une période intercensitaire, soit moins de dix ans, la ville a perdu près de 20 000 habitants, soit presque un habitant sur dix (voir figure 3). Ce décrochage s'explique essentiellement par un solde migratoire négatif car dans le même temps, le sud de la Loire gagne des habitants : non seulement Saint-Étienne n'attire plus de nouveaux arrivants comme autrefois quand elle offrait de nombreux emplois, mais en plus son centre-ville continue d'être répulsif au profit des espaces périurbains et ruraux toujours plus lointains, poursuivant une classique tendance au desserrement urbain. Alors que les communes centre les plus peuplées perdent 18% de leur population entre 1975 et 1999, les petites communes les plus périphériques connaissent un gain important de population, avec une croissance de 45% : plutôt que la baisse globale du nombre d'habitants de Saint-Étienne Métropole³³⁷, c'est le phénomène de recomposition territoriale dans la répartition de ladite population qu'il convient de souligner. Autre facteur d'alarme, le solde migratoire est particulièrement négatif parmi les forces vives du territoire : ce sont en priorité les jeunes (-17% parmi les 30-34 ans entre 1990 et 1999), et les plus qualifiés (parmi les moins de 40 ans, 31% des cadres et professions intermédiaires quittent la zone sur la même période³³⁸). Par conséquent, la région stéphanoise se caractérise par une population globalement âgée et ouvrière à la fin des années 1990.

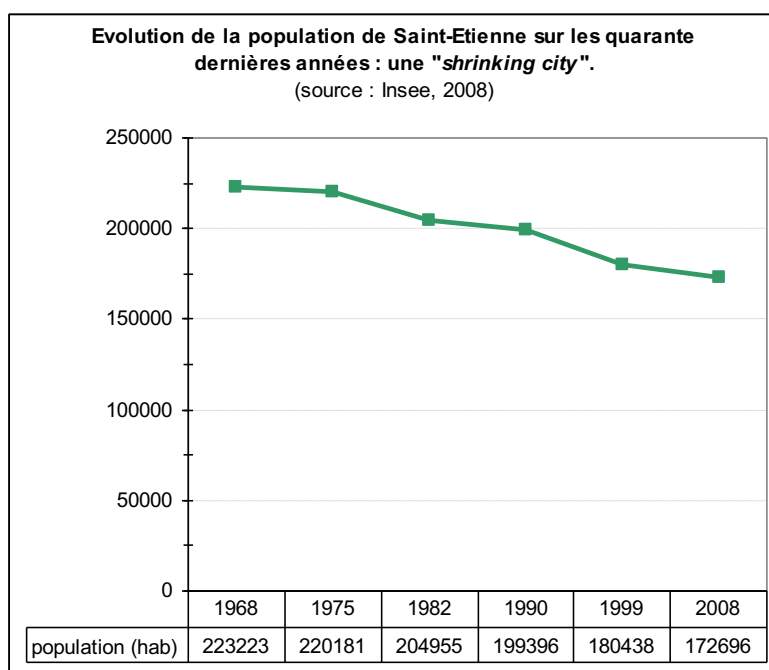


Figure 3 : Evolution de la population de Saint-Etienne sur les quarante dernières années (source : chiffres INSEE, 2008)

Cette baisse de la population connaît un certain ralentissement depuis une dizaine d'années, comme en attestent les chiffres les plus récents de l'INSEE de la dernière mise à jour du

³³⁷ « Depuis le milieu des années 1970, Saint-Étienne Métropole a vu sa population diminuer : elle a perdu 10% de ses habitants, soit 44 000 personnes, entre 1975 et 1999, et elle a poursuivi son déclin depuis 1999, mais sur un rythme plus lent » [Portrait de Saint-Étienne Métropole, Insee, 2007].

³³⁸ Source : Portrait de Saint-Étienne Métropole, Insee, 2007, p 2.

recensement³³⁹, classant Saint-Étienne parmi les aires urbaines où le pôle est en extension. Surtout, cette perte démographique change la structure sociale de la ville : ce sont d'abord les classes les plus aisées qui quittent le centre-ville pour aller s'installer en périphérie où elles se font construire un pavillon individuel, dans un cadre de vie rural de qualité. À l'inverse, les espaces urbains centraux concentrent des populations aux revenus modestes dans des logements parfois insalubres³⁴⁰.

Aujourd'hui, Saint-Étienne hérite donc d'une structure sociale originale dans le contexte français : le logement de centre-ville s'est lentement dégradé, devenant un logement social de fait (souvent vétuste, voire insalubre) dans la mesure où les loyers très bas concurrencent le logement social conventionné. Cela se traduit par un taux de propriétaires plus faible à Saint-Étienne (un peu plus de quatre sur dix) que dans le reste du pays (plus d'un sur deux)³⁴¹, comme on le voit dans le tableau de synthèse des statistiques de Saint-Étienne remises en perspective avec les chiffres de son département, de sa région, et de la France métropolitaine (voir tableau n°9, page suivante).

Ainsi, le mouvement de retour en centre-ville observé dans de nombreuses villes de France et d'Occident s'est amorcé avec retard à Saint-Étienne. Contrairement aux autres grandes villes de France qui enregistrent de nouveau des soldes migratoires positifs au profit des centres anciens, l'aire urbaine de Saint-Étienne se caractérise par un centre encore globalement répulsif, une banlieue dégradée, avec plusieurs périmètres de quartiers en Politique de la Ville, et enfin des espaces périphériques ruraux mités par les logements individuels, dont l'attractivité ne se dément pas³⁴². Il en découle un taux de vacance de logements en centre-ville bien plus élevé que la moyenne nationale – quasiment le double du taux national – même si ce taux est en train de diminuer lui aussi³⁴³, grâce à l'action publique menée sur les logements dégradés dans les centres anciens par l'ANRU (Crêt de Roc) et la Ville sur Tarentaize-Beaubrun et Severine.

Le tableau n°9 montre que les indicateurs sociaux et économiques de Saint-Étienne sont globalement plus mauvais que la moyenne régionale (elle-même souvent supérieure à la moyenne nationale) et que la moyenne nationale. Saint-Étienne fait donc figure d'**îlot en difficulté dans une région globalement riche et attractive**³⁴⁴ – Rhône-Alpes la deuxième région économique de France, dont la prospérité repose aussi bien sur des activités industrielles que de pointe (hautes technologies et recherche). Non seulement le déclin du centre de Saint-Étienne porte atteinte à l'agglomération dans son ensemble, mais en plus cela risque de rejaillir sur l'image de la région lyonnaise, qui prétend au statut de métropole de niveau européen.

³³⁹ Les indications chiffrées de ce paragraphe sont issues de l'INSEE à partir des derniers recensements de la population (derniers chiffres complets : 2008) et des estimations les plus récentes.

³⁴⁰ Là encore, les indicateurs sont plus forts que la moyenne nationale. Pour plus de détails sur la structure du logement à Saint-Étienne, voir Léostic, à paraître.

³⁴¹ France : 57,7% ; Rhône-Alpes : 57,4% ; Loire : 57,8%. Saint-Étienne : 42,3 (source : Insee, recensement de la population 2008).

³⁴² Cette structure socio-spatiale fondée sur l'usage de la voiture individuelle, rappelle pour certains la trajectoire des villes états-uniennes.

³⁴³ 11,2% en 1999, 10,4% en 2008, source : Insee 2008.

³⁴⁴ Et au sein de Saint-Étienne, on remarque d'ores et déjà que Châteaureux fait figure de quartier en difficulté (mais ce n'est pas celui où la situation est la plus dégradée).

	Châteaueux	Ville de Saint-Étienne	Département de la Loire	Région Rhône-Alpes	France métropolitaine
Population en 2008	1756	172 696	742 076	6 117 229	64 millions
Variation de la population entre 1999 et 2008 (taux annuel moyen)	--	- 0,5 %	0,2 %	0,9 %	0,7 %
Part de logements vacants en 2008	12,7 %	10,4%	8,3%	6,3%	6,7%
Revenu fiscal moyen par foyer fiscal en 2008 (en euros)	23 384 ³⁴⁵	19 193	21 028	24 070	23 242
Médiane du revenu fiscal des ménages par unité de consommation en 2009 (en euros)	13 580	15 963	17 221	19 043	--
Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2008	--	15,7%	10,7%	9,7%	11,6%

Tableau 9 : Résumé statistique de Saint-Etienne Châteaueux, remis en perspective dans des contextes plus larges (source : chiffres INSEE, 2008)

Le constat est sévère, et indique l'ampleur du défi à relever pour inverser la tendance. Lors du *workshop* de 2005, Ariella Masboungi affirme tout net que « *Saint-Étienne fait partie de ces villes européennes qui, le dos au mur, doivent s'inventer un nouveau destin* » [Masboungi et de Gravelaine (dir.), 2005, p 13]. Mais si la destination prise – régénération urbaine et culturelle – n'a rien d'original au regard de ce qui se fait en Europe, c'est en revanche une réelle « *révolution culturelle* » [*ibid*, p 23] que doit effectuer Saint-Étienne pour atteindre cet objectif³⁴⁶.

b. Impulser le renouvellement urbain d'une ville sans tradition urbaine

Le constat des indéniables difficultés urbaines et sociales de Saint-Étienne entraîne un changement de stratégie urbaine, amorcé depuis le début des années 1990 et renforcé à partir des

³⁴⁵ Revenu fiscal par unité de consommation, en 2008 : 15 285 euros.

³⁴⁶ C'est un élément récurrent dans plusieurs entretiens auprès des acteurs stéphanois, que de souligner que des pratiques courantes, banales dans d'autres villes, étaient en réalité très nouvelles pour le territoire stéphanois.

années 2000, sous l'impulsion de Michel Thiollière, d'abord adjoint au maire en charge de l'urbanisme (1983) puis en tant que maire (1994). L'argumentaire pour justifier l'action urbanistique est simple : la ville perd des habitants par solde migratoire négatif, c'est donc que la ville est répulsive. Comment rendre de nouveau la ville attractive aussi bien pour les Stéphanois que pour les allochtones – qu'ils soient acteurs économiques ou simples résidents ? La réponse apportée par la ville est de miser sur la qualité du cadre de vie : qualité des équipements, des aménagements, mais aussi qualité architecturale. Le défi est de taille car il nécessite à la fois de travailler sur le cadre bâti existant en mauvais état, de mettre la cité à niveau des standards contemporains en termes d'urbanité, mais aussi et surtout de redorer l'image de la ville à l'extérieur, tout en confortant la fierté des Stéphanois pour leur ville. **Mais dans une ville à ce point dépourvue de tradition urbaine, urbanistique et architecturale, la remise à niveau se situe non seulement dans les contenus mais aussi dans les modes de faire.** La Ville fait donc appel à des experts pour l'aider à mettre en place sa stratégie. Durant une quinzaine d'années, entre 1990 et 2005 un travail réflexif et prospectif est mené pour fixer les grandes lignes de l'action, préalable à une phase opérationnelle de grande ampleur (1.3.).

Saint-Étienne se lance dans une phase de renouvellement urbain : ce terme prend localement un sens élargi incluant aussi bien les démolitions et les reconstructions, que les réhabilitations, et s'appliquant aussi bien aux projets menés par l'ANRU que par les collectivités locales dans le cadre de la reconstruction de la ville sur elle-même. En fait, comme le fait remarquer Christelle Morel-Journal dans une réflexion sémantique sur le « *renouvellement urbain pris au mot* » à Saint-Étienne, l'expression de "régénération urbaine" serait sans doute plus appropriée eu égard aux similitudes avec des actions entreprises dans les *shrinking cities* anglaises [Morel-Journal, *in* Bonneville, 2008, p 91].

Le souci de construire un projet urbain cohérent : donner du sens à l'action en se faisant aider par des experts venus d'ailleurs

L'équipe municipale, sous la houlette de son adjoint à l'urbanisme, met en place dès le début des années 1990 une stratégie urbaine en mobilisant tous azimuts les leviers dont il dispose. **La première étape consiste en la définition d'un projet pour Saint-Étienne.** Une première proposition est formulée en 1991 par l'agence d'urbanisme de Saint-Étienne mais c'est le travail de **Ricardo Bofill** qui donne une impulsion décisive en matière d'action urbaine à Saint-Étienne. En effet, en 1992, une mission de six mois (prolongée par la suite) est confiée aux ateliers de l'architecte catalan Ricardo Bofill, dont il se trouve que le directeur d'agence est stéphanois. La feuille de route de Bofill n'est pas de créer un plan d'urbanisme *ex nihilo*, mais de faire **la synthèse des nombreuses études éparpillées sur le sujet.** Il s'agit de prendre de la hauteur sur l'existant – Michel Thiollière est convaincu de la vertu pédagogique d'un regard extérieur sur Saint-Étienne – et de donner de la cohérence à une action en rupture avec la tradition urbaine de la ville :

« J'avais le sentiment en lisant ce qui se faisait sur les études d'urbanisme sur la ville qu'on manquait de cohérence globale à cette époque-là, et qu'il fallait un petit peu peut-être à un

moment donné poser le jeu, poser le problème, et essayer d'avoir une synthèse qui soit cohérente sur l'avenir de la ville. Alors j'avais le sentiment aussi – ça m'a parfois été reproché (...) – qu'il faudrait peut-être un œil extérieur qui vienne non pas nous dire ce qu'il faut faire mais au moins quand même recoller les morceaux, parce que finalement des études il y en avait dans tous les placards, dans tous les dossiers, il y en avait partout mais personne n'avait eu le temps ou n'avait eu je dirais la compétence pour réunir tout ça et en faire enfin un projet à peu près cohérent. »
 [Entretien Michel Thiollière].

En 1994, l'atelier d'architecture de Ricardo Bofill rend sa proposition, largement diffusée sur la forme d'un document d'une vingtaine de pages, intitulé *Saint-Étienne, horizon 2020*. Les propositions formulées par le célèbre architecte, alors en train de construire Antigone à Montpellier, s'inscrivent dans une relative continuité avec les travaux antérieurs, et mettent en avant trois préoccupations : l'amélioration des conditions de circulation, le renforcement de l'identité de la ville, et la priorité accordée à la qualité de vie. La plaquette rendant compte de son travail s'articule selon trois thèmes : circulation, pôles structurants et espaces verts (illustration 15 ci-dessous).

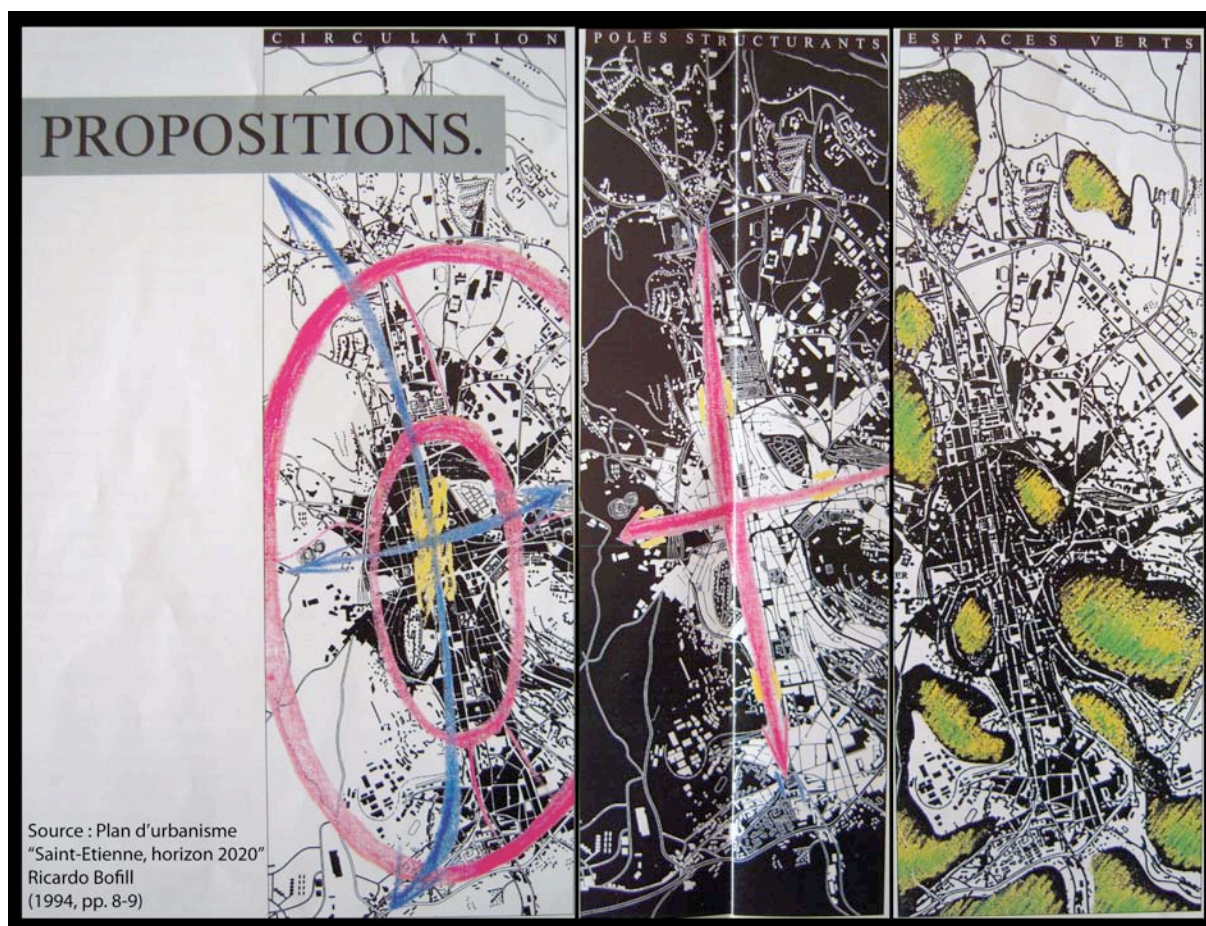


Illustration 15: Propositions de plan d'urbanisme pour Saint-Étienne, Ricardo Bofill (1994)

A partir d'un diagnostic urbain mettant en évidence « *le plan puissant et clair dans une situation géographique contraignante* » [Bofill, 1994, p 7], mais aussi les graves problèmes de congestion du centre-ville, souffrant d'un manque de lisibilité, Ricardo Bofill propose de structurer la ville selon deux axes : nord-sud, et est-ouest, s'appuyant en cela sur la solide armature urbaine qu'offre la Grand'rue. A chaque extrémité, et correspondant à chaque point cardinal, les portes d'entrée en

ville seront marquées (points jaunes sur le schéma central). Il met en évidence le potentiel de la manufacture d'armes de Saint-Étienne, ainsi que la nécessité d'agir sur les places publiques. Il insiste enfin sur la pertinence de mettre en valeur les espaces verts, notamment les collines alentour (schéma de droite). Pour cela, Ricardo Bofill propose de revoir en priorité les systèmes de circulation automobile : un boulevard urbain circulaire (anneaux rouges sur le schéma de gauche, constituant deux *rings* concentriques) permettra de libérer le centre-ville de la voiture au profit du piéton (rectangle jaune sur ce même schéma) et des transports en commun. Il propose aussi de regrouper les modes de transports à Châteaureux (la gare routière est traditionnellement en plein centre-ville, place Dorian), et avance la nécessité d'une ligne de tramway est-ouest. Au final, ce sont huit sites d'intervention qui sont préconisés, dont Châteaureux : à travers les portes aux quatre points cardinaux et la double ceinture (petit et grand *rings*) il s'agit de faire passer la ville d'une « *structure linéaire* » à une « *structure centrée* » [Bofill, 1994, p 13].

Bien que sans détails opérationnels, **ces propositions constituent la trame des actions urbanistiques des trente années à venir.** Très vite, au tournant des années 2000, une seconde ligne de tramway desservant la gare de Châteaureux est donc décidée. Est aussi mis en place un "atelier Espace Public", en collaboration avec de jeunes architectes, *designers* et paysagistes issus des écoles stéphanoises³⁴⁷ : le but est de réfléchir sur la « *rénovation des espaces de proximité* »³⁴⁸, des espaces du quotidien et donc de procéder à la requalification de la ville au travers de petites touches dans le tissu urbain, en rendant à l'usage « de petits sites à fortes valeurs sociales », de les mettre en valeur grâce à des projets réalisés rapidement et à un coût acceptable. Ensuite, des pôles structurants sont mis en chantier : Châteaureux comme porte orientale et pôle d'échanges, mais surtout la Cité du Design sur le site désaffecté de l'ancienne manufacture d'armes de Saint-Étienne, dit friche Giat-Carnot. Des équipements culturels sont également décidés, notamment un zénith et une salle réservée aux musiques actuelles et contemporaines (le Fil)³⁴⁹.

Au milieu des années 2000, alors que plusieurs projets d'équipements collectifs urbains sont déjà en cours, la Ville sollicite la venue d'un "**atelier projet urbain**" sous la houlette d'Ariella Masboungi³⁵⁰. Ces ateliers sont fortement prisés des villes en raison des retombées médiatiques induites (un livre est tiré des échanges de Saint-Étienne³⁵¹) et de la capacité d'Ariella Masboungi à mobiliser un panel de professionnels réputés³⁵². Celui de Saint-Étienne ne déroge pas à la règle :

³⁴⁷ Entre 1998 et 2005, la Ville sollicite de jeunes architectes et designers de l'école d'architecture de Saint-Étienne pour redessiner les espaces publics de la ville. C'est une opération gagnant-gagnant pourrait-on dire, puisque cela coûte moins cher à la ville tout en donnant une première expérience à de jeunes professionnels locaux.

³⁴⁸ Ainsi que le présente la plaquette de valorisation éditée par les services de la Ville.

³⁴⁹ Ces éléments sont reportés sur la chronologie spécifique de Châteaureux [voir chapitre suivant].

³⁵⁰ Ariella Masboungi est architecte-urbaniste en chef de l'Etat, chargée de la mission Projet urbain auprès du directeur général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, au ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables. Elle y dirige les Ateliers Projet Urbain (note d'après son CV court publié sur le site de l'IAU-IdF). Ces ateliers ont été créés au début des années 1990 par Jean Frébault, alors qu'il était directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme au Ministère de l'Équipement. Ils sont aujourd'hui fortement personnalisés par Ariella Masboungi.

³⁵¹ *Construire un projet de ville. Saint-Étienne* in progress. Sous la direction d'Ariella Masboungi, paru en 2005.

³⁵² D'aucuns disent que les ateliers projet urbain travaillent davantage la forme que le fond, tandis que le Club Ville Aménagement au contraire, est un lieu de transmission des savoirs aux élus et aux techniciens (cf. Morel-

le *workshop* est l'occasion de mettre autour de la table des acteurs stéphanois³⁵³ ainsi qu'une pléiade de grands noms de l'architecture, de l'urbanisme et du paysagisme invités à donner leur avis sur la ville et ses projets. Le but n'est en aucun cas de redessiner un projet, mais de soumettre au regard critique d'experts une situation, et d'alimenter le débat. Dans le cas de Saint-Étienne, c'est aussi l'occasion de marquer une pause après de premières actions entreprises, et de donner à nouveau de la cohérence à l'action, dix ans après le plan d'urbanisme de Ricardo Bofill qui avait permis d'impulser l'action urbaine à Saint-Étienne. Il s'agit, pour reprendre les termes d'Ariella Masboungi, de « *refonder une vision urbaine, une ossature forte du projet urbain à mettre en œuvre* » [Masboungi, 2005, p 12], ou encore, comme le rappelle Jean-Pierre Charbonneau³⁵⁴ « *de mettre du lien entre tous les projets et de réaliser un urbanisme qui ne soit pas une somme des choses* » [ibid, p 28].

Les pistes livrées par ce *workshop* ne sont pas des propositions aussi concrètes et susceptibles d'être immédiatement mises en œuvre que le plan Bofill : il s'agit davantage de principes d'action, donnant un sens, une signification à l'action urbaine (quand le plan Bofill donnait un sens, une direction à suivre). Ainsi, les participants appellent à inscrire Saint-Étienne dans son espace et son temps : par exemple, le paysagiste Michel Corajoud invite à « *mieux lire le site* » et à mettre en valeur le paysage collinaire environnant, quand Bernard Reichen souligne pour sa part la nécessité de « *créer un rapport plus dynamique avec le patrimoine industriel* ». Surtout, les participants soulignent la nécessité de « *rechercher un effet de levier au changement d'image* », « *ce qui fera basculer Saint-Étienne vers un statut de ville qui gagne* », et qui permettra de « *laisser un souvenir impérissable de Saint-Étienne* » [Masboungi, 2005, p 16].

En finir avec la "ville noire", en finir avec la ville des "Verts" : Saint-Étienne "ville créative" ?

Ces deux moments de réflexion prospective de 1994 et 2005 sur le projet urbain stéphanois ne sont pas redondants. Ils permettent de montrer, chacun en illustrant un versant, que l'enjeu est double : certes il y a une mise à niveau urbaine à effectuer par une action concrète et urgente sur l'environnement urbain, mais ce versant matériel doit nécessairement être complété par un versant symbolique. Il est en effet nécessaire de changer l'image de Saint-Étienne, d'en finir avec celle de "ville noire" datant du XIXe siècle – ce ne sont plus les fumées des cheminées noircissant les façades qui lui valent ce nom, mais les paysages sinistrés de friches industrielles. Pour sortir de cette image stigmatisante, les autorités stéphanoises avaient dès les années 1960 mis en place une contre-imagerie reposant sur le vert, pour symboliser l'enracinement et la solidarité régionale, et se déclinant dans le verdissement concret de la ville, par exemple des crassiers [Vant, 1981] – l'engouement national que suscita l'épopée des "Verts", équipe de football emblématique des

Journel, Pinson, document de travail). Saint-Étienne accueille en novembre 2010 un Club Ville Aménagement (association de maîtres d'ouvrage d'opérations urbaines, dont le directeur général adjoint de l'EPA est vice-président du bureau).

³⁵³ Michel Thiollière n'a cessé d'ouvrir Saint-Étienne à la comparaison, notamment internationale, en amenant par exemple ses services techniques en voyages d'étude en Europe et aux États-Unis.

³⁵⁴ Conseiller de Michel Thiollière, qui a notamment mis en place l'atelier Espaces Publics.

années 1970, en est aujourd'hui le reste le plus ancré dans les mémoires. Ce choix d'une sémantique radicalement différente, sans référence à la mine ni au patrimoine industriel est symptomatique d'une époque qui voulait 'tourner la page'. On en trouve encore la trace dans les propos de certains stéphanois :

« Alors il y a eu cette période-là à Saint-Étienne aussi [période de gommage du passé industriel] Honnêtement, j'en ai fait partie parce que je suis né à Saint-Étienne, et donc on nous a tellement collé pendant des années l'image de ville noire, de ville en déclin, et industrielle, qu'à un moment donné vous avez envie de vous débarrasser de ça et de dire "on passe à autre chose". C'était le cas, moi même (...), j'essayais de gommer un peu le passé, parce qu'on en avait un peu marre de ce passé qui nous collait à la peau. Et puis après il y a eu une période au contraire de rénovation urbaine, de réhabilitation des friches etc., où on a trouvé que ces friches elles étaient belles. »
[Entretien Michel Thiollière].

Ces propos montrent bien aussi l'appropriation progressive de ce passé, avec un mouvement de patrimonialisation de ce qui n'était *a priori* pas envisagé comme patrimoine, au sens noble du terme, c'est-à-dire avec une arrière pensée de jugement.

Cependant, la ville cherche désormais à se démarquer aussi des Verts, car en l'occurrence, ce « vert » est synonyme non pas de développement durable, mais d'une vision jugée elle aussi passéiste d'une ville qui ne saurait se réduire à son équipe de football sponsorisée par Manufrance, et dont les résultats ne sont plus ceux des années 1970. Ainsi, en proclamant en pleine Coupe du Monde de football de 1998, dont elle accueille quelques matches, « *il n'y a pas que le foot dans la ville* »³⁵⁵, Saint-Étienne cherche à attirer l'attention sur les aménités culturelles dont elle dispose. De même, pour consommer la rupture avec le vert qu'on lui accole avec un air suranné et marquer le renouveau de la ville³⁵⁶, les rues ont été mises au jaune à l'occasion de la Biennale de la Ville en 2005.

Cette couleur semble aujourd'hui oubliée, mais il en reste la volonté de rupture avec l'image d'une ville ouvrière à la culture populaire : l'objectif est désormais d'attirer de nouveaux arrivants, de préférence des catégories socio-professionnelles supérieures, fortement demandeuses en aménités urbaines et en activités culturelles. Si en 2005 Michel Thiollière appelait de ses vœux l'invention d'un « *modèle de ville créative* » [in Masboungi, 2005, p 62], l'expression semble aujourd'hui moins d'actualité, sans doute galvaudée par la large diffusion des travaux de l'américain Richard Florida depuis quelques années. Dans un contexte de désengagement de l'État en matière d'aménagement, où les villes doivent assurer par elle-même leur développement urbain (cf. chapitre 2), les thèses de Richard Florida ont eu un écho particulièrement fort dans les villes touchées de plein fouet par la crise industrielle, sans doute en raison du « *caractère prescripteur du travail de Richard Florida* », et en dépit de leur imparfaite transposabilité dans un contexte non états-unien, là où elles ont été forgées [Rousseau, 2008-a]. Le chercheur stéphanois Max Rousseau, en

³⁵⁵ Source : entretien 28/03/2012. Voir aussi « Il n'y a pas que le foot à Saint-Étienne », *Le Soir*, édition du 11 mai 1998, p 22.

³⁵⁶ « *Nous avons eu ce débat, mais, aujourd'hui, tout le monde est d'accord: le vert est la couleur du passé. Le jaune, c'est le soleil, c'est le Saint-Etienne nouveau. Si on veut montrer que Saint-Etienne change, qu'une autre ville est en train de naître, il ne faut pas utiliser les codes anciens* », entretien avec Jean-François Millier, directeur artistique de la Biennale, *L'Express*, édition du 07 février 2005.

charge d'une enquête sur la nature des classes créatives à Saint-Étienne a d'ailleurs déconstruit la notion en soulignant notamment que les classes créatives présentes à Saint-Étienne n'étaient pas venues travailler dans cette ville « *par choix mais par nécessité* » [Rousseau, 2008-a, p 117] : souvent, l'ancrage territorial (généralement stéphanois ou à défaut rhône-alpin) est, en dehors de l'obligation liée à l'emploi (mutations), l'argument avancé pour expliquer la localisation à Saint-Étienne. Dans ces conditions, l'attractivité de la ville est clairement mise à mal, en dépit des efforts faits en la matière.

La carte du design comme stratégie distinctive³⁵⁷

Dans les années 2000 émerge l'affirmation de Saint-Étienne comme "capitale" du design : du moins, le design est fortement mis en avant pour donner une nouvelle spécialisation économique à la ville et ainsi définitivement oublier la ville noire. Le *design* se définit comme une « *esthétique industrielle appliquée à la recherche de formes nouvelles et adaptées à leur fonction (pour les objets utilitaires, les meubles, l'habitat en général)* »³⁵⁸ ; il a une connotation plutôt positive, par l'image de modernité qu'il véhicule. Pour justifier de cette orientation économique de la ville, on avance la filiation entre le passé industriel de la ville (avec certains domaines d'excellence, comme l'optique³⁵⁹), ainsi que le lien ancien de la ville avec l'esthétique moderne, comme en atteste sa collection permanente au musée d'art contemporain, deuxième collection de France en la matière (derrière Beaubourg à Paris).

Plusieurs moyens sont mis en œuvre au service de cette nouvelle ambition : la réhabilitation de la friche de GIAT-Carnot vise à recevoir la Cité du Design, elle-même siège à partir de 2008 de la Biennale du Design, et accueillant des étudiants en design. Outre ce projet urbanistique d'ampleur, doublé d'un événement au retentissement de plus en plus grand, il est décidé d'inscrire le design dans la ville. Le site de Châteaureux en est un bon exemple : lors du réaménagement du parvis, en vertu de sa fonction de porte et donc de vitrine urbaine, il a été décidé de mettre quelques œuvres d'art censées souligner cette vocation de design de Saint-Étienne : les chevaux bleus d'Hassan Smati, l'arbre synthétique de Philippe Million, ou encore les rivets de François Bauchet sont le signe que l'on entre dans une ville du design, ainsi que l'explique l'ancien maire de la ville, à propos de l'œuvre de ce dernier qui peut servir pour s'asseoir à la sortie de la gare :

« ça bon c'est des choses, c'est assez basique, si vous voulez, c'est pas très compliqué, mais plutôt que de mettre des bancs sur catalogue, là on demande à des artistes ou à des designers de faire des petites choses comme ça... moi je me disais qu'il [le] faut parce que le musée d'art moderne était extérieur à la ville... puisqu'on avait la prétention de faire de l'art contemporain et du design, je veux dire, il faut que ça se voit dans la ville, il faut que ça pénètre les espaces publics et que les

³⁵⁷ Il n'est ni de notre ressort, ni dans notre propos, de porter un quelconque jugement sur cette stratégie, qui, force est de le constater à travers les entretiens menés sur Châteaureux, suscite le débat.

³⁵⁸ Définition du *Petit Robert de la Langue Française*, édition 2001.

³⁵⁹ Cf. le Pôle Optique-Vision, créé par les collectivités territoriales en 1996 et hébergé par l'Université Jean Monnet de Saint-Étienne, il a pour fonction de fédérer les chercheurs et les industriels stéphanois (et de la région Rhône-Alpes depuis 2004) dans le domaine de l'optique photonique et des domaines connexes de ce champ.

gens se disent "tiens, bon, voilà, on arrive à Saint-Étienne, c'est pas comme dans n'importe quelle autre ville", et puis que les Stéphanois se disent "ben oui c'est plutôt sympa". »
[Entretien Michel Thiollière].

A travers ces propos, on comprend aussi que la stratégie urbaine adoptée a un double destinataire : non seulement les allochtones, afin de leur faire avoir une bonne image de la ville dans laquelle ils arrivent – laisser ce souvenir impérissable invoqué lors du *workshop* de 2005 –, mais aussi les autochtones, afin de les rendre fiers de leur ville tout en agrémentant leur quotidien. Cette orientation stratégique vers le design a été récompensée en novembre 2010 par l'accession au titre de "**Ville UNESCO de Design**"³⁶⁰, montrant que « riche d'une histoire liée à la modernité industrielle, terre de créateurs et d'inventeurs, Saint-Étienne est une ville en constante mutation animée par une dynamique liant l'art et l'industrie »³⁶¹. En intégrant ce réseau labellisé par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), et comptant une dizaine de villes dans le monde, Saint-Étienne est mise au même niveau que Buenos Aires (2005), Berlin (2005), Montréal (2006), Nagoya, Kobe, Shenzhen (2008), ou encore Shanghai, Séoul (2010) et plus récemment Graz (2011). Ce titre de "Ville UNESCO de Design" sanctionne le choix du design comme « *agent de transformation urbaine et levier de développement économique* »³⁶². Le positionnement de Saint-Étienne en la matière repose à la fois sur une activité économique de conception et de production du design, de valorisation médiatique via la Cité du Design et la Biennale (dont ce sera la huitième édition en 2013), mais aussi de formation, avec la spécialisation de l'École des Beaux-Arts de Saint-Étienne en École Supérieure d'Arts et de Design, mais aussi la présence d'animations dans la ville faisant référence au design, que ce soit dans l'aménagement urbain, les espaces publics, voire les commerces³⁶³.

Ainsi, face au constat de ses difficultés socio-démographiques et économiques, doublé d'un nouveau contexte métropolitain obligeant les villes à entrer dans un système compétitif urbain (ou à rester de côté), Saint-Étienne doit impérativement changer d'image, de façon symbolique (la mauvaise image de ville répulsive), mais aussi physique, dans la pierre : sous l'impulsion de son maire, c'est le paysage urbain qui est repris en main, répondant en cela à la nouvelle mode du marketing urbain.

c. Ambition architecturale et name dropping : une stratégie payante ?

Pour incarner matériellement le changement d'image, la Ville sous la houlette du nouveau maire Michel Thiollière réoriente son action urbaine et choisit d'affirmer son ambition urbaine par une

³⁶⁰ Aujourd'hui appelé « villes *créatives* UNESCO de Design » (nous soulignons).

³⁶¹ Source : site institutionnel de la Cité du Design : http://www.citedudesign.com/sites/Reseau_UNESCO/ (dernière consultation de l'URL : 26/04/2012).

³⁶² Même source que la citation précédente.

³⁶³ Un exemple concret du design comme « *agent de transformation urbaine* » peut enfin être pris dans le principe "Hôtel D / Chèque design hôtel", qui vise à une requalification de l'hôtellerie en collaboration avec un designer. Dans le même esprit, un concours est organisé depuis 2003 pour récompenser les commerces ayant fait appel à un designer pour refaire leur établissement.

ambition architecturale. Mais ce n'est pas seulement le geste qui est recherché, c'est la signature : au cours des années 2000, Saint-Étienne voit défiler à son chevet les architectes, urbanistes et paysagistes les plus réputés du moment. Vu par les uns comme une lubie du maire, pour ne pas dire un signe de mégalomanie, d'autres au contraire se montrent satisfaits de ce choix de créer l'évènement architectural autour d'une ville n'étant pas vraiment réputée en la matière.

L'urbanisme : entre intérêts locaux d'un maire et comparatisme international

L'orientation vers la qualité urbaine par la Ville de Saint-Étienne n'est pas uniquement le contrecoup du RGP de 1999 : c'est le fruit d'un cheminement amorcé au début des années 1980 – comme en témoigne notamment le recours aux services de l'espagnol Ricardo Bofill – amplifié à partir de 1994, et monopolisant une bonne partie de l'agenda politique à partir des années 2000. Cela correspond aux grandes échéances municipales, et à l'ascension d'un homme politique, Michel Thiollière (Parti Radical Valoisien) qui se sert non seulement de l'urbanisme comme tremplin politique mais en renouvelle aussi profondément la pratique stéphanoise, par un recours récurrent à la comparaison internationale.

En effet, Michel Thiollière, membre de la jeune garde montante de la droite stéphanoise de la fin des années 1970, participe à l'élection en 1983 de François Dubanchet (UDF), qui le nomme adjoint en charge de l'urbanisme³⁶⁴. Sous l'autorité d'un maire qui ne saisit pas le tournant municipal en train de s'opérer dans les autres villes de France, et axe toujours son action sur le secteur économique en sollicitant l'État, Michel Thiollière œuvre de son côté à la restructuration des services techniques de l'urbanisme. Isolé politiquement, c'est sur ce champ qu'il s'appuie pour acquérir légitimité et *leadership* au cours de son premier mandat de maire, en neutralisant ses adversaires : pour cela Michel Thiollière opère une « **clôture de l'agenda urbain** autour de l'urbanisme en vue de valoriser ses propres ressources socio-politiques et de marginaliser celles de ses 'rivaux' » [Béal, 2006, p 99].

« Avant 1998, le développement économique constituait la priorité de l'action municipale (Tirmarche, 1999). Il devait permettre de combattre les effets de la crise industrielle. Désormais, la résolution des problèmes engendrés par la crise industrielle (chômage, crise démographique, etc.) passera par une action visant à renforcer l'attractivité de la ville par des politiques de renouvellement urbain centrées sur l'amélioration de l'habitat et des espaces publics urbains, ainsi que par des politiques d'images matérialisées par la réalisation de grands projets culturels, garantissant une forte plus-value en terme de communication politique et de marketing territorial. » [Béal, 2006, p 99]³⁶⁵.

L'inflexion urbanistique est encore plus marquée à partir de 2001 : Michel Thiollière est réélu, et dispose cette fois-ci d'une équipe municipale qu'il a choisie, ce qui lui donne une plus grande marge de manœuvre dans la maîtrise de l'agenda politique [Béal, 2006]. On peut raisonnablement faire l'hypothèse que la conjonction de cet élément avec la prise de conscience de l'urgence d'agir

³⁶⁴ Il le désigne par la suite comme son dauphin et successeur, lorsque, éclaboussé par un scandale sur les marchés de l'eau, il démissionne en 1994.

³⁶⁵ On remarquera que dans son analyse de sciences politiques, Vincent Béal ne fait pas mention du RGP de 1999 pour expliquer ce retournement d'orientation de la politique municipale.

suscitée par le RGP de 1999 explique le tournant urbanistique de Saint-Étienne dans les années 2000, avec le lancement de projets tous azimuts (voir ci-après).

Cependant, au-delà de ces enjeux politiques, le traitement de l'urbanisme est réellement renouvelé, allant dans le sens d'une mise à niveau avec ce qui a cours dans d'autres villes au même moment. **La spécificité de Saint-Étienne ayant été soulignée, et le recours à l'État n'étant plus d'actualité**, se pose alors la question des solutions concrètes à apporter à une ville qui n'a guère d'équivalents en France. Forts de ce constat de la singularité stéphanoise, Vincent Béal et Gilles Pinson expliquent que **l'une des réponses apportées par le maire a été de puiser dans les ressources internationales** : « *les voyages d'études à l'étranger et l'inscription dans des réseaux de villes ont opéré comme de véritables 'boîtes à idées'* » [Béal, Pinson, 2009, p 20]. Les deux chercheurs soulignent que le maire se sent plus d'acointances avec ses homologues de villes industrielles en crise en Grande-Bretagne³⁶⁶ ou en Allemagne : aller voir ce qui se fait ailleurs permet d'une part de relativiser la situation de Saint-Étienne en voyant qu'il y a des villes connaissant des difficultés similaires (voire plus complexes encore³⁶⁷), mais aussi qu'il y a certaines solutions³⁶⁸ qui semblent être opératoires. Ainsi, Michel Thiollière, même s'il n'est pas interrogé explicitement sur ses modèles ou influences, fait volontiers référence à ce qu'il a appris de ses visites de Birmingham³⁶⁸, Bilbao³⁶⁹ ou encore Baltimore³⁷⁰ ; il souligne d'ailleurs à plusieurs reprises ne rien avoir inventé en matière d'urbanisme, et assume ses emprunts. Ces voyages d'étude avaient donc aussi une vertu pédagogique en permettant aux services techniques de se faire une culture diversifiée, et de voir ce qui en était applicable à Saint-Étienne. *In fine*, ces voyages permettent « *d'aligner les représentations des parties prenantes sur ce qu'il est possible de faire et ce qu'il n'est plus possible de faire dans une ville en reconversion confrontée à la compétition territoriale* » [Béal, Pinson, 2009, pp. 21-22].

Ainsi, au-delà de la question urbaine proprement dite, l'urbanisme est pris en tenaille entre des enjeux locaux très politiques, et la mobilisation de références internationales visant à alimenter la réflexion sur les politiques à mener pour sortir la ville de l'ornière. Mais ce recours aux idées venues d'ailleurs ne se limite pas à aller les chercher là où elles sont, mais à les faire venir à Saint-Étienne : dans le but de renouveler le regard sur la ville, la Ville se lance dans une « opération séduction » de longue haleine auprès des grands noms de l'architecture pour qu'ils interviennent dans la ville noire.

³⁶⁶ Avant d'être maire, Michel Thiollière était professeur d'anglais dans un lycée de la ville. Ses études lui ont permis d'acquérir une culture anglo-saxonne ainsi qu'une connaissance des pays d'Amérique du Nord, qu'il a ensuite cultivées par ses lectures et ses voyages comme il l'explique dans son blog personnel (dont l'URL est indisponible au moment de mettre ce manuscrit sous presse).

³⁶⁷ Lors de l'entretien qu'il nous a accordé, Michel Thiollière fait référence à la situation de Glasgow, en butte à de lourdes difficultés sociales, notamment liées à l'alcoolisme.

³⁶⁸ Et son utilisation massive d'un argument culturel – la présence de Simon Rattle, chef d'orchestre de renommée mondiale – au service d'une politique de régénération urbaine.

³⁶⁹ Et la mise en place d'un modèle de gouvernance fondé sur un groupe de discussion prospectif, et un groupe de discussion opérationnel – qui lui inspirera le « G7 » de Châteaureux.

³⁷⁰ Et la coalition d'intérêt des acteurs publics et privés, qui le poussera à démarcher les dirigeants de Casino afin de trouver un terrain d'entente pour éviter le départ de l'entreprise de la ville.

"Faire le buzz" / "C'est 'trop' pour Saint-Étienne"

Face à l'urgence de la situation urbaine et démographique, les autorités publiques choisissent d'axer leur action sur la qualité urbaine – une telle ambition était déjà affichée par le maire et son adjoint à l'urbanisme en 1994 dans l'introduction au plan d'urbanisme de Ricardo Bofill³⁷¹. Ce souci de qualité se décline aussi bien dans les aménagements que dans l'architecture.

« La seule chose que puisse faire un maire c'est de marquer un niveau d'exigence : exigence sur la qualité des espaces publics, exigence sur la qualité architecturale, parce que j'en avais un peu marre quand j'étais jeune adjoint à l'urbanisme que parce que c'est Saint-Étienne, on acceptait n'importe quoi. Les gens nous proposaient un peu n'importe quoi – "ça suffira parce que c'est Saint-Étienne" – et les Stéphanois acceptaient un peu n'importe quoi parce qu'ils se disaient "on n'a pas les moyens de se payer autre chose". » [Entretien Michel Thiollière].

Stratégie clairement en rupture avec les habitudes d'une ville qui ne brille pas par son passé architectural civil³⁷², la qualité urbaine et architecturale est donc un choix par le positif (trouver une solution à un problème de grande ampleur) mais aussi par le négatif (en finir avec l'urbanisme au rabais dont est coutumière la ville). L'ancien sénateur-maire de Saint-Étienne souligne d'ailleurs combien il a été critiqué dans ces choix non seulement pour des raisons esthétiques, mais aussi pour des raisons que l'on pourrait qualifier de psychologiques : « *c'est trop bien pour nous* » entendait-il souvent³⁷³, ce à quoi il répondait en rappelant la procédure de sélection des architectes :

« "Ah il est beau le Zénith, mais est-ce que ce n'est pas trop beau pour nous ?". Alors je disais régulièrement (...) "écoutez, on voulait faire un zénith, bon on fait le zénith. (...) Madame, est-ce que vous auriez-voulu que je le fasse laid, le zénith ?" Bon... "ah ben non, quand même pas !" Bon. "Donc on a fait un concours et on a pris le meilleur projet". "ah ben oui, vu comme ça, vous avez raison"... » [Entretien Michel Thiollière].

En la matière, Michel Thiollière s'était appuyé sur les conseils de François Barré, responsable d'institutions culturelles reconnu³⁷⁴, qui lui avait expliqué que la condition *sine qua none* pour faire venir des architectes réputés à Saint-Étienne était d'organiser de vrais concours d'architecture. Il s'ensuit un défilé de grands noms de l'architecture et de l'urbanisme. Ricardo Bofill ainsi que la plupart des participants du *workshop* de 2005 sont des spécialistes reconnus dans leur domaine³⁷⁵. En une dizaine d'années, se succèdent donc à Saint-Étienne³⁷⁶ pas moins de trois Prix Pritzker³⁷⁷ :

³⁷¹ « Car pour s'exprimer pleinement, la générosité et la réussite des Stéphanois ont besoin d'un paysage urbain de haute qualité. Un paysage quotidien agréable à vivre pour tous les Stéphanois. Un paysage facile à identifier pour tous les autres. » [François Dubanchet et Michel Thiollière, introduction à la plaquette du plan Bofill].

³⁷² Michel Thiollière remarque néanmoins que parmi les architectes internationaux venus travailler à Saint-Étienne, la plupart connaissait ou avait déjà visité le site du Corbusier à Firminy – construit à la demande du maire de Firminy Claudius-Petit (qui fut aussi ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme dans l'immédiat après-guerre).

³⁷³ Ce point de vue est confirmé par les entretiens auprès des promoteurs : « C'est vrai qu'il y a un vrai complexe et des difficultés à faire changer les mentalités. Et moi, les premiers échanges, les premiers échos que j'ai eus quand j'ai présenté l'opération c'est "c'est trop beau pour nous, c'est trop beau pour Saint-Etienne, ça marchera jamais, c'est trop", (...) on part un peu de loin là-bas. » [entretien promoteur 17.02.2010].

³⁷⁴ François Barré a notamment été président du centre Pompidou dans les années 1990.

³⁷⁵ Entre autres, l'architecte Bernard Reichen et le paysagiste Michel Corajoud sont des Grands prix de l'Urbanisme, et Jean Frébault a eu une action reconnue dans la prospective lyonnaise.

³⁷⁶ Sans compter les candidats malheureux aux concours.

³⁷⁷ Il s'agit de la plus haute distinction internationale en architecture.

l'anglais Norman Foster (Zénith), le japonais Fumihiko Maki (plan de composition des abords de la gare de Châteaureux), et le français Jean Nouvel (proposition retenue puis abandonnée pour l'îlot Poste-Weiss, à Châteaureux). Rudy Ricciotti (Maison de l'emploi) est pour sa part Grand prix national de l'architecture et Alexandre Chémétoff (Manufacture Plaine-Achille) est Grand prix de l'urbanisme. Enfin, moins connus mais néanmoins dessinateurs de bâtiments originaux, l'allemand Finn Geipel signe la Cité du Design et Manuelle Gautrand la Cité administrative.

Cette kyrielle de noms faisant les gros titres de la presse spécialisée est pour le moins nouvelle ; elle est régulièrement mise en avant, souvent non sans rappeler le goût avéré de l'ancien maire de Saint-Étienne pour l'architecture³⁷⁸. Ce dernier préfère s'en amuser :

« Ce qui est assez extraordinaire c'est que ce qu'on dit de Saint-Étienne en termes d'architecture, on ne le dit pas de Lyon, on ne le dit pas d'autres grandes villes qui font appel à de grands architectes : pourquoi dès lors qu'on parle de Saint-Étienne ça paraît surprenant que de grands architectes viennent ? Vous avez Metz qui a son Beaubourg, vous avez Nîmes qui a fait travailler Foster, vous avez des grands architectes dans toutes les grandes villes de France. A Saint-Étienne on disait "c'est la lubie du maire"... c'est étonnant ça ! (rires) ça m'a toujours surpris ! » [Entretien Michel Thiollière].

Au-delà de cette boutade, cela souligne non seulement la banalité d'une telle stratégie dans la plupart des métropoles européennes, mais aussi l'ampleur du renversement d'image à opérer pour Saint-Étienne, dont l'opinion commune peine à concevoir qu'elle puisse avoir une quelconque ambition urbaine. L'enjeu est en fait double, à la fois intrinsèque et extrinsèque : d'une part, pour répondre aux grands besoins en la matière, l'exigence de qualité passe par la mobilisation d'experts ayant fait leurs preuves ailleurs, experts dont on attend aussi un regard extérieur aux vertus pédagogiques, car cela peut faire entendre aux Stéphanois ce que ces derniers n'auraient peut-être pas voulu se faire dire par l'un des leurs.

D'autre part et surtout, l'enjeu dépasse une simple question de qualité opérationnelle : au-delà de ce que ces personnes ont à proposer sur le papier, c'est surtout leur renommée qui est recherchée, car elle permet de faire parler de Saint-Étienne en des termes enfin élogieux :

« À un moment donné, un Ricardo Bofill peut apporter quelque chose qui est plus que de l'urbanisme ou plus que de l'architecture, c'est une part d'image, une part d'attractivité que ces gens-là ont. » [Entretien Michel Thiollière, nous soulignons]³⁷⁹.

Il s'agit de tirer parti de la bonne réputation de ces personnes pour enclencher un **processus vertueux de revalorisation symbolique de la ville** :

« Donc si Ricardo Bofill s'intéresse à Saint-Étienne c'est qu'il se passe quelque chose dans cette ville et ça c'est un signal vert pour les investisseurs. Aussi bien que... Maki, ou Foster dans le domaine de l'architecture, ou d'autres dans d'autres domaines, le groupe Constructa, le groupe ING, s'ils viennent à Saint-Étienne, c'est qu'il se passe quelque chose. Donc les signaux se

³⁷⁸ Cf entretien avec un responsable technique de Saint-Étienne Métropole : « Michel Thiollière aimait beaucoup l'archi et les architectes, il avait rencontré beaucoup d'architectes dans sa vie professionnelle pour différentes raisons... » [entretien du 19.02.2010].

³⁷⁹ Certains architectes stéphanois rencontrés reconnaissent leur handicap en la matière : « Médiatiquement, XXL, ce n'est pas Foster... Voilà... c'est tout simple ! et pour une ville c'est logique qu'ils privilégient plutôt des gens dont ils puissent parler. Quand les gens ont des grands prix derrière, ont des références importantes, c'est... ils achètent une image aussi. » [entretien du 13.07.2011].

mettent au vert... ce qui n'est pas neutre pour la presse, ce qui n'est pas neutre... » [Entretien Michel Thiollière].

Il s'agit donc de faire venir à Saint-Étienne dans un premier temps des vecteurs d'opinion (les médias), pour ensuite attirer les acteurs privés (promoteurs, investisseurs collectifs ou individuels). Ces grands noms de l'architecture donnent aussi un certain **crédit culturel** à la ville, argument trouvant un écho favorable auprès des catégories supérieures que la ville cherche à attirer pour y habiter.

A en croire l'ancien sénateur-maire, la stratégie s'est avérée payante, créant un certain « *buazz* »³⁸⁰ autour de Saint-Étienne et facilitant la venue de gens de renom. Michel Thiollière décrit un moment particulièrement faste pour sa ville, dans sa deuxième moitié de mandature, où les architectes seraient venus d'eux-mêmes – signe d'une attractivité retrouvée de Saint-Étienne :

« Et c'est vous dire, c'était vraiment spontané. Il y a eu une période, ça a été... ça ne s'est pas fait du jour au lendemain tout ça, c'était au bout de plusieurs années de travail, mais dans les années on peut dire 2000-2008 il y a eu un afflux de gens de talent qui ont voulu travailler. » [Entretien Michel Thiollière].

Dans cette belle histoire que nous raconte l'ancien maire, les plus grands architectes font preuve de magnanimité, mettant leur nom au service d'une ville en difficulté (mais au projet intéressant) :

« Je vous prends l'exemple de Monsieur Maki, que je ne connaissais pas du tout (...). Alors effectivement un jour j'ai pris sur moi de lui dire, (...) "voilà ce qu'on fait, est-ce que vous accepteriez de travailler pour nous ?". Et spontanément il m'a dit "oui", et ce n'était pas une question d'argent. Parce que enfin, [ce qu'on a payé pour le plan d'urbanisme de Châteaurenard], ce n'était pas à dimension de ce qu'il doit faire ailleurs. Donc pourquoi il l'a fait ? Ben tout simplement parce qu'il m'a dit "moi si mon nom et mon travail peuvent vous aider et votre ville, je comprends votre démarche et j'ai envie de vous aider". Et ça, ce qu'il m'a dit, tous me l'ont dit. » [Entretien Michel Thiollière]³⁸¹.

Outre la fierté perceptible d'avoir fait venir de telles sommités à Saint-Étienne³⁸², l'ancien sénateur-maire rappelle qu'il s'agit d'un travail de longue haleine où il joue de tout son poids pour vanter sa ville. Prophétie auto-réalisatrice, réel engouement pour Saint-Étienne ? Toujours est-il que la Ville peut s'enorgueillir d'avoir reçu entre 80 et 90 dossiers de candidature pour le concours du zénith, et que les revues d'architecture ont parlé de ces bâtiments à l'architecture parfois originale, à l'instar du "serpent à plumes" de Manuelle Gautrand, dont la cour intérieure est peinte en jaune vif.

Le récit de cet épisode, pouvant apparaître dans une certaine mesure comme un état de grâce de Saint-Étienne, ne doit pour autant pas passer – en dépit des larges citations ici d'une seule personne – pour l'œuvre de cette seule personne : comme Michel Thiollière le souligne, il avait une équipe avec lui, et son successeur, bien que farouche opposant politique, a poursuivi le travail

³⁸⁰ C'est l'expression employée par Michel Thiollière.

³⁸¹ Ce récit se recoupe avec ce qui nous a été raconté par de proches collaborateurs de l'époque, cf. entretiens Saint-Étienne Métropole du 17.04.2008 et du 19.02.2010.

³⁸² Certes, en ce qui concerne Bofill par exemple, ce n'est pas vraiment ce dernier qui est intervenu à Saint-Étienne, mais son directeur, Stéphanois d'origine.

en retenant Alexandre Chémétoff sur Manufacture Plaine-Achille. En outre, les personnes étant en poste durant cette période, en gardent généralement un bon souvenir, surtout s'ils ont été en charge du dossier³⁸³. Il était néanmoins nécessaire d'évoquer cet épisode car il fait partie, à notre sens, d'une certaine **geste du renouveau de Saint-Étienne** (voire la geste de Michel Thiollière³⁸⁴) : un épisode incontournable de la mise en récit de la renaissance de la ville noire. Bien sûr cette stratégie est critiquable (cf. 1.3.), mais il ne s'agit pas, à ce moment de l'analyse, de juger son *contenu* soit en en faisant l'apologie soit en en dressant le réquisitoire. C'est bien plutôt la *manière* qui nous intéresse ici, car elle nous semble révélatrice d'un moment où la ville a tenté de 'renverser la vapeur' en termes d'image par des actions tous azimuts susceptibles de frapper les esprits, stéphanois d'une part, mais aussi les personnes pouvant influencer les opinions, au premier rang desquelles les journalistes, afin de les faire venir sur place, à Saint-Étienne³⁸⁵. L'objectif de cette stratégie visait à faire parler de Saint-Étienne non plus comme la ville à l'ombre de ses crassiers, mais comme celle des bâtiments audacieux de la Platine, ou encore à ce que Saint-Étienne ne soit plus mentionnée dans les médias pour sa énième fermeture d'usine, mais au contraire pour le succès de ses entreprises orientées vers le design.

Si l'on revient sur notre questionnement initial, à savoir le retournement de valeurs symbolique et économique d'un espace, il apparaît clairement qu'il est impossible de comprendre ce qui s'est passé sur Châteaureux si on ne le replace pas dans un contexte spatial et temporel plus large : **les projets sur Châteaureux s'inscrivent totalement dans cette dynamique**. Ils participent de ce moment d'effervescence urbaine au cours des années 2000, de même qu'ils sont soumis au regard expert de grands noms de l'architecture et de l'urbanisme.

Conclusion de la section 1.2. : En finir avec la "ville perdante"

Au regard de ces éléments de diagnostic économique et socio-démographique, ainsi que les stratégies déployées par la ville, Saint-Étienne suit la trajectoire de ces « *villes perdantes* » qu'a décrites Max Rousseau. Pour ce politiste ayant travaillé sur Sheffield et Roubaix, ces villes se caractérisent en effet par un deux types de problèmes ayant pour origine l'effondrement de leur socle économique [Rousseau, 2008-b]. Le premier type de problèmes est objectif, caractérisé par des données chiffrées montrant des taux de chômage élevés, un déclin démographique prononcé,

³⁸³ On pense notamment aux entretiens du 17. 04.2008 (chef de projet Saint-Étienne Métropole), du 17.04.2008 (services d'urbanisme de la ville de Saint-Étienne) et du 19.02.2010 (responsable technique de Saint-Étienne Métropole).

³⁸⁴ Lors du workshop, Ariella Masboungi ne dit-elle d'ailleurs pas de lui qu'il devra « *peut-être faire preuve d'héroïsme pour réussir son pari ambitieux* » [Masboungi, 2005, p 17] ?

³⁸⁵ Ce type de stratégie n'est pas très original, et a fait l'objet de travaux dans d'autres villes, notamment à Tours, où la mise en récit de la ville a été analysée par Michel Lussault [Lussault, 1992]. La géographie des représentations s'est également intéressée à ces questions [Gumuchian, 1991].

entre autres ; le second type de problème est subjectif, consistant dans « *la construction de ces villes comme répulsives par divers prescripteurs sociaux (les journalistes, les hommes politiques, les artistes)* » [Rousseau, 2008-a, p 113]. Indubitablement, au regard des éléments présentés dans les paragraphes précédents, Saint-Étienne correspond à cette définition de la "ville perdante". Dans le cadre de notre questionnement, il s'agit de voir quelles sont les stratégies déployées par les acteurs locaux pour redevenir "gagnantes", mais, alors que Max Rousseau s'est concentré sur les phénomènes induits de gentrification, notre entrée est celle de la fabrique de la ville dans sa dimension de projet urbain.

1.3. Une « *boulimie de projets*³⁸⁶ » : entre émancipation territoriale et tutelle d'État

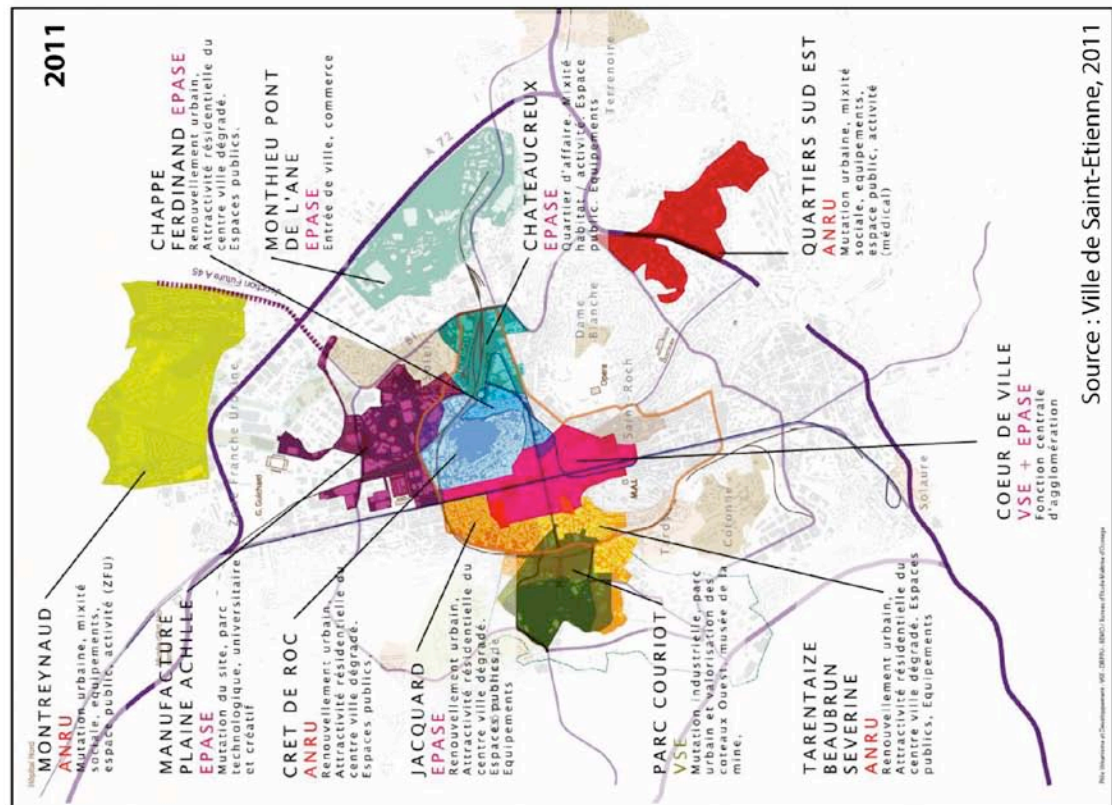
Les principes de l'action étant posés, il s'agit de mettre en œuvre la mutation urbaine. Cela se manifeste par une profusion de projets – que l'on comprend aussi bien à l'échelle du projet architectural (un seul bâtiment) qu'à l'échelle d'un périmètre de projet (ZAC ou autre), le tout participant du *projet urbain* stéphanois – si tant est que l'on puisse employer ce terme à propos, tant le contenu de l'action peut paraître flou³⁸⁷. **Le changement urbanistique de Saint-Étienne s'articule en deux temps**, deux périodes radicalement différentes dans les modes de faire. Malgré la création d'une communauté d'agglomération, la Ville de Saint-Étienne conserve la compétence urbanisme : les services techniques municipaux font alors figure de « bras » armé du maire pour développer la vision du renouveau de la ville par ce dernier. Cette première phase, correspondant au second mandat de Michel Thiollière (2001-2008), se caractérise par le lancement de chantiers tous azimuts afin de montrer preuve à l'appui que la ville change, et quitte ses attributs de ville noire. Elle s'achève avec l'arrivée en 2007, à la demande des collectivités locales, d'un aménageur doté de moyens humains et financiers conséquents : l'établissement public d'aménagement, bien qu'obéissant aux orientations stratégiques définies par son président (le maire de Saint-Étienne et président de l'intercommunalité stéphanoise), imprime une méthode tranchant avec celle développée auparavant, en établissant notamment des plans-guides sur chacun des secteurs dont il a la charge.

La planche de la page suivante illustre les projets lancés sur le territoire stéphanois par des acteurs divers, parfois fragmentés : il apparaît nettement que le territoire de la commune prend les allures d'un *patchwork* de projets urbains, et que **rare sont les secteurs qui ne sont pas inclus dans un périmètre d'action prioritaire**. La superficie totale de ces espaces faisant l'objet d'un traitement urbanistique sous la houlette d'un acteur public (quel que soit l'échelon – national ou local – dudit acteur public) souligne l'ampleur du rattrapage à opérer en la matière par la ville de Saint-Étienne.

³⁸⁶ Citation de l'*Express*, reprise dans Masboungi, 2005, p 12.

³⁸⁷ La pertinence de l'expression "projet urbain" sera discutée au sujet de Châteaureux.

LE PROJET URBAIN DE SAINT-ÉTIENNE : DES ACTIONS MULTIPLES, MENÉES PAR PLUSIEURS TYPES D'ACTEURS PUBLICS



Carte 4 : Le projet urbain de Saint-Etienne, décliné en de nombreux sous-projets menés par différents acteurs

a. La ville se hérissé de grues (2000-2007)

Suite au plan Bofill, plusieurs projets sont mis en œuvre : outre le traitement spécifique des quartiers prioritaires dans le cadre de la Politique de la Ville et regroupés dans un GPV³⁸⁸, la Ville lance plusieurs chantiers [voir planche des projets urbains en fin de section]. Le maire s'appuie pour cela sur la structure intercommunale nouvellement créée, Saint-Étienne Métropole³⁸⁹, dont il est aussi président. La communauté d'agglomération est dotée de compétences en matière de développement économique notamment, mais le champ de l'urbanisme reste le pré carré des services techniques de la ville (que Michel Thiollière a réorganisés lorsqu'il était adjoint au maire Dubanchet).

D'abord, l'atelier Espaces Publics est lancé à la fin des années 1990, en partenariat avec de jeunes architectes et designers : il s'agit d'une action à la fois de grande ampleur car à l'échelle de la ville, et dans le détail car à l'échelle plus fine des espaces publics.

Puis divers projets sont lancés pour pallier le manque d'équipements de la ville en matière notamment de salles événementielles : un zénith (signé des ateliers Foster) et une scène de musiques actuelles et contemporaines, baptisée "Le Fil" en référence au passé rubanier (signée par un cabinet d'architectes stéphanois³⁹⁰) sont construits en marge de la ville, sur la couture entre la plaine Achille et le technopôle. Dans le même temps est décidée la réhabilitation de la friche laissée par GIAT, avec un patrimoine industriel (l'ancienne manufacture d'armes) considérable, dont la conservation fait débat. La friche est reconvertie en Cité du Design, avec une « platine » à l'entrée abritant une matériauthèque pour les étudiants en architecture et en design, et des espaces d'exposition. Les halles industrielles sont l'épicentre de la Biennale du Design de Saint-Étienne, qui a lieu toutes les années paires (en alternance avec la Biennale d'art contemporain de Lyon).

A Châteaureux, le siège de Casino lance le renouveau du quartier de la gare, bientôt suivi par une Cité administrative (signée Manuelle Gautrand) – nous y reviendrons dans la section dédiée à Châteaureux.

Ainsi, la première moitié des années 2000 marque le début d'une phase opérationnelle, et voit l'émergence de nombreux chantiers ponctuels, dispersés sur le territoire. Les bâtiments sont inaugurés entre 2006 et 2008³⁹¹. Néanmoins, si Saint-Étienne semble avoir fait l'effort d'une réflexion urbaine, par la mise en place d'un débat relativement ouvert, les commentateurs restent sceptiques sur sa capacité à mettre en place une stratégie réellement cohérente, et susceptible de porter ses fruits. C'est notamment l'éparpillement des projets qui est pointé du doigt :

³⁸⁸ François Charvolin parle de l'émergence d'un « *milieu du renouvellement urbain* » à Saint-Étienne [Charvolin, 2006, cité par Christelle Morel-Journal, *in* Bonneville, 2008].

³⁸⁹ A l'échelle de la France, il s'agit d'une intercommunalité tardive. Elle a peiné à se mettre en place, en raison d'échecs répétés dans les tentatives d'unifier un territoire institutionnel de gestion et de planification [Vant, 1995 ; Bonnin, 2005 ; Bonneville, 2008].

³⁹⁰ XXL Ateliers, soit les mêmes architectes que le programme White Carbon, à Châteaureux.

³⁹¹ Ce qui ne correspond pas tout à fait au deuxième mandat de Michel Thiollière.

« La frénésie de projets est sans doute la réponse pratique qu'ont trouvée les édiles stéphanois à cette nouvelle injonction centrale aux nouvelles conditions posées par le capitalisme moderne. Une question brûle les lèvres néanmoins : une multitude de projets fait-elle une stratégie ? » [Pinson, in Bonneville, 2008, p 153].

Gilles Pinson poursuit en soulignant que chacun des « *grands projets et événements qui ont jalonné la dernière décennie (...) ont été à chaque fois lancés sans travail préalable de recensement systématique des ressources et des faiblesses de la ville, d'identification des contraintes et des opportunités que comportait son environnement* » [ibid, p 154]. La mise en œuvre de ces projets se fait en outre **sans outil opérationnel unificateur**, à l'exception du GIP pour les programmes de rénovation de l'habitat. Les autres opérations semblent menées au fil de l'eau, saisissant les opportunités quand elles se présentent – même si en filigrane se trouve effectivement la trame énoncée par Ricardo Bofill en 1994. Interrogé sur ce point, l'ancien maire Michel Thiollière souligne qu'il ne pouvait pas inclure ces programmes dans une ZAC par exemple, dans la mesure où en parallèle, il œuvrait à la venue d'un établissement public d'aménagement, qui constituerait l'outil opérationnel par excellence sur le territoire. Il semblerait donc que l'action était guidée par la nécessité de faire venir des chantiers, et des grues bien visibles, sur Saint-Étienne, afin **de donner au plus vite des signes tangibles du changement stéphanois**. Cette impression d'un urbanisme au fil de l'eau, voire au fil des opportunités, est confirmée par l'analyse chronologique du renouveau de Châteaureux que nous présenterons par la suite. L'action menée à Châteaureux par la Ville nous semble en effet symptomatique d'un manque patent de vision d'ensemble du réaménagement d'un secteur. Le contraste avec l'action menée par l'ÉPASE à partir de 2007 est donc d'autant plus flagrant.

b. De nouveau, Saint-Étienne fait appel à l'État, mais en des termes renouvelés : l'Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne

L'Établissement Public d'Aménagement (EPA) de Saint-Étienne est créé en 2007, soit la même année que l'EPA d'Orly-Rungis-Seine-Amont (EPA ORSA). Il appartient à cette nouvelle génération d'EPA (originellement créés pour les villes nouvelles), instaurée en 1995 par Euroméditerranée à Marseille. Nice en 2008, puis Bordeaux³⁹² deux ans plus tard se dotent à leur tour d'un EPA.

³⁹² Sur le projet Euratlantique, qui s'articule notamment autour du renouveau du quartier de la gare Saint-Jean, en prévision de l'arrivée de la grande vitesse en 2017.

Saint-Étienne se dote d'un « outil d'exception »³⁹³

Malgré ces premiers projets engagés en s'appuyant notamment sur les services de la Ville (la compétence urbanisme n'ayant pas été transférée à la communauté d'agglomération), force est de reconnaître pour les acteurs locaux que les moyens locaux sont insuffisants. Sous l'impulsion de la Direction Départementale de l'Équipement (DDE), du Préfet et du maire de l'époque, une demande d'établissement public d'aménagement (EPA) est déposée, puis acceptée. Le contexte politico-administratif était sans doute favorable à une telle requête grâce à la conjonction d'une part de la fin des EPA des villes moyennes, qui ouvre une opportunité durant laquelle l'État consentira peut-être plus facilement à investir dans un EPA³⁹⁴, mais aussi du fait du réseau politique radical valoisien du maire sous un gouvernement de droite (notamment l'appui du Directeur de cabinet du Premier Ministre de l'époque³⁹⁵), et enfin des ambitions électorales de Dominique Perben³⁹⁶ (UMP) sur Lyon en vue des élections municipales de 2008 [Morel-Journel, Pinson, document de travail³⁹⁷].

Dans le contexte de montée des gouvernements municipaux, une telle initiative détonne – même si, on l'a vu cela pourrait moins étonner à Saint-Étienne qui a une longue tradition de recours financier à l'État³⁹⁸.

« Ce qui surprenait c'est qu'un maire veuille faire venir l'Etat. C'est plutôt la tendance inverse, les maires disaient 'je fais, l'Etat je n'en ai pas besoin' pour faire simple, et moi au contraire je disais 'j'ai besoin de l'Etat'. Et je crois toujours très sincèrement que j'ai besoin de l'Etat parce que leur disais-je, je n'ai pas les moyens de le faire, voilà. Alors comme je n'ai pas les moyens de tout faire tout seul, en tant que maire et président de l'agglo, j'ai besoin des pouvoirs publics et de l'Etat pour cofinancer un certain nombre d'actions et donc dans la mesure où il y a un cofinancement Etat / collectivité territoriales, il est logique que l'Etat participe aux travaux. »
[Entretien Michel Thiollière].

Cependant, il ne s'agit pas de solliciter de l'État uniquement une enveloppe financière conséquente³⁹⁹, mais aussi un appui en ingénierie. Le constat du retard de Saint-Étienne en matière de technostructure fait l'unanimité aussi bien parmi les acteurs stéphanois que de la part

³⁹³ Ainsi que l'ÉPASE se présente lui-même sur son site internet (<http://www.ÉPASE.fr/fr/L-ÉPASE-un-outil-d-exception>, dernière consultation de l'URL : 25/04/2012).

³⁹⁴ Cf. entretien du 17.04.2008, Service Urbanisme de la Ville : « Nous avons eu une chance inouïe, qu'il y ait une fenêtre de tir liée à la fin des EPA de villes nouvelles ».

³⁹⁵ « Je lui dois beaucoup (...) c'était [XXX], qui était directeur de cabinet de Raffarin à l'époque, quand Raffarin était Premier Ministre, et [XXX] (...) a été très sensible à cette demande de Saint-Étienne pour un EPA » [entretien Michel Thiollière].

³⁹⁶ Alors Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, en charge de faire la proposition de la création d'un EPA au Premier Ministre.

³⁹⁷ Document de travail faisant suite à une communication au Congrès de l'Association Française de Science Politique (31 août-2 septembre 2011, à Sciences Po Strasbourg), intitulée « Les Établissements publics d'aménagement entre intégration locale et gouvernement à distance. Le cas de l'EPA de Saint-Etienne » (session thématique 14 "Retour sur l'État local"). Il nous a été confié par ses auteurs.

³⁹⁸ En cela, l'EPA de Saint-Étienne, sollicité par la Ville elle-même n'est pas recherché pour apaiser des tensions politiques locales comme ce fut le cas à Marseille [Bertoncello, Dubois, 2010], ou à Bordeaux dont la Municipalité et la Communauté d'agglomération ne sont pas du même bord politique. Dans ces cas, l'arrivée d'un EPA est un moyen de dépolitiser et de spécialiser le débat [Bertoncello, Dubois, 2010, p 158].

³⁹⁹ Même si cela a pu être perçu de la sorte dans un premier temps, aux dires d'acteurs ayant connu cette période : « Quand l'EPA a été créé, ils [la Ville] l'ont vu comme une caisse de financement de plus » [entretien cadre EPA, 19.02.2010].

des acteurs exogènes venus intervenir dans la ville, et ce en dépit des premières améliorations dues à la restructuration des services techniques de la Ville, où le maire avait pris soin de recruter de nouveaux responsables réputés pour leurs compétences en matière d'urbanisme. De fait, pour continuer à mettre en œuvre les projets qu'elle a prévus, la ville doit se doter d'un aménageur capable de supporter une opération d'une telle ampleur : questionné sur l'éventuelle capacité de la Ville à continuer les projets prévus, un membre des services techniques de la Ville répond ainsi :

« Disons que ce qu'il aurait fallu c'est un aménageur, on n'allait pas gérer en régie une ZAC de 400 000 m² de SHON avec des bureaux, des commerces, je veux dire que notre métier c'est plus la cohérence que d'être opérateur et aménageur. On peut faire des petites ZAC (...) mais là à ce niveau-là ce n'est pas souvent des ZAC en régie. En revanche il nous fallait un aménageur de peinture. » [Service urbanisme Ville de Saint-Étienne, entretien du 28.01.2010].

Un EPA est un établissement public d'État à caractère industriel et commercial, *« compétent pour réaliser pour leur compte, ou celui de l'État, d'une collectivité locale ou d'un autre établissement public, ou pour faire réaliser toutes interventions foncières et opérations d'aménagement prévues par [le Code de l'Urbanisme] »*⁴⁰⁰.

Comme les premiers EPA, créés pour la mise en œuvre des villes nouvelles dans les années 1970, cette nouvelle génération d'EPA constitue un outil exceptionnel – littéralement hors du (droit) commun – à plusieurs titres : par les moyens humains et financiers considérables qu'il met à la disposition d'un projet, par son caractère éphémère (deux tranches de sept ans à Saint-Étienne), et enfin par son action dans le cadre d'un périmètre précis, avec des prérogatives élargies. Mais, à la différence d'un EPA ancienne génération, l'EPA de Saint-Étienne, s'il est bien créé par un décret en Conseil d'État, l'est à la demande de la collectivité locale. S'il est tentant de formuler l'hypothèse selon laquelle ces nouveaux EPA seraient un nouvel avatar du gouvernement à distance et de *« l'agencification »* de l'État observé notamment dans le cas de l'ANRU [Epstein, 2005], l'étude de cas stéphanoise souligne au contraire un **État central en retrait, au profit de l'État local**, les services de la DDE notamment [Morel-Journal, Pinson, document de travail]. Surtout, les EPA apparaissent comme des aménageurs qui se cantonnent à ce rôle, laissant la définition des axes de stratégie territoriale aux collectivités territoriales.

L'arrivée d'un EPA à Saint-Étienne, même s'il est à la demande des acteurs locaux, ne se fait pas en douceur, en partie parce qu'il perturbe le jeu d'acteurs locaux, et leurs habitudes de travail.

« Ici au début c'était compliqué : on bouleverse énormément d'habitudes, alors que la manière de gérer la ville avait peu changé depuis 40 ans. (...) Donc on avance, mais la Ville est exsangue, elle a mis 24 millions d'euros au pot commun, ce qui crée des tensions parce que cela enlève au reste des investissements en urbanisme. Mais les gens sont quand même réceptifs, même si on fait figure d'un OVNI dans le milieu stéphanois. On révolutionne les choses ici. » [cadre EPA, entretien du 19.02.2010].

Une personne de l'Urbanisme de la Ville souligne les grands changements en la matière en quelques années seulement : après avoir longtemps été seuls, les services techniques de la Ville ont d'abord dû composer avec l'arrivée des services de la communauté d'agglomération, puis avec

⁴⁰⁰ Définition du *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, [Merlin, Choay, 1988], reprenant les termes contenus dans les décrets de création des EPA (cf. celui de Saint-Étienne).

celle de l'EPA⁴⁰¹. Un cadre de Saint-Étienne Métropole affirme pour sa part : « ça a été dur de transmettre à l'ÉPASE, psychologiquement » avant d'ajouter « mais ils ont fait preuve de retenue » [entretien du 17.04.2008].

De fait, la mission de préfiguration, pilotée par une personne nommée directement par l'État central, constitue un moment de crispation⁴⁰², à tel point que son directeur n'est pas reconduit ensuite à ce poste lors de la création effective de l'EPA.

« Les premiers temps d'un EPA sont souvent une période très délicate durant laquelle l'EPA et son encadrement doivent faire à la fois la preuve de leur capacité à apporter 'quelque chose en plus', une capacité opérationnelle notamment, et de son aptitude à donner des signes d'allégeance au pouvoir politique local. » [Morel-Journal, Pinson, document de travail, p 30].

La nouvelle direction fait au contraire tous les efforts nécessaires pour s'intégrer au jeu d'acteurs local, avec une certaine réussite, comme en attestent plusieurs avis récoltés en entretiens (cf. ci-avant entretien du 17.04.2008).

Désormais, le partage des tâches se fait donc comme suit :

« Les principaux acteurs, c'est effectivement la Ville, qui est le leader politique : un projet urbain, c'est un projet coordonné sous l'impulsion du politique, même si c'est de l'argent de l'État, de la région, n'importe qui : rien ne se fait dans une ville sans l'accord, l'assentiment des élus, des élus locaux, qui sont porteurs de la dimension politique. L'ÉPASE est porteur de la plus grande capacité à faire, c'est clair. Et puis Saint-Étienne Métropole qui est porteur des germes des orientations publiques dominantes de l'agglomération en matière de déplacements, en matière de développement économique, mais sur lesquels je dirais qu'ils balbutient un petit peu dans la mesure où l'intégration politique est faible, et où ces moyens ne sont pas exorbitants non plus. » [Service urbanisme VSE, entretien du 24.02.2010].

Il transparaît dans ces propos que la communauté d'agglomération est un peu à l'écart du jeu : cela s'explique par la création tardive, et sur la base d'un consensus territorial *a minima* de l'intercommunalité à Saint-Étienne [Vant, Gay, 1997]. En revanche, le lien est fort entre l'EPA et son président de conseil d'administration, qui est à la fois maire de Saint-Étienne et président de la communauté d'agglomération. La transparence est totale entre les deux, comme le montrent les entretiens réalisés par les deux chercheurs précités, et l'EPA joue à plein la carte du partenariat avec les acteurs locaux [Morel-Journal, Pinson, document de travail].

Ainsi, l'arrivée de l'EPA à Saint-Étienne permet de conclure à la mise de l'État « **au service du projet local** » :

« D'abord l'initiative de l'État fait la part belle aux acteurs locaux (...). Deuxièmement, les interlocuteurs des agents évoluant au sein des EPA sont bien davantage locaux que nationaux. (...) Enfin, s'il est une tutelle politique à laquelle est soumise la direction des EPA, c'est bien davantage celle du président, et donc celle du maire dans nos cas, que celle du ministre ou du directeur d'administration centrale. » [Morel-Journal, Pinson, document de travail, p 26].

⁴⁰¹ Entretien du 28.01.2010.

⁴⁰² « La mission de préfiguration de l'EPA a été confiée à [XXX], qui a réussi sa mission puisque l'EPA a été créé, mais qui a réussi aussi à devenir aujourd'hui persona non grata à Saint-Etienne. (...) [XXX] a perdu car il était donneur de leçons sans aller jusqu'au bout. » [Entretien cadre EPA, 19.02.2010].

Au final, de l'avis général, les relations entre l'ÉPASE et la Ville se déroulent bien, avec une relation de grande proximité entre le directeur de l'ÉPASE et le maire de Saint-Étienne (et président du conseil d'administration de l'ÉPASE). L'adjoint au maire de Saint-Étienne en charge de l'urbanisme qualifie d'ailleurs cette relation « d'osmose » :

« Oui c'est l'osmose parce que je pense que l'établissement public est un établissement jeune, donc quand nous sommes arrivés en responsabilité, cet établissement public avait finalement à peine une année d'existence, donc on a participé à la structuration des projets que je viens d'évoquer, je crois pouvoir dire qu'il n'y a pas une semaine où je n'ai pas de rendez-vous avec le directeur de l'EPA ou l'un de ses collaborateurs, [certes] pas forcément que sur Châteaureux parce que l'EPA a aussi d'autres secteurs d'intervention avec nous. » [Entretien Florent Pigeon, 15.02.2010].

Les missions : un EPA aménageur-développeur⁴⁰³

La mission de préfiguration est nommée en 2005 par le Ministère des Transports, de l'Équipement, du tourisme et de la Mer, ainsi que celui de l'Intérieur et de l'aménagement du territoire. Dans la lettre de mission de son directeur, le constat de départ, justifiant de l'octroi de moyens exceptionnels à Saint-Étienne, est le suivant :

« La ville et l'agglomération de Saint-Étienne connaissent une situation difficile sur le plan économique et urbain. Cette situation est également préjudiciable au département de la Loire comme à la région Rhône-Alpes. En particulier la métropole lyonnaise a besoin, pour asseoir son rayonnement européen, de s'appuyer sur le pôle stéphanois comme sur celui du Nord-Isère. Pour cette raison, le Gouvernement a décidé de répondre à la demande des élus locaux en soutenant un ambitieux projet d'urbanisme et de développement économique. Pour mettre en œuvre ce projet un Établissement Public d'Aménagement (EPA) sera créé dans le cadre d'une opération d'intérêt national. Sa création doit être effective à l'été 2006. » [Lettre de mission, 30 août 2005].

C'est donc bien le double constat des graves difficultés, tant économiques qu'urbaines, de Saint-Étienne, mais aussi celui du caractère pénalisant de ces dernières à une échelle dépassant largement le bassin stéphanois qui pousse l'État central à agir sur ce territoire. Cet argumentaire par défaut souligne qu'il s'agit moins d'aider un territoire en difficulté que d'éviter de potentiels effets négatifs sur un autre territoire en pleine expansion économique et aux prétentions européennes. La logique sous-tendant cette décision ne relève donc pas d'une politique de compensation territoriale, mais s'inscrit pleinement dans la compétitivité des territoires.

L'« ambitieux projet d'urbanisme et de développement économique » mentionné devra porter sur trois domaines :

*« - L'amélioration de l'habitat et l'aération de la trame urbaine en centre-ville.
- Le redéveloppement économique de la ville fondé sur la recherche ou l'innovation (design, optique, mécanique, eau...). Un programme tertiaire de l'ordre de 150 000 à 200 000 m² de bureaux sera mis en œuvre autour du pôle multi-modal de Châteaureux*

⁴⁰³ Cf. Délibération n°2007-03, Conseil d'administration du 20 avril 2007 de l'ÉPASE.

- Le renforcement du positionnement culturel de Saint-Étienne et les modalités d'un fonctionnement multipolaire de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Le premier point précise que l'EPA sera opérateur des deux GPV dans son périmètre de compétence et coordonnera les deux autres (le directeur du GIP-GPV fait d'ailleurs partie de la mission de préfiguration à la demande du directeur de cette dernière).

La mission de préfiguration est chargée de procéder aux études nécessaires et de préparer la mise en place d'un établissement public d'aménagement, ainsi que sa feuille de route de la première année. Si elle se passe relativement mal et dure plus longtemps que prévu, la mission donne bien lieu à la création début 2007 d'un établissement public d'aménagement à Saint-Étienne par le Premier Ministre, sur proposition du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (décret n° 2007-88 du 24 janvier 2007). Établissement régi par le Code de l'Urbanisme, il est placé sous la tutelle du ministre chargé de l'urbanisme ; sa mission est prévue pour quatorze ans (soit une fin prévue pour 2021), avec décision de reconduction à mi-parcours (en 2014). Dans la foulée, un périmètre de 970 hectares – soit plus de 10% du territoire communal de Saint-Étienne – est déclaré Opération d'Intérêt National (OIN), avec les pouvoirs d'exception aux règles d'urbanisme que cela concède⁴⁰⁴ (décret n° 2007-89 du même ministère).

Son directeur⁴⁰⁵ a été choisi par le maire de Saint-Étienne, sur proposition d'une liste restreinte de noms par les instances ministérielles. Il doit rendre des comptes à un Conseil d'Administration de dix-huit membres nommés pour trois ans renouvelables, composé pour moitié par des représentants ministériels (ainsi qu'un représentant de l'ANRU) et pour moitié par des représentants des collectivités locales et leurs établissements publics (article 3 du décret). Le président du Conseil d'Administration est généralement un élu – à Saint-Étienne c'est le maire de Saint-Étienne, aussi président de la Communauté d'agglomération.

Le budget de l'EPA est estimé à 255 millions d'euros sur la période 2007-2014, dont près de la moitié provient de fonds publics. La clé de financement de l'EPA reflète le partenariat entre les collectivités locales et l'État central : sur la dotation de 120 millions d'euros dévolue à l'EPA pour les sept premières années, la moitié provient de l'État, et l'autre moitié est répartie entre les collectivités locales : la Ville (20%), la Communauté d'agglomération (10%), le Département de la Loire (10%), et enfin la Région Rhône-Alpes (10%)⁴⁰⁶.

⁴⁰⁴ Dans le cas de Saint-Étienne, l'EPA ne fait pas valoir son droit à instruire les permis de construire comme ses droits le lui permettraient, mais laisse ce travail aux services techniques de la Ville, traditionnellement en charge de ce type de dossier.

⁴⁰⁵ Nicolas Ferrand, X-Ponts, est un haut fonctionnaire reconnu dans les services de l'État. Il a appartenu aux cabinets ministériels de Robien et Perben. Il a démissionné de ses fonctions début 2012, suite à sa mutation à la tête de l'aménagement et de l'urbanisme des services de la Ville de Rennes. Il a été remplacé à la tête de l'ÉPASE par Pascal Hornung, ancien directeur général de l'EPA Nord-Isère (2008-2012).

⁴⁰⁶ Cette clé de répartition des contributions financières respectives de chacun des acteurs publics varie en fonction des EPA : à Marseille, la répartition est proche de celle de Saint-Étienne, avec un certain désengagement de la Communauté d'Agglomération (50% État, 25% Ville, 10% Région, 10% Département, 5% Communauté d'agglomération – source : Bertoncello, Dubois, 2010, p 160), tandis qu'à Bordeaux au contraire, la Communauté d'Agglomération contribue à égalité avec l'État, à hauteur de plus d'un tiers du total (35 % par l'État, 35 % par la CUB, 20 % par la ville de Bordeaux, 7 % par la ville de Bègles et 3 % par la ville de Floirac – source : site institutionnel d'Euratlantique : http://www.bordeaux-euratlantique.fr/organisation_EPA.html, dernière consultation de l'URL le 01/07/2012).

Les missions de l'EPA sont avant tout celles d'un aménageur – c'est son « cœur de métier » précise-t-on sur le site institutionnel de l'ÉPASE :

« L'EPA assure à la fois un rôle d'ensemblier et la maîtrise d'ouvrage opérationnelle des projets d'aménagement urbain qu'il pilote, en complément de l'action des autres acteurs institutionnels (Ville, Agglomération, Conseil Général, Conseil Régional, Etat, Agence d'urbanisme, Epora...). Sa mission consiste à mettre en œuvre les projets urbains : acquisition du foncier et viabilisation, acquisition d'immeubles et restructuration, réalisation d'espaces et d'équipements publics rétrocédés à la collectivité, vente de charges foncières (immeubles restructurés ou de foncier doté de droits à construire) à un investisseur, par le biais d'un promoteur... »⁴⁰⁷.

L'EPA se situe donc clairement du côté opérationnel du projet urbain, et s'inscrit de ce fait dans les axes stratégiques définis par la Ville

Mais au fil du temps, sa place s'affirmant dans la configuration locale d'acteurs, l'EPA endosse une **mission de développement économique** :

« L'EPA apporte sa contribution à la stratégie économique du territoire en définissant les secteurs porteurs à attirer sur les zones de projet et les plans d'actions nécessaires pour la mise en œuvre. Il contribue à la promotion et à la commercialisation de ces projets auprès des acteurs économiques et des institutions. »⁴⁰⁸.

Cette mission se manifeste notamment par la mise en place d'un service de marketing, dont le responsable est aussi en charge du marketing territorial à Saint-Étienne Métropole. Ce service applique les méthodes classiques de marketing, à savoir de cibler un marché, de le segmenter et de s'y positionner en mettant en œuvre une campagne de communication adéquate⁴⁰⁹. L'accent a été mis sur le marché du tertiaire, afin de savoir quel marché était potentiellement accessible pour Saint-Étienne. Au final, l'EPA se présente volontiers comme ayant « la réactivité et la souplesse d'une PME avec la garantie financière publique »⁴¹⁰.

La feuille de route de l'EPA est fixée par le premier Conseil d'administration, qui a lieu le 20 avril 2007. S'appuyant sur le diagnostic dressé par la mission de préfiguration, lui-même dans la lignée du constat initial d'une situation socio-démographique difficile, le débat d'orientation générale sur l'EPA prend acte des efforts déjà engagés, mais enjoint à agir vite pour espérer un succès de l'action. Il est donc évident que **l'EPA n'enclenche pas le renouveau, mais est l'outil permettant « d'accélérer la dynamique en cours »**⁴¹¹.

« Dans ce contexte, en sus des politiques communes classiques, les partenaires publics du projet urbain stéphanois (...) souhaitent contribuer à :
- Renforcer l'attractivité territoriale en contribuant au changement d'image de Saint-Étienne et en développant les centralités, publiques ou privées, y compris les pôles commerciaux

⁴⁰⁷ Source : site institutionnel de l'ÉPASE (<http://www.ÉPASE.fr/fr/L-ÉPASE-un-outil-d-exception/Missions>, dernière consultation de l'URL : 25/04/2012).

⁴⁰⁸ Même source que la citation précédente.

⁴⁰⁹ Cf. entretien Direction marketing de l'ÉPASE, 21.06.2011.

⁴¹⁰ Source : présentation de l'ÉPASE par le chef de projet Châteaureux, séminaire à l'Université Jean Monnet, du 7 décembre 2009.

⁴¹¹ Document d'orientation générale de l'EPA, conseil d'administration du 20 avril 2007, note de cadrage, p 3.

- Pérenniser le dynamisme économique du bassin d'emploi, notamment en privilégiant les activités fondées sur la recherche et l'innovation dans les 'cœurs de métier' stéphanois (design, optique, mécanique, eau...)
- Ecarter le risque de récession urbaine et sociale en centre-ville en réhabilitant le logement dégradé, en produisant des logements adaptés aux besoins de parcours résidentiels et en améliorant la qualité des espaces publics. »⁴¹²

Ces trois axes s'inscrivent dans la continuité des réflexions des années précédentes, tout en retravaillant légèrement les termes de la lettre de mission de François Wellhoff. L'ordre des propositions est inversé, faisant passer la question du territoire en premier, reléguant les questions économique et urbaine au second plan. Cet ordre des choses est pérennisé dans les supports de communication au grand public, comme on le lit sur la capture du site internet de l'ÉPASE reportée sur la page suivante (voir illustration n°16 ci-dessous):

Les problématiques propres au territoire stéphanois – maintien de la structure économique et requalification des logements et des espaces publics – sont peu retravaillées à des fins de communication⁴¹³. En revanche, **l'accent est clairement mis sur la dimension métropolitaine de l'action** : le but est de contribuer à la construction de l'Eurométropole Lyon – Saint-Étienne, ce qui passe par une mise à niveau de Saint-Étienne en matière de tertiaire supérieur (quartier d'affaires et secteur de la recherche et du développement).

GRAND PROJET URBAIN

L'EPA Saint-Etienne développe sur la ville un grand projet d'aménagement sur 970 hectares au service de 3 objectifs majeurs :

- **Contribuer à renforcer Saint-Etienne dans sa position de second pôle urbain de l'Eurométropole Lyon / Saint-Etienne** (3 millions d'habitants, 1,2 million d'emplois, 150 000 étudiants) :
 - Par la création d'un quartier d'affaires sur Chateaucreux complémentaire et différenciant de celui de La Part Dieu
 - Par le développement d'un campus à rayonnement métropolitain sur Manufacture Plaine Achille favorisant les collaborations entre filière d'excellence
- **Pérenniser le dynamisme économique du bassin d'emplois** :
 - En privilégiant les services créatifs et innovants, les fonctions tertiaires nécessaires au développement des activités industrielles stéphanoises
 - En renforçant l'attractivité commerciale de Saint-Etienne
- **Restaurer l'attractivité résidentielle du centre ville de Saint-Etienne**
 - En améliorant la qualité des espaces publics,
 - En proposant une offre de logement adaptée (réhabilitation, démolition/reconstruction)
 - En développant des aménités urbaines à destination des cadres



Cité des Affaires

Illustration 16 : L'ÉPASE au service d'un "grand projet urbain" (capture d'écran du site institutionnel de l'ÉPASE⁴¹⁴)

⁴¹² Ibid. pp. 3-4.

⁴¹³ Si ce n'est la désignation explicite de la cible de l'attractivité : les « cadres ».

⁴¹⁴ <http://www.ÉPASE.fr/fr/L-ÉPASE-un-outil-d-exception/Grand-projet-urbain> (dernière consultation de l'URL : 25/04/2012)

L'évolution de la présentation des objectifs de l'EPA à cinq ans d'intervalle (certes à partir de supports ayant des fonctions et des destinataires différents) est relativement minime, si ce n'est l'affirmation métropolitaine. En ce sens, l'inflexion apportée en 2008 lors du changement de municipalité ne transparaît pas vraiment : alors que l'ancien maire Michel Thiollière mettait l'accent sur la qualité urbaine pour gagner en attractivité résidentielle, le nouveau maire (PS) Maurice Vincent⁴¹⁵ réoriente l'action en faveur de l'économie, partant du principe qu'il ne saurait y avoir d'attractivité résidentielle sans emplois attractifs⁴¹⁶.

>>> Cette présentation des missions et des méthodes de l'EPA de Saint-Étienne cadre assez bien avec les analyses qui ont été menées sur l'EPA de Marseille Euroméditerranée. En effet, ces analyses soulignent que le rôle de l'EPA est « *d'impulser des dynamiques locales voire [de] susciter des formes inédites de coopération entre acteurs du territoire* » [Bertoncello, Dubois, 2010, p 160], ce qui comprend à la fois acteurs publics et les investisseurs privés. En cela, l'EPA est au cœur du « *processus négocié* » [ibid, p 158], c'est un « *espace de négociations incessantes en vue de la constitution d'un projet collectif entre des acteurs multiples, dont la participation n'est pas figée dans le temps* » [ibid, p 160]. Par conséquent, l'EPA est bien plus qu'un « *filet de sécurité* »⁴¹⁷, c'est un acteur de poids pour mener un projet de grande ampleur sur un territoire en difficultés.

La stratégie de la preuve par l'opérationnel

Le périmètre d'opération de l'EPA est vaste ; cinq territoires d'intervention prioritaire sont donc définis (voir carte n°5 page suivante), reprenant encore une fois les grandes lignes esquissées dix ans auparavant par le plan d'urbanisme de Bofill :

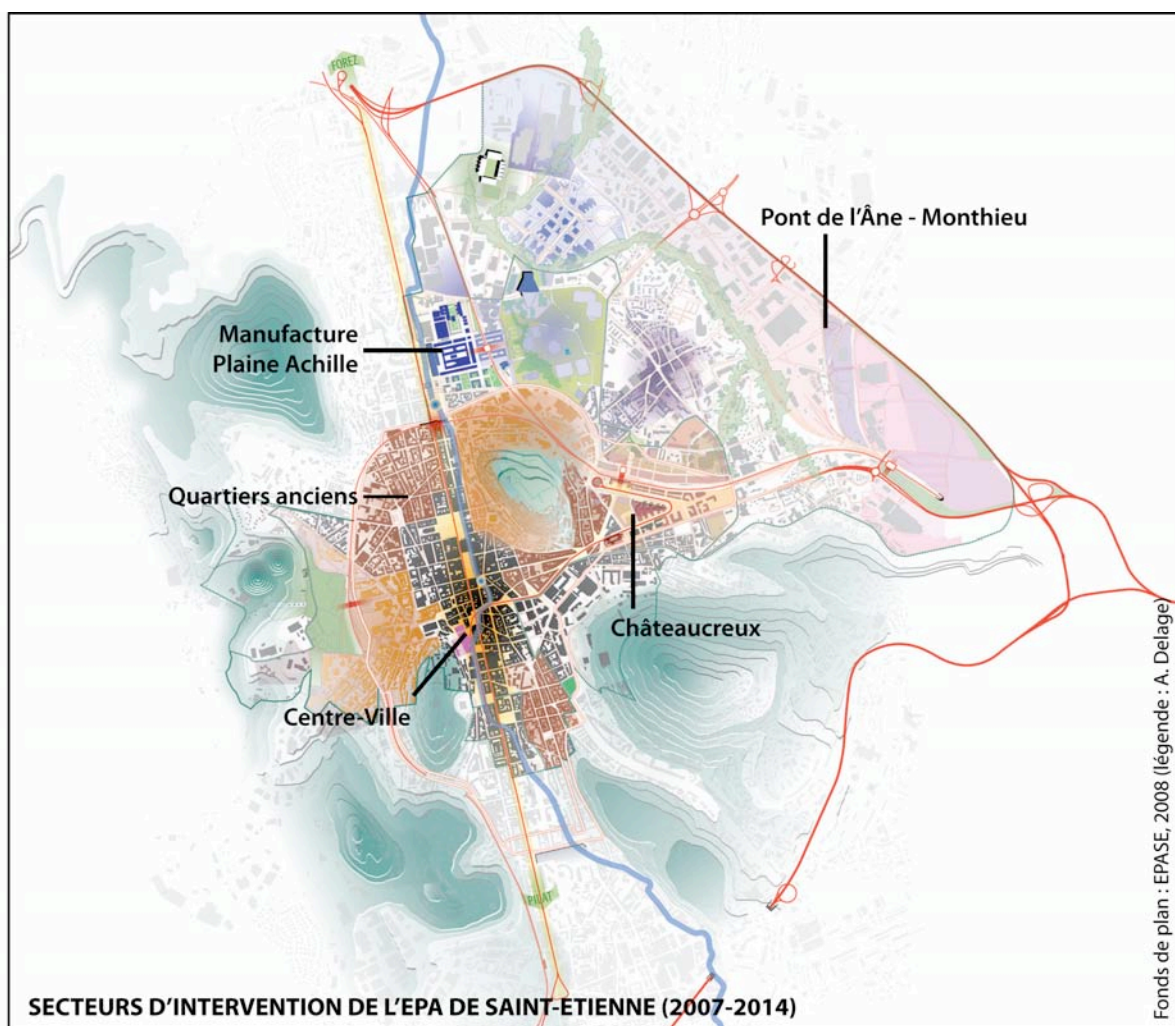
- le centre-ville et les quartiers anciens : c'est là que la lutte contre le logement dégradé est la plus forte. Le but est de rendre une attractivité résidentielle et commerciale à ces espaces centraux.
- Châteaureux, promis à devenir un quartier d'affaires autour de la gare principale de la ville. Cette opération s'appuie sur des projets déjà engagés avant l'arrivée de l'EPA.
- Manufacture Plaine Achille « *pour bâtir le futur campus métropolitain de Saint-Étienne, un pôle créatif entre la Cité du Design, la faculté des sciences et le musée d'art moderne* »⁴¹⁸
- Pont de l'Âne Monthieu, zone commerciale en entrée de ville dans le prolongement de Châteaureux.

⁴¹⁵ Professeur d'économie à l'Université de Saint-Étienne.

⁴¹⁶ Cf. les analyses de Morel-Journal et Pinson, document de travail précédemment mentionné.

⁴¹⁷ Pour reprendre l'expression de Jean Frébault, telle que rapportée par Brigitte Bertoncello et Jérôme Dubois [Bertoncello, Dubois, 2010, p 71].

⁴¹⁸ Ainsi que le présente l'ÉPASE sur son site institutionnel.



Carte 5 : Secteurs d'intervention de l'ÉPASE (2007-2014)

Fort de cette feuille de route⁴¹⁹, l'EPA cherche à gagner sa légitimité avant tout par son **action d'aménageur** : il s'agit aussi de signifier localement que l'EPA n'est pas qu'une manne financière, mais aussi un outil opérationnel, au service d'un projet local certes, mais doté de sa propre capacité d'action, en conséquence de quoi elle doit s'intégrer au jeu d'acteurs et décisionnel local.

L'équipe est restreinte au départ – un directeur général, un directeur adjoint et quatre chefs de projet – mais vise à l'efficacité, notamment en refusant de sectoriser les décisions, du moins en procédant à une sectorisation géographique et non fonctionnelle :

« Il y a un sous-dimensionnement volontaire des fonctions support au début, pour avoir des projets bien assis. Ainsi il n'y avait que des chefs de projet (+ leur assistante), mais qui faisaient tout sur l'opération : on ne voulait pas de conseiller en environnement ou en développement qui aurait dit 'yaka, faut qu'on'. » [Entretien cadre EPA, 19.02.2010].

Aujourd'hui, l'EPA compte une quarantaine de personnes, mais a conservé cette polyvalence des compétences par périmètre de projet.

⁴¹⁹ Qui exclut toute action sur les transports : la feuille de route pointe la nécessité d'aménager des transports collectifs en site propre, mais précise qu'ils restent à la charge de la collectivité.

Pour faire ses preuves, l'EPA décide d'aller vite :

« Notre pari était de ne pas se positionner comme un donneur de leçons mais simplement de faire des opérations. L'objectif était de monter très vite un dossier de réalisation d'une première ZAC et de lancer l'opération. » [Entretien cadre EPA, 19.02.2010]

En moins d'un an, les premières charges foncières sont vendues, sur Châteaureux, grâce à un projet déjà largement amorcé par la Ville dans les années précédentes (cf. chapitre 5).

>>> Ainsi, au début des années 2010, la ville de Saint-Étienne est en chantiers en de maints endroits. Il est frappant de regarder la carte des projets urbains (voir planche de cartes n°4 en début de section), qui montre à elle seule combien la ville est en plein renouvellement urbain : le territoire stéphanois est quasiment entièrement recouvert par des périmètres d'intervention urbaine. Saint-Étienne est une mosaïque de projets sous la tutelle de la Ville, de l'ANRU ou de l'ÉPASE. En ce qui concerne le logement ancien dégradé de centre-ville, on se rend compte que tous les secteurs concernés ne sont pas gérés par la même instance. Cette carte montre bien combien l'action de l'ÉPASE complète celle des autres acteurs publics en matière d'action urbaine, et comble les interstices laissés entre les secteurs ANRU et ceux gérés par la Ville.

Conclusion de la section 1.3. : La gare de Châteaureux en position stratégique dans le projet urbain de Saint-Étienne ?

L'arrivée de l'EPA à Saint-Étienne marque une rupture dans les modes de faire et les moyens engagés, mais ne signe pas pour autant une mise à l'écart totale de la Ville qui traitait jusqu'alors les questions d'urbanisme et d'aménagement urbain, ni de celle de la communauté d'agglomération, en charge de la stratégie territoriale. Dans l'économie générale du "grand projet urbain", deux projets tiennent le haut du pavé : Châteaureux et Manufacture Plaine-Achille. Mais chacun se spécialise dans un domaine différent : face à l'affirmation du premier comme un centre tertiaire voulu comme étant de premier plan, le second s'oriente davantage vers l'économie créative et de la connaissance, en intégrant la Cité du Design et le futur campus universitaire de la ville, conçu comme devant être un lien métropolitain fort avec Lyon. Entre les deux, la gare principale de la ville peut être un lien : si Châteaureux est géométriquement organisé par la gare, Manufacture Plaine-Achille s'y rattache aussi, comme y travaille Alexandre Chemetoff, en charge d'en établir le plan-guide qui dessine les cheminements du campus à la gare via le boulevard Jules Janin et rapproche par la même occasion la Cité du Design de Châteaureux par un chemin plus court que le tramway passant par la Grand'Rue. Dans cette perspective, l'aménagement de l'espace au nord des voies ferrées (le Soleil) constitue un réel enjeu en termes de couture urbaine entre des entités pour l'heure encore cloisonnées : cela place la gare TER et TGV de la ville à l'articulation de deux projets majeurs du renouveau de Saint-Étienne. **La structuration de cette partie orientale de la ville autour du "quartier d'affaires" et du pôle créatif souligne les deux éléments forts sur lesquels le territoire souhaite asseoir son renouveau post-industriel : dans ce cadre, la gare semble être dans une position stratégique.** Il convient donc de voir dans quelle mesure elle constitue elle-aussi un levier de développement urbain (ou pas). Néanmoins, si l'on doit garder à l'esprit ce lien entre les deux projets de Châteaureux et Plaine-Achille, notre étude n'envisagera pas la jonction avec le second, en raison d'une part de son caractère moins avancé en termes de conception au moment des entretiens de terrains, et surtout de l'absence de sa mention par la plupart des acteurs rencontrés.

Conclusion de la section 1. : Saint-Étienne au défi de la métropolisation ?

L'exposé du passé industriel de Saint-Étienne souligne les implications que cette vocation économique spécifique a eues en termes à la fois politique et urbain : nourrie par un boom économique sans précédent au XIXe siècle, la très forte croissance urbaine de cette ville champignon a été d'autant plus compliquée à gérer pour les édiles locaux en raison de leur inexpérience – doublée d'un relatif désintérêt – concernant les questions urbanistiques. Saint-Étienne hérite aussi de cette période une configuration locale singulière en France en termes urbains (un centre-ville délaissé) mais aussi politiques avec une présence (imposée ou demandée) de l'État aux diverses étapes clés de l'histoire de la ville.

Ces rappels visent à faire comprendre le contexte dans lequel s'insère le projet de Châteaureux, ainsi que les conditions de son émergence. Ils montrent d'une part **les effets de rupture** très forts induits par les choix politiques au tournant du XXIe siècle et au fondement même de l'action urbaine, notamment le saisissement de la question urbaine comme un enjeu politique local, reléguant l'économie jusque là favorisée au second plan, l'accent mis sur la qualité du cadre de vie, et l'ambition architecturale. Apparaissent d'autre part **des éléments de permanence**, au premier rang desquels la sollicitation d'un Établissement Public d'Aménagement, émanation de l'État central avec des pouvoirs opérationnels conséquents, pour aider à redresser la situation stéphanoise, alors que le mouvement général des villes françaises et européennes va vers une autonomie de plus en plus grande de ces dernières en particulier en ce qui concerne l'aménagement urbain.

Les années 2000 constituent à bien des titres un moment charnière en la matière, avec une prise de conscience générale de l'ampleur des défis à relever tant dans les champs économique, que social et urbain, mais aussi en posant les jalons d'une action urbaine à la hauteur du retard que la ville accuse en termes de logement et d'équipements. En ce sens, cette période marque certainement le terme de la « trentaine d'années » qui ont été nécessaires « *pour acter la fin des héritages industriels, sociaux et urbains mais aussi l'achèvement d'un modèle de société et de ville nés de la petite et de la grande industrie* » et ainsi pouvoir « *esquisser un renouvellement des regards sur la ville* » [Bonneville, 2008, p 11].

Ce renouvellement des regards est d'autant plus nécessaire que Saint-Étienne part avec de lourds handicaps dans la compétition qui est désormais de rigueur entre les villes au niveau français et européen. Saint-Étienne s'engage en effet dans une **métropolisation à marche forcée à double titre** :

- d'une part, **dans le sens économique** du terme, à savoir celui d'un changement de la base productive des villes post-industrielles devant enclencher un processus de tertiarisation.
- D'autre part **dans le sens réticulaire** du terme, avec la mise en réseau des villes entre elles. Sur ce point, la situation géographique particulière de Saint-Étienne rejaillit en

pointant son isolement mais aussi sa proximité avec Lyon. En ce sens, le lien métropolitain n'a rien d'une évidence, dans la mesure où les deux villes ont longtemps été des concurrentes économiques, concurrence doublée d'une inimitié notoire.

Ce discours sur la complémentarité de Saint-Étienne et de Lyon pour constituer une "**Eurométropole**" repose à la fois sur des arguments positifs, à savoir la construction d'une aire métropolitaine capable de concurrencer, comme son nom l'indique, les plus grandes villes européennes par sa masse démographique et son poids économique, mais aussi sur des arguments négatifs : il s'agit d'éviter que le « *territoire en perte d'attractivité* » pour reprendre les termes de la Directive Territoriale d'Aménagement (2005), qu'est Saint-Étienne ne vienne handicaper la capitale rhône-alpine dans ces mêmes prétentions de métropole européenne. Autrement dit, il s'agit d'aider le renouveau stéphanois moins pour l'avenir de ce territoire-là que pour éviter que son non-renouveau n'hypothèque l'avenir lyonnais dans cette ambition métropolitaine.

Cette construction métropolitaine tripolaire (Lyon – Saint-Étienne – Nord-Isère) entraîne une rupture avec la façon dont s'est structuré Saint-Étienne, entre logiques locales et étatiques, mais peu régionales : il s'agit là au contraire de composer une métropole multipolaire, reposant sur une stratégie régionale, et de construire des liens territoriaux horizontaux (avec néanmoins une nuance hiérarchique du fait de la prééminence de Lyon), après plusieurs décennies de liens verticaux entre Saint-Étienne et l'État central.

Dans ce nouveau cadre territorial de Saint-Étienne, la gare de Châteaureux est appelée à jouer le rôle de charnière fonctionnelle (par la liaison ferroviaire, et la complémentarité tertiaire) entre Lyon et Saint-Étienne. Dès lors, en conformité avec notre hypothèse posant la gare comme un ferment métropolitain, il convient donc désormais d'envisager le renouveau du quartier de la gare de Châteaureux afin de voir dans quelle mesure il cristallise (ou pas) le renouveau de Saint-Étienne.

2. Liège : d'un passé industriel qui ne passe pas à la renaissance⁴²⁰ ?

Troisième agglomération d'un pays de 10 millions d'habitants (après Bruxelles et Anvers), Liège est le principal pôle urbain de la région de Wallonie. Elle abrite aujourd'hui 200 000 habitants dans sa ville, et compte près de 600 000 habitants dans son aire urbaine : de taille similaire à Saint-Étienne au niveau communal, son pouvoir polarisant est nettement plus grand, en dépit de sa proximité à la capitale Bruxelles (à une distance-temps à peine supérieure à celle de Lyon pour Saint-Étienne, soit une petite heure). Comme Saint-Étienne, Liège est une ville de premier plan au moment de la Révolution Industrielle, tirant son avance d'antécédents proto-industriels. Les fondements de l'économie liégeoise sont proches de ceux du bassin stéphanois : métallurgie, charbon, armurerie. Pour la petite histoire, lors du Traité de Paris, la perte en 1815 de la province de Liège, alors important centre métallurgique, est l'un des facteurs expliquant l'essor de Saint-Étienne au XIXe siècle. On pourrait pousser le parallélisme jusque dans la présence d'une équipe de football très populaire localement, au palmarès prestigieux et dont le stade constitue l'épicentre de la vie locale les samedi soirs (les "Verts" de Saint-Étienne dans le "Chaudron", les Rouges du Standard de Liège). Il y a néanmoins une différence majeure entre les deux villes : alors que Saint-Étienne a une trajectoire proche de la ville champignon, Liège est au contraire un ancien centre politique, culturel et religieux dès le Moyen Âge, et fonde sa puissance sur une situation de carrefour lui permettant de développer des activités commerciales avant l'essor de l'industrie.

2.1. Une ville au riche passé⁴²¹

La "Cité ardente", expression héritée d'un roman éponyme⁴²², polarise son territoire depuis plusieurs siècles : elle a su construire son autonomie sur des fondements à la fois politiques et économiques, ce que la désindustrialisation, doublée de la fédéralisation du pays mettent à bas dans le dernier quart du XXe siècle, enrayant le rayonnement de la ville de façon durable.

⁴²⁰ Cf. le titre du dossier spécial Liège du *Monde Diplomatique* de septembre 2012 : « Renaissance de Liège », relatant le « défi sidérurgique », « Des transports publics en chantier » et « Un eldorado pour le cinéma francophone ».

⁴²¹ Ce paragraphe s'appuie sur les articles liés à Liège dans l'*Encyclopedia Universalis* (auteurs : Jean Lejeune, Professeur à l'université de Liège, échevin des travaux publics et des Musées de la Ville de Liège ; Xavier Mabille, Président-directeur général du Centre de recherche et d'information sociopolitiques, Bruxelles).

⁴²² *La Cité ardente*, Henry de Carton de Wiart, 1905.

a. De la ville des Princes-Évêques à la capitale économique de la Wallonie

Entre indépendance et francophilie, un centre politique ancien amoindri par le fédéralisme

Si les premières traces d'occupation de la place centrale de la ville remontent à la préhistoire, l'endroit acquiert une première importance à l'époque mérovingienne et carolingienne – la légende veut que la mère de Charlemagne, voire Charlemagne lui-même soient nés à Liège. Sur la base de son diocèse, la ville acquiert progressivement une certaine autonomie, sous le commandement de princes-évêques, dont le palais est aujourd'hui encore un des monuments principaux de la ville : cette principauté de Liège, fondée en 985, perdure jusqu'à l'indépendance de la Belgique en 1830. La Franchise de Liège, entretenant une certaine autonomie que symbolise son perron⁴²³, entretient des rapports conflictuels avec ses autorités de tutelle successives. C'est ainsi que la ville est complètement rasée au milieu du XVe siècle, sur ordre du Bourguignon Charles le Téméraire. Par la suite, Liège cultive sa neutralité entre les différents royaumes qui s'affrontent (français, espagnols des Pays-Bas), afin de garantir la prospérité de ses commerçants et artisans (qui fournissent les divers belligérants en armes). La ville est réputée pour être une terre d'accueil et de tolérance envers les étrangers, ce qui explique pour partie son développement économique à partir du XVIe siècle. Liège fait d'ailleurs partie des villes les plus importantes du Moyen Âge, au même titre que Londres ou Gand [Renardy, 2005].

Simultanément à la Révolution Française, éclate la Révolution liégeoise qui met fin au régime du Prince-Évêque, proclame une courte république, subit deux restaurations, avant que les habitants de la ville ne se prononcent en faveur d'un rattachement à la France. Liège devient alors la capitale du département de l'Ourthe. Cet épisode dénote un fort sentiment de francophilie, encore observable aujourd'hui (le 14 juillet est fêté à Liège). Ces périodes de troubles se soldent par la destruction de la cathédrale Saint-Lambert, du nom de l'évangéliste et premier évêque de la région, et qui ne fut jamais reconstruite. La chute de l'empire napoléonien place Liège sous la tutelle des Hollandais, jusqu'à ce que la Révolution belge de 1830, aboutisse à l'indépendance du pays, et par voie de conséquence à l'incorporation de Liège dans le nouveau pays.

En dépit du surnom de "capitale de Wallonie" acquis dès la fin du XIXe siècle, et de son statut de ville la plus importante de Wallonie, Liège perd néanmoins toute influence politique en 1971 lors de la Réforme de l'État belge, instaurant un régime fédéral, conforté en 1980 : au nom du partage des pouvoirs, et en raison de la puissance économique de Liège, c'est Namur qui hérite du statut de capitale politique de la région Wallonne en 1980, tandis que Charleroi devient capitale sociale, Mons capitale culturelle et Verviers capitale de l'eau [Mérenne-Schoumaker, *in* Renardy, 2005]. Pensé comme un fonctionnement métropolitain permettant de renforcer le territoire wallon par un maillage urbain, ce partage des pouvoirs s'avère aujourd'hui plutôt un handicap car il empêche

⁴²³ Sorte de pilori (une colonne montée sur un socle) sur la place du Marché, près du palais des Princes-Évêques, où l'on rendait la justice, et proclamait en public aussi bien les lois et règlements que les des prix de commerce et les bannissements. Inclus dans les armes de la ville, il constitue la base graphique du logo actuel de Liège.

chacune de ces villes d'atteindre une masse critique nécessaire à une visibilité sur le plan européen.

Un centre urbain marqué par le "syndrome de la place Saint-Lambert"

Conséquence de ce passé politique épais de plusieurs siècles, le pouvoir s'est inscrit dans la pierre, et a doté Liège de nombreux bâtiments civils constituant aujourd'hui une partie de son patrimoine historique. Le Palais des Princes-Évêques, jouxtant initialement la cathédrale Saint-Lambert aujourd'hui disparue⁴²⁴, en est la trace la plus imposante, et accueille aujourd'hui le tribunal et le gouvernement de la province liégeoise. Au Moyen Âge, la cour des Princes-Évêques polarise aussi une vie culturelle et intellectuelle liée à la présence d'une société de cour, alimentant l'artisanat du luxe. L'importance du clergé à Liège dote aussi la ville d'un bâti religieux conséquent, de style gothique, doublé à partir du XVI^e siècle de celui de la Contre-Réforme ; autour de ces établissements gravitent théologiens, juristes, peintres et sculpteurs⁴²⁵.

Malgré ce riche passé historique, Liège ne prend que tardivement conscience, par rapport à ce qui est observé dans les autres villes européennes, de son patrimoine architectural et historique. De nombreuses maisons à pignons typiques de la région ont été détruites dans les années 1960, à l'époque moderniste triomphante. Les *Golden Sixties* guidées par le "tout automobile" ont en effet transformé la ville pour rendre celle-ci facilement accessible aux voitures venues des communes périphériques sans pour autant en congestionner le centre. C'est ainsi que les quais de la Meuse sont entièrement aménagés en voies rapides, dévalorisant au passage les riches maisons bourgeoises avec vue sur le fleuve.

Le summum du fonctionnalisme est atteint avec le réaménagement de la place Saint-Lambert, en plein centre de la ville, pour y faire passer voitures et autobus. Mais les blocages à répétition du chantier font durer les travaux pendant une trentaine d'années : les démolitions sont achevées à la fin des années 1970, mais ne sont pas suivies immédiatement de reconstruction, ce qui laisse un trou béant en plein cœur de la ville durant vingt ans. Cet éventrement de la ville en son centre est resté dans les mémoires collectives comme un grand traumatisme, symbole de l'incapacité à faire aboutir un projet d'aménagement urbain.



Illustration 17 : La place Saint-Lambert dans les années 1980 (source : ADR, Ville de Liège)

⁴²⁴ Le chœur et la nef de l'ancienne cathédrale sont aujourd'hui signalés par une structure métallique à leur emplacement originel.

⁴²⁵ Dans ce contexte les idées des Lumières nées en France trouvent un écho et un accueil favorable.

L'expression "syndrome de la place Saint-Lambert" est d'ailleurs passée dans le langage courant pour désigner un projet de destruction urbaine massive, dont la reconstruction peine à suivre⁴²⁶. L'aménagement de la place Saint-Lambert est achevé au cours des années 2000, avec une large esplanade dont le sous-sol comprend un musée archéologique (l'Archéoforum⁴²⁷) et l'un des principaux nœuds de bus urbains de la ville (avec passage en tunnel pour rejoindre l'un des plus importants boulevards de la ville).

Comme dans les autres villes européennes, cette période de négation du passé urbain est désormais révolue – même si le regain d'intérêt pour les centres anciens intervient à Liège plus tard que dans la plupart des villes européennes. L'un des symboles de cette prise de conscience de l'intérêt patrimonial de certains bâtiments est la rénovation en 2009 d'hôtels particuliers du XVIIe pour abriter le Grand Curtius, qui rassemble dans une muséographie moderne plusieurs musées d'histoire locale (collections d'archéologie, d'art religieux, d'art mosan, d'arts décoratifs, de verrerie et d'armes).

Enfin, la ville de Liège engage depuis une dizaine d'années un vaste programme de rénovation urbaine, allant de la réhabilitation d'habitat ancien ou périphérique (Droixhe) à la construction de nouveaux projets d'architecture contemporaine (la MédiaCité) – même si ces projets ne relèvent pas forcément d'une stratégie urbaine cohérente menée sur l'ensemble de la ville [Teller, 2009].

Consciente de ce passé historique et de ce patrimoine architectural, la Ville souhaite désormais positionner Liège dans le domaine du tourisme, culturel notamment. Mais la ville souffre en la matière de la proximité de Bruxelles : Liège est souvent vue comme une excursion d'une journée, ne méritant pas d'y passer une nuitée – handicap accru par une faible offre hôtelière (contrairement à la ville voisine de Maastricht, qui, bien que plus petite en nombre d'habitants, dispose d'un nombre plus important de chambres d'hôtels que Liège.

⁴²⁶ Le projet des Guillemins alimente régulièrement la crainte d'un nouveau "syndrome de la place Saint-Lambert".

⁴²⁷ Il montre les restes néolithiques, gallo-romains et les vestiges de la cathédrale retrouvés à cet endroit très anciennement occupé.

b. La prégnance de l'industrie

L'un des éléments permettant la croissance de la ville dès le Moyen Âge est la présence de nombreux moulins alimentés par un dense réseau hydrographique : ils permettent de moulinier le grain, mais aussi d'alimenter les forges, faisant ainsi naître une activité proto-industrielle.

L'un des principaux foyers de la Révolution industrielle

Une part de la prospérité de Liège repose sur son rôle politique ancien, conforté par la navigabilité de la Meuse, et permettant le commerce avec les villes de la façade maritime nord-européenne. L'essor industriel de Liège commence dès le XVI^e siècle avec des fourneaux et des marteaux qui s'installent aux alentours de la ville. Liège se spécialise notamment en **clouterie**, exportée en Europe mais aussi jusqu'aux Indes par bateau. Lors des guerres européennes, la manufacture d'armes devient un important centre de production de balles et boulets, mousquets et pistolets, asseyant durablement la réputation de Liège en matière **d'armes à feu** (et concurrence directement Saint-Étienne au XIX^e siècle). Cette production est complétée par celle du salpêtre et de la poudre.

Outre la force hydraulique, c'est surtout **l'extraction de la houille**, et l'énergie à bas coût ainsi procurée qui explique l'essor du bassin liégeois. La présence locale de charbon constitue une base solide à l'industrialisation à grande échelle au XIX^e siècle : Liège est l'un des principaux pôles de la Révolution Industrielle, avec son importante production de charbon, la sidérurgie et le travail des métaux. Ne pratiquant aucune politique d'exclusion en la matière, la ville accueille de nombreuses industries, de même que les communes adjacentes. L'un des groupes les plus puissants de la région se constitue à partir des fourneaux de la famille Cockerill, originaire du Lancashire, qui importe d'Angleterre les ferments de l'industrie moderne. De ces ateliers sortent notamment le premier bateau à vapeur pour la navigation rhénane (1829), ou encore des machines à vapeur et des locomotives. C'est un acteur important de la région liégeoise (les hauts fourneaux sont installés le long de la Meuse, dans la commune limitrophe de Seraing⁴²⁸), pourvoyeur de nombreux emplois dans les bassins sérésien et liégeois.

Une économie locale en butte aux mutations de l'industrie contemporaine

Après de premiers signes de ralentissement à la fin du XIX^e siècle, c'est surtout la seconde moitié du XX^e siècle qui marque l'entrée en crise durable de l'activité industrielle de Liège, en concordance avec la désindustrialisation générale de l'Europe et les délocalisations de l'industrie lourde. Ce sont d'abord les charbonnages qui connaissent des difficultés dès le début des années 1950 ; le dernier puits d'extraction ferme en 1980. Puis la sidérurgie et la métallurgie entrent en

⁴²⁸ Ces paysages industriels de hauts fourneaux apparaissent régulièrement dans les films des frères Dardenne, cinéastes originaires de Seraing.

crise notamment au cours des années 1970 et 1980. En une cinquantaine d'années, ce sont près de 100 000 emplois directs qui sont supprimés, entraînant une crise profonde du bassin liégeois.

Dans ces conditions, l'annonce faite par ArcelorMittal (qui descend par fusions successives de Cockerill⁴²⁹) en 2003, réitérée en 2011 d'arrêter la production d'acier à chaud⁴³⁰ dans le haut fourneau de Seraing constitue une mauvaise nouvelle supplémentaire pour le tissu économique local – 600 emplois sont menacés. De fait, depuis le rachat du site par Lakshmi Mittal, les hauts fourneaux sont régulièrement allumés et éteints en fonction de la rentabilité du site. Suite à la décision d'arrêter définitivement la production à chaud fin 2011, les acteurs locaux ont proposé des solutions alternatives pour produire de façon rentable de l'acier à haute valeur ajoutée, sur la base d'un investissement public important. Mais l'avenir du site reste à la merci de la décision finale du géant de l'acier mondial⁴³¹.

Ainsi, **la désindustrialisation est plus tardive à Liège qu'à Saint-Étienne, et déstructure de façon plus importante le tissu socio-économique** que dans le bassin stéphanois qui a compensé une partie des emplois perdus par la création, aidée par l'État, d'un réseau dense de PME-PMI. La reconversion est donc une nécessité urgente pour Liège, qui connaît de lourdes difficultés financières depuis la crise industrielle – la Ville a d'ailleurs été déclarée en faillite virtuelle et placée sous la tutelle de la Région Wallonne dans les années 1990. Suivant une trajectoire classique de ces villes industrielles du XIXe siècle, Liège se caractérise aujourd'hui par un taux de chômage important (dénotant l'insuffisance des mesures de reconversion engagées depuis les années 1950), et une forte tertiarisation de son économie. Mais si plus de trois quarts des emplois (90% sur le territoire communal) de l'agglomération liégeoise sont tertiaires, près de la moitié relèvent de services aux personnes et de services publics (santé, action sociale, enseignement, administration), ce qui constitue une fragilité supplémentaire pour l'assise économique de la ville.

Ce passé industriel est, comme à Saint-Étienne, un élément fort de l'économie mais aussi de l'identité locale, avec cette différence que la reconversion est moins avancée à Liège qu'à Saint-Étienne. La région vit encore au rythme des décisions d'ArcelorMittal, ce qui montre sa dépendance d'une part à des centres de décision extérieurs, mais aussi la fragilité de son modèle économique dont la base est vouée à la disparition. La ville de Liège au tournant des années 2000 est vraiment au cœur d'un virage économique pour s'engager dans une phase post-industrielle. L'exploitation des ressources locales est une piste possible, qu'il s'agisse de l'orientation touristique déjà évoquée, en lien avec le passé de la ville, mais aussi d'une fonction logistique tirant parti de la situation de carrefour multimodal, comme nous allons désormais l'évoquer.

⁴²⁹ Cockerill-Sambre est intégré à Usinor en 1998, puis à Arcelor en 2002, avant d'être racheté par le groupe Mittal, originaire d'Inde. ArcelorMittal est aujourd'hui le premier groupe sidérurgique mondial.

⁴³⁰ Cette production a été relancée en mars 2010, au moment où le travail de terrain liégeois de ce travail de recherche a été effectué. Le retour des torchères allumées d'Ougrée était salué de façon quasi unanime comme une bonne nouvelle, malgré les problèmes environnementaux engendrés.

⁴³¹ Voir l'article de Olivier Bailly : « Le défi sidérurgique », *Le Monde Diplomatique*, septembre 2012, supplément Liège, pp. I-III.

2.2. Un carrefour ancien handicapé par une ville centre dépeuplée

Au cœur d'une région fort disputée à travers l'histoire entre trois empires dominants (germaniques, français, et hollandais), Liège se trouve aujourd'hui à un point quasiment triple, entre France, Allemagne, et Pays-Bas⁴³². Cette position frontalière se matérialise dans l'Eurégio Meuse-Rhin. Si sa situation géographique constitue aujourd'hui comme par le passé un argument de poids pour les activités de commerce (surtout de logistique désormais), Liège est néanmoins affaibli par une structure urbaine régionale et locale éclatée.

a. Une situation géographique enviable : une étoile à plusieurs branches

« *L'excellence de la situation géographique liégeoise* » [Mérenne-Schoumaker, in Renardy, 2005, p 271] est indubitable à la fois en raison de la situation de la ville dans une zone urbaine particulièrement dense (baptisée en son temps de "Banane Bleue" par le géographe Roger Brunet), mais aussi par la constitution d'un **carrefour quadri-modal** (terre, eau, rail et air) enrichi au fil des innovations techniques en matière de transports (voir cartes de situation n°6 page suivante).

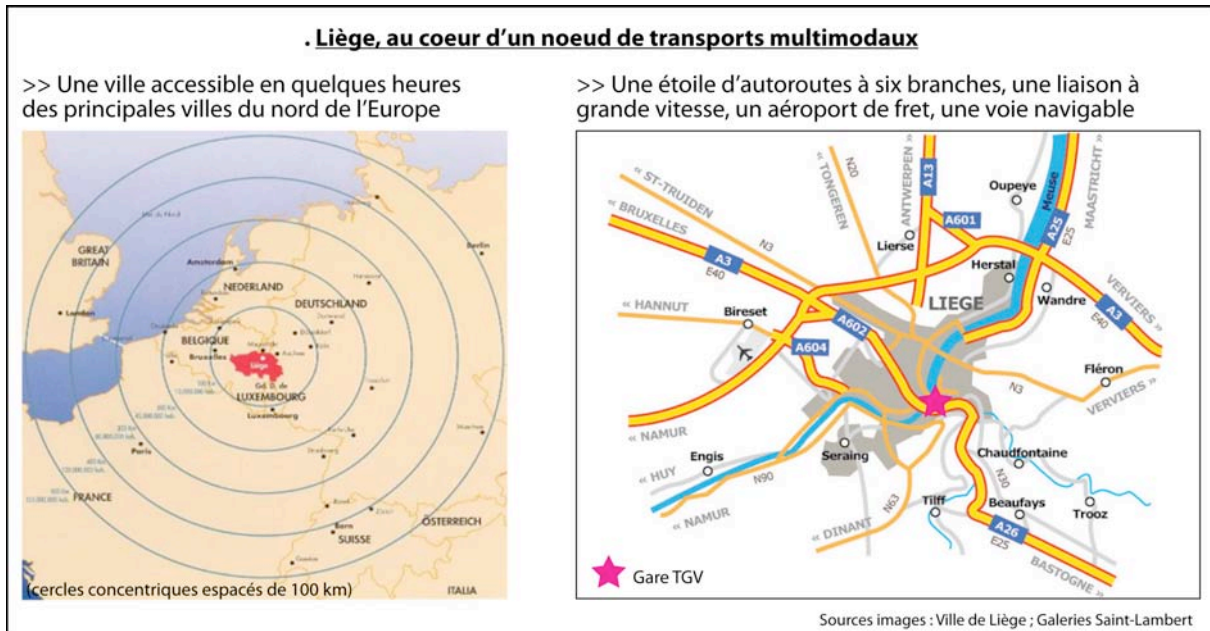
Tirant son nom de la Légia, affluent de la Meuse, Liège est **historiquement un lieu de passage tant terrestre que fluvial** : sa croissance originelle s'est faite en croissant le long de la Meuse. Navigable à gros gabarit jusqu'à Liège, le fleuve est en effet l'un de ses atouts, car il relie la ville à la façade maritime la plus empruntée du monde : sa jonction avec le Rhin et l'Escaut forme un delta fortement aménagé par l'homme pour permettre le passage de navires de marchandises. Dans ces conditions, Liège est donc l'arrière-pensée le plus éloigné de Rotterdam, premier port européen (et quatrième mondial), mais aussi de Anvers grâce au canal Albert (construit dans les années 1930). Cela hisse la ville au rang de **deuxième port fluvial européen** derrière Duisbourg. Enfin, en amont de Liège, la Meuse est encore navigable (mais à moindre gabarit), ce qui connecte la ville avec le réseau navigable français.

C'est au niveau routier que la situation de carrefour est la plus manifeste, en constituant un nœud à six branches : Liège est un échangeur entre les routes est-ouest et nord-sud. Elle est en effet un point de passage entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle (et au-delà, la Rhur), entre Lille (et au-delà, Paris) et les Pays Bas, et est directement reliée à Maastricht, Anvers et Luxembourg.

Enfin, au niveau ferroviaire Liège bénéficie aussi d'une position stratégique, accrue depuis l'arrivée du train à grande vitesse Thalys (nous reviendrons sur ce point dans la partie consacrée à la gare). Une fois vaincue la topographie grâce à la construction d'un plan incliné et d'un treuil capable de tracter les convois sur une dénivellation de 110 mètres [Renardy, 2005], le chemin de fer a pu arriver à Liège en 1842, aux Guillemins, dans un site légèrement excentré de la ville historique. Moins de dix ans plus tard, une seconde gare est inaugurée en rive droite de la Meuse, au Longdoz, par obligation de l'État belge (cette zone accueille alors un grand nombre de

⁴³² Pour ne pas dire quadruple, selon le statut que l'on accorde au Limbourg flamand tout proche.

fabriques). Outre la construction d'une ceinture ferroviaire permettant aux voyageurs des villes périphériques d'arriver en centre-ville, Liège se dote également d'une gare de triage à Kinkempois, nœud ferroviaire de niveau européen puisque s'y croisent les lignes de Londres, Paris, Amsterdam, Berlin et Milan.



Carte 6 : Eléments de situation de Liège dans le nord de l'Europe

Au vu de ces éléments, la région est qualifiée de "**Transport Valley**", en particulier pour le transport de marchandises ; son insertion dans un réseau international des transports plaide en faveur d'une reconversion économique de Liège s'appuyant en partie sur le domaine de la **logistique** [Mérenne-Schoumaker, *in* Renardy, 2005], en développant l'intermodalité. Outre l'accessibilité possible en quelques heures de route de nombreuses villes européennes, Liège bénéficie du trilinguisme de la zone (français, néerlandais, mais aussi allemand avec la présence à proximité de quelques communes germanophones), facilitant le transit de camions et de chauffeurs internationaux. Cette orientation logistique s'appuie donc sur le rôle de nœud multimodal de Liège, et elle est favorisée par la densité urbaine et économique de cette zone qui met Liège à une faible distance-temps de trois pays, et de plusieurs villes de premier plan. Cela se concrétise par la construction du Trilogiport⁴³³, combinant les modes de transport routier, fluvial et ferroviaire sur un site à l'aval de Liège, entre la Meuse et le canal du Roi Albert. La fonction de **hub**, en particulier pour le fret, est également présente à l'aéroport de Bierset : cet aéroport se classe premier en Belgique et huitième au niveau européen en matière de transport de marchandises – et il s'enorgueillit d'accueillir le hub européen de TNT, entreprise de logistique néerlandaise de rayonnement mondial. Cette orientation est approfondie grâce à l'interconnexion

⁴³³ Financée en grande partie par des fonds FEDER <http://trilogiport.wallonie.be/projet.php> (dernière consultation de l'URL le 28.05.2012)

future avec le TGV, à destination du fret ferroviaire à grande vitesse (projet Euro Carex⁴³⁴), ainsi qu'avec le projet Biolog-Europe, destiné à développer la logistique de produits biomédicaux en lien avec les centres de recherche biologiques de l'université de Liège. Ces initiatives visent à renforcer le **rôle de hub** de Liège pour le fret notamment : l'aéroport de Liège Bierset. Ces éléments sont fortement mis en avant dans les discours économiques de la ville comme élément d'attractivité pour les entreprises.

b. Une structure urbaine défavorable

Si la situation au cœur d'un carrefour autoroutier est un atout indéniable en termes de connexions interurbaines, en revanche, l'orientation "tout-voiture" de la seconde moitié du XXe siècle a engendré une structuration urbaine du bassin liégeois dont l'héritage est aujourd'hui problématique en termes aussi bien sociaux que spatiaux.

Alors que la ville croît originellement le long des rives de la Meuse, et s'étale ensuite au gré de la progression des activités industrielles vers le nord (Herstal) et le sud (Seraing), l'apparition et la démocratisation de la voiture individuelle ont eu des conséquences durables en termes d'aménagement de l'espace. A l'extérieur de la ville, l'étalement urbain sans précédent a été nourri par des prix du foncier bas et un règlement d'utilisation des sols plutôt flou et laxiste datant des années 1950. La conjonction de ces deux facteurs s'accompagne du goût des Liégeois pour la maison quatre-façades unifamiliale, c'est-à-dire le pavillon individuel entouré d'un terrain privé. Ce phénomène de périurbanisation n'est absolument pas une spécificité liégeoise, mais il y atteint une ampleur réelle au regard de la taille de la ville centre qui est petite par rapport à l'aire urbaine. Cet étalement urbain dans les environs de la ville de Liège est d'autant plus problématique qu'il se heurte à plusieurs goulets d'étranglement routier pour rejoindre le centre-ville, notamment pour franchir la Meuse. En outre, cette périurbanisation a vidé, processus classique en Europe, le centre-ville historique de Liège qui s'est paupérisé et dégradé. Enfin, de même qu'à Saint-Étienne, le mouvement de retour en centre-ville observé dans la majeure partie des villes européennes, a pris beaucoup de retard⁴³⁵.

Cette structuration de l'espace a des conséquences directes en termes de gestion du territoire, pour des raisons à la fois fiscales et politiques. En effet, le système d'imposition de Wallonie repose entièrement sur le lieu d'habitation : chacun paye ses taxes à sa commune de résidence. En l'absence de structures intercommunales susceptibles d'opérer certaines péréquations prenant en compte le navettage entre deux communes, cela entraîne de grandes disparités de ressources entre les communes : ce système profite aux communes résidentielles, au

⁴³⁴ Une gare à grande vitesse Liège Carex doit être construite à proximité de l'aéroport de Bierset ; elle sera en lien direct avec les autres gares Carex à l'est (Allemagne), l'ouest (Londres), le nord (Amsterdam), et le sud (Roissy et Lyon). (<http://www.eurocarex.com/> ; dernière consultation de l'URL le 28.05.2012)

⁴³⁵ Pour des caractéristiques plus précises du périurbain liégeois, voir les travaux de recherche de Jean-Marie Halleux, professeur de géographie à l'Université de Liège [Halleux, 2005, Halleux *et al.*, 2007] entre autres.

détriment des communes avec de nombreuses activités économiques. Dans la mesure où la commune centre est peu attractive résidentiellement, mais concentre la majeure partie des emplois du bassin liégeois, on comprend aisément l'effet de ciseau que cela produit entre des besoins en services urbains conséquents et des ressources financières qui ne sont pas à la hauteur de la population accueillie chaque jour à Liège (et qui rentre dormir ailleurs le soir)⁴³⁶. Par conséquent, **la reconquête des centres anciens ne présente pas à Liège uniquement un enjeu urbain, mais aussi fiscal** : cela explique en partie pourquoi la Ville de Liège axe depuis quelques années ses efforts sur la qualité du cadre de vie urbain (rénovation de l'habitat, amélioration des transports en commun, offre culturelle attractive, développement des cheminements non motorisés, dont le Ravel⁴³⁷, le long de la Meuse, etc.). Il s'agit en effet de juguler la perte d'habitants dans la ville de Liège : comme Saint-Étienne, Liège est une ville rétrécissante, ce que cachent les chiffres si l'on oublie les fusions communales successives. La baisse de la population a été continue au XXe siècle, et semble enrayée depuis le début des années 2000 : non seulement la commune de Liège dans son ensemble regagne des habitants (195 000 en 2011, soit 10 000 habitants de plus qu'en 2003, à son plus bas niveau⁴³⁸), mais aussi l'ancienne commune de Liège, c'est-à-dire la partie la plus centrale, le noyau le plus ancien.

>>> Ainsi, on retrouve des points de similitude avec Saint-Étienne : même structure urbaine au détriment du centre ville paupérisé, mais avec ces deux différences : à l'échelle intra-urbaine Liège dispose d'un vrai centre ancien en cours de patrimonialisation, susceptible d'offrir des logements de qualité ; à l'échelle inter-urbaine, Liège dispose sans conteste d'un pouvoir de polarisation des flux (notamment routiers), ce qui en fait un nœud indépendant de Bruxelles à une heure à peine de train et de route. Ces caractéristiques ont servi de base à la définition d'axes de développement pour assurer la mutation de Liège, autour des domaines de la logistique, mais aussi des biotechnologies, et de la culture et de l'image⁴³⁹.

⁴³⁶ Cette structuration fiscale et spatiale est d'autant plus pénalisante pour Liège que l'absence d'intercommunalité se double d'une rivalité entre les communes, quand bien même ce sont deux bourgmestres du même parti politique.

⁴³⁷ Le Réseau Autonome de Voies Lentes, comme son nom l'indique est destiné à la mobilité non motorisée ; c'est un réseau constitué à l'échelle de la région wallonne qui réutilise d'anciennes voies ferrées, chemins de service hydraulique, voiries régionales, ou chemins de liaison. (<http://ravel.wallonie.be/opencms/opencms/fr/>, dernière consultation de l'URL le 28.05.2012).

⁴³⁸ Source : Institut National de la Statistique Belge, renommé StatBel (<http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/population/structure/>). Il est à noter que le nombre d'habitants résidents repose sur l'enregistrement que chaque habitant doit effectuer quand il prend un logement à Liège. Les étrangers et les étudiants logeant dans les « kots » (colocations étudiantes) ne sont pas comptabilisés.

⁴³⁹ Ces axes sont ceux définis par le GRE dans son plan dernier plan stratégique en 2008.

2.3. Éléments de contexte politique et institutionnel belge et wallon

En tant que membre fondateur de la Communauté Économique Européenne (aujourd'hui Union Européenne), la Belgique est régie par un certain nombre de réglementations communes à la France. En revanche, c'est un État fédéral, dont le fonctionnement institutionnel est différent de celui de la France. Il ne s'agit pas dans ces paragraphes de faire un panorama exhaustif des institutions de Belgique, mais de donner quelques éléments de compréhension du jeu d'acteurs en matière d'aménagement et d'urbanisme dans le projet des Guillemins.

a. Fonctionnement institutionnel du pays

La Belgique est un État fédéral depuis la réforme institutionnelle de 1970, divisé en trois régions, la Flandre et la Wallonie ainsi que Bruxelles-Capitale, mais en quatre communautés linguistiques, réparties en fonction des aires francophones, germanophones et néerlandophones – Bruxelles étant bilingue (voir planche n°8 ci-après)⁴⁴⁰. Sur les 11 millions d'habitants que compte le pays (dont 97% d'urbains), environ 3, 5 millions sont en Wallonie, près du double (6 millions) en Flandre et un peu plus d'un million dans la région de Bruxelles-Capitale. Cette répartition de la population détermine une clé de répartition des financements et des ressources fiscales entre la Flandre et la Wallonie⁴⁴¹. En revanche, en superficie, la Wallonie occupe plus de la moitié du pays, mais ne fournit qu'un quart du PIB⁴⁴² : la Wallonie est donc une région plus pauvre que la Flandre, comme en attestent les revenus moyens par habitant⁴⁴³. Cet équilibre fragile entre les deux principales régions est un élément de compréhension de l'aménagement du territoire belge, notamment dans la répartition des équipements et infrastructures. Ainsi, dans le cas de la gare des Guillemins, l'ampleur qu'a pris le projet (architecte de renom, gare monumentale) s'explique en partie par le fait qu'au même moment, Anvers, première ville de Flandre, connaît un projet

⁴⁴⁰ La présence d'un enclave francophone dans la région est une source de tensions locales, notamment dans les communes qui appartiennent à l'aire fonctionnelle de Bruxelles (des francophones qui travaillent dans la capitale), mais sont administrativement dans la Flandre néerlandophone.

⁴⁴¹ « *Les Régions sont financées par des recettes fiscales propres (11 impôts régionaux) et par une dotation fédérale qui, pour la Région wallonne, représente un peu plus de la moitié de ses recettes totales. Cette dotation est prélevée sur l'impôt des personnes physiques (IPP) et répartie en fonction de la contribution respective des Régions à cet impôt. Soit, actuellement, 63 % pour la Flandre, 28 % pour la Wallonie et 8,5 % pour la Région bruxelloise. C'est le principe du « juste retour », cher à Dehaene et aux Flamands. Autrement dit : plus on est riche, plus on reçoit de gâteau. Cette dotation est revue chaque année en fonction de l'indice des prix à la consommation et de l'évolution de la croissance.* » Un mécanisme de solidarité est néanmoins appliqué au profit de la Région Wallonne pour contrebalancer l'effet du 'juste retour' : l'État fédéral verse un « bonus » aux régions plus pauvres, « l'intervention de solidarité nationale ». Source : « Toutes les clés pour comprendre la loi de Financement », *Le Vif (l'express)*, 10 août 2010. Consultable en ligne : <http://www.levif.be/info/actualite/belgique/toutes-les-cles-pour-comprendre-la-loi-de-financement/article-1194805527546.htm> (dernière consultation de l'URL le 04.06.2012).

⁴⁴² Source : IWEPS 2012 (Institut Wallon de la statistique).

⁴⁴³ 19 925 €/habitant par an en Wallonie, contre 24 723 en Flandre, et 21 278 à Bruxelles (source : IWEPS, 2012, p 86). Cela constitue un renversement par rapport à ce que l'on observe sur le temps long. En effet, historiquement, la Flandre est une région agricole pauvre tandis que la Wallonie connaît un développement industriel important dès le XIXe siècle. Aujourd'hui, avec la désindustrialisation d'une part, et la montée en puissance des villes d'Anvers, Gand et Bruges (sur le plan touristique notamment), la donne s'inverse en faisant de la Wallonie la région économiquement à la traîne par rapport au voisin flamand.

pharaonique visant à rendre traversante sa gare centrale, jusque là terminus grâce à la construction d'un tunnel urbain et d'une gare sur trois niveaux. Dans ces conditions, la nouvelle gare de Liège serait donc le contrepoint wallon de l'investissement consenti par la SNCB à Anvers.

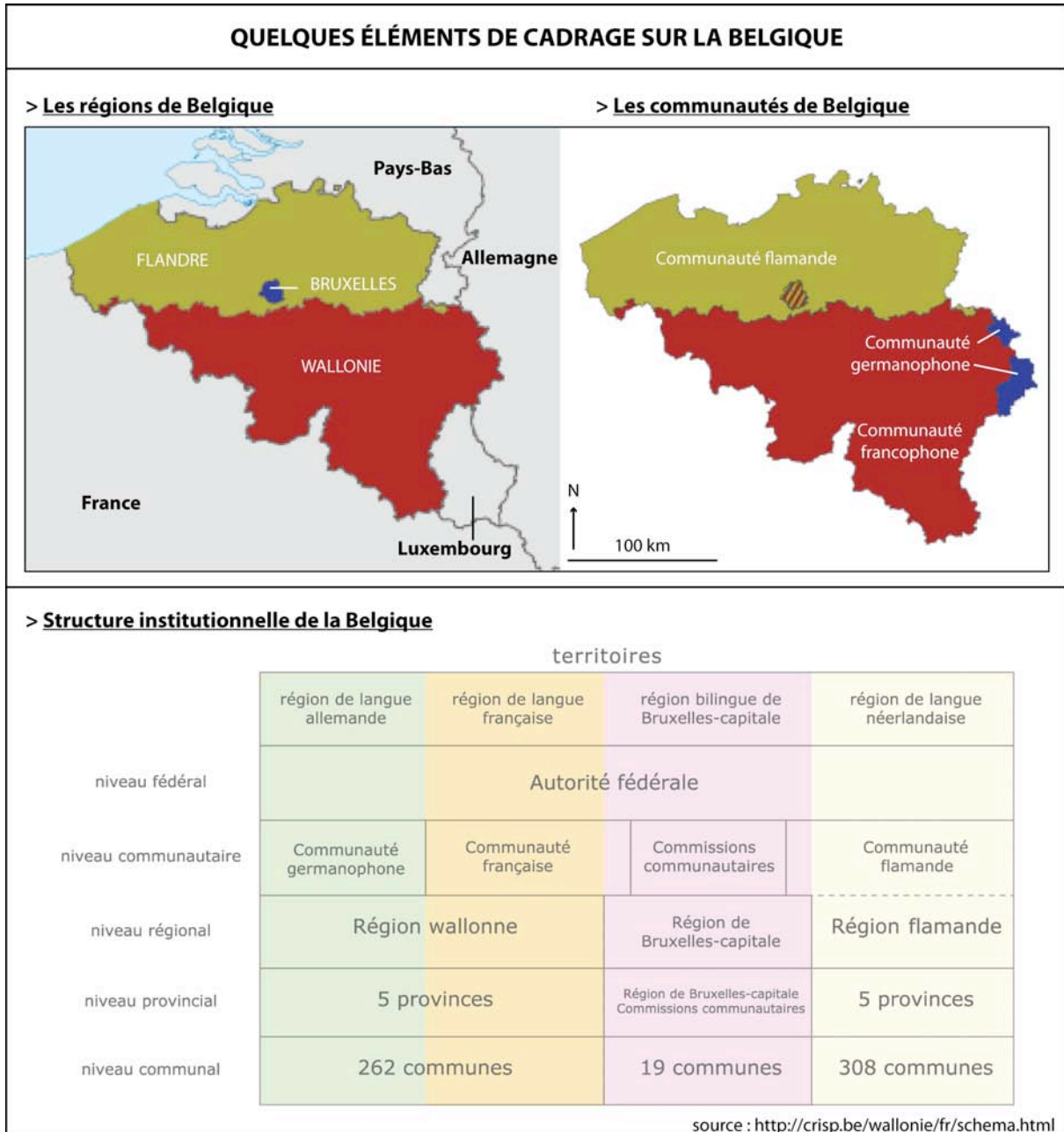


Planche de synthèse 8 : Éléments de cadrage institutionnel sur la Belgique

En raison de l'absence de concordance des aires linguistiques avec les périmètres institutionnels, les Régions et les Communautés ont des compétences distinctes : les compétences des Communautés sont liées aux individus (éducation et culture), tandis que celles des régions sont liées au territoire (aménagement du territoire notamment, mais aussi économie, emploi, agriculture, logement, énergie, etc.). Ces deux instances doivent bénéficier de pouvoirs élargis

dans le cadre de la sixième réforme de l'État consécutive à la longue crise qu'a connue l'État Belge en 2010 et 2011. Quant au niveau fédéral, il conserve les fonctions régaliennes, à savoir la monnaie (aujourd'hui la monnaie unique européenne), la défense, et les pensions (c'est-à-dire les retraites).

Au niveau intermédiaire se trouvent les provinces, décomposées en un conseil et un collège, sous l'autorité d'un gouverneur). La province de Liège compte 84 communes, et dispose de 22 compétences allant de l'agriculture au tourisme en passant par les grands événements (comme l'organisation du départ du Tour de France à Liège pour l'édition 2012), ou encore le logement et la jeunesse.

Au niveau local enfin, chaque ville est dirigée par un bourgmestre (le maire), entouré d'échevins (adjoints au maire) en charge de secteurs précis, et formant le Collège communal au pouvoir exécutif (doublé d'un Conseil communal composé de conseillers élus par les habitants et doté d'un pouvoir législatif). A Liège, le bourgmestre est depuis 1999 Willy Demayer, socialiste entré au Conseil communal en 1988 et devenu échevin des Travaux en 1991⁴⁴⁴. Il est entouré de neuf échevins, dont celui de l'urbanisme est le premier⁴⁴⁵. Comme en France, chaque échevinat est doublé de services administratifs répartis en quatorze départements.

Cet exposé par échelon de pouvoir souligne l'absence d'un échelon intermédiaire entre la commune et la province : en dehors des intercommunales techniques comparables aux anciens syndicats intercommunaux français, **il n'existe pas en Wallonie de structure intercommunale de gestion des territoires** comme en France pour pallier l'inadéquation des périmètres administratifs communaux avec les usages dudit territoire. Or, en dépit de la fusion communale de 1977, Liège reste une petite commune dont l'aire urbaine dépasse largement les limites communales. Certes, la conférence des bourgmestres, sous la houlette de celui de Liège, a engendré en 2009 "Liège Métropole", mais cette instance ne dispose pas de réels pouvoirs ni de personnels dédiés, et n'a en charge, sous l'égide de la province, que de la gestion de la sécurité, du dossier du tramway, et de celui de la candidature de Liège comme ville d'accueil de l'Exposition Internationale de 2017. Aux dires unanimes des acteurs rencontrés, c'est là une source de faiblesse supplémentaire pour la ville de Liège qui ne peut pas mettre en place de politique commune avec les communes limitrophes qui abritent en général les gens travaillant à Liège. Cet état de fait pénalisant est accentué par les rivalités politiques entre les diverses communes de Liège et de ses alentours. En effet, ainsi que cela nous a été souligné dans de nombreux entretiens, **la lecture politique** de l'action publique est une clé primordiale de compréhension de l'aménagement du territoire en Wallonie⁴⁴⁶. Les inimitiés entre partis mais aussi entre clans au sein

⁴⁴⁴ Mais d'une sensibilité différente de celle de l'autre homme fort du PS local, Michel Daerden, personnage haut en couleurs qui dispose de relais tant au plus haut niveau (il est actuellement ministre des Pensions) que local (dans les communes alentours de Liège, ce qui provoque l'isolement politique du maire de Liège en dépit d'une appartenance commune à la même famille politique.

⁴⁴⁵ L'échevin de l'urbanisme, Michel Firket, avocat comme Willy Demeyer, appartient au Centre Démocrate Humanisme (CdH) de Liège.

⁴⁴⁶ Une autre clé de lecture très présente est manifestement celle de la franc-maçonnerie, mais nous n'avons pas eu les moyens d'en vérifier la portée.

d'un même parti sont de notoriété publique à Liège ; elles se font au détriment là encore de la commune centre, dans la mesure où le bourgmestre de Liège n'est pas forcément dans le courant des hommes forts du parti socialiste Wallon.

b. Les acteurs publics et parapublics en charge du développement économique et urbain

Les services de la Ville de Liège : des efforts manifestes, mais un manque de moyens

L'urbanisme est en premier lieu l'affaire du département de l'urbanisme, rattaché à l'échevinat du même nom. A la lecture de la description de ce service sur le site institutionnel de la Ville de Liège, ses prérogatives semblent restreintes, essentiellement opérationnelles, et peu prospectives :

« Ce département traite toutes les matières visées par le Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP) et le Code du Logement. Il a en charge l'élaboration des plans communaux d'aménagement du territoire, la délivrance des permis d'urbanisme et la gestion des affaires immobilières de la Ville (achat-vente-location pour compte de la Ville et la Régie Foncière). Il effectue des propositions de classement de monuments privés. En matière de logement, il gère notamment les permis de location, les primes aux logements et les opérations de rénovations urbaines »⁴⁴⁷

Dans le cas des Guillemins, les pouvoirs du département de l'urbanisme sont encore plus réduits, dans la mesure où l'adoption d'un Périmètre de Renouvellement Urbain (PRU) a confié la délivrance des permis d'urbanisme inscrits dans ce périmètre au département aménagement et urbanisme de la région Wallonne (nous reviendrons sur ce point). Les entretiens ont par ailleurs révélé un certain découragement de la plupart des acteurs rencontrés au sujet de l'urbanisme : les trois quarts des personnes interrogées ont mentionné spontanément le manque de culture urbanistique à Liège : **manque de moyens⁴⁴⁸, manque de personnels, difficulté à faire saisir l'enjeu urbain au personnel politique** (en dépit d'un échevin manifestement impliqué dans ses dossiers et ayant l'oreille du bourgmestre malgré des étiquettes politiques différentes). Cela se traduit notamment par un manque de visée cohérente et à long terme pour le territoire liégeois : pour preuve, ce qui est appelé "Projet de Ville" à Liège, et présenté comme un document stratégique, s'apparente davantage à l'énumération d'actions à mener à court et moyen terme. Mis en œuvre en 2003 (période 2003-2010), et renouvelé en 2007 (période 2007-2015), ce Projet de Ville a été élaboré à partir des réponses des habitants à un questionnaire les invitant à classer par priorité des actions à mener en fonction de thèmes donnés, en s'appuyant sur une brochure présentant l'action de la Ville. Autrement dit, le projet urbain de la ville est à mi-chemin entre l'audit et l'action de démocratie participative ; il n'est en aucun cas un document de prospective

⁴⁴⁷ <http://www.liege.be/vie-communale/ladministration> (dernière consultation de l'URL le 28.05.2012, mais texte inchangé depuis 2010).

⁴⁴⁸ Qui a pu être expérimenté dans le cadre du travail de terrain, à travers des problèmes d'échanges de fichiers informatiques.

ou de planification stratégique à long terme en termes d'aménagement urbain ou de projets de grande ampleur. Certes, le site institutionnel de la Ville de Liège qualifie de « grands projets », des opérations plus ou moins ponctuelles, de plus ou moins grande ampleur, au premier rang desquelles ce qui est envisagé aux Guillemins⁴⁴⁹, désormais pensé en articulation avec la Médiacité (dessinée par l'architecte Ron Arad) achevée en 2010 et abritant, outre un centre commercial, les studios de la télévision belge (RTBF) et un pôle Image. Mais il reste tentant de dire que la ville n'a pas de réel 'projet urbain', du moins pas au sens où la littérature scientifique l'entend généralement à l'échelle de l'agglomération. Il s'agit davantage d'une série de projets individuels dont on peine parfois à saisir la cohérence d'ensemble.

Autre département de la Ville crucial dans le développement urbain, la **Cellule stratégique** occupe une place à part au sein des services administratifs, en ne relevant pas d'un échelon spécifique, mais en étant transversale non seulement à tous les départements, mais aussi à l'ensemble des partenaires, publics et privés, politiques, administratifs et parapublics (SPI entre autres et bureaux d'études). Comme son nom l'indique, cette Cellule, créée au milieu des années 2000, a pour mission de définir les lignes d'orientation stratégique de la Ville en matière de développement économique⁴⁵⁰, mais aussi de constituer un pôle de référence des compétences dans les dossiers, en ayant cette approche transversale. Elle se décompose en quatre branches dont celle des Conseillers en développement économique (ou Cellule d'accueil des investisseurs), installés à part dans un bâtiment ancien rénové, la Halle aux Viandes, dédié à **l'accueil des investisseurs**. Outre le démarchage de ces derniers, la cellule participe aux réseaux d'acteurs publics et parapublics chargés de faciliter le développement économique de la région liégeoise. Elle est notamment active dans le cadre de la participation de Liège au MIPIM, mais aussi dans la mise en contact des investisseurs avec des terrains susceptibles de les intéresser. La Cellule d'Accueil des Investisseurs informe et guide les candidats investisseurs dans leurs démarches, en leur proposant des sites, en apportant un appui au montage de projet et aux démarches administratives. Elle joue également un rôle de valorisation foncière en rentrant en contact avec les propriétaires et en définissant avec eux des options d'aménagement. Elle assure donc essentiellement une mission de promotion du territoire (marketing urbain), mais aussi de prospection des développeurs, promoteurs et usagers finaux potentiels. Ce démarchage des investisseurs, notamment étrangers, est mené de façon proactive aussi bien au MIPIM qu'en les invitant ensuite sur place afin de leur montrer les atouts de la ville, ainsi que le raconte un membre de la Cellule d'Accueil des Investisseurs, à propos d'un grand groupe français avec lequel la Cellule est en contact régulier :

« À force de les voir, de les tanner, de les faire revenir... carrément l'année passée, il y a le père [fondateur du groupe en question] qui est venu avec son fils. Le président du Directoire, le

⁴⁴⁹ Au même titre que la requalification du quartier de Droixhe, la rénovation du Théâtre Royal pour l'Opéra, ou encore de la piscine de Jonfosse, ou encore le Grand Curtius.

⁴⁵⁰ Cette stratégie se décline autour de neuf axes structurants (caractérisés par leur statut de pénétrantes urbaines, de portes d'entrée, des disponibilités foncières et leur accessibilité), et sept sites d'opportunités (dont les Guillemins), représentant un potentiel de développement de 260 hectares (source : présentation lors du Cocktail de création de la Cellule d'Accueil des Investisseurs (6 mars 2006).

président du Conseil d'Administration, le directeur de la filiale de promotion immobilière, que je commence à bien connaître : ils sont tous venus à Liège une journée complète. On leur a déballé le tapis rouge, c'est clair, on leur a présenté une belle présentation de Liège, puis on va faire un tour de Liège, on va leur montrer tous les atouts de Liège, puis on va aller... on a été manger un petit bout avec eux, ils ont rencontré le Conseil Communal enfin... le bourgmestre ; on a terminé à l'Opéra, ils étaient ravis, pour leur montrer que c'est bien [sous-entendu : il y a autre chose que la gare à Liège], qu'il y a d'autres choses à faire dans un projet pour eux, ça fait deux ans que j'essaie de leur vendre... » [Entretien du 13.04.2010].

Malgré ces efforts manifestes pour faire venir des investisseurs, la cellule reconnaît des difficultés pour faire se concrétiser les contacts, en raison notamment du manque de clarté du projet, et des incertitudes relatives à son aboutissement.

Des instances parapubliques aux prérogatives plus ou moins nettes

Si les services d'urbanisme peuvent parfois sembler démunis dans leur domaine, avec des moyens limités, il y a en revanche deux instances parapubliques qui viennent en appui à la Ville en termes de communication territoriale et de développement urbain : le GRE, et la SPI.

La **SPI** (Service Promotion Initiatives) est une intercommunale⁴⁵¹ regroupant les 84 communes de la province de Liège, en charge du développement économique de cette province. Créée en 1961, et initialement baptisée "Société Provinciale d'Industrialisation", elle devient la SPI+ en 1995 en se rapprochant de l'Institut Provincial des Classes Moyennes, qui avait une expérience importante en conseil et accompagnement des entreprises, quand la SPI avait plus de compétences en matière d'immobilier⁴⁵². La SPI a trois principaux domaines de compétence : l'aménagement du territoire de la province de Liège (les opérations de rénovation et d'assainissement des services industriels se font en partenariat avec sa filiale la SORASI), la gestion de parcs d'activités économiques (construction, entretien, assistance à maîtrise d'ouvrage), et enfin services aux entreprises pour les aider à s'implanter sur le territoire liégeois. C'est donc une cheville ouvrière dans les partenariats public-privé pour mettre « la bonne entreprise à la meilleure place »⁴⁵³ : son ambition affichée est de mettre en œuvre les principes de « l'intelligence territoriale » afin d'offrir des réponses pertinentes à chaque cas en fonction des besoins des clients et des possibilités des territoires⁴⁵⁴. Dans le cadre des Guillemins, la SPI est maître d'ouvrage pour le projet du Centre de Design sur l'îlot Balteau.

⁴⁵¹ En Belgique, les intercommunales sont des entreprises publiques créées par des communes afin d'accomplir des missions de service public d'intérêt communal. Dans le cas de la SPI, il s'agit d'une intercommunale 'pure', c'est-à-dire dont le capital est entièrement détenu par des entités publiques. Les intercommunales les plus fréquentes concernent le domaine médico-social ou servent à la gestion des énergies.

⁴⁵² A l'occasion des 50 ans de la structure en 2011, la SPI+ redevient SPI.

⁴⁵³ Pour reprendre les termes du site institutionnel de la SPI, d'où les informations contenues dans ce paragraphe sont reprises. Pour la citation : <http://www.spi.be/fr/spi/plan-strategique> (dernière consultation de l'URL : 29.05.2012).

⁴⁵⁴ Définie comme « un ensemble de méthodes scientifiques, d'outils d'analyse et de systèmes de mesure mobilisant les acteurs d'un territoire déterminé. La clé réside dans une meilleure connaissance des publics et une prise en compte des demandes exprimées par les citoyens afin que chaque territoire puisse trouver des

Au début des années 2000, la SPI a commandé à un groupe de réflexion composé d'experts, de fonctionnaires et d'universitaires une démarche de prospective territoriale sur la province de Liège : le rapport *Liège 2020. Choisir son avenir ou le subir* propose quatre scénarios de l'avenir de Liège en prenant en compte aussi bien le développement de la province que son inscription dans les contextes belge, européen et mondial. Le rapport dresse dans un premier temps le constat d'une province de Liège fragilisée par les processus de mondialisation, en appartenant à un petit pays dont le marché intérieur est faible, et dont les composantes économiques et démographiques subissent une dégradation continue (population vieillissante, niveau d'instruction encore médiocre, et revenus faibles). Intitulés « *les chiens de faïence* », « *les loups entre eux* », « *l'hirondelle* » ou encore « *le phénix* », ces scénarios proposent un avenir dans un monde plus ou moins libéral, une Europe plus ou moins solidaire, une gestion plus ou moins raisonnée des ressources énergétiques, etc. ; ils envisagent pour la province un avenir avec une structuration socio-spatiale plus ou moins articulée, un système productif plus ou moins en renouveau, et les forces économiques et politiques du territoire plus ou moins réunies autour d'un projet commun. Comme le sous-titre du rapport le suggère, les propositions sont pour le moins acides, et n'ont pas toujours été bien reçues. Ce document reste néanmoins un document de référence dans la réflexion sur l'avenir liégeois, même s'il n'a aucune valeur règlementaire.

Le **GRE** (Groupement de Redéploiement Économique du Pays de Liège) est un autre acteur incontournable dans le domaine économique à Liège. Créé en 2004 suite à l'annonce de la fermeture de la production à chaud d'Arcelor (en 2003), le GRE visait à anticiper les conséquences prévisibles en termes économiques et sociaux de cette décision, et envisager des pistes de développement pour la nécessaire mutation économique de Liège. « *Initiée par les forces vives liégeoises (politiques locaux, acteurs des entreprises et acteurs syndicaux)* », il s'agit d'un groupe de réflexion, une « *petite structure qui aurait pour mission d'être un relais entre les principaux acteurs économiques liégeois afin de faire converger leurs actions vers un développement efficient de la région* »⁴⁵⁵. L'action du GRE s'est structurée à partir d'un rapport fondateur proposant méthodes et réflexions pour le redéploiement du Pays de Liège, rédigé en 2003 par Michel Foret (MR⁴⁵⁶) et Guy Mathot (PS), deux hommes politiques à la fois avec un fort ancrage local (le second est bourgmestre de Seraing, la commune sur laquelle sont implantés les hauts fourneaux menacés de fermeture), et en étant proches du pouvoir au plus haut niveau de l'État (le premier a été ministre et sénateur). Composé d'un conseil d'administration (présidé par le bourgmestre de Liège), d'un Comité stratégique ainsi que d'un Comité exécutif, le GRE dispose d'une équipe permanente composée de neuf personnes. Ses missions sont les suivantes :

- recherche et analyse permanente de la stratégie et des axes du développement économique prioritaire de la province de Liège

réponses adéquates à sa situation spécifique.» (<http://www.spi.be/fr/territoire/intelligence-territoriale> ; 29.05.2012).

⁴⁵⁵ Comme se présente lui-même le GRE sur son site institutionnel (<http://www.gre-liege.be/Historique.html>, dernière consultation de l'URL le 29.05.2012).

⁴⁵⁶ Mouvement Réformateur : parti libéral belge.

- réalisation d'études de faisabilité
- coordination des acteurs économiques et locaux (publics et privés)
- coordination de la communication destinée à la valorisation interne et internationale de ces axes.

Dès ses premières années d'existence, le GRE a su capter de nombreux financements de la Région Wallonne (qui a lancé en 2005 un « Plan Mashall » dont le GRE est l'agent liégeois), mais aussi des fonds FEDER pour commander des études constituant la base des projets actuels, notamment en termes de logistique, de biotechnologie, et de la reconversion de la Boverie en centre international d'art et de culture.

Le GRE est donc une instance supplémentaire de coordination des acteurs publics et privés dans le domaine économique, il est particulièrement présent en termes de marketing territorial (c'est lui qui organise notamment les voyages au MIPIM). Dans le cas des Guillemins, il est intervenu pour susciter le projet, mais pas pour le définir.

>>> Ainsi, le jeu d'acteurs liégeois en matière de développement économique et urbain montre une certaine **faiblesse des instances municipales en matière d'urbanisme, contrastant avec un foisonnement d'instances en charge du développement économique**, travaillant ensemble, mais chacune ayant plus ou moins une spécialisation (le GRE dans la définition d'une stratégie et dans la communication, la cellule stratégique dans l'accueil des promoteurs, et la SPI dans la gestion des sites). Cette multiplication d'instances ne relevant pas des mêmes tutelles ni des mêmes financements s'accompagne de certaines rivalités sous-tendues par des considérations politiques dans lesquelles nous n'entrerons pas. Il n'en reste pas moins que l'on constate un certain éparpillement des forces⁴⁵⁷, chacun produisant ses plaquettes, ses supports vidéos.

Au final, ce qui apparaît nettement sur Liège, c'est la prédominance du discours économique de tendance libérale (au détriment d'une réflexion urbanistique cohérente et d'ensemble), avec un fort souci de capter les acteurs privés de la part d'acteurs publics conscients de leur manque de moyens. Dans ce jeu d'acteurs, le portage politique semble faible au sens où les hommes politiques disposant d'un mandat électif local sont faiblement présents pour porter un discours, une vision, un projet (même si les rapports de force politiques sont loin d'être absents).

Le fonctionnement politique et administratif diffère de celui de la France, avec pour principale différence un État fédéral en Belgique donnant de grands pouvoirs aux Régions, ainsi que l'absence d'intercommunalité qui empêche une gestion coordonnée des territoires urbains. Une autre différence, notable, réside dans le rôle que jouent, à Liège du moins, les « ASBL » (Associations sans but lucratif), et les **comités habitants ou de participation citoyenne**. A Liège, l'ASBL **UrbAgora** est en pointe pour toutes les questions relatives à l'aménagement urbain, à l'urbanisme et aux transports. Composée pour partie d'universitaires et d'experts de ce

⁴⁵⁷ Ainsi qu'un déséquilibre de moyens, le GRE semblant sur de nombreux points mieux doté parfois que les services de la Ville.

champ, c'est un acteur à part entière qui prend régulièrement position dans le débat public, en proposant parfois des solutions alternatives (au tracé du tramway par exemple). UrbAgora tient un site internet régulièrement mis à jour qui se fait le réceptacle d'un travail de veille et d'animation de débats sur les différents dossiers urbains en cours⁴⁵⁸. Dans le cas des Guillemins, une plate-forme de réflexion **Guillemins.be**⁴⁵⁹ se fait le relais local d'UrbAgora, animée par les comités de quartier Fragnée et Blonden. Enfin, aux Guillemins encore, une association habitante, le **Comité Riverains Gare** s'intéresse plus particulièrement aux enjeux de l'esplanade devant la gare. Ces trois instances interpellent régulièrement les pouvoirs publics sur l'avancement du dossier des Guillemins ; il est difficile d'évaluer leur poids réel, mais ils constituent en tous cas un excellent relais d'information citoyenne – dimension quasiment absente à Saint-Étienne Châteaureux.

⁴⁵⁸ <http://urbagora.be/>.

⁴⁵⁹ <http://guillemins.be/>.

Conclusion de la section 2. : Liège, une vocation de métropole "internationale locale" ?

Pour finir, si l'on met Liège en regard de Saint-Étienne, les similitudes sont réelles en termes de trajectoire économique, avec une reconversion sans doute moins avancée dans la ville belge que dans la ville française. Du point de vue de la métropolisation en revanche, les villes présentent des profils différents. En effet, Saint-Étienne comme Liège sont situées dans la mouvance de deux métropoles européennes – Lyon et Bruxelles – avec lesquelles elles sont fonctionnellement liées, comme en attestent les nombreux navetteurs quotidiens. En revanche, il ne semble pas y avoir le même degré d'intégration métropolitaine (au sens davantage politique de construction territoriale commune) dans les deux cas : alors que Saint-Étienne et Lyon sont en train de bâtir une "EuroMétropole" visant à jouer des complémentarités des deux pôles urbains pour atteindre une certaine masse démographique et économique afin d'être visible dans le concert métropolitain européen, il n'existe rien de tel entre Liège et Bruxelles, qui appartiennent à des Régions différentes. En fait, l'intégration métropolitaine en Belgique est peu avancée que ce soit à l'échelon régional (les villes entre elles), comme à l'échelon local (une ville centre et ses communes périphériques), notamment en l'absence d'intercommunalité politique. Ainsi, bien qu'au cœur d'une agglomération forte de 600 000 habitants, la commune de Liège est isolée administrativement, fiscalement et politiquement. Elle ne peut donc pas s'appuyer sur un réseau horizontal de coopérations territoriales qui pourraient lui donner le poids nécessaire pour exister au niveau européen. Pourtant, l'échelon territorial intermédiaire étant caduc, c'est bien cet échelon européen, international, qui semble être l'horizon de référence de Liège : la cité s'appuie pour cela sur une situation géographique exceptionnelle, à un point de triple frontière, au cœur de l'Europe avec une forte densité de villes, qui lui permet de s'abstraire du contexte régional et national. La stratégie métropolitaine de Liège se déploie donc à une échelle internationale et repose sur ce statut de **hub** (qu'elle développe activement du point de vue du fret), sans pour autant pouvoir s'appuyer sur des bases territoriales solides en raison de la configuration administrative et fiscale. On pourrait dire que Liège cherche à appuyer sa vocation métropolitaine à une échelle "internationale locale" : **internationale par l'exploitation de la proximité de quatre autres pays** (France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas), mais **locale par le rayonnement somme toute limité**. C'est précisément la spécificité du *hub* – bien différent en cela du pôle – que d'être un connecteur spatial, qui met en relation des horizons divers et plus ou moins lointains, mais qui ne dispose pas forcément d'une capacité attractive *per se*, au sens physique de la polarisation qui permet l'accumulation d'hommes, d'activités, de richesses. En cela, la vocation métropolitaine apparaît comme fragile : certes, on a bien la dimension réticulaire du phénomène, mais il manque la fonction d'accumulation, de polarisation.

Dans ce schéma, la gare TGV pourrait avoir pour vocation de rétablir l'équilibre entre les dimensions réticulaires et polarisantes, grâce à la spécificité de la gare et de son quartier développée en chapitre 1. Ainsi, le TGV enrichit incontestablement le versant réticulaire de la

métropolisation de Liège en la dotant d'une desserte ferroviaire internationale et de prestige entre la France et l'Allemagne via la capitale de l'Union Européenne. Cela renforce son rôle de hub, notamment du point de vue du fret, puisque l'arrêt TGV en ville est doublé d'une desserte à grande vitesse de l'aéroport de Bierset. **Mais la captation de cette desserte TGV n'est, dès l'origine, pas uniquement perçue comme une aménité de transport : des espoirs de régénération sont portés à la fois pour le quartier dans lequel elle s'insère, mais aussi pour la ville de Liège tout entière** – il ne faut cependant pas perdre de vue que cette arrivée du TGV à Liège répond aussi et avant tout à des considérations fédérales, et s'impose largement localement (dans tous les sens du terme).

Enfin, pour signaler au monde sa reconversion réussie, Liège postule régulièrement à l'organisation d'évènements internationaux. Si la ville a accueilli en juillet 2012 le départ du Tour de France cycliste, gage d'une couverture médiatique très grande (mais aux retombées concentrées sur quelques jours seulement), elle peine en revanche à décrocher des évènements plus longs. Ainsi, après sa candidature malheureuse au titre de Capitale Européenne de la Culture 2015, c'est l'organisation de l'Exposition internationale de 2017 qui vient d'échapper à Liège, alors que la ville faisait partie des deux dernières candidates en lice, face à Astana, capitale du Kazakhstan⁴⁶⁰. Souhaitant renouer avec sa tradition d'accueil des Expositions Universelles au début du XXème siècle, la ville avait fondé de grands espoirs dans "Liège 2017"⁴⁶¹. Ce projet fédérateur localement visait à capitaliser les efforts en termes d'aménagement et de qualité de vie engagés depuis quelques années (extension de l'Opéra Royal, réhabilitation du Musée d'Art Contemporain, projet des Guillemins). Centrée sur le thème de la connectivité, l'exposition aurait eu pour site d'accueil Coronmeuse, au nord de la ville, qui devait être desservi par le nouveau tramway de la ville. Au terme de l'Exposition, les infrastructures créées pour l'occasion auraient été reconverties en éco-quartier.

⁴⁶⁰ Le verdict est tombé fin novembre 2012.

⁴⁶¹ Voir le site de candidature de la ville : <http://www.liege-expo2017.com/> (dernière consultation de l'URL le 10.02.2013).

Conclusion du chapitre 4. : Saint-Étienne et Liège : des vocations métropolitaines contrastées

A l'étude, et en guise de bilan intermédiaire avant d'aborder les études de cas proprement dites, il s'avère que les villes de Saint-Étienne et de Liège présentent des profils actuels peut-être plus contrastés qu'il n'y paraît, en dépit d'une trajectoire économique globalement similaire. En effet, ces deux villes majeures de la Révolution industrielle, reposant sur des bases d'industrie lourde mais aussi de construction mécanique ont été durement frappées par la désindustrialisation de la seconde moitié du XXe siècle. Du point de vue économique, Saint-Étienne a su plus tôt diversifier son tissu productif pour juguler un chômage très important, peut-être en partie aussi parce que les fermetures massives sont intervenues plus tôt qu'à Liège dont l'activité métallurgique perdure jusqu'aux années 2000. Cette similitude globale de trajectoire économique se double d'un profil urbain et socio-démographique très proche, avec une ville centre au bâti dégradé, concentrant du logement social de fait et des populations aux revenus modestes. Si Saint-Étienne ne dispose pas de patrimoine historique antérieur au XIXe siècle, Liège en revanche est en train de prendre conscience de son potentiel patrimonial, ce qui constitue un atout touristique mais aussi urbain pour la ville.

C'est en fait en termes de situation géographique que les deux villes étudiées présentent de fortes dissimilarités. La puissance industrielle de ces deux villes reposait sur les richesses de leur sous-sol, qui polarisaient activités d'extraction et de transformation. C'est l'exploitation d'une rente locale, doublée de l'existence d'un bassin d'emploi et d'un exutoire économique, qui a permis l'essor de ces deux villes de façon endogène si l'on peut dire, et a fondé leur capacité polarisatrice (il y avait du travail grâce aux richesses en matières premières). Or, **la ville post-industrielle ne joue plus sur les mêmes atouts : ce n'est plus la rente géologique qui prévaut, mais davantage une rente de situation.** La métropolisation repose en effet sur la mise en réseau des villes, et une capacité d'attraction qui repose sur des éléments davantage immatériels. De ce point de vue, Liège, dans l'Europe des fortes densités urbaines, carrefour multiple auprès de quatre pays, est mieux dotée que Saint-Étienne, en situation de cul-de-sac topographique, et dont l'exutoire principal est la Vallée du Rhône. Par conséquent, ces villes présentent à notre sens des profils métropolitains différents :

- **Liège** dispose d'atouts pour jouer de la **dimension réticulaire internationale** propre à la métropolisation. Mais, en l'absence de capacité polarisatrice suffisante, elle semble cantonnée au rôle de hub, un connecteur spatial où l'on passe sans s'arrêter.

- **Saint-Étienne** en revanche dispose d'une dimension réticulaire fortement déséquilibrée au profit d'une de ses branches, celle vers Lyon, métropole à vocation européenne. Saint-Étienne, en renforçant ses liens territoriaux horizontaux avec la capitale rhône-alpine, travaille un statut de **métropole régionale secondaire**, disposant de son propre rayonnement, et le mettant pour ainsi dire au service de la métropole principale, avec laquelle elle cherche à développer des complémentarités destinées à renforcer l'ensemble et à lui donner une visibilité plus importante au niveau européen.

Dans ces conditions, si l'on revient sur la gare comme ferment de métropole, on entrevoit que ces gares n'auront pas exactement les mêmes statuts :

- La gare de Liège Guillemins ajoute un moyen ferroviaire international supplémentaire à la fonction réticulaire de la ville. Grâce à son image de marque, la gare peut également jouer un rôle attractif afin d'étoffer la fonction polarisante qui semble pour l'heure faire défaut à Liège. De ce point de vue, la gare peut contribuer à rééquilibrer le profil métropolitain de la ville.
- A Saint-Étienne, la gare joue un rôle explicite de charnière entre deux territoires dont elle alimente le lien fonctionnel au profit des deux pôles desservis. En revanche, la fonction polarisatrice profite d'abord à Saint-Étienne, afin de concentrer des activités qui se placent en complémentarité et non en concurrence avec le pôle lyonnais.

Au final, cela enrichit notre grille de lecture initiale en termes d'intentions portées sur ces espaces, pour analyser les projets que nous allons étudier. A Liège comme à Saint-Étienne, ces projets de renouvellement urbain autour de la gare centrale s'inscrivent dans un mouvement général de quête de renouveau de la ville : les deux villes cherchent à changer leur image répulsive pour gagner aussi bien en attractivité résidentielle (discours à destination plutôt des autochtones habitant dans le périurbain), qu'en attractivité économique (discours davantage destiné, du moins dans l'intention, aux allochtones). Dans ce cadre, les projets de renouvellement urbain autour de la gare centrale sont un projet parmi d'autres, ils ne semblent pas disposer d'une réelle antériorité dans le temps, ni vraiment d'une primauté dans l'importance accordée à ces projets. En revanche, ce par quoi ils se distinguent, c'est par leur public cible : la vocation tertiaire assignée à ces espaces les distingue dans la ville car elle désigne un destinataire extérieur à la ville. Autrement dit, l'enjeu symbolique n'est pas le même que dans le renouvellement urbain d'un quartier d'habitat social et dans celui du quartier de la gare. Dans ces conditions, quelle est la place de la gare dans ces projets de renouvellement urbain ? et, au vu des éléments précédemment évoqués, la gare joue-t-elle invariablement le même rôle quel que soit le projet de renouvellement urbain, comme l'observation rapide des contextes pourrait inviter à le croire, ou y a-t-il au contraire des nuances en fonction des contextes métropolitains ? Autrement dit : **y-a-il des degrés dans la nature de ferment métropolitain qu'est la gare, variant avec la nature du profil métropolitain des territoires concernés ?**

CHAPITRE 5 :

LA GARE, LEVIER DE DÉVELOPPEMENT URBAIN. Saint-Étienne Châteaureux : naissance d'un quartier tertiaire autour du pôle d'échanges multimodal.

L'arrivée du TGV à Saint-Étienne n'a pas entraîné de renouveau de la gare ni du quartier de la gare, si ce n'est un ravalement de façade du bâtiment voyageurs qui fut débarrassé de son badigeon blanc des années 1950 pour retrouver ses briques rouges originelles. Le projet de renouvellement urbain autour de la gare TGV de Saint-Étienne ne fait donc pas partie de ces nombreux projets directement imputables à l'amélioration de la desserte ferroviaire avec des rames TGV et / ou une ligne à grande vitesse. Dès lors, est posée d'entrée de jeu une certaine déconnexion entre le projet urbain et l'infrastructure de transport. Pour autant, cette gare TGV est omniprésente dans les discours, ce qui pose la question de la place de la gare dans le renouveau de Châteaureux.

Pour présenter cette étude de cas, nous faisons le choix d'un récit **le plus chronologique** possible afin de montrer la **construction incrémentale du projet urbain**, en souligner les avancées et les pas en arrière, les coups partis et les rationalisations *a posteriori*. Une écriture totalement chronologique n'est cependant pas forcément la plus propice à la clarté du propos, notamment en raison d'éléments simultanés relevant de champs différents (notamment les documents d'urbanisme et les programmes immobiliers, pas forcément liés entre eux). C'est la raison pour laquelle notre propos se structure autour de trois champs (les transports, les études et documents pré-opérationnels, et les programmes concrets), chacun envisagés de façon chronologique. En les lisant, il convient donc d'avoir en tête un plan chrono-thématique dont le cadre est le suivant :

- 1 **1980-90 : les prémices de l'intérêt stratégique de Châteaureux**, axés autour de la question de l'accessibilité et de la vocation tertiaire. Avant le plan Bofill de 1994 qui propose une vision urbanistique d'ensemble pour la ville, les études sur Châteaureux ne proposent que de vagues orientations. Le plan Bofill assigne un rôle de porte d'entrée à Châteaureux qui guide les études des années suivantes. Au tournant des années 2000, les études se font plus précises, avec la mise à plat des moyens pouvant être déployés pour la phase opérationnelle d'un projet urbain dont les contours restent flous.
- 2 **Tournant des années 2000 : la mise en œuvre d'un pôle d'échanges multimodal** permet la mobilisation des acteurs de l'urbain et des transports autour d'un projet fédérateur, tandis que le projet urbain de Châteaureux peine à acquérir un contenu programmatique sur l'ensemble du secteur.
- 3 **2002-2007 : entre urbanisme d'opportunité et volonté planificatrice**, la Ville mène de front deux attitudes potentiellement contradictoires : tout en cherchant à établir de grands axes directeurs de l'action sur le secteur de Châteaureux, elle saisit des opportunités qui aboutissent à des programmes en dehors de tout cadre planifié.
- 4 **2007-20.. : l'arrivée de l'EPA** marque la mise en œuvre rationalisée du projet urbain avec de forts moyens opérationnels, et devant composer avec le « déjà là » de la période antérieure. En parallèle, la fin des années 2000 est marquée au niveau national par l'affirmation de la volonté politique de densifier, notamment en logements, les pôles de transports urbains, au premier rang desquels les gares.

La planche de synthèse n°9 (page suivante) reprend de façon graphique ces étapes ainsi que le détail des éléments qui sont abordés tout au long de ce chapitre⁴⁶².

Un plan est disponible en annexe pour indiquer les noms de rue du quartier de Châteaureux.

⁴⁶² L'astérisque verte dans le prolongement du trait vert signifiant la 2^{ème} ligne de tramway est explicitée sur la droite : elle signale la constitution d'un pôle d'échanges à Châteaureux.

CHRONOLOGIE CHÂTEAUCREUX : LE RENOUVEAU EN QUATRE TEMPS

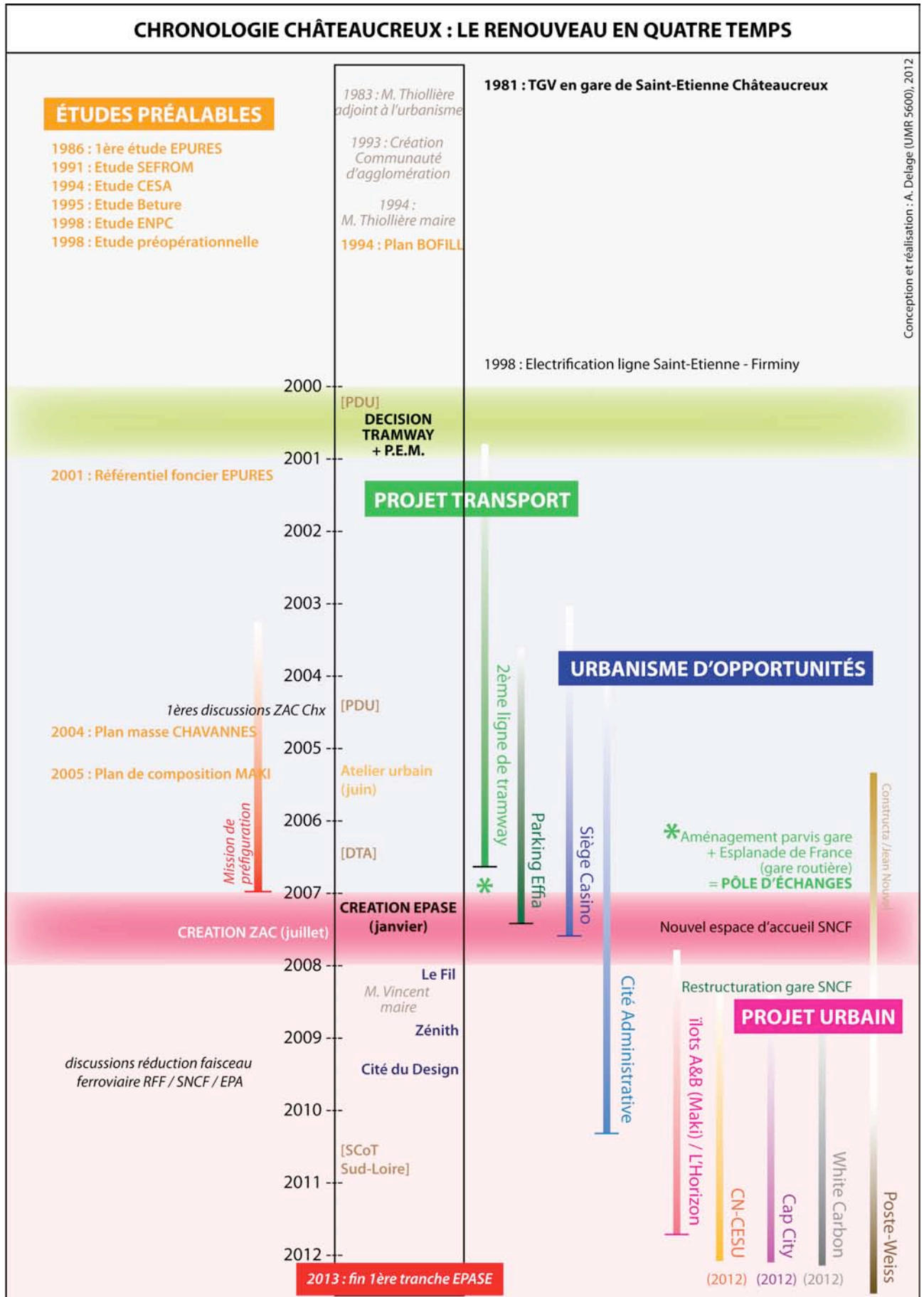


Planche de synthèse 9 : Chronologie de Châteaureux. Le renouveau en quatre temps (A. Delage, 2012).

1. Châteaureux, un quartier de gare "patchwork"

Pour présenter Châteaureux, il convient au préalable de préciser le secteur au cœur de notre étude. Or, d'emblée, ce qui frappe, c'est en fait le **caractère peu identifié de "Châteaureux"**. Certes, il y a la gare éponyme, mais au-delà de ce premier constat, il est difficile de circonscrire un quartier, ni même vraiment un 'quartier de gare'. D'ailleurs, Châteaureux n'est pas un "village" au sens stéphanois, c'est-à-dire un espace polarisé par une église, une usine, et des habitats tassés autour. L'espace autour de la gare semble plutôt désarticulé, tirailé entre des espaces résidentiels à l'identité plus affirmée. Cette difficulté à établir un périmètre indiscutable (que ce soit avec des critères historiques, géographiques ou économiques et sociaux) se retrouve dans les différentes études que nous avons consultées pour retracer la genèse de Châteaureux : il est question tantôt de "Châteaureux – la Montat", tantôt de "Châteaureux – Le Soleil" ou tout simplement de "Châteaureux". Il semblerait que depuis l'étude de Chavannes ou l'arrivée de l'EPA, ce soit finalement "Châteaureux" qui s'impose, et qui, pour le coup, désigne ce nouveau quartier en train de naître au gré des chantiers. Par conséquent, il est tentant – et pratique – de s'en tenir au périmètre opérationnel de la ZAC : de fait, les différentes études ont généralement établi des périmètres de référence proches, avec un cœur toujours identique (l'actuelle ZAC), quelques variations à la marge (notamment dans la frange de contact avec la rue de la Montat, et des extensions de part et d'autre, vers Fourneyron (cf. plan Bofill) ou vers le bas de la Montat, vers l'extérieur de la ville (cf. étude CESA). Si les premières études n'envisagent que la face tournée vers le centre-ville, les études plus récentes (cf. Chavannes) intègrent pleinement l'autre côté des voies, c'est-à-dire le Soleil, qui, lui, est un quartier clairement identifié, autour de son emblématique clocher. Au total, la surface couverte est d'une cinquantaine d'hectares.

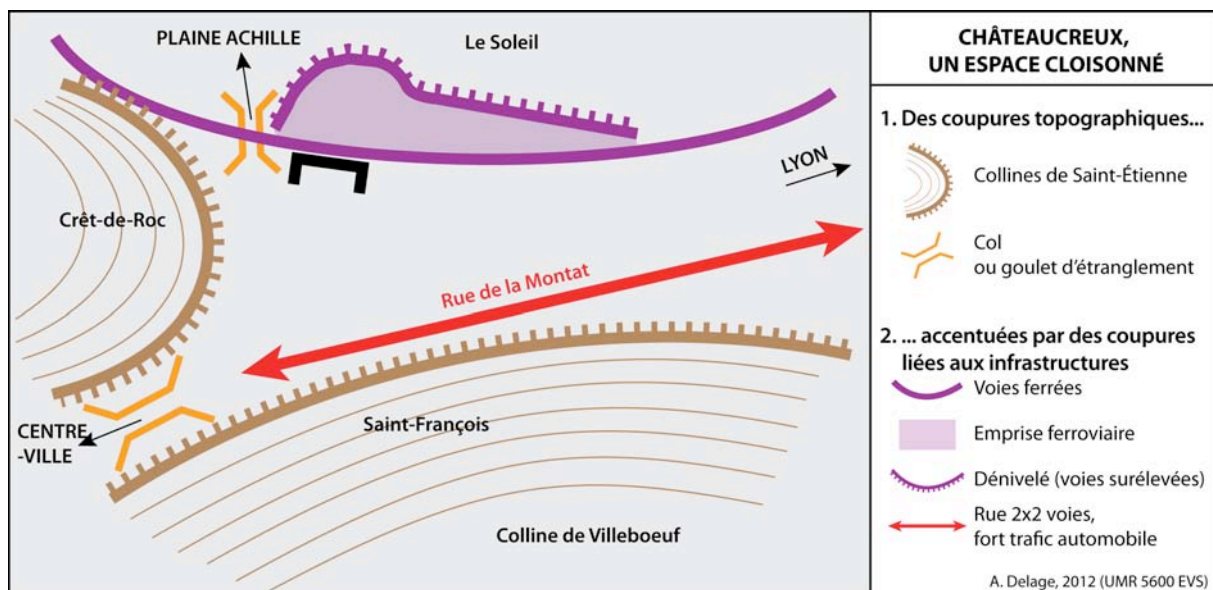
1.1. Le paradoxe d'une entrée de ville en cul de sac

Avant l'arrivée du chemin de fer, le secteur de 'Château Creux' n'est qu'un hameau peuplé de mineurs travaillant dans les puits de mine du secteur, qui en compte une quinzaine, répartis entre cinq concessions. Même s'il y a peu de documentation disponible, on comprend que l'histoire du quartier, comme bien souvent pour les quartiers de gare, commence réellement avec l'arrivée du chemin de fer à Saint-Étienne.

a. Un espace contraint et contraignant

Un espace cloisonné sur trois de ses faces

La gare de Châteaureux se trouve à l'entrée de Saint-Étienne en venant de Lyon par l'autoroute (prolongée par la rue de la Montat, ancienne pénétrante dans Saint-Étienne), et le train : c'est un espace **naturellement ouvert sur la vallée du Gier et au-delà**, la vallée du Rhône et la capitale régionale. Cette situation favorable est néanmoins contrebalancée par un site contraignant pour plusieurs raisons – ce qu'illustre le croquis ci-dessous (carte n°7). D'une part, c'est un **espace cloisonné**, enserré entre les collines de Crêt-de-Roc (568 m) à l'ouest, et de Villebœuf / du Jardin des Plantes (660 m) au sud, qui font obstacle au lien entre Châteaureux et la ville : la liaison se fait par le col de Fourneyron, en haut de l'avenue Denfert-Rochereau. Ce passage, se faisant par un **pincement**, est peu lisible quand on sort de la gare, c'est d'ailleurs un reproche récurrent : le manque de lisibilité de l'espace, le caractère peu intuitif de la direction dans laquelle se trouve le centre-ville, pourtant tout proche, à une quinzaine de minutes à pied. La gare se trouve donc dans un fond de cuvette (environ 500 m d'altitude) et certaines rues alentour accusent des pentes importantes (jusqu'à 9%) sur de petites distances, obligeant à un aménagement urbain en terrasses.



Carte 7 : Châteaureux, un espace cloisonné (A. Delage, 2012)

Cette impression de buter sur un obstacle topographique, comme une impasse, est renforcée par la coupure urbaine produite par les voies ferrées : avec un faisceau de 130 mètres de large (210 mètres au niveau de la rotonde) sur 750 mètres de long, l'effet d'un espace infranchissable est renforcé par le dénivelé entre la partie sud orientée vers le centre-ville, et la partie nord, en contrebas, ouvrant sur le quartier du Soleil et la plaine Achille. Ainsi, mise à part l'ouverture

orientale vers Lyon, la cuvette de Châteaureux est **topographiquement et fonctionnellement fermée sur trois de ses côtés**. Il résulte de cette frontière urbaine de nouvelles difficultés de franchissement, non plus topographiques par un col, mais liées aux infrastructures : le passage vers le nord se fait soit au loin à l'est, soit par un nouveau **goulet d'étranglement**, sous le pont du Soleil, qui ouvre sur la plaine Achille, et permet de rejoindre le centre-ville par le nord (via la Manufacture et la gare Carnot).

L'espace n'est donc pas des plus fluides du point de vue des circulations. Cela est aussi vrai pour le piéton, dont les déplacements sont contraints par la prégnance de l'automobile, que ce soit en termes de stationnements (plus ou moins sauvages) ou de circulation, souvent congestionnée, et source de nuisances (pollution, bruit). La rue de la Montat est un long axe (1,5 km) difficilement franchissable à pied, constitué de deux fois deux voies arrivant de l'autoroute et pénétrant dans la ville. Quant à la rue Ferdinand, étroite et malcommode, elle fut un temps une partie du boulevard urbain ; depuis 2005, son sens de circulation a changé (à sens unique), en faisant une sortie de ville. **La cohabitation de voies de transit et de voies de desserte locale renforce la congestion du secteur**. La mise en chantier du secteur n'a fait qu'ajouter un critère répulsif de plus dans un secteur déjà peu prisé, en dépit d'échappées visuelles sur les collines et montagnes alentour, qui pourraient être un argument résidentiel valorisant le lieu.

L'héritage géologique : un sous-sol instable

Le sous-sol constitue une contrainte héritée du temps des mines : le secteur compte une quinzaine d'anciens puits, aujourd'hui invisibles⁴⁶³. Mais ce sont surtout les galeries de mine qui mitent le sous-sol et engendrent de potentiels glissements de terrain (d'où les fondations spécifiques de la gare⁴⁶⁴. Corollaire de cette présence minière, les activités industrielles liées (cokeries, forges, usines, etc.) ont laissé après leur départ des terrains pollués qu'il convient de traiter préalablement à toute reconstruction, ce qui engendre un surcoût à l'opération⁴⁶⁵.

Ainsi, s'il semble évident de rentrer dans Saint-Étienne par Châteaureux, la progression butte rapidement sur des obstacles physiques et fonctionnels. Le lien vers le centre-ville est la seule échappatoire à un quartier qui fonctionne sinon en isolat par rapport aux autres entités urbaines de Saint-Étienne.

⁴⁶³ La plupart ont été abandonnés en 1909, puis entre 1941 et 1955.

⁴⁶⁴ Ce qui constitue une contrainte non négligeable également pour les nouvelles constructions sur le secteur, obligeant à de profondes fondations.

⁴⁶⁵ La dépollution est réglementairement à la charge du vendeur du terrain pollué. Mais un arrangement à l'amiable peut être trouvé avec l'acheteur, notamment une déduction intégrale ou partielle des frais de dépollution du prix de vente. Cela se produit notamment dans le cas d'un vendeur privé et d'un acheteur promoteur, qui a davantage de trésorerie pour supporter le coût de la dépollution.

b. Un quartier de gare fortement dégradé, aux entités distinctes

Historiquement, le quartier s'est développé autour des mines et de la gare : outre les équipements techniques liés au fonctionnement de la gare même (rotonde, station service, voies de garage, etc.), se trouvent des **services à destination des cheminots**, notamment une école et une bibliothèque (derrière les voies ferrées). Cet héritage dote Châteaueux des attributs classiques d'un quartier de gare, dont les principaux traits sont repris dans la planche de synthèse n°10 ci-après.

Des entités résidentielles juxtaposées, sans réelle identité de « quartier »

La rue Denfert-Rochereau, qui relie la gare (en fond de perspective) à la place Fourneyron, est un axe structurant du quartier en étant l'exutoire piéton de la gare vers le centre-ville. Cependant, la topographie (rue qui monte) est un obstacle majeur à la lisibilité du cheminement vers l'hypercentre de Saint-Étienne, dont on peine à percevoir la proximité (une dizaine de minutes à pied). Seule rue réellement animée du secteur, elle est bordée en pied d'immeuble des **traditionnels services aux voyageurs** au plus près de la gare : hôtels de moyenne gamme, restaurants et cafés aux noms évocateurs ("Le Terminus", "Hôtel de la Gare", "La Loco", "Le Chemin de Fer", etc.). Cette offre est complétée dans les rues adjacentes par des loueurs de voitures (cinq enseignes nationales). Un peu plus haut sur Denfert-Rochereau, ce sont les non moins traditionnels *sex-shops* de quartier de gare qui occupent le haut du pavé.

L'espace situé entre Denfert-Rochereau et les contreforts de Crêt-de-Roc est constitué de rues étroites, résidentielles (rues Chappe et Ferdinand), à **l'habitat ancien et très dégradé**⁴⁶⁶ – mais ne faisant pas partie du périmètre ANRU de Crêt-de-Roc. La rue Ferdinand, particulièrement délaissée, compte plusieurs locaux vacants. Ce secteur bien identifié, à l'identité nette (bien différente de Crêt-de-Roc dans les esprits même si les indicateurs socio-économiques peuvent être proches) compte environ 700 habitants, de condition modeste et dont une partie importante d'origine immigrée. Il a fait l'objet de plusieurs politiques urbaines, avec des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) depuis la fin des années 1980, pour lutter contre les logements insalubres et leur taux de vacance, alors particulièrement fort dans ces deux rues.

Au pied de la colline du Jardin des Plantes), le quartier **Saint-François** constitue une autre identité clairement identifiée⁴⁶⁷, autour de son église et de ses commerces de proximité en retrait de la rue de la Montat. Néanmoins, le fait que ce quartier soit en contrehaut de la gare (comme la colline du Crêt-de-Roc) entraîne un déséquilibre dans les relations entre ce secteur et celui de Châteaueux : si les gens de Saint-François et du Crêt-de-Roc peuvent descendre au sens propre

⁴⁶⁶ Dans les années 1990, on y compte encore un logement sur quatre sans aucun confort, et près d'un logement sur trois seulement équipé d'un WC.

⁴⁶⁷ Il fait l'objet d'une OPAH en 1985.

à Châteaureux, ceux de Chappe Ferdinand par exemple ne montent que peu vers ces deux quartiers : l'organisation fonctionnelle les oriente plutôt vers le centre-ville via Fourneyron.

Le dernier secteur d'habitat (plus récent) du quartier de ce côté-ci des voies se concentre le long de la rue de la Montat et dans l'espace entre cette rue et la colline de Saint-François. Il avait fait l'objet lui aussi d'une politique urbaine, mais davantage centrée sur l'économie : au tournant des années 1990, alors que plusieurs établissements industriels fermaient et laissaient des friches, une action en faveur du réinvestissement économique avait été menée dans le cadre du Plan Montat-Châteaureux (1988-1992). Cela avait notamment donné naissance au parc d'activités Port-sec (du nom de l'ancienne gare de Bérard), situé au sud de l'îlot Poste-Weiss.

Enfin, de l'autre côté des voies, l'habitat est scindé en deux entités : la première, particulièrement dégradée, est coincée entre l'arrière des voies et le boulevard Jules Janin. La seconde, plus loin, est constituée du **quartier du Soleil**, à l'identité marquée et emblématisé par le clocher de son église, repère visuel qui se détache nettement sur l'horizon quand on est à flanc de Montat. Le Soleil, comme le secteur de Chappe-Ferdinand, se caractérisent par des indicateurs socio-économiques très faibles – et des valeurs immobilières parmi les plus basses de la ville.

Un quartier avant tout industriel

Mis à part ces espaces résidentiels en marge du secteur, Châteaureux est essentiellement un **espace dédié aux activités**. Non sans lien avec les anciens sites d'extraction de houille ainsi que la fonction ferroviaire, le secteur avait fixé un certain nombre d'industries : le secteur sud comptait une demi-douzaine de cokeries, trois forges (dont une faisant aussi aciérie), une fonderie (et une autre au nord de la gare), une verrerie, quatre usines⁴⁶⁸. Cette vocation industrielle marquée explique la présence de friches en grande importance sur le secteur sud de la gare, autour de la rue du Plateau des Glières. La partie sud se caractérise aussi par une certaine prépondérance de l'activité tertiaire, essentiellement du fait de la présence historique de Casino, qui y installa dès 1898 son premier entrepôt, et occupe à la fin du XXe siècle plus d'un tiers de la surface de bureaux et de stockage du secteur⁴⁶⁹.

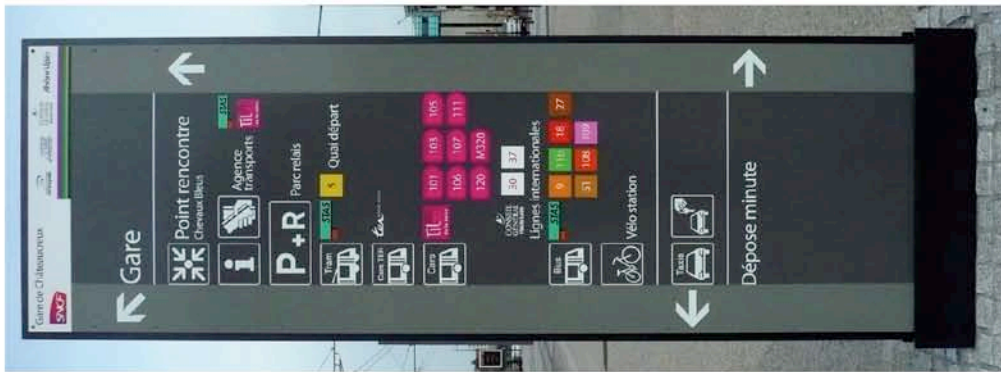
Au nord comme au sud, **les tènements sont grands, et les propriétaires fonciers sont peu nombreux, essentiellement publics** : avant toute modification de la structure foncière, quatre propriétaires se partageaient le secteur sud, à savoir Casino, La Poste et France Télécom, les chocolateries Weiss, et la Ville (via le Centre Hospitalier régional). Ainsi présenté, le secteur de Châteaureux contient de nombreux éléments propices à un projet de renouvellement urbain de grande ampleur.

⁴⁶⁸ Source : Etude d'impact en prévision de la création de la ZAC (2007).

⁴⁶⁹ 21 500 m² sur 59 300 m² de surfaces de bureaux et de stockage (source : étude des étudiants du CESA, 1994).

CHÂTEAUCREUX : LES ATTRIBUTS CLASSIQUES D'UN QUARTIER DE GARE, entre nodalité, centralité et délaissés.

Un pôle d'échanges



Une gare



Des hôtels et brasseries pour voyageurs en front de gare



Des infrastructures ferroviaires en arrière de la gare



Des industries (Weiss ici) et des friches



Ambivalence en panneaux de l'avenue de la gare



Conception et réalisation : A. Delage, 2012 (UMR 5600) ; Photos : A. Delage (2008 et 2011)

Planche de synthèse 10 : Les attributs de quartier de gare à Châteaureux.

>>> Ainsi, sans vouloir faire de jeu de mot sur le nom du quartier lui-même⁴⁷⁰, force est néanmoins de constater que **Châteaureux est un quartier qui se définit "en creux"**, et ce à plusieurs titres : au sens propre, **topographique**, la gare est au fond d'une cuvette, enserrée entre des collines, qu'il faut gravir pour accéder au centre-ville. Au sens **analytique**, c'est bien en creux qu'apparaît ce qui constitue sinon un *quartier* clairement identifié⁴⁷¹, du moins un *secteur* hétéroclite, patchwork d'activités polarisées par la gare mais sans grand lien les unes avec les autres, et qui plus est regroupées en sous-secteurs. Châteaureux apparaît en négatif de quartiers périphériques aux identités fortes : Saint-François, Crêt-de-Roc, le Soleil. De ce point de vue, on retrouve encore à la fin du XXe siècle les traces du projet de développement sectorisé en trois zones proposé en 1938, l'une pour l'habitat dense (en périphérie), l'autre pour l'industrie, et une troisième pour les entrepôts (au plus près de la gare).

1.2. Une gare importante en Rhône-Alpes mais secondaire en France

Ces éléments urbains étant avancés, revenons sur la spécificité de ce quartier dans la ville, à savoir la principale gare de Saint-Étienne. A l'image de la ville de Saint-Étienne, cette gare présente des éléments d'importance au sein du réseau ferroviaire, même si par ailleurs, elle pourrait aussi paraître en position marginale dans ce même réseau ferroviaire si on le considère à une échelle plus large : avec sa desserte essentiellement régionale (pour ne pas dire lyonnaise) et ses trois millions de passagers annuels, il est difficile de la classer parmi les grandes gares de France (c'est-à-dire les gares de grandes lignes). Pourtant, à l'échelle locale, l'intensité de son trafic la fait comparer à une gare de banlieue parisienne.

a. Un haut-lieu de l'histoire ferroviaire

La Loire est le berceau du transport ferroviaire d'abord de marchandises, puis de voyageurs. En 1820, Beaunier, qui a fondé quatre ans auparavant l'École des Mineurs, s'entoure d'investisseurs proches du pouvoir central et d'élèves ingénieurs pour fonder la première compagnie ferroviaire. Une première concession lui est accordée en 1823, entre Andrézieux et Saint-Étienne : le premier chemin de fer est livré quatre ans plus tard, en août 1827, sa première gare se situe au Pont de l'Âne, à l'est de l'actuelle gare de Châteaureux. Cette ligne trouve toute sa justification pour le transport de houille jusqu'à la Loire (cf. chapitre 4) : un ingénieux système de ferroutage avant l'heure permet de poser les voitures tantôt sur des attelages hippomobiles, tantôt sur des

⁴⁷⁰ Mais souvent la toponymie se réfère à des caractéristiques topographiques. Ce nom de Châteaureux a d'ailleurs été mis en balance lors du lancement du projet urbain sur la zone : fallait-il garder un nom avec une connotation possiblement négative ?

⁴⁷¹ Cf. débat sur la définition de ce terme dans le chapitre 1.

plateformes wagon. Mais l'histoire retient surtout Marc Séguin (voir photo ci-dessous), qui, tout auréolé de son invention de la chaudière tubulaire substituant la traction mécanique à la traction animale, obtient la concession de Saint-Étienne au Rhône (au grand dam de Beaunier). La ligne vers Andrézieux et la ligne vers le Rhône s'interconnectent dans un port sec, la gare de Bérard⁴⁷² dans le secteur de la Montat. Cette ligne, ouverte aux passagers en 1832⁴⁷³, relie Saint-Étienne à Lyon en cinq heures en 1833, et présente l'avantage pour les transportés de ne plus être tributaires de la route défoncée par le trafic de chars à bœufs transportant les pondéreux [Thermeau et *al.*, 2011]. Son succès est immédiat.



Illustration 18: Statue de Marc Séguin (1786-1875) devant la gare de Châteaureux, commémorant la première ligne de chemin de fer en France (photos A. Delage, 2012).

Si le chemin de fer naît à Saint-Étienne, ce n'est donc pas à Châteaureux. Dès 1857 est décidée l'implantation de la gare de la compagnie PLM⁴⁷⁴ : ce doit être la gare principale de Saint-Étienne qui en compte déjà plusieurs. La décision de sa localisation à cet endroit-là, un peu excentré, vient de la volonté de ne pas pénaliser les industriels embranchés sur les voies de Bérard, toutes proches, alors que la Compagnie du PLM, appuyée de la Ville et de la Chambre de Commerce aurait préféré une position plus centrale. Comme cela était courant à cette époque, le premier bâtiment de voyageurs est en bois. La gare définitive n'est construite qu'en 1884. Elle n'a pas les

⁴⁷² Les voies de Bérard marquent durablement le paysage du secteur, même après la désaffectation de la gare. Elles se trouvent à l'emplacement de l'actuel boulevard Dalgabio.

⁴⁷³ On parle souvent de la ligne de Paris au Pecq puis Saint-Germain en Laye comme étant la première ligne de chemin de fer destinée aux voyageurs : elle fut inaugurée en 1837, soit cinq ans après la mise en service de celle de Saint-Étienne à Lyon, mais cette dernière n'est à l'origine pas construite exclusivement pour les voyageurs.

⁴⁷⁴ La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, créée en 1857, avait comme son nom l'indique la concession du quart sud-est des chemins de fer en France.

attributs d'une gare imposante, mais se distingue par sa façade de brique rouge⁴⁷⁵ : ce type de matériau relève moins d'un choix esthétique (ce n'est pas le matériau de construction traditionnel de la région) que technique. En effet, la gare étant construite au-dessus de galeries de mine, cause potentielle de glissement de terrain, son architecte Joseph-Antoine Bouvard eut l'idée de construire une armature métallique remplie de briques pour encaisser les éventuels petits affaissements ; de même, il met au point un système de fondations sur vérins hydrauliques, permettant d'absorber les glissements de terrain⁴⁷⁶.

Enfin, la gare actuelle conserve de nombreux éléments techniques nécessaires au bon fonctionnement du transport ferroviaire. A Châteaureux, le faisceau ferroviaire est conséquent (une douzaine de voies destinées au trafic de voyageurs et de fret, mais aussi au tri et à l'entretien des trains) ; il est bordé de bâtiments techniques, notamment une rotonde et des voies de garage (pour le retournement des locomotives, leur entretien, et leur remisage), une station service, et des locaux pour le personnel de la SNCF. Aujourd'hui, **ces éléments d'histoire sont peu valorisés à Châteaureux**, à l'exception de la statue de Marc Séguin, à l'entrée de la gare (voir photos de l'illustration 18).

b. Châteaureux, principale gare de la ville

Au-delà de l'anecdote faisant de Saint-Étienne la première ville ferroviaire de France, il reste de cette histoire une structure ferroviaire singulière : la ville est aujourd'hui desservie par quatre gares, presque aux quatre points cardinaux de la ville : Châteaureux à l'est, La Terrasse au nord (la première gare de voyageurs de Saint-Étienne), Carnot, curieuse gare pont orange en quasi centre-ville, Le Clapier à l'ouest, et Bellevue au sud. Il en résulte une sorte de ceinture ferroviaire desservant ces gares (sauf La Terrasse) et entourant la ville sur les trois-quarts de son périmètre historique (ce qui est propice à la mise en place future d'un tram-train). Toutes les gares sont desservies par des trains express régionaux (TER), vers la plaine de la Loire, Roanne et Montbrison-Clermont au nord, vers Le Puy au sud : si l'on ajoute la ligne vers le Rhône, on comprend que Saint-Étienne est à l'intersection d'une étoile ferroviaire à trois branches reliant l'est et l'ouest de la France. Dans cette configuration particulière, Châteaureux, première station en venant de Lyon, est la gare principale de la ville : tous les TER y marquent l'arrêt, et le TGV de Paris y a son terminus.

⁴⁷⁵ Recouverte de peinture blanche dans les années 1950, la façade retrouve sa livrée originelle en 1986, grâce aux travaux de rénovation de la gare consécutifs à l'arrivée du TGV à Châteaureux.

⁴⁷⁶ Ces vérins permettent de régulièrement réajuster de quelques centimètres le niveau de la gare (27 cm dès 1886). Ils sont coulés dans une chape de béton lors de la dernière rénovation de la structure de la gare en 2010 (source : entretien agent SNCF).

Une gare TGV de la première heure, mais une desserte minimale

C'est là en effet une autre particularité ferroviaire de Saint-Étienne : **le TGV dessert la ville depuis 1981**, elle fait donc partie de la toute première génération de villes TGV, même si cela n'a pas entraîné de projet urbain comme par la suite dans les années 1990 (TGV Nord et Atlantique) – tout au plus des travaux ont-ils été engagés sur le bâtiment voyageurs. Cette desserte vers Paris ne bénéficie pas pour autant d'une ligne dédiée à grande vitesse : le TGV emprunte le réseau classique à partir de Lyon. Illustrant à la perfection ce « désir de gare » qu'a pointé le géographe Jean-François Troin (2010), il semble bien que l'arrivée du TGV à Saint-Étienne soit une émanation politique, liée à la présence aux plus hauts postes de l'État d'un ancien Stéphanois :

*« Le TGV a dû arriver en 81 ou 82 à Saint-Étienne, tout de suite au début. Parce que Charles Fiterman était Ministre des Transports, et donc étant stéphanois d'origine je pense qu'il avait poussé pour que le TGV vienne jusqu'à Saint-Étienne,
- Ah je me demandais depuis longtemps pourquoi le TGV arrive à Saint-Étienne dès 1981 !
- Ah oui ? je n'en sais rien mais il se trouve que (...) mon père était prof dans un lycée professionnel à Saint-Étienne, et il avait eu Charles Fiterman comme élève, qui était un élève électricien. Charles Fiterman a fait toute sa carrière dans les transports publics à Saint-Étienne, à la STAS aujourd'hui, et donc c'était un petit stéphanois, (...) qui a gravi les échelons, et puis grâce à la CGT et au parti communiste a fait carrière au niveau où on sait. Il avait comme directeur de cabinet celui qui était directeur de l'agence d'urbanisme durant la mairie communiste entre 1977 et 83, (...) je crois que c'est un ingénieur polytechnicien (...) et donc [ce directeur de cabinet et] (...) Fiterman, ils ont dû s'occuper de l'arrivée du TGV à Saint-Étienne. Enfin on peut imaginer que ça se soit passé comme ça ou à peu près. » [Entretien Michel Thiollière].*

La présence du TGV à Saint-Étienne résulte certes de l'action d'un homme politique local, elle est surtout rendue possible par la présence toute proche de Lyon, la première ville de France à avoir été reliée à Paris par une ligne à grande vitesse ferroviaire.

Cette liaison avec Paris (avec un arrêt à Lyon Part-Dieu) est régulièrement mise en avant dans les plaquettes promotionnelles de la ville et des promoteurs : "Paris à 2h40" (2h53 sur le site de la SNCF), avec quatre aller-retour par jour. Mais, si l'on fait abstraction du confort de la liaison directe (sans rupture de charge), le gain en temps n'est par ailleurs pas très grand par rapport à une correspondance TER / TGV à Lyon, qui présente l'avantage d'une meilleure flexibilité horaire en raison du très grand nombre de trains quotidiens sur ces deux liaisons (une vingtaine d'aller-retours quotidiens Paris-Lyon).

Une gare TER de premier plan mais déséquilibrée

La liaison TER en revanche est d'excellente qualité : l'électrification des lignes a été poursuivie (le tronçon le plus récent est de Saint-Étienne à Firminy⁴⁷⁷), la Région Rhône-Alpes, nouvelle autorité organisatrice des transports, a investi dans du matériel roulant neuf et mis en place des politiques tarifaires avantageuses, avec des possibilités d'abonnements conjoints aux transports

⁴⁷⁷ Inscrit au CPER 2000-2006.

urbains pour faciliter les migrations pendulaires entre deux villes (carte Oûra). La desserte entre Saint-Étienne et Lyon est particulièrement soignée : le cadencement a été mis en place en 2010, avec quatre à cinq trains par heures en heure de pointe (soit plus de 80 trains par jour). **Le TER entre Lyon et Saint-Étienne est le plus fréquenté de France** (souvent comparé au RER parisien) : en 2011, il y eut près de 15 000 voyageurs par jour⁴⁷⁸, soit une augmentation de 6% par rapport à 2010⁴⁷⁹, mais avec une nette asymétrie des déplacements entre les deux sens au profit de Lyon (migrations pendulaires de gens habitant à Saint-Étienne et travaillant à Lyon). Cette fréquentation est en hausse constante depuis les améliorations significatives de la desserte : la liaison TER entre Lyon et Saint-Étienne est en cela conforme à la tendance générale en France d'un succès marqué des TER⁴⁸⁰.

Toutefois, la qualité de la liaison avec Lyon ne doit pas occulter les limites de la desserte ferroviaire globale de Saint-Étienne : en termes de TER, il y a un net déséquilibre entre la desserte de la branche est (vers le Rhône), et celle des branches ouest (vers Clermont-Ferrand) et la vallée de l'Ondaine, où les trains sont nettement moins fréquents. De plus, en dehors des villes du Massif Central, la desserte stéphanoise est dépendante de Lyon pour toute liaison avec le reste de la France : la ligne fait plutôt figure de cordon ombilical – et pour l'accès au réseau national, et en termes de navettage – à la capitale régionale. Par conséquent, la gare de Châteaureux, en dépit de certaines qualités, reste **une gare secondaire dans le réseau national français**. Si elle fait partie des quatre "grands pôles d'échanges de métropole"⁴⁸¹ de Rhône-Alpes⁴⁸², et est la première gare de la région hors Lyon en termes de trafic, elle ne fait néanmoins pas partie des gares prioritaires de la SNCF.

« - Non, ce n'est pas une gare stratégique aujourd'hui. Une gare stratégique aujourd'hui, c'est Part-Dieu, c'est-à-dire un hub ferroviaire, Perrache ne l'est plus, Saint-Exupéry est un peu en ce moment sous les projecteurs. Voilà pour la région, en gros c'est quand même surtout Part-Dieu. Sur Châteaureux, on avait lancé des investissements⁴⁸³, on est allés jusqu'au bout... aujourd'hui on lancerait une vague d'investissements, je ne suis pas sûre qu'elle serait acceptée. Parce qu'il n'y a pas énormément de TGV qui passent par là, je ne pense pas que ça soit une ligne très prisée, par contre même si ce n'est pas une gare qui est dans le portefeuille TER, on a 95% du trafic qui est TER, parce que vous avez du Le Puy-Lyon.

⁴⁷⁸ Soit plus de 10% du trafic régional total (137 000 voyageurs par jour). On en dénombrait 11 000 en 1995 (source : étude Beture).

⁴⁷⁹ Chiffres SNCF, donnés en Comité de Ligne Lyon – Saint-Étienne du 22 mars 2012.

⁴⁸⁰ Cf. l'objectif « TER x 4 » : la SNCF vise un quadruplement de la fréquentation des TER d'ici 2030. « Ce chiffre traduit la prolongation sur vingt ans des croissances que nous enregistrons aujourd'hui, d'environ 7% par an. » [J.-P. Farandoux, directeur général de SNCF proximité, dans un « Chat » sur le site des Echos.fr, le 19.06.2008, <http://archives.lesechos.fr/archives/2008/lesechos.fr/06/19/300274416.htm>, dernière consultation de l'URL le 02.05.2012].

⁴⁸¹ La région Rhône-Alpes a établi une typologie des gares de la région, en mêlant des critères de desserte et des critères plus urbains, essentiellement liés à la taille des villes et à la zone de chalandise théorique des gares. A ces critères quantitatifs sont combinés des critères qualitatifs comme la carte des « territoires vécus » définis par l'INSEE. Est enfin prise en compte l'interconnexion avec les modes de transport urbain lourds. Ainsi, les « grands pôles d'échanges de métropole » désignent des « gares centrales dans une aire métropolitaine de plus de 200 000 habitants », qui « concentrent les offres de transport de toute échelle et sont à la fois émetteurs et récepteurs de trafic (source : typologie des gares de la Région Rhône-Alpes).

⁴⁸² Les trois autres sont Lyon Part-Dieu, Lyon Perrache et Grenoble.

⁴⁸³ Référence aux travaux récents de restructuration lourde du bâtiment voyageurs, avec rénovation du hall d'accueil, et mise en accessibilité PMR des quais par la construction d'un ascenseur. Ce chantier a aussi donné lieu au coulage dans une chape de béton des vérins originels qui faisaient la spécificité de cette gare.

- La gare pourrait être déclassée en TER ?

- *Alors "déclassée" ça ne leur plairait pas qu'on dise ça !... Elle pourrait changer, oui tout à fait, elle était à un moment donné en ballottage. (...) Les investissements qui avaient déjà été anticipés ont permis de rester en [catégorie de gare] grandes lignes, mais ce n'est certainement pas [une gare] stratégique, en termes d'accès. Mais Saint-Étienne est une gare qui a un bon potentiel et qui a une évolution des flux qui va vers la hausse, c'est relativement important.* » [Entretien conducteur d'opération sur Châteaueux pour le compte de la SNCF, 11.02.2010].

Cet extrait d'entretien souligne les difficultés et les enjeux de gestion de cette gare qui semble hors catégorie, puisqu'elle fait partie de la branche Grandes Lignes (au même titre que toutes les grandes gares donc, avec des liaisons TGV et *Intercités*) en raison de sa desserte TGV, alors qu'en réalité la quasi-totalité de son trafic relève du TER. On voit aussi au passage que les restructurations de gare sont soumises à la SNCF comme ailleurs à des contraintes budgétaires de plus en plus fortes, et à des restrictions en raison de la conjoncture économique défavorable depuis 2008.

Ce **rôle peu stratégique de Saint-Étienne dans la configuration ferroviaire régionale** est confirmé dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA) de 2006 : parmi les principes permettant à l'aire métropolitaine lyonnaise de devenir une métropole « *de dimension internationale* », il est celui de « *valoriser la position géostratégique de la métropole grâce à des infrastructures et des services de transport garantissant une bonne accessibilité* » (DTA 2006, p 26). Pour atteindre cet objectif, la DTA propose plusieurs mesures (notamment les Trains Régionaux à Grande Vitesse – TRGV), mais aucune ne semble concerner Saint-Étienne : les TRGV, pour ne prendre que cet exemple, ne peuvent être mis en place que sur une LGV⁴⁸⁴, ce qui n'est pas le cas de la liaison entre Lyon et Saint-Étienne⁴⁸⁵.

Enfin, la gare de Châteaueux conserve une **activité de fret**, qui immobilise des voies dédiées dans le faisceau ferroviaire derrière la gare, servant au changement de motrice, de conducteur ou encore au tri des trains.

⁴⁸⁴ En mettant particulièrement en avant le pôle aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry, c'est implicitement le réseau des villes alpines qui est favorisé, et la partie nord-iséroise de la « métropole tripolaire » qui est prônée dans la DTA comme première orientation.

⁴⁸⁵ Au sujet de cette liaison, c'est plutôt le doublement de l'A47 et le contournement ouest de Saint-Étienne qui retiennent l'attention de la DTA.

c. Châteaureux, pôle d'échanges multimodal d'importance régionale

La mise à plat du système de transports collectifs urbains de Saint-Étienne

La décision de réaménager la gare de Châteaureux en pôle d'échanges multimodal découle d'éléments de contexte locaux qui seront développés par la suite, au premier rang desquels la décision de construire une nouvelle ligne de tramway, ainsi que la nécessité de remédier au manque de lisibilité de l'offre en transports en commun stéphanois et à la saturation de l'espace public par l'automobile. Cette décision s'inscrit aussi dans un mouvement général en France de réflexion sur l'intermodalité, en termes à la fois d'organisation spatiale (faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre) et de rationalisation de l'offre (notamment en coordonnant les horaires, ce qui est très complexe). Cette vogue des pôles d'échanges multimodaux dans les années 1990-2000 se retrouve dans les préconisations réglementaires de l'époque avec le développement des plans de déplacements urbains.

Châteaureux partait avec un certain retard en matière d'intermodalité : le travail des étudiants de l'ENPC en 1998⁴⁸⁶ avait mis en avant le manque de lisibilité du site de Châteaureux en ce qui concernait les transports en commun, et surtout la **paradoxe piètre qualité de la desserte urbaine et interurbaine de la principale gare de la ville** : non seulement la gare routière (cars départementaux) est ailleurs (place Chavanelle), mais en plus Châteaureux se trouve marginalisé dans le schéma d'organisation générale des STAS du fait de la concentration du réseau dans le centre-ville⁴⁸⁷. Sur les trois lignes qui y passent, une seule relie la gare au centre-ville.

L'action en faveur de Châteaureux (en parallèle des réflexions menées sur le secteur en termes de renouvellement urbain, et dans la continuité des diverses études menées dans les années 1990) revêt alors deux dimensions, l'une par le réseau, l'autre par l'urbain, comme le révèle l'analyse des divers documents de planification des transports.

En premier lieu, le Plan de Déplacements urbains (PDU⁴⁸⁸), établi en 2000 et premier du genre, acte deux projets d'axe "lourds" de transports en commun : le cadencement de l'offre ferroviaire ainsi que le second axe en site propre, reliant notamment le centre-ville à la gare de Châteaureux. Le second PDU, établi quatre ans plus tard, confirme ces orientations en les approfondissant : il s'agit de « *définir la place et le rôle de chaque mode de transport* » (PDU 2004, p 35), en particulier celui du transport ferroviaire. Il dresse le constat suivant :

« Le réseau ferroviaire est au cœur du projet stéphanois : il bénéficie d'une implantation historique, lui permettant de jouer un rôle central dans l'organisation des déplacements. Au travers d'actions de valorisation ambitieuses, il devra constituer une alternative forte à l'utilisation de la voiture particulière pour relier Saint-Étienne aux vallées de l'Ondaine, du Gier, à la Plaine du Forez et à la capitale régionale Lyon. » [PDU, 2004, p 37].

⁴⁸⁶ Les étudiants du Mastère Aménagement de l'École Nationale des Points et Chaussées avaient répondu en 1998 à un appel d'offre conjoint de la Ville de Saint-Étienne et de la SNCF (cf. deuxième section de ce chapitre)

⁴⁸⁷ C'est seulement la 21^{ème} station en importance dans le réseau (Rapport des étudiants de l'ENPC, 1998, p 22)

⁴⁸⁸ Existant depuis la LOTI de 1982, les PDU deviennent obligatoires avec la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) de 1996, et voient leur rôle renforcé par la loi SRU de 2000.

En conséquence, le rôle de Châteaureux est mis en avant dans l'organisation générale des transports de l'agglomération.

Cette orientation est confirmée et dotée de moyens financiers par le Contrat de Plan État – Région 2000-2006, dont le volet "gare", prévoit la rénovation des gares de l'Ondaine et de Saint-Étienne⁴⁸⁹, y compris celle de Châteaureux. Ce programme de rénovation et de modernisation a pour objectifs de :

- « Renforcer l'intermodalité et l'accessibilité par une meilleure organisation des lieux d'échanges pour tous les voyageurs
- Améliorer l'accueil-confort des voyageurs ainsi que leur sûreté
- Renforcer les fonctions de centralité en prenant en compte les services et projets urbains »⁴⁹⁰

Pour cela, le CPER préconise notamment la création de parcs-relais, un aménagement qualitatif des gares et de leurs abords pour une meilleure accessibilité.

À Châteaureux, cette volonté politique se traduit par une **réflexion conjointe de la Ville et des transporteurs sur l'intermodalité et le dégagement d'un vaste parvis devant la gare**, en lieu et place d'un espace encombré par les voitures⁴⁹¹, permettant de rassembler les différents modes de transports jusque là éparpillés et de les organiser de façon cohérente et lisible, afin de passer facilement d'un mode à l'autre. Cela nécessite donc un travail partenarial entre les collectivités locales en charge de l'aménagement (avec partage entre Ville de Saint-Étienne et Saint-Étienne Métropole en fonction de l'intérêt local ou communautaire de la desserte), et les transporteurs. C'est donc bien une volonté politique – et non une initiative des transporteurs – qui est à l'origine du réaménagement de la gare en pôle d'échanges et qui entraîne une réflexion sur la gare et ses alentours :

« Il y a une politique locale de transports en commun qui favorise la gare entre l'arrivée du tram et des parkings qui se sont créés. La gare est de plus en plus reliée à la ville, c'est ce qui se passe globalement dès qu'on crée une gare nouvelle en extérieur de ville : on prévoit déjà des navettes de transport collectif avant le transport individuel (ça c'est un mode de pensée qui est encore relativement récent, et qui est clairement politique (...)) dans le sens où on a des politiques de développement durable (...): on ne peut plus se dire maintenant qu'on fait des déplacements en voiture, on ne peut plus afficher ça en tant que politique. Donc c'est très favorable pour nous [transporteur ferroviaire], donc il faut qu'on puisse effectivement répondre aux flux qui évoluent... Donc en termes d'organisation dans la gare aussi, il y a des choses qui sont remises en cause, par exemple des circulations de clients, être sûr qu'il n'y ait pas d'obstacle, parce que les gens sur Saint-Étienne et Lyon entre guillemets qu'on appelle pendulaires (c'est-à-dire qui prennent le train matin et soir comme ils prendraient le RER). Il faut que la gare soit lisible, facilement, qu'elle soit accessible facilement, qu'elle soit simple à traverser ; on n'est pas là pour se promener à Saint-Étienne contrairement à d'autres grandes gares sur Paris où on crée des centres commerciaux dans la gare. » [Entretien SNCF, 11.02.2010].

⁴⁸⁹ C'est le pendant urbain du volet "infrastructures", prévoyant notamment l'électrification de la ligne de Saint-Étienne à Firminy.

⁴⁹⁰ Présentation du volet ferroviaire du CPER 2000-2006 à la DDE de la Loire (http://www.loire.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/SNCF_Saint_etienne-Firminy_cle1a9296.pdf, dernière consultation de l'URL : 03.05.2012).

⁴⁹¹ Le square Stalingrad – devenu parvis de la gare.

L'aménagement du pôle d'échange multimodal, ou la métamorphose du parvis de la gare

En conséquence, le réseau des transports collectifs est entièrement remis à plat ; cela s'accompagne d'un réaménagement de grande ampleur du parvis de la gare, jusque là largement obstrué par les voitures déposant des passagers ou en stationnement plus ou moins sauvage.

La gare routière est déplacée à Châteaureux : initialement prévue à la place des hangars Sernam, elle est finalement aménagée sur le nouveau mail arboré large de 60 mètres en face de Casino. Châteaureux devient en outre un nœud important dans le réseau des STAS (cinq lignes de bus), *a fortiori* depuis la mise en service de la deuxième ligne de tramway, qui dote la gare d'une desserte par un transport en commun en site propre vers le centre-ville. Les études préliminaires du tramway sont lancées en 2002, sous la houlette et le financement conjoint de la Ville de Saint-Étienne et de la Communauté d'agglomération⁴⁹². La mise en service intervient quatre ans plus tard, fin 2006, avec un arrêt immédiatement en face de la gare. Son tracé, avec une boucle autour du siège actuel de Casino, a suscité la controverse et l'incompréhension : une raison technique est avancée (la pente trop forte de Denfert-Rochereau) mais ne semble pas convaincre de nombreux Stéphanois.

Le pôle d'échanges multimodal est complété par un parcotrain (parking silo Effia), une tête de taxi, un parking dépose-minute et une station de vélos en libre accès (Velo'stas). L'ensemble est organisé à l'occasion du réaménagement du parvis et des abords de la gare par la Ville⁴⁹³ au milieu des années 2000 : chaque mode est clairement identifié dans un espace qui lui est attribué (voir en fin de ce chapitre).

Désormais, le pôle d'échanges multimodal de Châteaureux est pleinement opérationnel. Il a nécessité la coordination de nombreux acteurs du transport et des collectivités territoriales en raison de la complexité du partage des compétences et des domanialités (ce qui relève d'un intérêt local, d'un intérêt communautaire, etc.)⁴⁹⁴.

En parallèle de cette affirmation liée aux transports, une nouvelle nécessité est mise en avant, elle aussi guidée par les préceptes de la ville durable : afin de maîtriser le développement urbain, il convient de « *densifier les tissus urbains autour des centralités existantes et des arrêts de transport collectifs (...), structurer les pôles d'échanges en véritables espaces urbains* » [PDU, 2004, p 38]. Dans ce cadre, Châteaureux est pris pour exemple :

« *La localisation de ces pôles doit permettre de renouveler ou appuyer le développement de centres urbains attractifs et bien équipés (par exemple, développement de l'urbanisation autour du pôle de Châteaureux), et favoriser le renouvellement urbain.* » [PDU, 2004, p 38]

Cette orientation est confirmée par les documents successifs tels que le Contrat de Projet État-Région (CPER 2007-2013), la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise (2006), et surtout le SCoT 2009 (nous y reviendrons par la suite).

⁴⁹² 80 millions d'euros sont déboursés par les collectivités locales (15% Ville de Saint-Étienne et 85% Saint-Étienne Métropole), 12 millions par l'État et la région (cf. entretien Ancien responsable du tramway, du 28.04.2008).

⁴⁹³ La domanialité SNCF s'arrête à l'aplomb des ailes du bâtiment voyageurs.

⁴⁹⁴ Voir le schéma d'acteurs à la fin de ce chapitre : les acteurs du pôle d'échanges sont en partie basse.

Conclusion de la section 1. : De forts enjeux de recomposition urbaine pour un quartier de gare en déclin

Ainsi, avant la mise en œuvre du projet urbain, **Châteaureux présente un profil et une trajectoire de quartier de gare classique**, caractérisée par un tissu urbain tranchant avec les quartiers alentour, plus denses et résidentiels, et la présence de nombreuses activités entretenant un lien fonctionnel avec la gare : activités tertiaires du voyage, activités industrielles liées au fret (et originellement aux mines en sous-sol). En phase avec l'évolution des autres quartiers de gare, la désindustrialisation a entraîné le départ – parfois tardif à Châteaureux – de ces activités, libérant de vastes tènements, certes pollués, mais situés stratégiquement, à l'entrée de la ville et en lisière d'hypercentre. Comme souvent, les voies marquent une rupture entre deux quartiers. Ici, le quartier nord semble encore relativement atone quand le côté sud, plus proche du centre-ville, est en pleine mutation, à l'instar du parvis de la gare, entièrement remanié au milieu des années 2000 pour aménager un pôle d'échanges multimodal et ériger Châteaureux au rang de nœud majeur des transports urbains stéphanois, ce que le secteur n'était pas auparavant.

Au final, si l'on dresse un tableau de synthèse faisant le diagnostic urbain de Châteaureux, il s'avère que les **contraintes** sont multiples (tableau n°10, page suivante). Si quelques défauts peuvent se muer en potentialités, le secteur reste ingrat pour des raisons aussi bien topographiques qu'anthropiques et sociales : les besoins de renouvellement urbain sont assez forts à l'orée du XXI^e siècle, aussi bien pour le traitement du logement, des friches industrielles, que la question des circulations et déplacements.

Dans ces conditions, on comprend pourquoi le choix de Châteaureux comme pôle stratégique de développement pouvait ne pas apparaître comme évident à la fin des années 1990, *a fortiori* dans la mesure où l'axe de développement de Saint-Étienne était depuis le plan Dalgabio davantage méridien que latéral.

CARACTERISTIQUES DE CHATEAUCEUX		ATOUTS ET POTENTIELS	DEFAUTS ET CONTRAINTES
GEOGRAPHIQUES	Situation	. Ouverture vers Lyon = entrée de ville en lien direct avec la principale ville de la métropole	. Position péricentrale accentuée par une séparation topographique
	Site	. « Le grand paysage » (échappées visuelles vers les monts alentour)	. Site cloisonné sur trois faces, manque de lisibilité urbaine . Déclivités parfois fortes → goulets d'étranglements
FONCTIONNELLES	Transports	. Desserte ferroviaire de qualité - 4 TGV AR par jour vers Paris - desserte cadencée vers Lyon - électrification de la ligne vers Firminy (un PEM aménagé en 2006 avec TCSP)	. Un nœud mineur dans le réseau de bus urbains et interurbains . Un espace saturé de voitures [avant réaménagement du PEM] : stationnement anarchique, congestion urbaine // pollution et bruit
	Activités industrielles	. Potentiel foncier des friches industrielles . Structure foncière peu morcelée et propriétaires publics essentiellement	. Risques de glissements de terrain (galeries de mines) . Pollution des sols
	Activités tertiaires	. Présence ancienne de Casino	. Pas un quartier tertiaire clairement identifié
SOCIO-DEMOGRAPHIQUES	Population	. Quartier peu densément peuplé = densifiable	. Des poches de populations en grandes difficultés (chômage, populations d'origine immigrée)
	Habitat	[une demande sur Saint-Étienne pour du logement de qualité (?)]	. Poches d'habitat ancien très dégradé . Manque de qualité architecturale . Un marché immobilier très bas
GARE	Bâtiment	. Petite gare « mignonne » pour certains	. Architecture peu monumentale
	Voies ferrées	. Potentiel foncier si négociation possible avec RFF et SNCF	. Large coupure urbaine accentuée par le dénivelé
	Infrastructures ferroviaires		. Obligation de reconstitution des actifs ferroviaires
SYMBOLIQUE	Patrimoine	. Un des lieux de naissance du chemin de fer en France + locomotive à vapeur Pacific	
	Quartier industriels	. Pas de bâtiment classé = pas de règlement des monuments historiques à appliquer	. Mauvaise image, mauvaise qualité de vie, caractère peu urbain (un lieu de transit) . Quartier sans identité

Abréviations : AR : aller-retour ; PEM : Pôle d'échanges multimodal ; TCSP : transport collectif en site propre

Tableau 10 : Diagnostic territorial de Châteaueux, état avant projet (A. Delage, 2012)

2. La construction de la vocation tertiaire de Châteaureux autour d'un pôle d'échanges

Le quartier dispose d'atouts indéniables, mais aussi de contraintes fortes. L'arrivée du TGV dès le début des années 1980 ne provoque pas immédiatement de réflexion spécifique sur le quartier de la gare : la Ville est à ce moment-là certainement davantage préoccupée par les pertes d'emploi et notamment les derniers moments de Manufrance dont le dépôt de bilan a été annoncé à la fin de l'année 1980. Mais sous l'impulsion du nouvel adjoint au maire arrivé aux affaires en 1983, l'attention va grandissante pour les questions urbaines : l'émergence de la réflexion sur Châteaureux s'inscrit dans ce cadre général de politique communale (voir chapitre 4). L'ampleur que prend ce projet urbain reflète autant qu'elle construit la montée en puissance et en autonomie de Michel Thiollière. Mais si ce secteur suscite l'attention de la collectivité locale dès 1986, dans le but de clarifier cette entrée de ville quelque peu chaotique du fait notamment de l'omniprésence de la voiture, l'action n'est réellement engagée qu'au bout d'une vingtaine d'années d'études visant à définir l'avenir, la position et le rôle de ce secteur dans la ville.

Par une approche volontairement généalogique, et l'analyse des diverses études et plans guides disponibles sur le secteur, nous visons à retracer la construction ancienne et parfois discutée de l'orientation tertiaire de Châteaureux, alors que la vocation d'accessibilité intra- et inter-urbaine suscite une adhésion manifestement unanime de la part des acteurs.

2.1. Années 1980-1990 : La prise de conscience de l'intérêt de Châteaureux

a. 1986 : Une étude pionnière mais sans grand contenu programmatique

Sans lien apparent avec le TGV – la nouvelle desserte n'est pas mentionnée une seule fois dans le rapport final – une étude est commandée par le nouvel adjoint au maire Michel Thiollière (en place depuis 1983) aux services techniques de la Ville et à l'Agence d'Urbanisme de Saint-Étienne (Épures) au sujet de Châteaureux. Il n'est pas évident de déterminer le statut de ce court texte (une dizaine de pages)⁴⁹⁵, sobrement intitulé *Saint-Étienne Châteaureux*, qui fait certes quelques propositions, mais conclut aussi à l'impossibilité conjoncturelle de mettre en œuvre un programme ambitieux, du moins dans l'immédiat : « *On comprendra aisément qu'il est inutile de préciser davantage le programme envisageable, dans la mesure où la demande se raréfie et que l'opération lancée sur Manufrance est prioritaire*⁴⁹⁶ » (p 5).

⁴⁹⁵ Interrogé sur l'origine de cette étude, Michel Thiollière la rattache au plan Bofill, or près de dix ans séparent les deux démarches, ce qui nous permet de douter d'un éventuel lien entre les deux.

⁴⁹⁶ Le départ de Manufrance a laissé une vaste friche composée d'un bâtiment de pierre (l'administration) et d'une usine. Sa réhabilitation dans les années 1980 permet d'y installer l'École des Mines de Saint-Étienne, ainsi que de proposer un espace de bureaux le long du cours Fauriel, l'un des plus cotés de la ville.

1986 : Étude « Saint-Étienne Châteaureux »
 Commanditaire : Michel Thiollière (adjoint à l'urbanisme)
 Chargé de l'étude : Services techniques VSE, Épures



Origine de la réflexion	Diagnostic	Propositions
<ul style="list-style-type: none"> - réaménagement de la gare SNCF - volonté améliorer image de la ville à cette « entrée » - acuité problème de stationnement + volonté des riverains d'acquérir les voies de Bérard - présence de friches industrielles réelles ou potentielles → comment créer un environnement de qualité à la gare, structurer un véritable quartier 	<ul style="list-style-type: none"> - Site peu lisible, coupé topographiquement du centre-ville, nombreuses friches industrielles - Complexité du tissu, très hétérogène - un site potentiel de redéveloppement : >> entrée fer / route (de Lyon) >> disponibilités foncières >> proximité du centre-ville, de l'espace Giron et du « voisin prestigieux » Casino 	<ol style="list-style-type: none"> 1. libérer parvis 2. créer bâti prolongeant la gare (parking silo et bureaux pour guider regard vers centre-ville) 3. regrouper usagers et loueurs dans un stationnement au même endroit 4. dévier le trafic poids lourds lié au Sernam, 5. intégrer triangle Denfert-Rochereau / Montat à la vie urbaine du secteur (semi friche industrielle, que l'on contourne) 6. améliorations ponctuelles : élargir pont du Soleil, embellir DR

Tableau 11 : Synthèse de l'étude d'ÉPURES sur Saint-Étienne Châteaureux en 1986.

Motivé notamment par le réaménagement annoncé de la gare par la SNCF et l'intention affichée de riverains de se porter acquéreur de certaines friches (voies de Bérard), le propos de cette étude reste centré sur les abords immédiats de la gare : le périmètre est non seulement relativement restreint, mais aussi autonome dans la mesure où il ne prend que faiblement en compte

l'intégration de cet espace dans la ville, voire dans l'agglomération (voir tableau 11). Le diagnostic pointe des éléments de dysfonctionnement interne du quartier, liés à la topographie ingrate et au raccordement difficile aux autres unités urbaines, celle du centre-ville notamment, ce qui « *contraint à trouver une propre logique de développement ou de redéveloppement* ». Les propositions, qui restent générales et limitées, mettent l'accent sur la nécessaire recomposition de la trame viaire pour résoudre le point noir numéro un, à savoir les problèmes de congestion automobile et de stationnement anarchique.

Une vue d'ensemble du parvis est dessinée (voir illustration 19 ci-dessous) : face au constat d'un manque de visibilité du centre-ville en sortant de la gare, (la dépose-minute et le stationnement anarchique à la sortie immédiate de la gare bouchent la vue), il est proposé de dégager le parvis, et de prolonger le bâtiment voyageur de deux ailes abritant bureaux et parkings⁴⁹⁷. Mais ce crayonné, agrémenté d'œuvres d'art, semble plus avoir un rôle illustratif qu'être une réelle force de proposition, dans la mesure où les éléments qu'il avance ne sont pas repris dans le plan masse.

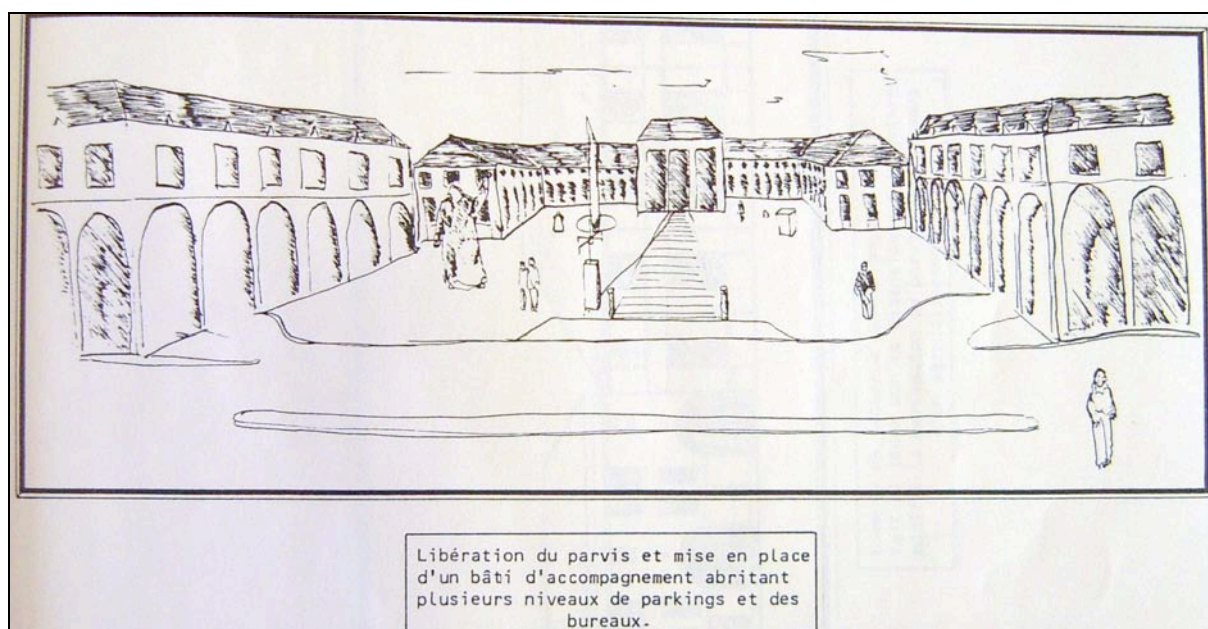


Illustration 19: Proposition de réaménagement du parvis de la gare (Étude 1986, p 10)

Enfin, les propositions sont limitées au sujet de la nature de la programmation à envisager en remplacement des friches. Si des bureaux sont proposés dans les ailes nouvelles de la gare, il n'est pas précisé qui pourraient en être les usagers (SNCF ? autre ?). **La notion de centre d'affaires, si elle est avancée (occurrence unique), certes sans argumentation, est immédiatement balayée** : « *il est clair que les difficultés liées au site et à un contexte économique critique rendent improbable la réalisation prochaine d'un centre d'affaires à Saint-Étienne* » (pp 5-6).

Le plan masse inclus dans le document se concentre sur l'espace entre la gare et la Montat ; il avance des éléments de réflexion relevant à la fois des abords de la gare (libération du parvis,

⁴⁹⁷ Le plan de masse propose un parking en silo à gauche en sortant de la gare.

création du parking silo), mais aussi du réaménagement des espaces en friches. Le propos, centré sur Châteaureux, n'est pas remis en perspective dans un contexte spatio-temporel plus large – il n'est pas question de rattacher le quartier au centre-ville, ni même de franchir le faisceau ferroviaire. Cette étude pêche donc par sa difficulté à dépasser l'effet d'annonce par une programmation concrète de l'action : tout au plus qualifie-t-on le quartier comme étant potentiellement « *un des sites du redéveloppement* », mais sans aller au-delà de la notion de « *vitrine urbaine* », que l'un des schémas propose de matérialiser par l'utilisation du front bâti de la rue de la Montat (cf. plan dans le tableau). Pourtant, malgré le flou apparent de ces propositions, cette étude avance des éléments de montage opérationnel : l'étude préconise soit une négociation au coup par coup dans le cadre du Plan d'Occupation des Sols (POS)⁴⁹⁸, soit de faire de la réserve foncière en appliquant des mesures conservatoires au POS, soit enfin de créer une ZAC. L'étude s'achève en pointant les partenaires (principalement transporteurs et propriétaires fonciers) avec qui la Ville devra négocier en vue du réaménagement du parvis notamment.

Cette première étude, dont **l'intérêt est davantage historique** que programmatique met néanmoins en lumière quelques éléments jalonnant les études ultérieures, notamment la situation d'entrée de ville, les disponibilités foncières et la présence de Casino, qui est jugée comme étant un élément positif, un facteur favorable au renouvellement du quartier. L'idée d'un nouveau parvis de gare est reprise en 1991 dans le projet urbain proposé par Épures (mais ce dernier ne fait pas de réelle proposition de réaménagement pour Châteaureux, mettant l'accent sur l'articulation entre la rue de la Montat et la place Fourneyron).

b. 1991 : Une étude (intéressée) pose le potentiel tertiaire de Châteaureux

Cinq ans plus tard, une nouvelle étude est menée sur Châteaureux par SEFROM. Peu connue, peu accessible, nous n'avons que des informations de seconde main la concernant⁴⁹⁹. Contrairement à l'étude précédente qui ne semblait motivée par aucun projet immédiat, celle-ci est une étude de faisabilité sur la recomposition du secteur (voir tableau n°12, page suivante).

Cette étude est **la première trace qui pose clairement (mais sans réelle argumentation), la vocation tertiaire de Châteaureux**, remplaçant de façon péremptoire cette affirmation dans le contexte global des quartiers de gare et des quartiers tertiaires : « *les quartiers de gare sont toujours des quartiers d'affaires, de pépinières et de jardins d'entreprises, d'hôtellerie, de commerces en tous genres* », d'où une

⁴⁹⁸ C'est cette solution qui sera retenue.

⁴⁹⁹ Son existence nous a été signalée en entretien chez un promoteur filiale de Bouygues, entreprise mère de SEFROM ; elle a aussi été évoquée par Michel Thiollière. N'ayant pu l'obtenir en mains propres, nous avons dû nous contenter d'un accès indirect à ce qu'elle contenait à travers un travail de six étudiants du Magistère d'urbanisme de Tours, en stage longue durée dans les services de la Ville en 1994 (Buijs, Czygan, Collasson, Devisme, Monpied, Perroit, 1994).

« vocation affirmée de pôle d'affaires » du secteur Châteaucreux-Montat. En cela, cette étude s'inscrit dans le discours porté par la Ville à l'époque, qui clame son souhait de « créer (...) un pôle d'activités économiques »⁵⁰⁰ ; elle est aussi à remettre dans le contexte du début des années 1990, où le lancement du TGV Nord puis du TGV Atlantique a suscité des projets urbains d'ampleur (la SEM d'Euralille est créée en 1990, le projet Novaxis est avancé dès 1986 au Mans, et la nouvelle gare de Rennes est en discussion).

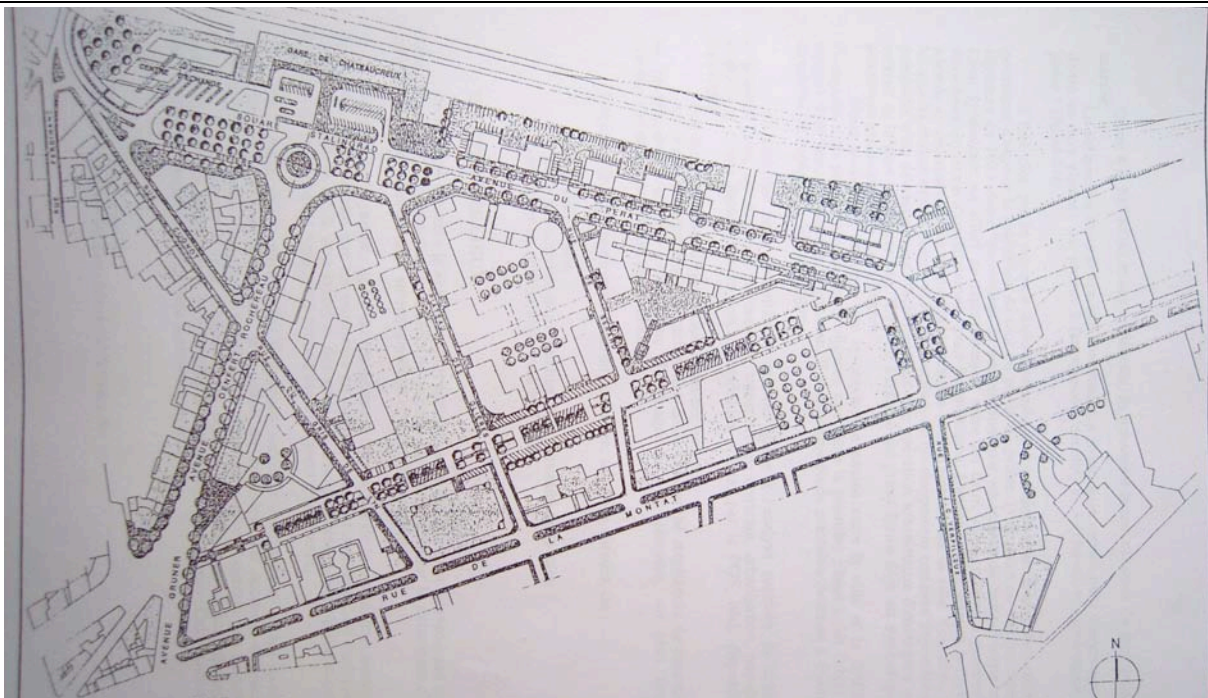
1991 : Étude de faisabilité SEFROM		
Commanditaire : SEFROM (filiale Bouygues)		
Chargé de l'étude : 3 cabinets d'architecte-urbanistes stéphanois (Cimaise-Jallon, Granet-Daudel, Chabanne)		
		
Origine de la réflexion	Diagnostic	Propositions
<p>Une étude de faisabilité But = sensibiliser la Ville au caractère stratégique du quartier de gare + avoir une démarche globale d'urbanisme . valoriser le site . créer activités nouvelles liées à la proximité de la gare . travailler en collaboration avec la SNCF</p>	<p>Atouts du secteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - présence gare - position entrée de ville, - vocation affirmée de pôle d'affaires <p>+ un pôle d'échanges (recension de tous les terrains disponibles, estimation coût ; Parking public payant de la SNCF = réserve foncière (mais hostilité des transporteurs)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - développer un pôle immobilier d'entreprise et de commerce (étude du marché immobilier en préalable) - restructurer Montat / Grüner - aménager centre du quartier en mail planté + parking - nouvelle voie square Stalingrad / rue de la Montat <p>Phasage 1992-97</p>

Tableau 12 : Synthèse de l'étude SEFROM (1991)

Dans une perspective de promotion immobilière – et dans un contexte économique encore favorable⁵⁰¹ – des chiffres sont avancés : sur 37 000 m² de constructions neuves prévues,

⁵⁰⁰ Michel Thiollière, *Aujourd'hui Saint-Étienne*, n°70, février 1990. Cité par les étudiants du CESA p 49.

⁵⁰¹ L'étude est manifestement immédiatement antérieure à la crise des années 1990.

28 000 m² seraient dévolus à l'activité économique, soit les trois quarts⁵⁰². Cette nette orientation du discours vers la promotion immobilière est à remettre en perspective par la nature de la commande : d'initiative privée et non publique, cette étude se fait pour le compte de SEFROM, filiale du puissant groupe de BTP Bouygues qui travaillait à ce moment-là sur le départ de Châteaureux du SERNAM, à l'époque filiale de la SNCF en charge du transport des colis et des bagages⁵⁰³.

>>> Ainsi, ces deux premières études, au-delà de la clarification des circulations par la réorganisation des voies, n'ont pas de réelle portée programmatique. Les étudiants du CESA de Tours qui ont dressé un portrait assez détaillé du quartier en 1994 postulent que Châteaureux est « *insuffisamment porté politiquement* » (p 70), ce qui expliquerait pourquoi les études précédentes n'aboutissent pas en dépit d'une « *unanimité pour dire que c'est un quartier stratégique à enjeu* » [ibid]. Si l'on replace Châteaureux dans l'histoire générale de Saint-Étienne en matière d'urbanisme, les changements qui se produisent dans les années qui suivent tendraient à leur donner raison : non seulement, de manière générale, le volontarisme politique s'affirme en matière d'urbanisme (cf. chapitre 4), mais en plus Châteaureux est pointé dans le plan Bofill comme un lieu d'action prioritaire. Ce plan d'urbanisme servant de feuille de route pour les dix années suivantes, il n'est pas surprenant que ce soit aussi un « déclat » pour engager une action sur Châteaureux.

⁵⁰² Les auteurs du rapport dont sont extraites ces informations jugent sévèrement cette étude : pour eux, elle manque d'ambition urbanistique (dans la composition urbaine et l'absence de négociation du POS), et d'originalité. Ce moulage dans le zonage du POS contraint notamment à une séparation des fonctions sur le secteur, empêchant toute mixité à l'îlot.

⁵⁰³ Le maire de l'époque soupçonne que cette étude ait servi de monnaie d'échange au départ du Sernam, en laissant entrevoir de grandes possibilités de développement sur la place laissée vacante : « *Le Sernam avait dit "on va s'en aller de Saint-Étienne, et donc Sefrom pourra vous faire un plan d'aménagement et amener les activités". Ce que je vous dis, c'est intuitif parce que je n'en ai jamais eu la preuve, mais je me suis toujours demandé si Bouygues-Sefrom n'avait pas quand même fait semblant de faire un projet pour vendre le déplacement du Sernam. Encore une fois, je n'en ai pas la preuve (...). L'étude n'était pas mal en soi, elle permet de montrer qu'il y avait des potentialités sur le site de la gare. Il n'en est rien resté ou pas grand-chose, en tous cas rien de concret.* » [entretien Michel Thiollière].

2.2. 1995-2000 : quelle orientation pour Châteaueux ?

Le plan Bofill est un tournant important dans l'histoire de l'aménagement urbain de la ville dans son ensemble. Il ouvre surtout la voie à une réflexion plus concrète sur le contenu du projet urbain stéphanois à Châteaueux ; les études sont alors davantage orientées vers un souci opérationnel, même si les moyens ne sont pas encore réunis pour la mise en œuvre concrète du projet.

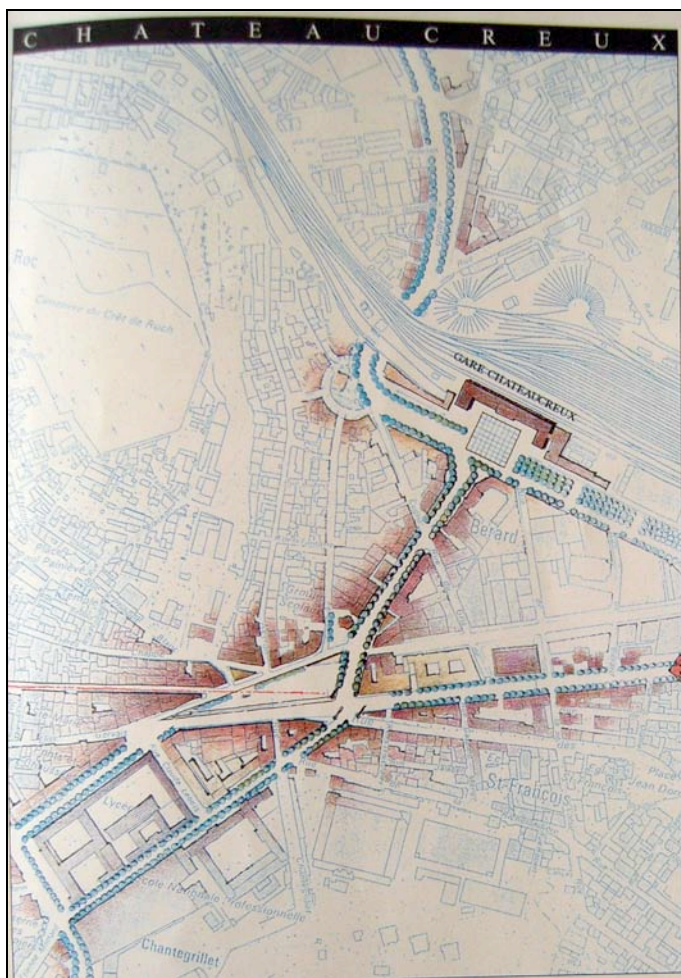
a. 1994 : L'étude Bofill pose Châteaueux comme une entrée de ville dans l'économie générale d'un projet de ville

Les deux études précédentes considèrent Châteaueux et seulement Châteaueux, sans envisager son intégration urbaine. Le regard que porte Bofill sur Châteaueux s'intègre au contraire dans un plan d'ensemble, dans une économie générale urbaine. Ce changement de focale ne modifie pas forcément le diagnostic porté sur l'espace, mais le justifie de manière sensiblement différente.

1994 : Plan d'urbanisme de Ricardo Bofill		
Commanditaire : Ville de Saint-Étienne		
Chargé de l'étude : Taller de Arquitectura		
Origine de la réflexion	Diagnostic	Propositions
Plan d'urbanisme pour l'ensemble de la ville, donner de la cohérence urbaine. Dans ce plan d'ensemble, Châteaueux est la porte Est, dédiée à l'économie, connectée sur le boulevard urbain.	Un quartier d'importance stratégique pour la ville Mais résoudre la fragmentation actuelle du tissu urbain Un pôle tertiaire embryonnaire (cf. forte emprise historique de Casino)	1. élargir rue de la Montat 2. reconquérir place Fourneyron (renforcer lisibilité de la place) 3. faire passer le boulevard circulaire rue Ferdinand (à élargir par destruction d'une des deux façades de la rue) 4. élargir pont du Soleil, et aménager abords de la gare

Tableau 13 : Synthèse des propositions du Plan Bofill pour Châteaueux dans le cadre de son plan d'urbanisme pour la ville.

En effet, le plan d'urbanisme proposé par Ricardo Bofill s'organisait on l'a vu autour de deux principes structurant la trame urbaine : d'une part un double ring concentrique pour améliorer la circulation automobile et dégager le centre-ville des voitures, et d'autre part une croisée nord-sud / est-ouest qui s'articule au ring extérieur grâce à quatre entrées de ville aux quatre points cardinaux. Chaque porte, thématisée, est censée symboliser une valeur de Saint-Étienne : dans ce système, en contrepoint oriental du parc Couriot rappelant la mine, **Châteaueux est la porte Est**, et **symbolise l'économie**. Cette orientation est justifiée historiquement par la référence aux premières voies ferrées nées de la Révolution industrielle à cet endroit, ainsi que la présence au XIXe siècle des puits de mine et de fours à coke. L'emprise historique et conséquente de Casino dans ce secteur engage une orientation tertiaire au secteur.



S'inscrivant dans un plan à l'échelle de la ville, les propositions restent générales et se concentrent sur la **lisibilité du lien entre la gare et le centre-ville** *via* la rue Denfert-Rochereau et la place Fourneyron (voir illustration ci-contre) : il s'agit de dégager le parvis, aménager la place, en y intégrant un parking. En cela, Bofill reprend en les approfondissant des axes qui avaient déjà été amorcés par le projet urbain de 1991, proposé par Épures. Il est toutefois le **premier à articuler l'avant et l'arrière de la gare** – certes par un lien viaire qui pourrait paraître ténu à travers l'aménagement du boulevard Jules Janin (mais qui s'inscrit pleinement dans son souci des circulations dans la ville).

Illustration 20 : Proposition de Ricardo Bofill pour Châteaueux (Saint-Etienne Horizon 2020, 1994, p 19)

Au final, le fait de poser Châteaueux comme une entrée de ville n'a **rien de bien original en soi**, dans la mesure où de fait, fonctionnellement, Châteaueux et la Montat sont les entrées de ville ferroviaire et routière privilégiées de Saint-Étienne en venant de Lyon. Ce qu'apporte néanmoins le plan Bofill par rapport aux études antérieures sur Châteaueux, c'est un **changement de l'échelle d'observation**, une vision d'ensemble à l'échelle de la ville, qui intègre cette porte dans un système cohérent de circulation, mais aussi dans un certain zonage fonctionnel de la ville, en assignant la vocation économique à Châteaueux en vertu de son passé.

Preuve de l'effet déclic de l'action du plan Bofill, avant même que l'étude de ce dernier ne soit rendue à son commanditaire, le département Aménagement Urbain des services techniques de la Ville travaille à un schéma directeur des déplacements sur la ville (août 1993), qui se concrétise quelques mois plus tard par des propositions dans le cadre d'une *Étude du plan de circulation*. Dans la droite ligne des préconisations de Bofill, cette étude traite plus particulièrement de la question du stationnement, particulièrement prégnante à Saint-Étienne en général, à Châteaueux en particulier, avec de nombreux stationnements sauvages dans les friches abandonnées alentour.

b. 1995 : la vocation tertiaire mise en débat par une étude préalable de définition

L'année suivant le plan Bofill, afin de transformer en actes le potentiel qu'a dégagé l'atelier catalan, une étude préalable de définition est commandée au bureau d'étude BETURE Conseil : il s'agit notamment d'établir la programmation du quartier Châteaureux-Montat. Par son orientation plus spécifique sur l'étude du marché potentiel de Châteaureux et de son positionnement vis-à-vis des autres quartiers de la ville, cette étude marque une avancée par rapport aux études précédentes qui semblaient peu portées par une finalité opérationnelle.

1995 : Étude préalable de définition, secteur Châteaureux / La Montat		
Commanditaire : Ville de Saint-Étienne		
Chargé de l'étude : BETURE Conseil (agence de Lyon)		
Origine de la réflexion	Diagnostic	Propositions
- définir principaux sites de développement résidentiel et tertiaire , potentialités, proposer scénarios compatibles avec capacités du marché - établir programmation de Chx-La Montat . → pas un diagnostic, but = susciter le débat. [NB : tracé du tramway apparaît]	A l'échelle de la ville : - nécessité d'une ambition « culturelle » (pour rattraper autres villes de Rhône-Alpes), et non plus uniquement tournée vers PME - problème du marché immobilier très bas NB : Chx n'est pas un « village » constitué = potentiel moyen de quartier résidentiel → accentuer pôle d'échanges de Chx. « Développer offre de bureau paraît beaucoup plus naturel que du logement ».	parc technoportuaire en entrée de ville ? 2 scénarios chiffrés : - dominante résidentielle - dominante tertiaire

Tableau 14 : Synthèse des propositions de l'étude de BETURE Conseil (1995)

Cette étude, bien qu'elle ne prétende pas être un diagnostic, établit néanmoins un état des lieux précis en matière de marchés résidentiel et tertiaire sur le secteur de Châteaureux, tout en les remettant en perspective par rapport au reste de l'offre existant à Saint-Étienne. Il apparaît alors nettement que les fonctions du quartier au milieu des années 1990 sont davantage tertiaires (logistique, services, siège social de Casino) que résidentielles. BETURE mène une enquête auprès de sept opérateurs sociaux, à qui il demande d'évaluer cinq quartiers de la ville. Le résultat est net pour Châteaureux :

« Châteaureux se voit contester le statut de quartier résidentiel par quatre opérateurs sur 7. Là encore, l'histoire urbaine prend une bonne part : quartier de la première gare auquel s'est substitué un site industriel et d'entrepôts, puis, en partie, tertiaire, Châteaureux n'a jamais eu les attributs d'un « village » au sens stéphanois du terme. Ici, pas de site bien déterminé, pas d'ensemble autonome comprenant logements, usine, commerces, église et école. [Étude BETURE, 1995, p 8].

Dans ces conditions, en termes de positionnement stratégique du quartier de Châteaureux sur le marché immobilier stéphanois, le développement tertiaire semble plus aisé qu'un développement

résidentiel. C'est du moins ce qui ressort du diagnostic synthétique que présente BETURE à la Ville fin novembre 1995 (voir tableau 15 ci-dessous).

SITUATION ET ACCESSIBILITÉ	
Localisation	- à proximité mais n'appartient pas au centre
Accessibilité vers le « centre »	- prédominance de l'axe Grand'Rue <i>auquel Châteaureux est étranger</i> - une position idéale par rapport aux zones d'emploi
Accessibilité externe	- <i>gare : atout limité, potentiel dans l'avenir ?</i> - accès principal à l'autoroute = facteur valorisable tant sur le marché résidentiel que dans domaine économique (ouverture vers Lyon, ZAE du nord de l'agglomération)
CHÂTEAUREUX, PRINCIPAL PÔLE D'ÉCHANGE INTERMODAL	
Offre intermodale actuelle incomplète	- atout liaison SNCF de centre à centre par rapport A 47 saturée - desserte en transports en commun urbains faible - terminus des lignes départementales éclatés sur plusieurs sites - stationnement longue durée insuffisant
L'intermodalité sera renforcée dans le futur	- terminus bus interdépartementaux à concentrer sur la gare - transports collectifs urbains à renforcer - stationnement longue durée à développer
ÉVALUATION DU QUARTIER SUR LE MARCHÉ RÉSIDENTIEL	
Etat du marché	- <i>marché sinistré</i> - <i>pas de quartier historique central rénové (= manque un segment essentiel de l'offre résidentielle)</i>
Critère : existence d'un quartier résidentiel	- fort handicap : image + l'ensemble des prestations sont à créer pour faire de Châteaureux un quartier résidentiel
Critère : bénéfice de la centralité urbaine	- position satisfaisante sous réserve de l'amélioration de la desserte en transports en commun (site propre en centre-ville)
Critère : accessibilité marchés du travail	- situation optimale mais concurrence rude dans ce domaine
ÉVALUATION DU QUARTIER SUR LE MARCHÉ DES BUREAUX ET DES LOCAUX D'ACTIVITÉS	
Etat du marché	- marché des bureaux neufs sain mais limité par la vocation économique principale de Saint-Étienne : l'industrie
Atouts spécifiques sur le quartier tertiaire	- critères « bénéfice de la centralité urbaine » et « accessibilité aux pôles d'activité » : même diagnostic que ci-dessus pour le marché résidentiel - critère « qualité de l'aménagement du site urbain » : <i>tout est à faire</i> , mais la rénovation du site de la gare et la création de nouvelles voiries urbaines peut constituer le cadre nécessaire.
Possibilité de développement d'une offre de locaux d'activités neufs ?	- adapter l'offre à un parti d'aménagement intégrant le quartier de Châteaureux au centre-ville - intégrer en premier lieu les activités liées au pôle intermodal - se tourner vers des activités suffisamment « urbaines » pour s'intégrer sur le site - <i>l'offre restera limitée</i>
<i>NB : sont en police régulière les atouts ou les propositions d'amélioration, et en italique les contraintes.</i>	

Tableau 15 : Diagnostic établi par BETURE en 1995 sur les potentialités résidentielle et tertiaire de Châteaureux (mise en tableau : A. Delage, 2012)

Le tableau que dresse cette étude est pour le moins en demi-teinte pour Châteaureux : il ressort que **si des potentialités existent, l'ampleur de la tâche pour les révéler est réelle**, et nécessitera une action coûteuse et de longue haleine. Sans surprise, le point fort de Châteaureux

est l'accessibilité inter-urbaine, son point faible, non négligeable, est en revanche l'accessibilité intra-urbaine : l'absence d'une intermodalité réelle autour de la gare est un handicap certain, mais sur le point d'être résorbé par une réflexion en cours sur les transports collectifs urbains – notamment, le prolongement du tramway vers Châteaureux est acté, son tracé apparaît sur les cartes du rapport⁵⁰⁴.

Suite à ce diagnostic, l'équipe propose deux scénarios de développement, l'un à dominante résidentielle, l'autre à dominante tertiaire (voir tableau 16 ci-dessous).

Proposition de scénario de développement à DOMINANTE RÉSIDENTIELLE	... à DOMINANTE TERTIAIRE
Présentation	- 1500 logements, 130 000 m ² en 3 phases - 27 000 m ² de bureaux - 11 000 m ² d'activités	- développer un pôle de bureaux (50 000 m ²) + locaux d'activités (artisan-industriels locatif) + produit spécifique : accueil des activités liées au pôle intermodal
Evaluation financière	Recettes : 130 millions Dépenses : 85 millions (sans les équipements publics)	« moins de coûts d'équipement, peut-être moins de charges foncières. <i>Mais le marché n'est pas extensible à l'infini</i> »
Avantages	Non renseigné	- limiter concurrence sur marché résidentiel - éviter gaspillage du seul site central de Saint-Étienne ayant une vocation tertiaire
Inconvénients	Risque de concurrence avec d'autres projets résidentiels dans la ville + Obstacle du prix des logements	Forte incertitude sur les capacités du marché tertiaire

Tableau 16 : Deux scénarios de développement pour Châteaureux
(source : Étude BETURE, 1995; mise en tableau : A. Delage, 2012)

Ce tableau montre clairement le scénario qui semble présenter le plus d'avantages : la dominante tertiaire apparaît moins coûteuse, plus en cohérence avec les options de développement d'autres quartiers de Saint-Étienne. Mais elle semble également plus risquée que l'option résidentielle, car dépendante d'éléments conjoncturels de l'économie locale (voire au-delà). D'ailleurs, les opérations tertiaires en cours offrent des résultats mitigés : si la commercialisation du technopôle, accessible facilement par voiture, est jugée « *satisfaisante* » (p 10), celle de l'Espace Fauriel dans les anciens murs de Manufrance est qualifiée de « *très difficile* » en raison de sa position centrale moins accessible en voiture et dans des locaux contraignants du fait de la réhabilitation. Fort de ce constat, le cabinet d'étude propose de positionner Châteaureux comme un « *parc technoportuaire* » en entrée de ville, « disposant du bénéfice d'un système intermodal complet de transports ; le quartier de Châteaureux pourrait alors apparaître comme un « *relais idéal à l'achèvement du* »

⁵⁰⁴ Son tracé suscite par ailleurs de nombreux débats, non seulement en raison de contraintes techniques liées à la forte déclivité pour rejoindre Châteaureux, mais aussi par la suite du fait de la négociation qui s'amorce au sujet du nouveau siège de Casino.

technopôle » [*ibid*]. Autrement dit, la proposition de BETURE fait de Châteaureux un pôle secondaire, dépendant d'une autre centralité fonctionnelle.

Au final, l'option tertiaire semble malgré tout le choix le plus pragmatique si l'on se place du point de vue de la collectivité locale. On peut néanmoins se demander dans quelle mesure il ne s'agit pas là d'un choix par défaut, eu égard la difficulté de rendre cet espace attractif pour un marché résidentiel (problème d'image et de sous-équipement public).

>>> Ainsi, à travers ces premières études, la vocation tertiaire de Châteaureux semble indubitable, mais les arguments varient, et mobilisent des échelles de référence tantôt locales, tantôt plus globales : si la première étude (1986) l'avancait timidement, sans la justifier réellement, la seconde (SEFROM, 1991), avec un objectif spécifique de valorisation immobilière, l'argumente de façon péremptoire à l'aide d'une idée générale selon laquelle « cela se fait ailleurs ». Pour Bofill au contraire, l'argument économique trouve sa justification dans des arguments très locaux, issus de l'histoire du lieu : dans la lignée de ses usages antérieurs, Châteaureux doit conserver son profil économique – sans toutefois en préciser vraiment la nature. Quant à l'étude préalable de définition, elle semble proposer l'option tertiaire comme étant le choix le plus pragmatique, et ce en considérant les trajectoires des autres quartiers résidentiels et tertiaires de la ville. Ce qui lie ces études très différentes est donc ce choix de la continuité fonctionnelle du lieu, comme s'il y avait une dépendance au sentier d'un secteur de travail ou de création de richesses, faisant glisser ce dernier d'une fonction productive (secteur secondaire) à une fonction de services (secteur tertiaire), tandis que l'orientation vers une fonction résidentielle semble sinon impossible, du moins difficile et très coûteuse. Dans tous les cas, le lien à la gare n'est pas très bien établi entre la fonction transport et la programmation proposée, si ce n'est dans l'étude BETURE où est souligné l'intérêt de l'accessibilité à d'autres pôles d'activités.

2.3. La charnière autour de l'an 2000 : phase pré-opérationnelle pour repérer les moyens à disposition dans un nouveau contexte général propice aux nœuds de transport

Les études préalables de définition donnent des orientations à l'action, mais sans connaître exactement l'état de l'existant et les moyens à disposition. C'est donc l'objet des études pré-opérationnelles, dans la période précédant immédiatement la mise en œuvre de programmes immobiliers. Néanmoins, si le travail sur le volet urbanistique de ce qui prend la forme d'un projet urbain autour de Châteaureux continue en arrière plan, le volet transport, lui, est placé au premier plan à la fin des années 1990, et avance plus vite dans sa mise en œuvre opérationnelle : alors que les discussions évoquent régulièrement une possible vocation tertiaire, la création d'un pôle d'échanges est la première décision prise par la collectivité pour engager réellement la mutation de Châteaureux. Cette décision est remarquable non seulement parce que c'est la première, mais aussi parce qu'elle signale un **changement relativement rapide de la vision de la question transport** à Châteaureux à la fin des années 1990 : alors que les premières études pointent essentiellement l'engorgement automobile comme un handicap certain du secteur, la faiblesse de Châteaureux en matière d'intermodalité apparaît plus tardivement. Cette question suscite alors rapidement forte mobilisation, comme en atteste la mise en œuvre du pôle d'échanges multimodal grâce au tramway au tournant des années 2000.

a. Dans un premier temps : réorganiser la gare en pôle d'échanges multimodal

Châteaureux, nœud de transport majeur stéphanois : un statut qui n'a rien d'évident

Trois ans après l'étude de BETURE, en 1998, un nouveau groupe d'étudiants en urbanisme, venu de la région parisienne cette fois (magistère d'aménagement des Ponts et Chaussées) se penche sur le cas de Châteaureux⁵⁰⁵. Ils répondent à une commande conjointe de la SNCF et de la Ville de Saint-Étienne. Cette dernière travaille plus que jamais à changer l'image de la ville en cette année de Coupe du Monde dont elle accueille quelques matches dans son célèbre "Chaudron" ; elle ajoute aussi une demande nouvelle : comment intégrer l'arrivée d'un deuxième axe lourd de transports en commun sur le parvis de la gare que la SNCF veut réaménager. C'est la première fois que l'on trouve l'acteur ferroviaire associé à une étude sur Châteaureux : la SNCF est animée par le souci de répondre à plusieurs enjeux, en termes de desserte, de trafic, mais aussi de réflexion sur l'avenir de son patrimoine ferroviaire, en conformité avec les options prises en la matière par l'entreprise au niveau national. Il s'agit à la fois de muer la gare en pôle d'échanges,

⁵⁰⁵ Nous rendons compte de cette étude, de même que celle des étudiants de Tours, en raison de la richesse des données, de la qualité des analyses (surtout celle du CESA), mais aussi et surtout car elles sont réutilisées ensuite dans les autres études, et apparaissent donc comme des documents à part entière dans la construction du projet de Châteaureux.

mais aussi de reconquérir les usagers (stratégie commerciale), et surtout de traiter de ses friches ferroviaires, dans l'optique d'une rationalisation des emprises en tissu urbain dense (stratégie foncière en vue de leur valorisation). Ainsi, au-delà des intérêts propres de chacun des commanditaires, cette démarche dénote une certaine volonté d'articuler les actions à mener.

1998 : Étude (pré-opérationnelle) sur le secteur de Châteaueux		
Commanditaire : Ville de Saint-Étienne et SNCF		
Chargé de l'étude : élèves du mastère aménagement de l'École des Ponts et Chaussées		
Origine de la réflexion	Diagnostic	Propositions
Commande conjointe de - SNCF : établir projet pré-opérationnel de pôle d'échanges + définir vocation des espaces ferroviaires en friches - Ville de Saint-Étienne : étude pré-opérationnelle sur le secteur, intégrant l'éventualité d'un second axe lourd à Châteaueux, et l'interconnexion entre les différents modes de transport = réflexion sur le pôle d'échanges de Châteaueux.	>> Outre les caractéristiques sociodémographiques du quartier (population âgée, chômage) et topographiques (nombreux effets de coupure), l'étude pointe : - une desserte en transports en commun inadaptée - une offre de logement aux prix bas, qui s'écoule difficilement - une offre de tertiaire inadaptée ; une demande en tertiaire supérieur (location) >> Atouts du quartier plaidant pour un développement économique : - arrêt de tous trains TGV et TER - entrée de ville depuis Lyon - près du centre-ville (mais manque de lisibilité)	Pas de réelle proposition, mais un jugement pessimiste sur l'avenir tertiaire du quartier.

Tableau 17 : Synthèse de l'étude pré-opérationnelle des étudiants de l'École des Ponts et Chaussée (1998)

Chargé de travailler plus particulièrement sur l'aménagement d'un pôle d'échanges, le groupe d'étudiants fait un relevé exhaustif de la desserte de Châteaueux. Il met notamment en évidence le fait que la gare est paradoxalement mal desservie en transports collectifs urbains : sur les trois lignes qui y passent, une seule relie la gare au centre-ville, et ce avec un manque notoire de lisibilité. Dans le schéma d'organisation générale des STAS, Châteaueux se trouve marginalisé du fait de la concentration du réseau dans le centre-ville. En conséquence, le mode d'accès privilégié à la gare reste la voiture.

Le choix de construire un pôle d'échanges autour de Châteaueux, s'il pouvait paraître logique du fait de la présence de la gare principale de la ville, semble néanmoins loin d'être évident : la Ville privilégie d'abord l'aménagement d'un pôle d'échanges à Bellevue (confié au cabinet Devillers), et montre, aux dires des étudiants, une préférence pour la gare de centre-ville de Carnot : l'une comme l'autre de ces deux gares sont mieux intégrées dans le réseau des transports en commun. Ainsi, si la Ville et la SNCF veulent faire œuvre commune en créant un pôle d'échanges à Châteaueux, elles n'en font peut-être pas leur centre d'intérêt prioritaire, ni ne poursuivent les mêmes objectifs :

« L'idée d'un pôle d'échanges à Châteaueux est le fruit de réflexions menées parallèlement entre la Ville de Saint-Étienne et la SNCF. D'une part, la ville souhaite redynamiser le quartier et

mène à ce sujet des études sur le secteur de la gare et de la rue de la Montat. D'autre part, la SNCF a pour priorité l'organisation de la place de la gare, véritable désordre, où se mélangent le stationnement de longue durée, de courte durée, et la dépose minute. » (p 34).

Enfin, cette étude, bien que répondant à une commande publique, se montre particulièrement sinon critique, du moins pessimiste sur les orientations qui semblent se dessiner sur le secteur. **Elle met en particulier en doute le bien fondé aussi bien du réaménagement du quartier de gare que celui d'une orientation tertiaire d'envergure sur Châteaureux.** C'est d'abord la capacité polarisatrice de la gare qui est questionnée :

« L'idée d'organiser le développement du quartier autour de la gare peut séduire. (...) À l'échelle de Saint-Etienne, on pourrait concevoir le quartier de Châteaureux comme un quartier de gare, c'est-à-dire un quartier où la présence de la gare serait mise en valeur, voire mise en scène. Mais, indépendamment de la réalité du contexte économique stéphanois, la gare de Châteaureux est-elle un équipement susceptible de générer une dynamique suffisante qui entraînerait le développement du quartier ? » (p 46).

L'étude souligne que « la gare ne génère pas les flux suffisants pour entraîner une dynamique », ce qui rend le pari « risqué voire peu réaliste » de centrer l'aménagement sur la gare⁵⁰⁶.

C'est aussi la vocation tertiaire de Châteaureux qui est remise en cause : s'il peut paraître tentant de faire de Châteaureux un pôle tertiaire, d'autant plus quand on considère la présence de Casino dans le secteur, « la création d'un quartier spécifiquement de bureaux semble (...) parfaitement illusoire », en raison de la composition sociale du quartier, mais aussi de l'enracinement de plus en plus superficiel de Casino à Saint-Étienne (à l'époque, il n'y a plus aucun membre historique dans le conseil d'administration).

Nous n'avons pas d'élément pour évaluer la portée de cette étude, ni sa réception par ses commanditaires. Il convient néanmoins de souligner que les mises en garde qu'elle formule s'inscrivent dans la lignée du constat de BETURE (avec des arguments toutefois différents), mais ne prennent que peu en compte les stratégies urbaines que les collectivités locales mettent en œuvre depuis quelques années.

Créer un "axe lourd" desservant Châteaureux

Quelques mois plus tard, **fin 1998**, l'agence d'urbanisme rend à son tour le rapport d'étape d'une étude (qui ne sera jamais finalisée) concernant l'organisation fonctionnelle de Châteaureux. La réflexion s'inscrit dans un double mouvement de modification du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la ville, mais aussi d'élaboration du Plan de Déplacement Urbain (PDU) du Syndicat Intercommunal pour l'Organisation des Transports de l'Agglomération Stéphanoise (SIOTAS).

⁵⁰⁶ Pour autant, l'étude affirme paradoxalement que « La gare de Châteaureux n'en reste pas moins un équipement d'importance et c'est un atout pour le développement du quartier : le projet d'aménagement doit faire une part belle au traitement de la gare et du pôle d'échanges. » [étude p 45]

1998 : Rapport d'étape : Organisation fonctionnelle du secteur de Châteaureux Diagnostic et perspectives d'évolution. Commanditaire : Ville de Saint-Étienne Chargé de l'étude : Épures		
Origine de la réflexion	Diagnostic	Propositions
Objectif = établir un programme d'organisation urbaine pour le développement de ce secteur « à fortes potentialités » + ouvrir la gare vers le nord // modification du POS, et définition du PDU. = VSE souhaite étude approfondie sur les aspects fonctionnels (notamment lien avec secteur nord)	- état du foncier : 4 principaux propriétaires ; une dizaine d'hectares mutables - offre de stationnement abondante (800 places) et saturée - diagnostic desserte : reprend étude des étudiants des Ponts et Chaussées sur les lignes de bus ; desserte ferroviaire non négligeable	Orientations = définir : - perspectives d'évolution socio-économique et urbaine - nombre places de stationnement nécessaire - 1 ^{ère} esquisse restructuration réseau transports en commun - avec RFF et SNCF les terrains effectivement disponibles et les équipements à relocaliser - accessibilité routière au nord de la gare - faisabilité du franchissement des voies ferrées

Tableau 18 : Synthèse du rapport d'étape établi par Épures (1998)

Cette étude n'apporte pas grand-chose en termes de propositions, mais acte un moment de définition de principes inscrits dans plusieurs documents de planification (PDU) et d'urbanisme réglementaire (POS) en vue du réaménagement du quartier, sans qu'une programmation claire n'ait encore été établie ni même qu'un état précis de l'existant n'ait été dressé.

La modification du POS est enregistrée fin 1997 et vise à débloquer la constructibilité selon un schéma de cohérence par la reconquête des friches urbaines, la réalisation de constructions aptes à créer un paysage d'entrée de ville de qualité, la création d'un pôle d'échanges intermodal, la restructuration du réseau viaire en relation avec le PDU, l'élargissement de la rue de la Montat et la réutilisation des voies de Bérard⁵⁰⁷.

L'étude se penche également sur plusieurs scénarios pour le tracé du tramway, en évaluant la pertinence d'un prolongement de l'axe au-delà de la gare de Châteaureux (voir tableau 19 ci-dessous).

	Avantages	Inconvénients
Scénario 1 : L'axe lourd s'arrête devant la gare	- contrainte traversée de la voie ferrée reportée à plus long terme - moindre coût d'aménagement	- risque de report du prolongement de l'axe lourd jusqu'au technopôle - les transports urbains risquent de prendre une bonne part de la place devant la gare
Scénario 2 : L'axe lourd s'arrête derrière les voies ferrées	- prolongement de l'axe lourd jusqu'au technopôle sera plus facile (et plus rapide) - « gros travaux » sur Châteaureux se font en une seule fois	- pas de possibilité de répartir temporellement les coûts d'aménagement
Scénario 3 : L'axe lourd va jusqu'au technopôle	(non renseigné)	(non renseigné)

Tableau 19 : Discussion des trois scénarios de création d'un "axe lourd" à Saint-Etienne (source : rapport d'étape d'ÉPURES, 1998, mise en tableau : A. Delage, 2012)

⁵⁰⁷ Source : Épures, *Diagnostic foncier*, 2001, p 13.

En termes d'avantages / inconvénients, un tracé ne s'arrêtant pas uniquement à la gare semble l'emporter, même s'il n'est pas pour autant évident de continuer le tracé jusqu'au technopôle comme cela a pu être manifestement envisagé.

Cette réflexion sur la réorganisation des transports est suivie par de nombreuses études sur la réorganisation des circulations, des études techniques de faisabilité, et aboutit donc à la mise en chantier du tramway (inauguré en 2006), élément moteur du regroupement des divers moyens de transports collectifs urbains en un même endroit, autour de la gare, combiné au réaménagement du parvis de la gare. Ce projet met en contact des acteurs de la Ville, de Saint-Étienne Métropole, ainsi que les transporteurs.

b. Dans un second temps (en parallèle) : le bilan exhaustif des potentialités foncières

Ce travail est complété en **2001** par l'agence d'urbanisme de Saint-Étienne qui livre un très fourni *Diagnostic foncier. Secteur de Châteaureux – Le Soleil* (approfondi en 2008), dans la perspective de la constitution d'un « futur grand pôle d'échanges de la région stéphanoise à proximité du centre-ville »⁵⁰⁸, devant prendre en compte le retournement de la gare de Châteaureux vers le nord et la requalification du quartier du Soleil. Commandé par la Ville et la toute nouvelle Communauté d'agglomération, mené en partenariat avec l'EPORA⁵⁰⁹ et des agents immobiliers stéphanois, c'est le premier travail de recension exhaustive de l'existant de l'état du bâti, de la mutabilité des terrains, des zones de nuisance liées aux transports⁵¹⁰. L'analyse est donc à la fois statique (l'état actuel) et dynamique (potentiel de mutabilité). Le diagnostic procède à une analyse statistique de plusieurs critères fonciers et immobiliers : éléments déjà mis en avant dans les études précédentes, mais désormais chiffrés de façon précise. La planche illustrative n°21 de la page suivante fait la synthèse des divers éléments recueillis sur le foncier au fil de ces études : diagnostic sur les activités, état de la propriété, et surtout mutabilité possible ou envisageable à la fin des années 1990 (document AAUPC, reprenant les éléments du diagnostic foncier de 2001 de l'agence d'urbanisme).

Le secteur Châteaureux – Le Soleil est relativement peu bâti, ce qui ne signifie pas pour autant que ces espaces vides soient inoccupés : outre le faisceau ferroviaire dédié au transport et à la maintenance, le vaste ensemble non bâti en face des hangars du Sernam (et propriété de la Ville via le Centre Régional Hospitalier) sert de stationnement sauvage.

⁵⁰⁸ Pour reprendre les termes du Diagnostic de 2001.

⁵⁰⁹ Etablissement public foncier de l'Ouest de Rhône-Alpes.

⁵¹⁰ L'étude de 2008, qui comprend aussi l'ÉPASE comme commanditaire, complète ce bilan par le détail des contraintes techniques et urbanistiques, notamment la présence des puits de mine en sous-sol, et les pollutions liées au passé industriel.

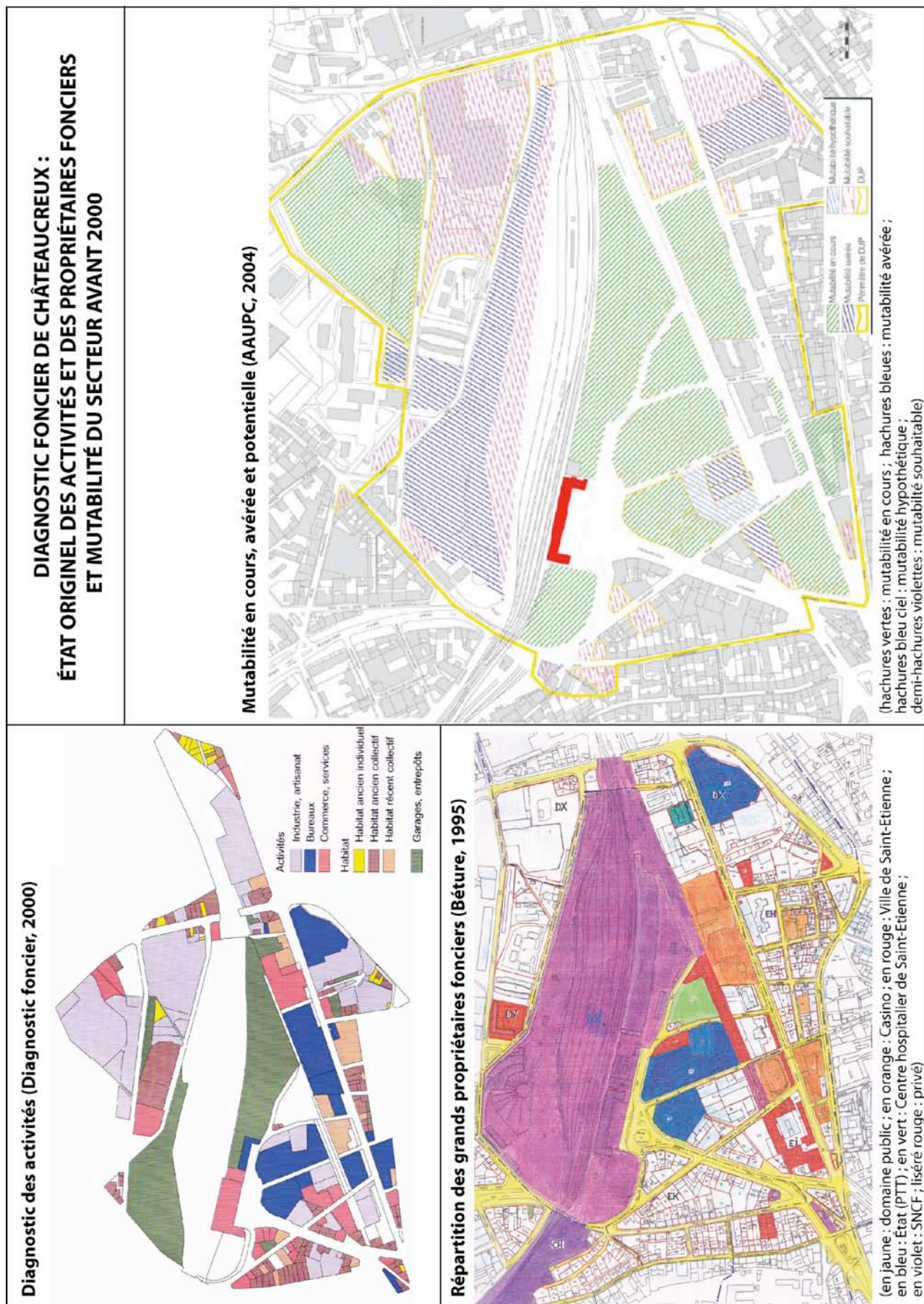


Illustration 21 : Diagnostic foncier avant la mutation du secteur

En outre, la structure de la propriété foncière est concentrée aux mains de trois grands acteurs, avec RFF qui possède 17 hectares, Casino 3 hectares et la Ville de Saint-Étienne : cela peut aussi bien être lu comme un levier facilitant la mutation de ces espaces (un nombre restreint d'interlocuteurs par rapport à une co-propriété), que comme une contrainte (de vastes emprises mutant en une seule fois et obligeant à monter des projets d'ampleur). Ceci étant établi, cette étude révèle surtout l'ampleur du foncier potentiellement disponible : **sur les 52 hectares du périmètre d'étude⁵¹¹, il s'avère que près de la moitié (21 hectares) est mutable**, dont un cinquième d'espaces en très mauvais état, et près de la moitié d'espaces dédiés à des projets⁵¹².

ÉPURES identifie des « *points durs* » et des « *points mous* » indiquant le degré de faisabilité et de certitude de la mutabilité : les points durs, pour lesquels une mutabilité n'est pas envisageable (bâti récent, pas de vacance avérée) se concentrent essentiellement le long des axes passants, c'est-à-dire la Montat et Denfert-Rochereau (sauf partie basse). *A contrario*, l'étude préconise la mutation des îlots les plus dégradés, vacants, et subissant des nuisances liées notamment aux trafics routier et ferroviaire. ÉPURES souligne enfin la contrainte découlant de l'absence de vision prospective de la SNCF sur ses propres terrains (près d'un tiers de la surface mutable).

À la suite de ce travail, se dégagent quatre types d'espaces à enjeux, manifestement classés en fonction des potentialités et de l'ampleur de l'action à mener (voir illustration n°22, page suivante⁵¹³) :

- L'interface Gare / centre-ville (avenue Denfert-Rochereau) : services liés à la gare et au centre ville
- L'entrée Est (rue de la Montat) : tissu renouvelé, discontinuités dans la silhouette urbaine
- Les espaces intermédiaires (entre la gare et la Montat) : paysage urbain peu valorisant, tissu mal irrigué, dysfonctionnements urbains, opérateurs fonciers importants
- Les arrières de la gare (Le Soleil) : secteur coupé de la ville, tissu hétérogène et diversifié, peu investi, paysage peu valorisant, peu d'équipements publics

De cette typologie, ressort en filigrane que l'espace à travailler en priorité est celui entre la gare et la Montat (n°3) car il constitue pour l'instant une dent creuse entre deux façades viaires (imparfaitement certes) dynamiques et valorisées. En dressant un tel inventaire, cette étude donne une idée précise de la **marge de manœuvre dont disposent les collectivités locales pour mettre en place un projet urbain sur Châteaucreux, ainsi qu'une sorte de feuille de route pour le phasage de l'action** ; l'attention est d'ailleurs attirée sur ce point à la fin de l'étude :

En conclusion, il existe sur le secteur des projets capables de créer une dynamique : pôle d'échanges, le tracé du second TCSP, la restructuration de l'îlot Grüner. Parallèlement, le secteur

⁵¹¹ Qui correspond peu ou prou à celui des études antérieures, et sera grosso modo celui de la ZAC (à cette différence que le périmètre de la ZAC ne retient pas les deux excroissances vers l'est et vers l'ouest le long de la rue de la Montat).

⁵¹² 4,3 ha d'espaces en mauvais état, 2 ha d'espaces provoquant des nuisances, ou les subissant (0,6 ha), 2,3 ha de parcelles vacantes ou sous-occupées (2,7 ha), 9,2 ha d'espaces dédiés à projet, dont 1,9 de la Ville et 7,3 de la SNCF.

⁵¹³ Les points suivants reprennent la légende peu lisible de l'illustration.

présente un fort potentiel mutable. L'enjeu est de bien articuler ces projets avec le potentiel mutable. [Diagnostic foncier, 2001, p 39, nous soulignons]

Ce travail minutieux constitue certainement une base solide à l'étude de programmation commandée à l'équipe de Patrick Chavannes en 2003-2004, qui reprend ce diagnostic foncier pour une large part.

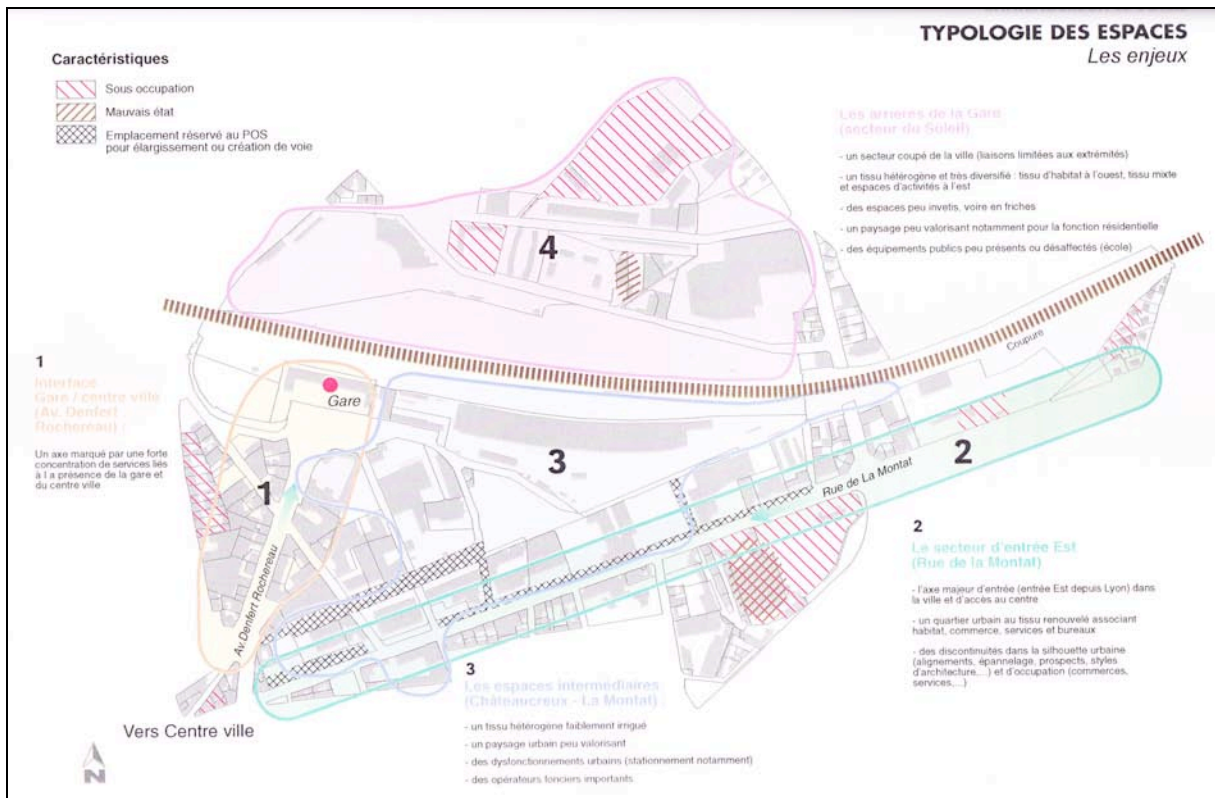


Illustration 22: Typologie des espaces et des enjeux sur le secteur de Châteaureux (Diagnostic foncier, Épures, 2001)

>>> Ainsi, à l'orée des années 2000, l'action sur Châteaureux semble avant tout guidée par la construction d'un pôle d'échanges intermodal, tandis que l'orientation tertiaire peine à dépasser l'effet d'annonce⁵¹⁴. En ce qui concerne le pôle d'échanges, il s'agit de s'appuyer sur la convergence de toutes les liaisons ferrées de la région stéphanoise (arrêt systématique des TER et terminus TGV), d'accentuer la nodalité des lignes de transports en commun urbains, de regrouper à Châteaureux les transports en commun non urbains (jusque là place Chavanelle) et, surtout, de créer un transport en commun lourd en site propre : Saint-Étienne est l'une des rares sinon la seule ville de France à avoir conservé son tramway des origines, elle décide néanmoins d'en (re)construire une nouvelle ligne pour relier rapidement la principale gare au centre-ville⁵¹⁵. Le stationnement reste une question épineuse en raison des forts besoins en la matière, avec un

⁵¹⁴ Élément tertiaire qui ne figure pas du tout dans les orientations présentées dans le Diagnostic foncier de 2001.

⁵¹⁵ Saint-Étienne s'inscrit en cela dans la « mode » du tramway qui saisit les villes françaises au début des années 2000.

double problème à gérer : comment augmenter le nombre de stationnements officiels afin d'éviter les stationnements sauvages, sans pour autant diminuer la voirie déjà bien engorgée. En fait, on peut se demander dans quelle mesure cette mobilisation relativement rapide et très consensuelle sur la question des transports n'est pas liée à la cristallisation autour de la gare de Châteaureux des maux de la ville automobile de la deuxième moitié du XXe siècle (congestion d'entrée de ville et stationnement sauvage), de telle sorte que l'action publique est obligée de traiter ce problème en premier, face à l'urgence croissante qu'il acquiert. Cela est bien entendu à remettre dans le contexte plus large d'une réflexion sur l'intermodalité, prenant de l'ampleur à l'échelle nationale : de ce point de vue, l'action de Saint-Étienne sur son parvis de gare et son pôle d'échange multimodal s'inscrit parfaitement dans un mouvement général observé dans de nombreuses villes à la même époque.

En ce qui concerne l'orientation tertiaire, la réflexion est moins avancée. De fait, historiquement, le quartier a un profil industriel marqué, mais aussi – et on tend à l'oublier – **une réelle fonction tertiaire déjà là**, avec la présence de bureaux : ceux de Casino au premier chef, qui possède de nombreux terrains dans le secteur, mais aussi ceux de services publics tels que La Poste et France Télécom. Ce profil tertiaire est complété par les activités gravitant traditionnellement autour de la gare : hôtels, restaurants, mais aussi loueurs de voiture, situés sur l'axe de la gare au centre-ville, constituant une emprise de pas de porte non négligeable⁵¹⁶. **Pourtant, quand il est question de la vocation tertiaire de Châteaureux, ces éléments semblent être relégués au second plan, au profit de nouvelles activités, non clairement identifiées mais dans lesquelles de grands espoirs sont manifestement placés.** En effet, alors que s'esquisse une vision claire des potentialités foncières, notamment des mutabilités, il ne semble en revanche pas y avoir de trace d'une étude de marché pour savoir qui (quel secteur, quelle taille d'entreprise) serait susceptible de venir s'installer à Châteaureux et constituer ce que l'on serait tenté d'appeler ce "néo-tertiaire", puisqu'il y a déjà du tertiaire dans le secteur⁵¹⁷.

Avant de continuer notre genèse pas à pas (et un peu myope) de Châteaureux, il convient de reprendre un peu de recul, et notamment de faire un détour par le contexte réglementaire de l'époque, qui évolue dans le sens d'une mise en avant des pôles d'échanges non plus seulement dans une perspective de transport comme au début des années 2000, mais aussi également dans une perspective urbaine. En effet, les villes, confrontées à la contradiction entre l'étalement urbain sans fin et les injonctions au développement urbain durable visant justement à limiter cet étalement urbain, sont encouragées à mettre en place des incitations à la densification de ces espaces qualifiés de stratégiques dans le développement de la ville.

⁵¹⁶ Le diagnostic de 2001 dénombre une trentaine de parcelles relevant de cette catégorie, sans compter les loueurs de voiture, ni les sex-shops (p 9).

⁵¹⁷ C'est l'une des premières choses que fait l'ÉPASE à sa prise de fonction.

c. En parallèle : l'injonction croissante à la densification autour des nœuds de transports collectifs

Si les orientations tertiaires relèvent plutôt de logiques endogènes, de la définition d'une stratégie urbaine locale par les acteurs locaux, il ne faut pas négliger un autre mouvement qui oriente l'action sur Châteaureux, mais cette fois-ci de façon plus exogène, du moins relevant de logiques plus générales, dépassant le cadre simple de la commune voire de l'agglomération. En effet, comme cela a été abordé dans le chapitre 2, un contexte général émerge dans les années 2000, dans le sillage des réflexions sur la ville durable et les moyens de limiter l'étalement urbain. Une nouvelle injonction se fait jour, dans la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) en 2000, qui préconise notamment « *la maîtrise des besoins en déplacements et de la circulation automobile* ». Cela se traduit par une incitation à la densification urbaine prioritaire des secteurs déjà bien desservis par les transports collectifs, pour endiguer l'expansion urbaine sur les terres arables, mais aussi pour réduire le recours à l'automobile polluante. Cette injonction suit chronologiquement la vogue des pôles d'échanges multimodaux dont les motivations étaient uniquement liées aux transports, à la mobilité et à l'accessibilité des divers modes de transport. Elle ajoute un élément supplémentaire pour l'intérêt que les collectivités peuvent porter à leurs transports collectifs urbains : tout l'enjeu est désormais d'articuler cette dimension urbaine à la dimension transports préexistante.

À Saint-Étienne, un premier PDU a été validé en 2000, c'est-à-dire avant son obligation légale, mais en raison de la promulgation de la loi SRU, Saint-Étienne Métropole doit engager une révision quelques mois plus tard seulement, menée avec une « *célérité extrême* »⁵¹⁸ puisque que le nouveau PDU est adopté en 2004 [Arsac, 2007, p 147]⁵¹⁹.

L'inscription dans le PDU de 2004...

La première étape réside dans la traduction réglementaire de la densification autour des nœuds de transport. Dans le cas de Saint-Étienne, une première occurrence se trouve dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2004 : comme on l'a vu auparavant, le PDU de 2000 se concentrait sur des thématiques uniquement "transport", tendant vers l'amélioration de la desserte et des infrastructures. Une inflexion est sensible avec le PDU 2004 (anticipant en cela la politique du futur SCoT Sud-Loire), du fait de la promulgation de la loi SRU, et donc de « *l'optique de la recherche d'un développement plus équitable et durable* » (p. 40). Le document fait état de trois mots d'ordre pour « *mieux structurer le territoire autour des infrastructures et réseaux, existants ou projetés* » : « *maîtriser le développement urbain* », « *densifier les tissus urbains autour des centralités existantes et des arrêts de transports collectifs* », et enfin « *structurer les pôles d'échanges en véritables espaces urbains* »⁵²⁰. Sur ce dernier point, le PDU se fait plus explicite :

⁵¹⁸ Entre juin 2002 et le printemps 2004, soit à peine deux ans.

⁵¹⁹ Ce nouveau PDU est très sectoriel, et peut apparaître décevant au regard de la problématisation large qui avait été formulée [Arsac, 2007].

⁵²⁰ On comprend donc que le discours de Chavannes en la matière s'inscrit parfaitement dans l'air du temps.

« La localisation de ces pôles doit permettre de renouveler ou appuyer le développement des centres urbains attractifs et bien équipés (par exemple développement de l'urbanisation autour du pôle de Châteaureux), et favoriser le renouvellement urbain. » [PDU de Saint-Étienne Métropole, 2004, p 40].

Le PDU de 2004 ne se contente donc pas de prôner une articulation urbanisme – transport en matière d'aménagement, il instaure quasiment sinon un clair lien de causalité, du moins un caractère impératif / normatif (« doit permettre ») entre les pôles d'échanges et le développement urbain).

... confirmée par le SCoT quelques années plus tard

Comme annoncé dans le PDU de 2004, c'est le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Sud-Loire qui fixe plus clairement les choses, et sur un périmètre plus large. Approuvé début 2010, le SCoT donne un certain nombre de *priorités*⁵²¹ (et non d'obligations) en matière d'aménagement urbain et de développement des territoires : premièrement, « *le développement résidentiel sera fléché prioritairement sur les centralités ayant des enjeux de renouvellement urbain forts et bien desservis par les transports collectifs* » [SCoT Sud-Loire, 2010, p 29]. Le SCoT préconise d'inscrire dans les documents d'urbanismes locaux (PLU) un rayon de 500 mètres autour des pôles d'échanges à l'intérieur duquel il y aura un « *bon niveau de service* » [ibid]. Mais la densification ne concerne pas que le domaine résidentiel. Le SCoT établit aussi en effet des préconisations en matière d'activités :

« Les nouveaux pôles d'emplois majeurs d'envergure métropolitaine du Sud Loire seront situés prioritairement à proximité des gares ou le long d'axes de transports collectifs, en compatibilité avec les orientations de la DTA. » [ibid, p 47].

Le lien est donc explicitement fait entre gare et activités métropolitaines supérieures. En conséquence, le pôle de Châteaureux est explicitement désigné⁵²² comme un pôle de tertiaire supérieur, sans que la démonstration d'un lien consubstantiel entre les deux ne soit clairement établi :

« Les documents locaux d'urbanisme et les politiques publiques localiseront les activités de tertiaire supérieur (recherche et développement, marketing, finances, assurances, expertises...) préférentiellement dans le quartier d'affaires de Châteaureux en affirmant son rôle à l'échelle métropolitaine lyonnaise. » [ibid].

Enfin, et de façon logique, c'est la mixité fonctionnelle qui est prônée dans ces secteurs, comme le met en exergue l'encadré « La mixité fonctionnelle à proximité des gares » :

« Les documents d'urbanisme des communes dotées de gares situées dans ou à proximité immédiate des centres favoriseront la densification autour des gares et ménageront les possibilités de saisir les opportunités de maîtrise foncière et d'aménagement.

⁵²¹ On remarquera la récurrence dans les citations suivantes du champ du 'préférentiel'.

⁵²² Le SCoT de 2010 acte donc une orientation amorcée depuis de nombreuses années.

Cette orientation concerne en particulier : Andrézieux-Bouthéon, Bonson, Firminy, La Fouillouse, La Ricamarie, Le Chambon-Feugerolles, Saint-Chamond, Saint-Romain-le Puy, ainsi que Saint-Etienne (gares de Châteaureux, Carnot, Clapier, Bellevue, La Terrasse). Les documents d'urbanisme intégreront sur ces secteurs les orientations d'un projet urbain global qui favorisera une mixité des fonctions (logement, services, activités, espace public) et qui prendra en compte la qualité urbaine et l'exposition au bruit. » [SCoT Sud-Loire, 2010, p 61].

On remarque dans ce dernier extrait que des préconisations globales sont appliquées de manière indifférenciée à des gares situées dans des villes de tailles différentes : le critère discriminant n'est en réalité pas l'importance de la ville (et donc le trafic ferroviaire que l'on est en droit d'attendre), mais la distance au centre urbain, puisque cet encadré se poursuit sur des recommandations à destination des gares « plus éloignées des centres ». La différence est néanmoins minime, puis que lesdites recommandations sont les mêmes que précédemment, en ajoutant la nécessité « *d'aménagements permettant de relier le centre sans recourir à la voiture individuelle* ».

Ainsi, il apparaît nettement que la programmation combinant une vocation tertiaire et le pôle d'échanges découle d'une série d'affirmations, mais ne repose pas sur une démonstration montrant le lien substantiel entre les deux. Ces injonctions confinent au slogan, au mot d'ordre de l'action publique à la mode, sans que référence ne soit faite ni aux spécificités locales, ni à des modèles de référence. C'est donc bien une idée sans réel fondement analytique, dans l'air du temps. **Le caractère artificiel de ce type de discours est renforcé à Saint-Étienne par le constat que l'injonction réglementaire vient après le lancement opérationnel du projet autour de Châteaureux.**

2.4. 2002-2007 : Entre velléités planificatrices (et opportunités urbanistiques)

Au début des années 2000, Châteaureux semble enfin s'imposer comme un espace stratégique et prioritaire de l'action municipale. Les atouts comme les faiblesses du quartier sont connus : la gare peut attirer des bi-actifs Lyon / Saint-Étienne, la présence de Casino est un élément positif pour approfondir la fonction tertiaire du quartier, mais en même temps, comme le soulignent les agents immobiliers interrogés dans le cadre de l'élaboration du Diagnostic foncier de 2001, le flou de programmation de la part des autorités publiques est un frein à l'investissement privé dans ce secteur⁵²³. De fait, la Ville passe alors commande à deux cabinets d'architectes et de paysagistes pour l'élaboration d'un schéma directeur, puis d'un plan masse plus précis. Mais, malgré cet affichage de planification, il convient de garder en tête qu'au moment de sa définition, **trois programmes sont déjà engagés sur le secteur** : l'arrivée du tramway à la gare de Châteaureux est actée depuis quelques années déjà, la construction d'un nouveau siège pour Casino en face de la gare est en discussion⁵²⁴, et la mutation de l'îlot Grüner (future Cité Administrative) est enclenchée⁵²⁵.

a. Le Schéma Directeur de Chavannes : une proposition ambitieuse, centrée sur la gare

Dans le cadre de la réflexion sur le secteur nord-est de la ville, et pour répondre aux enjeux pointés par la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), la Ville passe alors commande au cabinet d'architecture parisien AAUPC (sous la houlette de Patrick Chavannes) en collaboration avec Végétude et OGI, pour l'élaboration d'un projet urbain pour Châteaureux⁵²⁶. Cette mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage comporte quatre volets : 1) la définition d'un plan masse général, 2) une aide à la transcription réglementaire des prescriptions architecturales (PLU), 3) l'élaboration de fiches de lots, 4) l'écriture d'un cahier des charges de prescriptions paysagères pour les espaces publics à la charge de la ville ainsi que des conseils pour la réalisation de ces espaces publics, sous maîtrise d'œuvre de la Ville ou autre. L'architecte-coordonnateur de ce qui devrait être une ZAC⁵²⁷ rend une première proposition générale en décembre 2003, et détaille les conditions de faisabilité au long de l'année 2004.

⁵²³ « "La politique urbaine n'est pas lisible" : les promoteurs immobiliers savent que des projets sont en cours sur le secteur depuis plusieurs années, sans en connaître les détails ni les échéances. Ce manque de lisibilité les gêne dans leurs projets. » [Diagnostic foncier, 2001, p 18].

⁵²⁴ La silhouette définitive du bâtiment apparaît sur les dernières planches de Chavannes.

⁵²⁵ Nous y reviendrons dans la partie réservée à l'explication des programmes menés sur Châteaureux.

⁵²⁶ Agence d'architecture, d'urbanisme et de paysage, AAUPC est désormais implantée en Chine (Canton). Quelques visuels du schéma directeur de Saint-Étienne sont visibles sur le site de l'agence : <http://aaupc.fr/projets/fiche/id/48> (dernière consultation de l'URL : 01.05.2012).

⁵²⁷ Une ZAC a longtemps été en discussion pour le projet urbain sur Châteaureux. Initialement portée par la Ville de Saint-Étienne, elle a ensuite été mise de côté en attendant la création de l'EPA qui en serait l'aménageur.

2003-2004 : Plan de restructuration du quartier de la gare de Châteaureux. Commanditaire : Ville de Saint-Étienne Chargé de l'étude : AAUPC – Végétude – OGI (Patrick Chavannes)		
Origine de la réflexion	Diagnostic	Propositions
<p>Commande = établir un schéma directeur pour la restructuration du quartier de la gare de Châteaureux, ainsi que des préconisations opérationnelles (assistance à maîtrise d'ouvrage).</p> <p>Enjeu majeur = développer un quartier à part entière offrant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mixité fonctionnelle - des espaces publics représentatifs - des liens privilégiés nord / sud 	<p>« un site, trois problématiques » :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le pôle intermodal (plateforme fonctionnelle + dynamique de développement pour le quartier) 2. le pôle tertiaire (agglomération et région) 3. le quartier d'habitat (rééquilibrer et diversifier l'offre) <p>→ potentiel = double entrée de ville (vocation d'échanges) + position stratégique près du centre-ville et de Plaine Achille</p> <p>→ atouts : potentiel foncier + transport</p>	<p>→ un pôle intermodal pour créer de l'urbanité. Tirer parti de la topographie pour les stationnements</p> <p>→ une gare traversante, biface pour restructurer le plateau ferroviaire (options haute / basse de réduction du faisceau) et le limiter à sa fonction de transport</p> <p>→ développer un pôle tertiaire (sur les marges immédiates) : 'Cité des affaires'⁵²⁸ en rive sud, et petit parc d'activités 'vitrine' en rive nord.</p> <p>→ un nouveau quartier d'habitation (en arrière des bâtiments tertiaires)</p>

Tableau 20 : Synthèse des propositions du plan général de Châteaureux par Patrick Chavannes

Patrick Chavannes centre sa proposition – de façon analytique mais aussi concrète voire géométrique – sur le pôle d'échanges multimodal. En effet, d'entrée de jeu, le principe fondateur du plan masse est l'affirmation d'« *un pôle d'échanges multimodal conçu comme moteur du développement d'un pôle tertiaire et du renouveau urbain de tout un quartier* »⁵²⁹. Parmi les enjeux et atouts du quartier, quatre éléments sont centraux : ce nouveau pôle d'échanges multimodal donc (1), avec une localisation « *stratégique* » (2) « *à même d'assurer [le quartier] d'une forte attractivité commerciale et de réelles possibilités de développement du secteur tertiaire* », entouré de grandes emprises mutables (3) – 11 hectares au sud des voies ferrées, et 16 hectares au nord – et enfin une « *volonté politique forte* » (4), se manifestant par le renouvellement urbain « *spectaculaire* » « *déjà salué par les médias et majoritairement reconnu auprès du monde politique, du monde des affaires et des spécialistes de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme* ».

Le diagnostic est sans appel pour Chavannes et son équipe : « *le quartier de Châteaureux affiche aujourd'hui tous les atouts d'une transformation radicale* ». Leur objectif est « *d'organiser autour de la gare une plate-forme multimodale conçue comme moteur du développement économique d'un nouveau pôle tertiaire* », marquant en cela une rupture dans la relation de ces quartiers avec la ville :

« *Il s'agit de passer d'une appréhension plutôt problématique du rapport entre la ville et ses infrastructures de transports, vécu comme une coexistence nécessaire mais créatrice de violentes ruptures urbaines, à une vision plus contemporaine des flux conçus comme matrice et poumons du développement urbain.* » [Schéma Directeur Chavannes 2004, Cahier Plan Masse, p 7].

En insistant à plusieurs reprises (en un nombre restreint de pages) sur la nécessité d'« *une vision des infrastructures de transport comme moteurs du développement économique et du renouveau urbain* » (p 7) et en se réclamant de l'exemple « *précurseur* » d'Euralille, ou encore de la gare biface du Mans, Chavannes

⁵²⁸ Cette appellation est source de confusion car elle désigne ici l'ensemble du secteur sud de Châteaureux, mais elle a aussi pu faire référence à l'immeuble de l'îlot Grüner, devenu « Cité Administrative ».

⁵²⁹ Cahier Mission 1 : élaboration du Plan Masse Général, p 3. Les citations suivantes dans le paragraphe sont extraites de ce même cahier, aux pages suivantes.

s'inscrit pleinement – et ne s'en cache pas – dans les « *partis-pris qui président aujourd'hui à un nombre croissant de projets de développement* » : ce qui peut paraître en rupture totale avec les habitudes locales n'est en réalité qu'une recette éprouvée ailleurs⁵³⁰. En particulier, il se réclame de la conception de Rem Koolhaas, qui a montré à Lille, y compris par une tour enjambant concrètement les voies ferrées, que ces dernières « *ne sont plus une rupture mais une assise, un support de développement* » (p 7). Par conséquent, la proposition de Chavannes s'articule autour du faisceau ferroviaire dont il cherche à réduire l'effet de coupure. Il propose pour cela deux options – haute et basse – de réduction de l'infrastructure ferroviaire afin d'en faciliter le franchissement dont la gare biface doit être la cheville ouvrière.

Le plan d'ensemble est phasé en trois temps, comme le suggèrent les visuels présents dans l'un des cahiers de propositions (les propositions sont rassemblées sur la planche ci-après, illustration n° 23, page suivante)⁵³¹ :

- **Horizon 2007** : travailler essentiellement sur le stationnement⁵³². Le parking dans la boucle de retournement du tramway, prévu jusqu'en 2003 simplement en surface⁵³³, est transformé en silo permettant d'augmenter la capacité en stationnement public. Les hangars du Sernam laissent la place à un vaste parc de stationnement de surface, destiné à terme à être enterré sous de futurs bâtiments (en tirant parti du dénivelé naturel à cet endroit-là. Le parvis de la gare est dégagé pour accueillir le pôle d'échanges multimodal)⁵³⁴.
- **Horizon 2010** : un premier programme tertiaire est érigé à la place de l'ancien Sernam, en face du nouveau siège de Casino. L'espace entre les deux est un mail planté d'arbres et accueille la gare routière.
- **Horizon 2020** : la valorisation du plateau ferré – nettement réduit notamment par la destruction de la rotonde – est en œuvre. La frange nord du faisceau ferroviaire est bordée de bâtiments tertiaires, et en arrière plan sont projetés des programmes résidentiels, abrités des nuisances sonores par le front bâti d'activités. La différence topographique est exploitée pour créer une promenade panoramique faisant le lien entre le sud et le nord. La gare est biface avec un second bâtiment de l'autre côté des voies, faisant écho à la gare historique (le franchissement n'est pas tranché entre passerelle ou tunnel).

⁵³⁰ Il faut néanmoins rendre justice à Chavannes : il se réfère à la première génération de renouveau des quartiers de gare en lien avec l'arrivée du TGV dans les années 1990, et place Saint-Étienne dans les premiers projets de renouvellement urbain autour d'une gare de la nouvelle génération au milieu des années 2000 (cf. chapitre 1).

⁵³¹ Les lignes qui suivent analysent les visuels présentés dans le cahier n°1.

⁵³² A terme, ce sont plus de 2000 places de stationnement (1350 au sud et 750 au nord) qui sont prévues, avec des quotas attribués aux divers types d'usagers : parcotrain, parkings courts et longues durées, parkings dédiés aux programmes tertiaires, etc. Il est notamment prévu une mutualisation du stationnement en sous-sol du programme en lieu et place du Sernam.

⁵³³ Cf. présentation du 15 septembre 2003.

⁵³⁴ Cet horizon est effectivement tenu, en 2007 le Sernam est détruit et un parking aérien y est aménagé en lieu et place. Le parking en silo (maître d'ouvrage Effia) est livré en 2007.

PLAN D'URBANISME DE L'ATELIER CHAVANNES POUR CHÂTEAUCREUX (2004)

Phasage des perspectives sur Châteaureux nord et sud

1. Construction parcoTRAIN, aménagement parvis et front de gare



2. Aménagement rive sud du faisceau ferré



3. Gare biface et aménagement rive nord faisceau ferré



Vue d'ensemble depuis le haut de la Montat
(NB : réduction faisceau ferré)



Vue du parvis de gare et avenue Denfert-Rochereau



Illustration 23: Vues du plan d'urbanisme de Châteaureux proposé par l'Atelier Chavannes (2004)

Par conséquent, la partie sud se structure clairement autour du mail central, arboré, où passe le tramway⁵³⁵ (et), tandis que la partie nord se décline en un « *urbanisme verdoyant de terrasses à la reconquête du plateau ferroviaire et du vallon du Bardot aux pieds du Soleil* » (p. 30). La restructuration de ce plateau ferroviaire ne peut néanmoins se faire sans l'accord préalable de la SNCF et de RFF, propriétaires de l'infrastructure. Pour Patrick Chavannes, il serait possible de réduire de façon significative le faisceau en désaffectant les voies non utilisées, et en libérant les emprises sous-exploitées – sachant qu'une relocalisation des locaux techniques est déjà actée. Mais reste encore à régler la question (de taille) des bureaux, des services sociaux et syndicaux, du comité d'entreprise de la SNCF (tous en partie nord du faisceau) ; le diagnostic foncier de 2001 mentionnait qu'une personne de la SNCF venait d'être nommée pour traiter de ces éléments, il semblerait donc qu'elle n'ait pas encore rendu l'intégralité de ses conclusions trois ans plus tard, preuve manifeste de la réalité du blocage que constitue l'acteur ferroviaire. Enfin, si les propositions sur la partie sud semblent relativement classiques dans leur composition, celles de la partie nord sont davantage originales, avec la possibilité de toits terrasses, aménagés en jeux et jardins⁵³⁶.

Le projet de Chavannes est donc ambitieux dans les objectifs, notamment en proposant une **gare réellement biface** avec un développement d'égale ampleur au nord et au sud du faisceau⁵³⁷. Il essaie de tirer parti au maximum des – grandes – possibilités foncières du secteur, ce qui donne une certaine **impression de table rase** pour implanter son projet, qui apparaît de surcroît comme **déconnecté de son environnement immédiat**⁵³⁸. Cette impression est renforcée par les angles de vue retenus pour présenter les élévations : aucune intégration paysagère n'est vraiment envisagée avec le Crêt de Roc, pourtant tout proche en fond de perspective. En effet, les points de vue sont essentiellement présentés depuis le Crêt-de-Roc, et intègrent certes le projet dans le grand paysage, mais ce paysage reste trop lointain et nébuleux pour constituer une référence ou un quelconque écho à ce qui est proposé par Chavannes⁵³⁹. Cela est particulièrement net dans la vue depuis le toit de la gare de Châteaureux, en direction du centre-ville, où les collines alentour sont gommées⁵⁴⁰. Cet élément semble symptomatique d'un **projet centré sur les voies ferrées** mais de façon un peu nombriliste et myope, ignorant le tissu urbain dans lequel il s'intègre. Cela accrédi terait alors la thèse de **projets "hors sol"**, imposants et imposés, déconnecté du substrat local – critique souvent formulée à l'égard des méga-projets urbains. Quel que soit le parti pris de composition, force est néanmoins de constater que ce schéma directeur gravite autour des voies

⁵³⁵ La bande comprise entre ce mail et la Montat est requalifiée, mais Chavannes n'est pas très précis à ce sujet.

⁵³⁶ Du moins dans les propositions en plan, car il n'y a pas vraiment d'élévations nettes dessinées pour cette partie.

⁵³⁷ On ne peut pas lui reprocher de ne pas donner d'indications chiffrées plus précises en matière de programmation, car sa mission était essentiellement juridique, en vue de la révision du PLU.

⁵³⁸ N'ayant pas rencontré de membre de l'équipe de Chavannes, nous nous garderons de faire une quelconque référence en la matière à Koolhaas, connu pour sa conception d'une ville générique, encline parfois à tourner le dos à son contexte : si Chavannes se réfère à l'architecte néerlandais dans son texte d'accompagnement du schéma directeur, il en limite l'inspiration à la vision des flux et de leur lien avec le développement urbain.

⁵³⁹ Les élévations orientées vers l'ouest sont trop rasantes pour intégrer la colline du Crêt-de-Roc.

⁵⁴⁰ Il semble difficile d'incriminer une limite technique de logiciel graphique par exemple, dans la mesure où d'autres vues intègrent en incrustation des images réelles.

ferrées, et **néglige les bordures du périmètre considéré**, les coutures avec les autres quartiers : on peut, entre autres questions, s'interroger sur le traitement de la jonction avec le secteur Chappe-Ferdinand, particulièrement dégradé.

b. Un prix Pritzker au service de Châteaureux, ou l'importation du savoir-faire japonais en matière de quartier de gare

Si le schéma directeur de Chavannes a été le fil conducteur de toute la révision du PLU sur le secteur, il restait général sur bien des points. C'est la raison pour laquelle il a ensuite été nécessaire d'établir un plan de composition sur un secteur plus précis, qui serait à développer en priorité (sachant, encore une fois, que des opérations étaient déjà lancées). Cette mission a été confiée, à la suite d'un concours d'aménagement, à l'architecte japonais de renommée mondiale Fumihiko Maki (prix Pritzker 1993)⁵⁴¹, dont l'agence avait déjà travaillé sur des sites de gare, et avait donc déjà réfléchi aux problématiques spécifiques de ces espaces.



Illustration 24: Plan de composition de Châteaureux par Fumihiko Maki (2005)

⁵⁴¹ Nous avons déjà retracé l'origine de la venue de Fumihiko Maki à Saint-Étienne. Il semblerait qu'il eût été initialement intéressé par le projet d'agrandissement du Musée d'Art Moderne (entretien du 19.02.2010).

En collaboration avec les services de Saint-Étienne Métropole⁵⁴², Fumihiko Maki a concentré son travail sur la zone dans le prolongement immédiat de la gare en face de Casino, de l'autre côté du mail, en proposant des immeubles et une place en fond de perspective (cf. illustration n°24). En ce qui concerne le programme immobilier, il avait développé un principe de mixité à l'immeuble, baptisé SOHO, pour *Small Office Home Office* :

« C'était l'idée de pouvoir travailler et habiter – c'est le concept qu'on a transformé, on parle d'éco-quartier. Mais plus typiquement sur les quartiers de gare, ce que Maki disait, ce sur quoi ils travaillaient eux au Japon, c'est qu'il y avait beaucoup de gens qui venaient parce qu'ils y travaillaient mais qui n'habitaient pas là. Donc ils avaient un temps de passage dans leur vie professionnelle ou dans leur semaine sur ces sites-là (...) qui fait partie du travail des cadres en tertiaire, niveau un peu international ou national. Ces gens-là sont très mobiles, et passent deux jours par semaine à Saint-Étienne, euh, une journée à Paris, et après une journée je ne sais pas où... bref. Donc, ces pied-à-terre, ils travaillent chez eux ou ils sont chez eux dans le travail et cet emmêlement des choses fait qu'il y a besoin de repenser la ville pour que ces lieux-là soient un lieu de convivialité et de mixité, et un lieu où on se sente bien, parce que je pense que le problème à résoudre aussi au Japon c'est que ... tous ces sites où les gens ne font que passer, les gens ne se connaissent pas... enfin on vit dans une bulle, et on a affaire à des lieux sans vie. Donc toute sa réflexion était de dire "il faut transformer ça en quelque chose d'humain, et il faut aussi qu'il y ait des services qui soient appropriés", et ça n'empêche pas que c'est des lieux aussi qui peuvent être appropriés donc pour ces personnes mais aussi par exemple pour des personnes âgées, ou des personnes handicapées, parce que il y a beaucoup de services (...) [Voilà] sa notion de mixité, qui n'est pas la mixité sociale au sens français. Il avait travaillé ça et il nous avait proposé un plan masse, un plan de composition, et puis surtout une proposition de construction le long des voies ferrées, à côté de la gare, qu'on appelle l'îlot A&B maintenant. » [Entretien Saint-Étienne Métropole, 19.02.2010]

La proposition de Maki cherchait donc à tirer au mieux parti de la présence de la gare et des usagers spécifiques qu'elle pouvait attirer. De toutes les études et programmes étudiés sur le secteur, c'est la proposition la plus aboutie sur ce point-là, mêlant réellement urbanisme et transport, dans une réflexion portant sur la spécificité (métropolitaine) de ces quartiers. Certes, on pourrait objecter que ce genre de proposition est hors d'échelle pour Saint-Étienne et est par trop contaminée par la vision de la mégalopolis japonaise. Il n'empêche que la présence d'un siège mondial d'entreprise pouvait certainement rendre crédible ce genre de proposition – qui pousse à l'extrême le principe déjà existant de bureaux en location à l'heure ou à la journée à proximité immédiate, voire dans l'enceinte même de la gare (cf. gare de Lyon, à Paris, par exemple).

⁵⁴² Le dossier a ensuite été confié à l'ÉPASE lors de sa création.

2.5. 2007- 20... : L'ÉPASE, un changement de rythme sans forcément changer les orientations

L'arrivée de l'ÉPASE en 2007 change nettement la donne en matière opérationnelle grâce aux moyens financiers et humains qu'apporte une telle structure. On l'a vu, l'aménageur veut aller vite et faire la preuve de son succès par les programmes qui sortent de terre.

a. Une ZAC, un maître d'œuvre, des moyens : un périmètre sous contrôle

En ce qui concerne Châteaureux, l'ÉPASE est conscient de ne pas partir de zéro, mais de bénéficier des premières opérations menées par la Ville : « *On a été très vite, mais il faut reconnaître qu'on a surfé sur une vague qu'on n'avait pas créée* » [entretien cadre ÉPASE, 19.02.2010]. La création du pôle multimodal, s'appuyant sur le déménagement de la gare routière et surtout sur l'arrivée du tramway devant la gare, entraînant le réaménagement du parvis est à mettre à l'actif de la Ville de Saint-Étienne (en collaboration avec les transporteurs) ; elle est suivie de la construction du nouveau siège social mondial de Casino, inauguré en 2006, et de la Cité Administrative (moins bien engagée) : « *à Châteaureux c'est moins compliqué car l'opération était déjà sur les fonds baptismaux, et il y avait déjà Casino* » [ibid].

Le premier souci de l'ÉPASE est de mettre en place les moyens opérationnels nécessaires à la mise en œuvre du projet urbain. Dès les premiers mois, l'ÉPASE concrétise la ZAC qui était en préparation depuis 2004 puis avait été mise en pause dans l'attente de l'arrivée d'un aménageur susceptible de la porter. En outre, l'ÉPASE lance des consultations afin d'établir un plan-guide, permettant de mettre en place un **phasage des opérations à mener dans le temps et par type de secteur, outil indispensable pour éviter d'avoir deux programmes concurrents en commercialisation en même temps.**

« Il a donc fallu installer une maîtrise d'ouvrage forte sur Saint-Étienne, c'est-à-dire l'EPA (« nous »), avec une interactivité de la maîtrise d'œuvre urbaine forte dans la durée (9 ans). On a donc fait des accords cadre de maîtrise d'œuvre urbaine : on a fait une préconsultation pour avoir un opérateur unique, car cela permet au maître d'œuvre urbain d'établir un plan guide, îlot par îlot, et de travailler sur des questions programmatiques. Cela repose sur un financement partenarial, un contrat entre l'État et la Région. (cf. opportunité de retourner la gare). La meilleure façon de mener un projet, c'est d'en avoir un ! Aussi, il faut que le maître d'œuvre se sente suffisamment investi pour y consacrer du temps et de l'énergie. » [Entretien cadre ÉPASE, 19.02.2010].

Suite à une consultation, l'atelier parisien d'architecture, d'urbanisme et de paysagisme **Ruelle**, sous la houlette de Gérard Pénot se voit confier une mission d'accord cadre de Maîtrise d'œuvre urbaine et de maîtrise d'œuvre des espaces publics, pour une période de neuf ans, à compter de 2008. Cela consiste en l'établissement d'un plan guide, la définition de la faisabilité urbaine et

architecturale, l'élaboration de cahiers d'orientations urbaines, architecturales et paysagères, l'analyse des esquisses de projet, et le suivi de la réalisation des opérations.

S'inscrivant dans la lignée du paysagiste Michel Corajoux, Gérard Pénot met en avant le « *grand paysage* » de Saint-Étienne afin de « voir depuis le haut l'ampleur du paysage, ... percevoir depuis le bas les montées de la ville »⁵⁴³. Ces principes exigent notamment de dégager des points de vue (cônes de vue préservés depuis les hauteurs du secteur, cf. illustration n°25 ci-dessous), ce qui se matérialise dans l'aménagement du Jardin du Regard, bordant la Montat dans la partie ouest de la ZAC, et qui constitue un plateau dont les bancs sont orientés vers les collines au nord de Saint-Étienne, les Monts du Jarez.

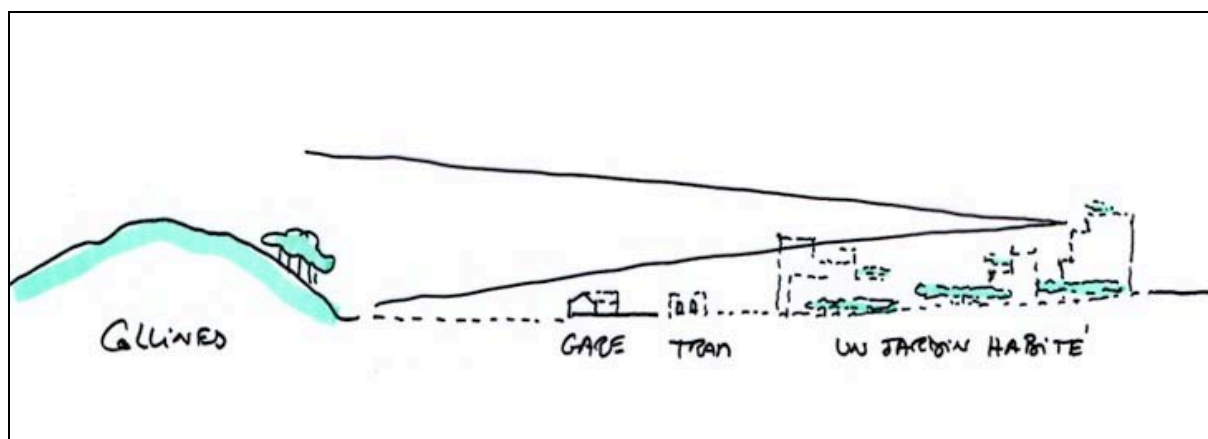


Illustration 25: Principe paysager de Châteaureux par l'atelier Ruelle⁵⁴⁴

En ce qui concerne la ZAC proprement dite, elle constitue une zone d'exemption de la Taxe Locale d'Équipement (TLE) : à la place, les promoteurs doivent participer au Plan d'Aménagement d'Ensemble de la ZAC. Ces charges de ZAC varient en fonction de la taille des opérations, mais aussi de leur situation au sein de la ZAC (secteur nécessitant plus ou moins de travaux de remise à niveau urbain). Ainsi, la participation des constructeurs s'élève à 80 €/m² de SHON dans le secteur sud, et 130 €/m² dans les secteurs nord et sud-est (délibération ÉPASE du 13.12.2007)⁵⁴⁵.

b. Des acteurs ferroviaires associés, marginalisés ou faisant bande à part ?

Alors que l'ÉPASE devient maître d'ouvrage de la ZAC de Châteaureux et accélère la phase opérationnelle du projet urbain en lançant des programmes immobiliers tertiaires, un chantier

⁵⁴³ Source : page dédiée à Châteaureux sur le site internet de l'Atelier Ruelle.

⁵⁴⁴ Source : http://www.atelier-ruelle.fr/saint-etienne?id_article=59 (dernière consultation de l'URL 16.05.2012) : page consacrée à Châteaureux sur le site internet de l'Atelier Ruelle.

⁵⁴⁵ Le coût total des équipements publics est estimé à 23 millions d'euros (hors taxe) dans ce même document. Sur les 120 millions d'euros investis par l'ÉPASE à Saint-Étienne, un retour de 900 millions d'euros de chiffre d'affaires dans le BTP a pu être estimé (source : entretien ÉPASE du 01.12.2009).

débute dans la gare SNCF. Engagés à la fin des années 2000, ces travaux de restructuration lourde consistent en une mise aux normes du bâtiment voyageurs, pour répondre aux exigences d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (escalators et ascenseurs notamment pour accéder aux voies), mais aussi dans la perspective de l'accueil d'autres transporteurs que la SNCF⁵⁴⁶. Si cette rénovation relève exclusivement de la décision de la SNCF, une scène de discussion apparaît entre les acteurs ferroviaires (SNCF et RFF) d'une part, et les acteurs publics en charge de l'aménagement d'autre part. Ces négociations autour de la réduction du faisceau ferroviaire, qui pourraient faire croire à l'amorce d'une meilleure articulation entre des acteurs du transport et de l'urbanisme ne dialoguant traditionnellement pas, n'empêchent cependant pas RFF de mener de son côté d'autres négociations afin d'exclure son patrimoine foncier du périmètre de la ZAC, et ainsi échapper aux contraintes afférentes.

Une scène de négociation multipartite : le Schéma Directeur du patrimoine ferroviaire

En parallèle, la SNCF, RFF et l'ÉPASE commandent en 2009 à Egis Rail un Schéma Directeur du patrimoine ferroviaire de Saint-Étienne, dans le cadre d'une politique nationale de RFF menée depuis 2007. Ce travail de longue haleine doit recenser les domanialités de façon précise, ainsi que les équipements et infrastructures ferroviaires. Le but est de proposer **plusieurs scénarios de réduction de l'emprise ferroviaire** de Châteaureux. Parmi trois scénarios, dont l'un touche peu à l'existant quand l'autre propose une réduction drastique de l'infrastructure ferroviaire derrière la gare, c'est l'option médiane qui est retenue après négociation avec l'ÉPASE : baptisé *Scénario 2bis, Rotonde, et traction, Foyer & bande latérale*, il propose notamment de détruire la rotonde afin de ménager une ouverture vers le nord du secteur, de déplacer sur site la station service et d'aménager un chantier de maintenance TER.

Ce Schéma Directeur est le lieu d'après négociations, non seulement car les contraintes sont fortes (au premier rang desquelles la reconstitution des actifs ferroviaires déplacés⁵⁴⁷), mais aussi car les forces en présence ont des intérêts divergents : outre la volonté de l'aménageur de réduire le faisceau ferroviaire de façon drastique afin de pouvoir créer une gare biface et ainsi ouvrir le développement du secteur nord de la ZAC, les acteurs du ferroviaire poursuivent des logiques différentes. En effet, tandis que la SNCF rebute à diminuer le nombre de voies ferrées afin de ne pas hypothéquer l'avenir promis à une augmentation du trafic ferroviaire⁵⁴⁸, RFF au contraire cherche à valoriser son patrimoine foncier – à condition évidemment de ne pas porter préjudice

⁵⁴⁶ La gare de Châteaureux suit exactement en cela la tendance observée dans la plupart des grandes gares de France (cf. chapitre 1).

⁵⁴⁷ La propriété publique est en effet non seulement inaliénable (à moins d'un décret de déclassement suite à un avis de France Domaines), mais aussi imprescriptible (il ne peut être récupéré même après une occupation prolongée).

⁵⁴⁸ Il est à noter une évolution rapide et récente du discours de la SNCF à ce sujet : pour avoir assisté à plusieurs présentations sur Gares et Connexions, nous nous sommes rendu compte que la position de la SNCF sur son patrimoine foncier est en train de s'assouplir : certaines modalités de valorisation sont envisageables (transfert de gestion, superposition d'affectation, convention de servitude, convention d'exploitation, voire cession du « foncier non stratégique pour les finalités ferroviaires » (cf. exposé de Catherine Gatineau, de Gares et Connexions, dans le cadre d'une formation professionnelle à Ponts Formations Editions, 11 juin 2012).

non plus à l'exploitation ferroviaire dans la mesure où le sillon est sa principale source de revenus.

À ce titre, la démarche mise en place par RFF, intitulée « Contrat de partenariat », est particulièrement révélatrice des enjeux contradictoires que pose le foncier du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire : l'optimisation de l'exploitation ferroviaire est nécessaire pour dégager du foncier, comme par exemple à Châteaureux où la construction d'un poste d'aiguillage automatisé est à l'étude.

Mais en parallèle : le « Contrat de partenariat », ou comment échapper à la ZAC

Lors de sa création, RFF a endossé une grande partie de la dette de la SNCF, ce qui en fait une entreprise structurellement déficitaire. Contrairement à la SNCF, qui fait usage d'un patrimoine appartenant à l'État, RFF possède de plein titre son patrimoine foncier et immobilier, ce qui lui donne la possibilité d'en dégager des bénéfices, susceptibles de participer à la réduction de sa propre dette. Pour cela, les directions du patrimoine de RFF ont engagé un état de l'existant, doublé de la création d'un cadre juridique particulier, le Contrat de partenariat entre RFF, une collectivité et/ou un promoteur, permettant la mise en place d'un programme de valorisation immobilière :

« Interviewé : Aujourd'hui dans la politique patrimoniale de RFF – tout ça peut être susceptible d'évolution – vous n'avez pas la possibilité on va dire pour RFF de maîtriser son patrimoine seul.

- Interviewer : C'est-à-dire ?

- Je vais vous expliquer. C'est que le cas le plus intéressant en valorisation du patrimoine pour RFF, c'est de vendre des droits à construire pour un promoteur, sachant que les droits à construire peuvent engendrer des plus-values financières importantes. Pour réaliser ce type d'opération, vous avez un lien obligatoire et préalable – donc c'est aussi toute notre démarche, notamment en patrimoine, principalement en patrimoine, principalement en régions – c'est de discuter en amont avec le titulaire des autorisations d'urbanisme, et tout ce qui est droit des sols : l'Agglomération et la Ville. Donc la plupart des fonciers inutiles au ferroviaire qui peuvent être cédés, qui peuvent être mutables, ils sont souvent classés en zone dédiée au service public et / ou au ferroviaire. Donc souvent notre travail consiste en amont à faire muter ces documents, avec un certain nombre d'arguments.

- Quel type d'arguments ?

- On se raccroche au projet urbain qui pourrait être développé ou... alors je vais vous expliquer aussi la démarche, ou on propose une démarche un petit peu particulière à la Ville, c'est de ce qu'on appelle ... soit on a effectivement un promoteur qui nous dit " ce foncier nous intéresse et je suis capable de vous assister avec la Ville ou (...) de faire du lobbying pour faire muter ces documents, en faisant miroiter un peu un programme". Soit on a effectivement une relation longue et de qualité avec les services et / ou les élus de la ville pour dire effectivement "il y a des choses à faire là" et on fait directement muter les documents d'urbanisme. Soit on lance avec notre direction centrale une démarche qui s'appelle un contrat de partenariat opérateur / promoteur, qui consiste pour RFF à lancer une consultation élargie ou restreinte, ça dépend, c'est souvent plutôt élargie, d'opérateurs, on va dire, de qualité...

- C'est-à-dire ?

- Ben c'est des promoteurs hein, avec un certain nombre de comment dire... de garanties financières, parce que c'est important pour nous... [un certain nombre] de garanties effectivement de professionnalisme. (...). [Cela] consiste, une fois qu'on a choisi le titulaire du contrat, [à] lui demander – donc ça c'est l'objet même du contrat partenarial – [à] lui demander d'imaginer un avenir possible. Donc il y a un cahier des charges précis, on définit une zone, il y a des conditions, on ne se met pas à proximité d'un site ferroviaire comme on construirait en centre-ville, même si on est en centre-ville... il y a un certain nombre de contraintes qui impactent le site. Donc [on dit] 'vous imaginez un avenir possible, un programme ou un pré-programme, et RFF organise une sorte de trio avec les services de la Ville, pour amener on va dire le mieux possible la faisabilité d'un programme – je maintiens encore mes termes – de qualité, s'intégrant dans la ville et répondant le mieux également, parce que c'est important, aux possibilités de valorisation financière par RFF'. » [Entretien RFF, 08.02.2010].

Cet extrait d'entretien est éloquent sur les objectifs de RFF et les moyens dont l'entreprise dispose pour les atteindre – tout en étant conscient que la valorisation ne sera pas de la même nature à Saint-Étienne et en banlieue parisienne. Concrètement à Châteaureux, la direction régionale du patrimoine foncier de RFF a négocié non seulement le zonage du PLU lors de sa révision au moment de la création de la ZAC, mais aussi le fait de ne pas être dans la ZAC pilotée par l'ÉPASE, afin de pouvoir mener ses propres consultations et ses propres opérations immobilières, sans avoir à rentrer dans un plan de ZAC ni à en payer les charges. Le terrain sur la route de la Montat fait partie des premières consultations de RFF en vue de la cession de son bien dans le cadre d'une opération urbaine, menée dans le cadre d'un contrat de partenariat entre RFF et un opérateur⁵⁴⁹.

⁵⁴⁹ Malgré un second entretien sollicité quelques mois plus tard à RFF, il n'a pas été possible d'obtenir des informations concrètes sur la consultation au sujet du terrain de Châteaureux.

Conclusion de la section 2. : Des diagnostics évolutifs, mais une évidence du tertiaire pour les acteurs publics

L'émergence tardive de la vocation de Châteaureux comme nœud de transports collectifs

Le panorama de ces diverses études et avant-projets sur une période de plus de vingt ans permet de saisir l'évolution de la définition de Châteaureux en tant que secteur intéressant les acteurs publics. La montée en puissance du thème de l'intermodalité y est particulièrement sensible. En effet, trois grandes préoccupations parcourent ces études : les transports, l'aménagement des espaces publics et la position de porte d'entrée urbaine. En ce qui concerne le premier thème, les **transports** sont d'abord uniquement envisagés sous un angle automobile : c'est la congestion urbaine qui est pointée comme un handicap majeur du secteur. Les études des années 1980 et 1990 envisagent toutes de remédier à ce problème par la création de stationnements (préconisation qui perdure jusqu'à la construction du parking silo par Effia) et le réaménagement des voiries, afin d'apporter de la lisibilité au secteur (libération du parvis dans l'étude de 1986, création de nouvelles voies dans celles de 1991 et 1994). Ce n'est qu'à la fin des années 1990 que le transport n'est plus envisagé seulement dans sa dimension routière et individuelle, mais aussi en tant que transport collectif urbain (étude de 1998). Est alors pointée une « desserte en transports en commun inadaptée » (étude de 1998), et menée une réflexion sur un « pôle d'échanges multimodal », confirmée par le rapport d'étape de la fin de 1998. A partir de ce moment, la réflexion sur le tramway et la composition d'un pôle d'échanges avance rapidement – sujet à la fois fédérateur et dans l'air du temps puisqu'à cette époque, de nombreuses villes en France remettent en service leur tramway⁵⁵⁰. En ce qui concerne la gare, elle est relativement absente des propositions, dans la mesure où elle ne relève pas de l'autorité de la puissance publique commanditaire de l'essentiel des études consultées. On remarque que le thème de la gare « biface » n'est pas non plus une donnée de départ et n'apparaît qu'avec le plan Chavannes (amorcé en cela par l'étude de 1998 qui aborde pour la première fois la question du franchissement des voies ferrées).

En ce qui concerne **l'aménagement des espaces publics**, c'est là encore une préoccupation ancienne, mais dont les modalités changent au fil des études. Les premières études visent avant tout à la lisibilité de l'espace, pour reconquérir un peu d'urbanité une fois enlevées les voitures omniprésentes. Après une éclipse dans les études de la seconde moitié des années 1990, l'espace public revient dans les années 2000, avec une nouvelle dimension, davantage paysagère. Le thème, abordé par Michel Corajoux lors du *workshop* de 2005⁵⁵¹, est développé par Gérard Pénot

⁵⁵⁰ Certes, Saint-Étienne n'a jamais cessé de faire fonctionner le sien, mais construire une nouvelle ligne permet de figurer elle aussi dans la liste des villes avec un tramway de nouvelle génération circulant sur des rails engazonnés.

⁵⁵¹ Ses propos furent accueillis avec enthousiasme localement, aux dires de plusieurs personnes interrogées en entretien.

dans le plan guide de la ZAC Châteaureux qui stipule la préservation de cônes de vue sur le « *grand paysage* ».

Enfin, le statut de Châteaureux en tant que porte d'**entrée de ville** est régulièrement posé comme un élément de diagnostic fort. Sa désignation comme endroit stratégique de la ville apparaît dès 1994 dans le plan Bofill et est réactivé par le plan Chavannes. Cependant, cette expression relève davantage de l'élément de langage que de la désignation d'un lieu appelant des aménagements spécifiques (comme cela pouvait être le cas dans la ville antique, médiévale ou classique, où la porte d'entrée était monumentalement signalée).

Ainsi, ces études montrent la redéfinition de certains thèmes, notamment celui des transports, dans le sens d'une ville plus soucieuse de la limitation des effets néfastes de l'automobile. **Si la vocation transport de Châteaureux ne fait aujourd'hui aucun doute, elle est finalement relativement récente dans ses termes actuels et souligne l'importance des changements de contextes et de référentiels de l'action publique en faveur des nœuds de transports collectifs.** De même, le franchissement du faisceau ferroviaire, c'est-à-dire le souci de diminuer la coupure urbaine émerge assez tardivement. En revanche, alors que l'adhésion au thème de l'intermodalité est forte et rapide de la part des élus⁵⁵², le développement de la face nord peine dans les faits à dépasser les effets d'annonce.

Effet d'aubaine et décision politique : ne pas rater le coche du renouveau tertiaire des quartiers de gare

En revanche, la vocation tertiaire apparaît moins évidente : les études avancent soit des arguments faibles, soit au contraire mettent en avant les risques que comportent une telle stratégie à l'issue incertaine. Pour autant, cette orientation tertiaire, présente dès 1986, n'est jamais vraiment remise en cause et devient l'une des têtes d'affiche du projet urbain stéphanois à l'échelle de l'agglomération, argument que reprend l'ÉPASE, qui capitalise sur Châteaureux l'action menée précédemment par la municipalité. En fait, les études ne nous apprennent pas grand-chose de cette orientation tertiaire de Châteaureux discutée sans réelle consistance (chiffrage, ciblage) jusqu'au milieu des années 2000. Cela fait apparaître en creux la prééminence de la décision politique sur la parole des techniciens au sujet de l'orientation économique, c'est-à-dire de la définition de la stratégie territoriale⁵⁵³.

A ce propos, les entretiens effectués auprès des acteurs des collectivités locales complètent utilement cette analyse des études techniques. En effet, à la question "pourquoi un projet urbain à Châteaureux ?", les réponses concordent pour souligner **l'évidence que constitue l'action**

⁵⁵² Cela explique certainement que le pôle d'échanges constitue la première manifestation de la mutation de Châteaureux, avant les programmes immobiliers.

⁵⁵³ Notre regard est cependant conditionné par les études auxquelles nous avons eu accès, dans les archives de l'agence d'urbanisme.

dans le secteur de la gare centrale, en vertu de l'équation "quartier de gare = quartier d'affaires" observée dans d'autres grandes villes françaises et européennes.

« Il y a des études qui avaient été faites depuis pas mal de temps qui montraient que Saint-Étienne et son agglomération avaient à se positionner sur l'activité tertiaire, qu'il y avait un très faible rapport économique sur le tertiaire, beaucoup d'industriels évidemment de par l'histoire, et qu'il fallait absolument, si on voulait se repositionner comme les villes européennes, ou les villes au moins qui comptent au niveau national et en parallèle de Lyon – puisque Lyon commençait à avoir une saturation tertiaire – il fallait absolument que Saint-Étienne puisse offrir des nouveaux produits. Donc les études montraient très vite que les produits existant étaient un peu obsolètes, ou étaient déjà remplis, comme Manufrance, Fauriel, par exemple. Donc après, de façon très évidente, et ça c'est ce qui se passe en Europe aujourd'hui, le tertiaire s'est accroché au site de gare, et au site de Châteaureux, ne serait-ce que par la démarche Casino, qui a boosté d'un coup un nombre de mètres carrés, et une potentialité d'offre autour, à la fois de sous-traitance, de service. Donc ça, c'était pour moi le phénomène déclencheur de Châteaureux. Châteaureux bon, était déjà là en potentiel, mais avait quand même encore beaucoup d'activité industrielle (...) jamais on ne s'est posé la question de dire on fait ça ailleurs. Jamais genre vraiment... euh (long souffle) c'était une évidence. » [Entretien Saint-Étienne Métropole, 19.02.2010 ; nous soulignons].

Le **mimétisme** avec les autres villes (métropoles) européennes est largement assumé comme stratégie d'action publique, comme ces propos le confirment :

« Pour Saint-Étienne, ça paraît révolutionnaire (...) mais c'est un projet que toutes les villes de cette taille ont fait » [entretien Saint-Étienne Métropole, 16.04.2008].

Il y a un consensus fort pour agir autour de la gare, dans la mesure où la recette semble largement éprouvée ailleurs :

« Partout, on constate que les gares sont des pôles d'attractivité en raison des liaisons ferroviaires, des aspects tertiaires, sans compter les aspects hôteliers, les commerces et le logement. » [Entretien Ville de Saint-Étienne 28.04.2008].

Cette évidence explique donc en partie pourquoi le projet urbain autour d'une infrastructure de transport comme la gare est facilement mobilisateur, notamment auprès des décideurs :

« Il y a une confiance de la part des élus pour avancer de l'argent sur un quartier de gare. Mais le risque n'est pas énorme : les quartiers de gare en Europe, c'est un truc d'avenir. (...) C'est classique comme rénovation urbaine, il s'agit de partir d'un point d'attractivité. Or on observe actuellement un regain d'intérêt pour les gares, en tant qu'infrastructure de transport. Ce qui est important, c'est l'interconnexion entre les transports. Et puis c'est un point de contact rapide avec d'autres centres de décision : ça c'est bon pour un quartier d'affaires. » [Entretien Saint-Étienne Métropole 17.04.2008].

Ces propos mettent en évidence le **faible fondement territorial de la vocation tertiaire de Châteaureux** : certes, les arguments avancés peuvent s'appuyer (comme c'est le cas dans la première citation) sur la mise en évidence d'un besoin clairement identifié en matière tertiaire, ou d'un potentiel manifeste de Châteaureux, mais les raisons exogènes (« ce qui se fait ailleurs ») sont très récurrentes chez les techniciens des collectivités locales rencontrés.

Cette orientation tertiaire est en outre fortement couplée à un discours métropolitain. L'affichage actuel est de positionner Châteaueux comme le « *nouveau centre d'affaires stéphanois à vocation métropolitaine* », ou encore la « *deuxième place tertiaire de l'aire métropolitaine lyonnaise* »⁵⁵⁴. Néanmoins, on peut d'ores et déjà noter une certaine ambiguïté par rapport aux autres "euro-projets" de quartiers de gare dont nous avons dressé le portrait dans le premier chapitre : la référence métropolitaine n'est finalement ici pas tant celle du concert métropolitain européen que celle de la métropole lyonno-stéphanoise. En fait, il est assez frappant de constater l'absence récurrente d'échelle de référence dans les documents institutionnels de la Ville, de Saint-Étienne Métropole ou de l'ÉPASE, même si une inflexion récente est désormais notable, avec la mise en avant de l'Eurométropole devant mettre en synergie les territoires de Lyon, de Saint-Étienne et du Nord-Isère. Autrement dit, il y a une reproduction du discours métropolitain observé dans d'autres villes, mais **à une échelle moindre** : les villes à mettre en réseau sont ici à l'échelle régionale et non européenne, et visent précisément par leur association à peser au niveau européen. Il y a donc un enchâssement de discours qui reposent sur **les mêmes ingrédients, mais avec des portées différentes**. Dans ce cadre, Châteaueux n'est plus vraiment présenté comme une alternative moins chère à Lyon Part-Dieu (ainsi que cela nous avait été dit lors de nos premiers entretiens en 2008), mais comme un pôle complémentaire, de rayonnement moindre mais non moins réel. Cette réorientation du discours est peut-être due à un certain pragmatisme imposé par la sortie de terre des premiers programmes sur Châteaueux, dont les usagers ne correspondant pas toujours aux cibles espérées. Enfin, le changement de couleur politique de la municipalité en 2008, mettant à la tête de Saint-Étienne un maire du même parti politique (socialiste) que celui de Lyon, est sans doute également un élément de rapprochement⁵⁵⁵.

⁵⁵⁴ Ou bien « le deuxième pôle tertiaire de la métropole Lyon – Saint-Étienne – Bourgoin Jallieu – Vienne » (source : page d'accueil sur Châteaueux sur le site institutionnel de l'ÉPASE : <http://www.ÉPASE.fr/fr/Projets-urbains/Chateaueux/Presentation> ; dernière consultation de l'URL le 19.07.2012). Ce constat est confirmé par la consultation du tout nouveau site internet dédié au quartier d'affaires de Châteaueux, dont le slogan et la maquette sont un clin d'œil certain à la vocation de cité de design de Saint-Étienne : « Saint-Étienne Châteaueux | Un air de Jamais vu » : www.saint-etienne-chateaueux.fr (dernière consultation de l'URL le 10.02.2013).

⁵⁵⁵ Interrogé sur ce point, l'adjoint au maire de Saint-Étienne en charge de l'urbanisme reconnaît que cela facilite les rapports entre les deux villes : « *Évidemment ! Quand vous tutoyez... quand l'adjoint à l'urbanisme est en situation de tutoyer le maire de Lyon, ça facilite les choses. Quand le maire de Saint-Etienne tutoie le maire de Lyon, ça facilite les choses évidemment... Je crois qu'une des premières sorties que nous avons réalisées, enfin que le maire de Saint-Etienne a pu réaliser, c'est une visite pour un petit-déjeuner de travail, où ces questions d'ailleurs ont été évoquées, avec Gérard Collomb. Oui, la personnalité des deux hommes fait pour beaucoup aussi, l'estime réciproque et puis une façon j'allais dire, une vision partagée de l'avenir des deux agglomérations et un grand respect de Collomb pour la Métro stéphanoise. Il a bien compris quels étaient nos atouts, nos forces, ce que nous pouvions lui apporter, mais aussi quelles étaient nos faiblesses, et ce qu'il pouvait nous apporter lui aussi. Donc on est vraiment dans une disposition de grande complémentarité.* » [Entretien Florent Pigeon, 15.02.2010].

3. Châteaureux *in progress* : la mutation pas à pas⁵⁵⁶ d'un quartier de gare en quartier d'affaires

Au tournant des années 2000, de nombreuses études ont déjà été faites sur Châteaureux et en ont montré (avec plus ou moins de conviction) le caractère stratégique en termes de développement urbain, sans que cela ne parvienne à lancer le projet urbain sur le secteur. Si le renouvellement urbain du quartier recueille l'adhésion unanime des acteurs locaux, il peine cependant à démarrer dans les faits. À l'inverse, la question des transports, faisant elle aussi l'unanimité, est bel et bien à l'ordre du jour : **l'aménagement du pôle d'échanges** est acté, avec notamment la construction d'une nouvelle ligne de tramway reliant la gare au centre-ville. Il s'agit là d'une **décision reposant avant tout sur des considérations liées aux transports**, le projet étant géré par les transporteurs et les services techniques des collectivités locales en charge des transports. L'ambition urbaine n'est donc pas au premier plan de ces projets. Pourtant, certains acteurs locaux sous-entendent que ce premier projet est **un prétexte à aller plus loin au niveau urbanistique** : si un cadre des services d'urbanisme dit en guise de boutade « *Quitte à être en travaux pour le tram, autant aller beaucoup plus loin !* » [entretien 17.04.2008], l'ancien chef des travaux du tramway affirme pour sa part :

« Les aspects transport de la ligne de tramway, c'était un prétexte. Un prétexte à une restructuration urbaine, à la reconquête de l'espace piéton, un prétexte pour refaire quelque chose. La place du Peuple n'aurait pas été restructurée s'il n'y avait pas eu le tramway : c'était un moyen de faire accepter les travaux. » [Entretien 28.04.2008].

Il semblerait que ce qui ressemble fort à une stratégie du cheval de Troie à travers le pôle d'échanges multimodal se soit avérée payant, puisque quelques années plus tard, les grues arrivent sur Châteaureux et le visage du quartier en friches commence à changer : de l'avis général, c'est bel et bien la décision de Casino de regrouper l'ensemble de ses sièges sociaux à Saint-Étienne, en face de la gare, qui scelle le renouveau du quartier (voire son destin tertiaire), en dehors de tout projet préétabli.

Les paragraphes qui suivent présentent un à un les programmes, par ordre chronologique, en détaillant la genèse du projet, les éléments généraux de montage, ainsi que de programmation. Si certains éléments de compréhension des motivations des promoteurs sont avancés, ils seront repris et détaillés dans le dernier chapitre de cette thèse. La planche de la page précédente représente les divers programmes en cours ou réalisés, afin de localiser les opérations dont il est question, mais aussi de visualiser les objets architecturaux qui se construisent à Châteaureux. Auparavant, la présentation de quelques éléments de contexte du marché immobilier stéphanois sont avancés va permettre de faciliter la compréhension des paragraphes opérationnels.

⁵⁵⁶ Cf. article « Châteaureux : la mutation pas à pas », *Le Progrès* 11/09/2005.

3.1. La promotion immobilière à Saint-Étienne

a. Un marché immobilier globalement difficile

De façon unanime, les professionnels de l'immobilier s'accordent à dire que **le marché de l'immobilier stéphanois est l'un des plus bas de France**, dans les domaines aussi bien du logement que du bureau. Réputé atone, il connaît des évolutions positives depuis quelques années, moins sous le coup de la crise financière, économique et immobilière qui sévit depuis 2008 que sous l'effet des modifications urbaines en cours dans la ville : les divers projets urbains, de rénovation de l'habitat ancien ou de construction tertiaire créent une nouvelle offre sur la place stéphanoise. Néanmoins, de l'avis général, Saint-Étienne n'est pas un marché des plus attractifs, notamment pour de grands groupes de promotion immobilière :

« Saint-Etienne c'est une ville qui est assez difficile. Pour nous opérateur immobilier privé, c'est une ville sur laquelle on a du mal concrètement à se positionner parce que le marché, que ce soit en logement, bureaux, commerce, est pratiquement inexistant... il est existant on va dire plutôt pour du promoteur de province... sans... sans critère de jugement de ma part, mais plutôt des petites structures qui sont capables de se positionner sur ce marché, plus réactives, et peut-être plus offensives, que ce soit en bureaux d'ailleurs comme en logement ; des gens très compétents et qui font plutôt des petits projets, un petit peu à la marge. Il y a eu l'expérience du GIAT où il y a eu quelques opérateurs nationaux qui sont venus il y a quelques temps, mais avec des prix un petit peu hors marché, donc quelque part, c'est une ville sur laquelle on se dit qu'il y a des choses à faire. » [Entretien promoteur 17.02.2010].

Cet avis est confirmé par l'ancien président de la Fédération Nationale des Promoteurs Constructeurs :

« Le marché de Saint-Étienne, (...), c'est un marché très difficile. Pour moi c'est un des marchés les plus durs en France. J'ai travaillé pas mal à Saint-Étienne : c'est épouvantable parce que c'est un marché très bas en prix, et les Stéphanois, notamment les investisseurs stéphanois ne croient pas en leur ville et ils achètent ailleurs, c'est désespérant. Donc c'est un marché qui est très dur mais c'est un des marchés où les prix de vente sont les plus bas de France, où les prix de loyer sont les plus bas, où il y a un très bon parc immobilier ancien, avec des loyers très bas en centre-ville. Et c'est vrai qu'à Saint-Étienne aussi bon, la copropriété de standing dans le centre-ville, il n'y en pas tant que ça parce que ce n'est pas tellement une demande, parce que c'est tellement facile à Saint-Étienne d'habiter un peu à l'extérieur, pas loin, que les gens ils habitent à Saint-Priest-en-Jarez. Tous ces coins là [au centre], ils hésitent. Et puis l'image du centre-ville a été pendant tellement longtemps pas bonne que c'est sûrement très dur de faire venir des gens dans une copropriété dans le centre-ville. Ce n'est pas simple et puis c'est un marché où il ne se vend finalement pas tant de logements que ça par an. Ce n'est pas un marché facile. » [Entretien promoteur, 16.11.2010].

Saint-Étienne souffre donc d'une **mauvaise image** aussi bien dans la population que parmi les professionnels de l'immobilier. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'y ait absolument pas de marché, notamment dans le résidentiel :

« D’abord l’image de Saint-Étienne c’est quand même une image... ce n’est pas une ville très sexy comme on dit. Ce n’est pas une belle ville franchement : c’est tout noir, c’est vieux, c’est sale, enfin il y a des mines, etc. Bon mais ceci dit c’est une ville où il y a des travailleurs. Donc quand on travaille, on gagne de l’argent, on vit, et les Stéphanois sont très attachés à leur ville et à leur région. Et ça, ça veut dire qu’il y a quand même du besoin de logement. Il faut analyser tout ça, il ne faut pas analyser ça brutalement comme un marché avec du profit j’allais dire – bien sûr qu’on fait du profit, il y aura plus de profit à faire ailleurs qu’à Saint-Étienne, mais dans l’immobilier il faut savoir aussi travailler sur plusieurs secteurs, parce que quelques fois les marchés sont interdépendants, mais quelques fois ils sont déconnectés, c’est-à-dire qu’ils se diversifient. (...) Donc on se dit que finalement si on est sur un secteur stéphanois, une opération qui marche à peu près, bon ça pourrait pallier peut-être une baisse du marché lyonnais. » [Entretien promoteur, 02.03.2012].

Implicitement ce promoteur de logements suggère que c’est au promoteur de s’adapter au pouvoir d’achat local. En outre, puisque le bénéfice est moins grand à Saint-Étienne que sur d’autres places plus dynamiques, cela veut dire d’une part que les grands promoteurs, aux frais de gestion lourds, ne se déplaceront que pour de grosses opérations pour absorber les frais fixes de gestion dans le volume de l’opération, et que d’autre part, il y a une certaine péréquation qui s’effectue au sein du grand groupe entre les programmes très lucratifs, et ceux l’étant un peu moins – le tout permettant de diversifier les terrains d’opération et de minimiser la prise de risque en n’étant pas dépendant d’un seul marché.

b. Des mécanismes différents entre le marché du logement et celui du bureau

Les marchés immobiliers du logement et de bureaux ne suivent pas exactement les mêmes mécanismes de fonctionnement, de la même façon que les marchés du neuf et de l’ancien ne jouent pas sur les mêmes valeurs, sans compter que les prix de l’ancien influencent les prix du neuf de façon plus ou moins directe.

En ce qui concerne le logement, la structure sociodémographique particulière du centre-ville a pour corollaire des valeurs foncières et immobilières très basses. Avec un prix moyen d’achat de 1 300 €/m² dans l’ancien en 2011⁵⁵⁷, et 2 750 €/m² dans du neuf, la ville est nettement moins chère que ses voisines immédiates (Saint-Priest-en-Jarez notamment, dans les collines périurbaines), mais aussi que les autres villes Rhône-alpines : Lyon⁵⁵⁸ affiche un prix moyen de 3 200 €/m² (variant entre 2 500 et 4 500 €/m²) et Grenoble de 2 400 €/m² dans l’ancien (3 850 €/m² dans du neuf). La fourchette de prix à Saint-Étienne varie de moins de 1 000 €/m²

⁵⁵⁷ Tous les chiffres mentionnés dans ce paragraphe consacré au résidentiel sont issus du palmarès établi par le journal *L’Express*, à partir de la Base d’Informations Economiques Notariales, établie par les Notaires de France sur la base des transactions enregistrées.

⁵⁵⁸ Ville au marché immobilier traditionnellement bas eu égard à sa taille, Lyon a rattrapé son retard en la matière depuis quelques années, en affichant des prix davantage conformes à sa taille et son rayonnement (sans pour autant atteindre les valeurs parisiennes, avoisinant les 10 000 €/m² dans les secteurs les plus recherchés).

dans le logement ancien dégradé, à 2 400 €/m² environ dans de l'ancien recherché (de type Art Nouveau par exemple)⁵⁵⁹. Des écarts de prix identiques se retrouvent dans les prix de location : 8 €/m² à Saint-Étienne contre plus de 12 €/m² à Lyon et 11,6 €/m² à Grenoble.

Les marchés de l'achat et de la location sont en effet liés par l'impératif de rentabilité qui détermine le loyer. Dans la mesure où il ne peut pas y avoir un écart trop grand entre les deux et où Saint-Étienne affiche l'un des revenus moyens les plus bas de France, les loyers ne peuvent pas être très importants, ce qui limite de fait le prix de vente des biens immobiliers.

En ce qui concerne le marché de bureaux stéphanois, il s'est longtemps caractérisé par une sous-offre structurelle et une inadéquation entre l'offre et la demande⁵⁶⁰ : « *L'offre est essentiellement locative alors que la demande d'acquisition progresse* » [Rapport GIT Immobilier, 2007]. Avant la mise en œuvre du projet urbain de Châteaureux et de la Zone Franche Urbaine (ZFU) sur Montreynaud, le parc disponible en tertiaire était assez dispersé avec seulement deux sites qui affichaient une vocation clairement identifiée : Fauriel (la réhabilitation des anciens bâtiments Manufrance) et le Technopôle à l'écart du centre-ville (mais bénéficiant d'une très bonne accessibilité automobile grâce à la proximité de l'autoroute et la présence de nombreux stationnements gratuits), datant l'un comme l'autre des années 1990. L'arrivée de Casino, puis de la Cité Administrative ainsi que des autres programmes de Châteaureux font un appel d'air en proposant sur un pas de temps restreint des surfaces importantes de biens neufs, correspondant aux normes les plus modernes.

En ce qui concerne le prix des loyers, il a été revu à la hausse sur Saint-Étienne grâce à la ZFU, sous l'effet cumulé des avantages fiscaux sur ce périmètre, et d'une demande nettement supérieure à l'offre. Le secteur de Châteaureux contribue également à cette hausse générale des valeurs locatives sur les biens *prime*, c'est-à-dire les plus récents et les mieux situés, d'autant plus que les programmes de construction de bureaux sont gelés ailleurs dans l'agglomération.

Le tableau n°21 (page suivante) montre une hausse des valeurs locatives sur le marché du bureau neuf de près de 50 % en moins de dix ans, avec une nette augmentation entre 2008 et 2009, ce qui correspond à la mise sur le marché des programmes de Châteaureux. En dépit de ces bons résultats (qui dépassent même les prévisions de l'ÉPASE lors de sa création), l'analyste expert de l'immobilier stéphanois souligne l'absence d'investisseurs nationaux, signe du manque d'attractivité persistant de la place stéphanoise, en dépit de taux de rendements attractifs (entre 8 et 11 % en moyenne)⁵⁶¹. En outre, la hausse des prix dans le tertiaire sur Châteaureux opère un certain rattrapage en la matière par rapport à d'autres villes : Saint-Étienne est certes toujours

⁵⁵⁹ Pendant la bulle immobilière précédant la crise de 2008, certains biens avaient atteints près de 3000 €/m² avant de subir une normalisation de leur valeur. La crise de 2008 n'a pas vraiment affecté la valeur des biens (déjà très faibles), mais plutôt les volumes de vente, les propriétaires préférant dans un premier s'abstenir de vendre plutôt que de baisser le prix de leur bien.

⁵⁶⁰ Les chiffres et analyses du marché immobilier tertiaire sont issus de l'étude de marché de l'immobilier d'entreprise sur Saint-Étienne et Loire-Sud par l'agence GIT-Immobilier, qui fait un travail de veille sur la question depuis 1992, et publie un bilan annuel reconnu par les professionnels de l'immobilier dans le bassin stéphanois. C'est l'une des plus grosses agences immobilières tertiaires de Saint-Étienne, elle est l'agent immobilier de tous les programmes de Châteaureux.

⁵⁶¹ Quand les taux de rendement observés à Lyon sont de 6,25% sur les biens 'prime' (8,25% de moyenne observée) et de 5,75% à Paris (moyenne de 7%) (source : Etude de marché GIT Immobilier 2009, p 8).

bien moins cher que le quartier tertiaire de Lyon Part-Dieu (230-250 €/m² en moyenne pour du bien *prime*), mais rejoint les niveaux de prix observés à Grenoble. Par conséquent, « *la chimère selon laquelle le marché stéphanois peut attirer des prospects extérieurs en raison de son niveau de prix est illusoire* » tempère en 2009 l'analyste de GIT Immobilier, qui poursuit en expliquant que « *lorsque les valeurs 'prime' à Saint-Étienne atteignent sur Châteaureux 185 € HT le m² par an, nous ne sommes pas concurrentiels vis-à-vis des parcs technologiques de la proche banlieue lyonnaise* », ce qui est confirmé par les propos de certains promoteurs interrogés dans le cadre de cette thèse.

	2000	2002	2004	2006	2008	2009
Bureaux neufs	85-110 €	100-130 €	115-140 €	120-150 €	130-150 €	150-185 €
Récents bon état	60-90 €	60-100 €	80-115 €	90-130 €	90-130 €	100-135 €
Anciens à rénover	60-80 €	65-85 €	65-100 €	70-100 €	70-100 €	70-100 €

**Tableau 21 : Évolution des valeurs locatives sur Saint-Étienne (en euros HT HC /m²/an
(source : Etude de Marché GIT Immobilier, 2009, p 8)**

c. L'enjeu crucial de la pré-commercialisation

À Saint-Étienne comme ailleurs, le marché de l'immobilier repose en partie sur la promotion immobilière de bâtiments neufs. Le fonctionnement général d'un programme immobilier comprend une chaîne d'acteurs, et repose plus particulièrement sur le triptyque promoteur-investisseur-utilisateur. La différence entre la promotion résidentielle et de bureau réside dans le fait que dans le résidentiel, l'investisseur peut aussi être l'utilisateur final (propriétaire occupant), et que le programme est toujours vendu à la découpe (d'où la formation d'une co-propriété). Dans le tertiaire en revanche, si la vente à la découpe existe, c'est en général un investisseur extérieur qui achète tout ou (grande) partie du programme immobilier. Par conséquent, dans l'immobilier de logements, les promoteurs sont en contact avec les futurs propriétaires des appartements (qu'ils les habitent ou non) et doivent donc s'adapter aux moyens de ces investisseurs souvent locaux. En ce qui concerne le marché des bureaux, les promoteurs jouent un rôle d'intermédiaire entre les investisseurs, dont la signature est nécessaire pour lancer le chantier, et les usagers finaux, qui doivent s'engager à occuper les locaux à la livraison du chantier, mais n'agissent pas forcément dans les mêmes temporalités selon qu'ils sont propriétaires ou locataires de leurs locaux :

« Alors il y a deux clientèles. Il y a les clients acheteurs qui arrivent à ... comment dire... à se positionner en amont, parce qu'ils savent (...) qu'il faut le temps de la construction : donc psychologiquement ils arrivent à se projeter même si il faut qu'on leur donne des outils comme ceux-là [visuels de promotion format papier ou vidéo] pour qu'ils visualisent et arrivent à se projeter. Le locataire pas du tout. Le locataire, typiquement il lui faut six mois, donc c'est six mois avant la fin des travaux, six mois avant la livraison, déjà il veut voir, et le locataire

comme il y a beaucoup plus de choses disponibles un peu partout et qu'il n'a pas une notion de patrimoine ou d'investissement personnel, deux ans en amont euh... il y a personne.»
[Entretien Art de Construire, 17.02.2010].

Les promoteurs sont donc pris dans un jeu de ciseaux entre la nécessité d'anticiper le remplissage de leur programme *via* la pré-commercialisation, gage de garantie pour attirer l'investisseur, et la réactivité des usagers finaux. Cette pré-commercialisation est donc un élément crucial dans la réalisation d'un programme : c'est ce qui permet de dégager les fonds (auprès de la banque) autorisant l'engagement du chantier. Elle repose sur les qualités intrinsèques du programme, et le taux de rendement⁵⁶² espéré (la rentabilité) par l'investisseur.

Ainsi, ce schéma de fonctionnement rend le promoteur fortement dépendant de ses clients – c'est-à-dire les investisseurs en premier lieu, et indirectement les usagers finaux. Il y a en quelques sortes un mimétisme entre les rationalités guidant les promoteurs et celles des investisseurs, les premiers se calquant sur les comportements des seconds.

⁵⁶² Le taux de rendement intervient aussi dans le calcul du prix auquel le promoteur va acheter le foncier sur lequel il compte monter son programme, par le principe du compte-à-rebours (qui intègre le calcul des frais de construction, des frais de fonctionnement, et de la marge du promoteur, en plus de la rentabilité). La rentabilité est fonction de la prise de risque par l'investisseur, c'est la rémunération du risque, pour reprendre le vocabulaire des professionnels de l'immobilier. Le taux annuel de rentabilité se calcule en multipliant par douze le montant des loyers nets, et en divisant le tout par le prix d'acquisition.

3.2. Un urbanisme d'opportunités pour lancer le quartier faisant fi des velléités planificatrices

Conformément à la chronologie dégagée en début de section sur l'étude de cas de Châteaureux, la phase opérationnelle comprend deux volets articulés autour de 2007 : le premier correspond à la maîtrise d'ouvrage exercée par la Ville, sans ZAC ni plan de programmation préétabli (ou du moins sans tenir compte de celui en préparation), le second commence avec la création de l'ÉPASE qui devient maître d'ouvrage et désigne un maître d'œuvre chargé de dessiner le plan d'ensemble. Commençons par la première phase, pilotée par la Ville – en gardant à l'esprit qu'à partir de 2004 (certes, après le début des négociations des deux programmes qui vont être exposés), une équipe d'architectes paysagistes (Chavannes) est mandatée pour mener une réflexion d'ensemble, cohérente, sur le secteur. Une planche de synthèse en fin de section 3.3. reprend l'ensemble des dessins d'architecte des programmes évoqués, avec leur localisation sur le plan masse de Châteaureux (planche de synthèse n°11).

a. *Casino : un siège de firme multinationale sur un plateau d'argent (à condition de fournir le plateau)*⁵⁶³

Siège social de Casino <i>Livré juin 2007</i>				
Promoteur	Architecte	Investisseur	Chiffres	Utilisateurs finaux
BNP Paribas Immobilier (branche immobilier d'entreprise, Paris, ex-Meunier)	Architecture Studio + CIMAISE (Gilles Champavert) Distinction SIMI ⁵⁶⁴	Casino en son nom propre puis création d'une foncière et revente à fonds de pension GB (Matrix)	36 000 m ² de SHON sur 1,7 ha (soit 90 000 m ² de bureaux) 2500 emplois	Casino à 100% Connu d'avance = opération « clé en main »

Tableau 22 : Caractéristiques du siège social mondial de Casino

L'entreprise Casino est l'un des fleurons de l'économie stéphanoise : Geoffroy Guichard ouvre en 1894 une épicerie dans l'ancien casino de Saint-Étienne, sur la place de l'Hôtel de Ville : c'est la première d'un réseau qui ne cesse ensuite de s'étoffer localement, puis nationalement et enfin internationalement au cours du XXe siècle. Les entrepôts Guichard sont historiquement situés à proximité immédiate de la gare de Châteaureux, ce qui y fixe aussi les bureaux de gestion de l'entreprise. Au fur et à mesure de l'expansion du groupe, aujourd'hui coté en bourse et employant plus de 30 000 collaborateurs⁵⁶⁵ à travers le monde, Casino acquiert de nouveaux

⁵⁶³ Nous n'avons pas rencontré de personne directement intervenue sur cette opération.

⁵⁶⁴ Le SIMI est le salon professionnel de l'immobilier d'entreprise. Il décerne chaque année des prix récompensant les immeubles de bureaux et de logistique les plus remarquables de l'année.

⁵⁶⁵ Pour reprendre l'expression et les chiffres qui sont donnés sur le site internet du groupe Casino (<http://www.groupe-casino.fr/>; dernière consultation de l'URL le 18.05.2012).

locaux, notamment autour de la gare. Au tournant des années 2000, les instances dirigeantes manifestent la volonté de rationaliser tous ces services éparpillés sur treize sites, afin de faire, entre autres, des économies d'échelles dans les frais de gestion⁵⁶⁶. Le positionnement du siège mondial unifié de Casino à Saint-Étienne est alors mis en question : la possibilité d'un déménagement en région parisienne, au plus près des centres de décision économique et politique, et à proximité des aéroports internationaux, est envisagée. Consciente des conséquences négatives pour le territoire stéphanois que constituerait le départ d'une entreprise pourvoyeuse de plus de 2 000 emplois de gestion à Saint-Étienne (sans compter tous les prestataires de services, la logistique, etc.), la Ville engage le dialogue pour retenir Casino sur place :

« J'étais allé voir les responsables du groupe Casino, donc le président du groupe Casino, en leur expliquant quel était le projet urbain, en leur disant "voilà, on a un projet urbain, et vous, vous avez la volonté de refaire votre siège social. Donc ce qui serait merveilleux c'est d'arriver à faire converger les deux. Et que vous nous aidiez, nous Ville, à démarrer le projet urbain autour de la gare, et que vous ne partiez pas" – ils avaient plusieurs hypothèses, en fait ils pouvaient partir de la ville, très loin de la ville, ou même sur la ville, enfin pas sur la gare. Je pense les avoir convaincus qu'il fallait qu'ils jouent le jeu avec la ville, et donc qu'ils installent leur nouveau siège sur le site de la gare, enfin sur le quartier de la gare.

- La menace de leur départ était réelle ?

- Le problème c'est que les affaires du monde font qu'il faut être à Paris. Je crois que c'est surtout ça : c'est compliqué depuis Saint-Étienne. Alors moi il fallait que je les arrime un peu à Saint-Étienne, durablement, et puis à la gare, et puis ensuite qu'ils acceptent le jeu de s'installer. Donc on leur a découpé une escalope qui est celle dans laquelle ils sont aujourd'hui, en accord avec eux bien entendu. À ma demande, de façon je dirais... je n'ai pas à donner d'ordres au groupe Casino, et eux ne m'en donnent pas non plus... mais enfin bon, je leur fais comprendre que ça serait bien qu'ils fassent (...) un concours, en leur disant "moi je suis attaché à la qualité urbaine, à la qualité architecturale. On veut faire de ce quartier quelque chose de bien donc ça serait bien que vous puissiez..." Voilà. Donc ils ont accepté, ils ont fait faire un concours. »
[Entretien Michel Thiollière].

Vue à travers les lunettes du maire, la situation revêt un double intérêt : éviter au premier chef un départ dommageable pour l'économie locale, mais aussi, dans un second temps, saisir l'opportunité de lancer un premier chantier sur Châteaureux dont le renouvellement urbain est à la traîne. Puisant son inspiration dans les pratiques libérales américaines de façon tout à fait assumée⁵⁶⁷, le maire construit un accord public-privé gagnant-gagnant : **la collectivité met en**

⁵⁶⁶ « Cela doit nous permettre d'améliorer la communication entre nos équipes, leur confort de travail et l'image du siège du groupe. » [Jean-Louis Bourcier, chargé de mission auprès de la direction générale et responsable du projet ; propos recueillis dans *Les Petites Affiches de la Loire*, 28.05.2004].

⁵⁶⁷ « Alors ensuite une fois qu'on a ça, il faut trouver les ingrédients qui vont le mettre en œuvre, parce que c'est bien d'avoir un plan, mais c'est bien aussi si ça sert à quelque chose, et donc là il y avait l'opportunité de la reconstruction du siège de Casino. Bon c'est un peu anecdotique, mais il faut que je vous la raconte quand même parce que je l'ai raconté tellement de fois que... pas de raison que je ne vous le raconte pas... j'étais allé à Baltimore, avec quelques collègues, dans les années 94-95. (...) C'était un petit voyage d'études de quelques jours pour voir la reconversion de quelques villes industrielles aux États-Unis. Et donc à Baltimore, les décideurs locaux nous ont expliqué que la ville était très très mal en point, et donc les pouvoirs publics ayant peu de moyens en termes d'urbanisme aux États-Unis, c'était les industriels de la ville, l'équivalent de la CCI en gros, qui avaient dit "on va faire un plan d'urbanisme, et si les décideurs publics, donc si les politiques acceptent ce plan d'urbanisme, nous on investira dans la ville". Bon. C'est ce qu'ils m'avaient raconté, ils sont allés voir le maire de l'époque en disant "voilà on a fait faire un plan d'urbanisme, voilà ce qu'on souhaiterait

œuvre les moyens urbanistiques dont elle dispose pour offrir certaines facilités à l'entreprise, qui en retour investit sur le territoire – et pallie le manque de finances publiques.

Effectivement, la Ville déploie alors tous les moyens nécessaires pour faciliter le maintien de Casino à Saint-Étienne, en commençant par faire le bilan de ses disponibilités foncières rapidement mutables, puis en adaptant le PLU. Elle propose trois terrains à l'entreprise, qui choisit celui quasiment en face de la gare, le long du nouveau mail, en vue immédiate en sortant de la gare (le double avantage d'accessibilité et de visibilité a manifestement été un argument de poids, ainsi que la simplicité de l'adresse – "1, esplanade de France" ⁵⁶⁸).

Pour ce terrain, la Ville saisit une double opportunité foncière : elle profite non seulement de la présence de friches possédées par le Centre Hospitalier Régional et à l'époque parking sauvage (qu'elle rachète), mais aussi des négociations foncières en cours avec la SNCF (propriétaire des voies de Bérard) en vue de l'arrivée du tramway à Châteaureux. Pour atteindre une superficie répondant aux besoins de Casino, la Ville se porte enfin acquéreur d'une partie des terrains des PTT-Télécom. C'est donc en activant le **levier foncier** que la Ville peut tailler cette « escalope » triangulaire pour le moins conséquente. Une fois le PLU modifié en terme de constructibilité, et le terrain dépollué par EPORA ⁵⁶⁹, la Ville cède à Casino ⁵⁷⁰ un tènement bien situé et entouré sur deux de ses trois faces par le tramway. C'est ainsi que Casino reste non seulement à Saint-Étienne, mais aussi à Châteaureux ⁵⁷¹.

Au terme d'un concours architecte-promoteur en 2004, c'est BNP-Paribas Immobilier Promotion Entreprise qui remporte le contrat, sur la base du travail conjoint de deux cabinets d'architectes ⁵⁷², l'un parisien de renommée internationale (Architecture Studio), l'autre stéphanois ayant l'habitude de travailler pour Casino (Cimaise) ⁵⁷³. Le dossier est géré directement depuis les bureaux parisiens, car l'agence locale lyonnaise de BNP-Paribas n'a pas la compétence en matière de construction d'immeubles tertiaires. Casino fait construire son siège en son nom propre, c'est-à-dire en tant que propriétaire seul et unique utilisateur des murs. Contrairement aux autres biens immobiliers du groupe Casino (supermarchés, cafétérias, etc.), le bâtiment du siège social n'est pas versé dans les actifs de sa foncière Mercyalis ⁵⁷⁴, mais a été acquis par le fonds de pension

pour la réhabilitation du port de Baltimore. (...) Donc si vous le faites, nous on investit ! Si vous ne le faites pas on ne vous en veut pas mais on s'en va.» [Entretien Michel Thiollière].

⁵⁶⁸ Notons l'aspect grandiloquent d'une telle dénomination, visant peut-être à rappeler l'esplanade de la Défense.

⁵⁶⁹ Plus précisément, l'Établissement Public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes rachète les terrains pour y effectuer la dépollution, puis les rétrocède à la collectivité.

⁵⁷⁰ Pour un prix manifestement inférieur à celui du marché.

⁵⁷¹ Cette décision est néanmoins fragile et le départ de Casino constitue une épée de Damoclès au-dessus de la tête des autorités stéphanoises, *a fortiori* depuis que la direction du groupe n'est plus dans les mains de la famille fondatrice à l'ancrage stéphanois.

⁵⁷² Ils ont déjà travaillé ensemble sur la restructuration de l'Université Jean Monnet de Saint-Étienne.

⁵⁷³ Concepteur de nombreux supermarchés, cafétérias, galeries marchandes pour le compte du groupe Casino depuis les années 1970.

⁵⁷⁴ Par ailleurs l'un des plus grands REITs d'Europe. L'activité foncière et immobilière est une source importante de revenus pour le groupe Casino. Il y a fort à parier, aux dires des acteurs du secteur, que la transaction autour du nouveau siège de Casino participe également de cette stratégie de valorisation de son patrimoine.

britannique Matrix, auquel Casino verse un loyer (bail de neuf ans)⁵⁷⁵. Il s'agit donc d'une **opération "clés en main"**, c'est-à-dire que l'utilisateur final est connu à 100% dès le début du contrat : pour le promoteur c'est une opération avec un niveau de sécurité maximale⁵⁷⁶, et une prise de risque minimale.

Le programme définitif est acté dans l'année 2003⁵⁷⁷. La proposition architecturale, qui a depuis reçu le Grand Prix Simi (catégorie immeuble neuf)⁵⁷⁸, est imposante, monumentale, et peut faire penser à un paquebot vu de haut. De fait, le défi pour l'architecte était de maximiser l'emprise foncière pour loger les 90 000 m² de SHON nécessaires pour loger les 2500 employés du siège, sans pour autant faire un bâtiment trop massif, ce qui explique le jeu de redans le long des rues⁵⁷⁹. Il n'empêche que, une fois construit, on se rend vite compte que ce vaisseau, sur une emprise de plus d'un hectare et demi, constitue un linéaire de plus de 700 mètres de pied d'immeuble aveugle, sans commerces. Cet effet d'architecture forteresse est renforcé par les grilles en limite de trottoir qui closent les redans du bâtiment.

Premier arrivé sur Châteaureux, sur un emplacement de choix, et en l'absence de plan de composition générale du secteur, le siège de Casino constitue *in fine* un môle urbain contraignant pour la composition du reste du secteur. Certes, cela constitue un premier chantier, et permet sans doute d'amorcer le renouveau de Châteaureux, mais on peut d'ores et déjà s'interroger sur la pertinence urbanistique d'un tel choix.

⁵⁷⁵ C'est un phénomène classique chez les grands groupes cotés en bourse de *sell-and-lease-back*, consistant à se débarrasser de ses actifs immobiliers afin de se recentrer sur son cœur de métier (le *core business*), ce qui présente le double avantage de procurer des liquidités immédiates (faire de la trésorerie), et de rassurer l'actionnariat notamment en temps de crise [Baraud-Serfaty, 2008].

⁵⁷⁶ Contrairement aux opérations lancées "en blanc", c'est-à-dire sans utilisateur ni investisseur connu au préalable. Les opérations "en gris" signifient pour leur part que l'on a un investisseur sans avoir de locataire.

⁵⁷⁷ Si l'on en croit l'observation des différentes planches de Chavannes, sur lesquelles figurent au début un gabarit grossier du siège de Casino, puis le volume dans sa forme actuelle.

⁵⁷⁸ Ce prix est décerné dans le cadre du salon des professionnels de l'immobilier tertiaire, par un jury de directeurs de l'immobilier de grandes entreprises françaises, parrainé par un professionnel du secteur.

⁵⁷⁹ L'autre défi d'aménagement consistait à proposer des plateaux modulables : même si l'utilisateur final était connu à 100%, et a piloté la conception d'un bâtiment correspondant à ses besoins et ses exigences, la conception interne a été prévue pour un jour pouvoir muter en cas de changement d'utilisateur.

b. La Cité Administrative : la difficile émergence d'un contrepoint public au paquebot privé de Casino

Cité Administrative / Luminis ⁵⁸⁰ Îlot Grüner Livré mi-2010				
Promoteur	Architecte	Investisseur	Chiffres	Utilisateurs finaux
Altaréa Cogédim (agence locale à Lyon)	Manuelle Gautrand (Paris)	CBRE désisté (fonds d'investissement US) → INEA (France) ⁵⁸¹ (13 654 m ² , 26M €, rendement affiché de 7,5%) + Saint-Étienne Métropole	27 000 m ² de bureaux, 1800 emplois Reste 3000m ²	100% bureaux. SEM (6 000 m ² , 250 agents), DDT 42 (4 500 + 2 000 m ²), EPORA.

Tableau 23 : Caractéristiques de la Cité Administrative

Peu de temps après, forte du succès de la mission séduction auprès de Casino, qui pose le premier jalon tertiaire du renouveau de Châteaureux, la Ville prend la décision de lancer un second programme, sur un terrain au croisement de l'avenue Denfert-Rochereau et de la rue de la Montat, en accès immédiat au centre-ville. Il s'agit de construire une cité administrative, qui regroupera notamment en un seul lieu les bureaux de la toute jeune communauté d'agglomération, Saint-Étienne Métropole, jusque-là éparpillés dans la ville. S'il n'est pas évident de dire si cette décision intervient avant ou après le plan Chavannes, l'idée du maire sur la question est claire :

« Pourquoi la Cité Administrative ? Parce que je me suis dit, à un moment donné, pour que ce quartier démarre, il faut créer deux pôles, il faut créer une tension en quelques sortes entre deux pôles sur le site. Un pôle privé qui est Casino, et il faudrait un autre pôle public pour faire un peu signal, et montrer que c'est là où ça va se passer dans les années qui viennent en termes de centre d'affaires, de centre de décisions, puisqu'on n'est pas une ville qui a beaucoup l'habitude d'avoir des services, [pas] beaucoup l'habitude d'avoir des centres de décision. Donc il faut qu'on ait une sorte de visibilité, et donc il faut créer une tension entre les deux, la partie affaires et la partie publique. » [Entretien Michel Thiollière].

L'objectif est net : il s'agit de créer un contrepoint public, administratif, au paquebot privé de Casino. Pour cela, le maire se fait promoteur et entame en personne plusieurs négociations, souvent ardues, auprès des acteurs publics locaux pour les attirer dans ce qui doit être une cité administrative :

« Ça n'avait pas été simple de convaincre Casino, mais à la limite plus facile que de convaincre les pouvoirs publics. Heureusement j'ai été bien aidé par le préfet. Mais pour créer un pôle public, il y avait ce que je pouvais amener moi, c'est-à-dire le siège de Saint-Étienne Métropole, la nouvelle communauté d'agglomération qui était encore assez jeune à l'époque, en disant "ben voilà on avait des morceaux de bureaux éclatés, ça serait assez symbolique que l'agglomération s'installe à Châteaureux, ensuite ça serait bien que les pouvoirs publics... l'État qui a des

⁵⁸⁰ « Luminis » est le nom commercial donné à la partie non achetée par Saint-Étienne Métropole. il apparaît sous le nom « Le Métropole » sur le site internet d'Inea, mais nous n'avons jamais entendu ce nom sur le terrain.

⁵⁸¹ Altaréa-Cogédim est contraint à une garantie locative envers Inea, c'est-à-dire qu'il doit trouver des locataires dans les espaces restant à vendre.

services qui veulent se rassembler, se rassemblent à Châteauneuf", c'est-à-dire en y mettant les services fiscaux, la TG qui devait se rassembler, enfin qui avait déjà imaginé d'autres scénarios, ... c'est très compliqué de les convaincre qu'ils abandonnent leur ancien scénario pour venir sur Châteauneuf... ça m'a pris pas mal de salive et pas mal de mois... Enfin j'y suis arrivé grâce à l'appui du préfet, et puis quand on a essayé, enfin quand on a regroupé un petit peu les services publics qui faisaient masse, on a dit "maintenant on peut faire un concours". Il y a un terrain qui appartient à la ville, celui sur lequel sera la Cité Administrative. » [Entretien Michel Thiollière].

Une fois les accords de principe obtenus, avec l'appui notamment du préfet, reste à savoir où constituer ce second pôle. Il semble que ce soit **l'opportunité foncière qui guide une nouvelle fois les choix** : la mutabilité de l'îlot Grüner est engagée depuis 2001, avec le rachat des parties privées par la puissance publique (la Ville est déjà propriétaire de certains immeubles du tènement). S'ensuit un concours architecte-promoteur, remporté par Altaréa-Cogédim⁵⁸² en association avec l'architecte Manuelle Gautrand⁵⁸³.

Au moment du concours, même si elle n'est pas à proprement parler "clés en main", l'opération est peu risquée, dans la mesure où il est prévu d'y installer des services publics et des entreprises publiques pour constituer une cité administrative, et que la maîtrise foncière est publique, assurant un montage foncier simple :

« La Ville qui était propriétaire du terrain et sur lequel ils avaient démolis les bâtiments pour faire un parking sauvage, avait lancé un appel à candidature promoteurs, architectes, pour implanter une cité administrative censée regrouper... Alors à l'époque il y avait la SNCF, la DDE, les services fiscaux... il y avait déjà EPORA, il devait y avoir Saint-Étienne Métropole, voilà. Au moment du concours, le bâtiment était plein à 150 %, il n'y avait aucun problème de remplissage : au contraire, ils étaient en train de se battre chacun pour avoir tout ce qu'ils voulaient, parce qu'ils n'étaient pas sûrs que ça rentrerait dans le bâtiment. » [Entretien Cogedim, 18.02.2010].

L'opération est d'autant plus attractive que les prix du foncier sont raisonnables, avec des frais de dépollution minimales, ce qui permet d'envisager une opération au coût maîtrisé.

Malgré ces débuts sur les chapeaux de roue, le chantier met pourtant longtemps avant de démarrer. La Ville comme le promoteur, tous font état de grandes difficultés dans la conduite des affaires, notamment à la suite de nombreux désistements :

« Alors sur Saint-Étienne on était partis presque tout de suite avec CBRE et un de ses fonds d'investissement (...). C'est à la fois un cabinet de conseil en immobilier d'entreprise, et à la fois un gestionnaire de fonds d'investissement pour des fonds de pension américains ou des trucs comme ça. Donc on a eu une négociation un petit peu difficile, avec eux, enfin difficile... longue, plutôt, longue parce que parallèlement, pour attirer l'investisseur, il est d'usage que le promoteur fasse signer des accords avec les locataires qu'il a identifiés. Donc ça, ça permet de faire signer au locataire une espèce d'engagement disant "oui oui je viens" et puis d'aller voir l'investisseur et de lui dire "voilà, je vous ai déjà rempli à un tiers ou la moitié, deux tiers de votre bâtiment, ça pour vous prouver qu'il y a un marché, un intérêt, tout ça... donc achetez-le". Donc comme on a

⁵⁸² Qui vit là l'occasion de s'implanter sur le marché stéphanois et fit en prévision d'un développement futur l'achat d'un terrain de l'autre côté des voies. Ce terrain était en 2010 encore sans projet, en raison du retournement de conjoncture immobilière de 2008 (et de la mauvaise expérience du promoteur sur l'îlot Grüner).

⁵⁸³ Candidate malheureuse sur le concours de Casino.

eu un peu de mal à faire signer la DDE et compagnie, que c'est là qu'on s'aperçoit que là où ça devait être plein à 100 % ça commence à plus vraiment être plein : la SNCF ne vient pas, l'office du tourisme ne vient pas, EPORA qui devait prendre des surfaces gigantesques ne les prend plus, Saint-Étienne Métropole qui devait regrouper le monde entier à cet endroit-là commence à se dire que finalement, en passant de plusieurs vieux sites à un site tout neuf, et bien au lieu d'avoir huit cafétérias on n'en a plus qu'une... ah ! oui !... donc les surfaces c'est plus tout à fait les mêmes, que dans un bâtiment neuf les loyers seraient forcément plus chers que dans leurs bâtiments anciens, et que donc il va peut-être falloir payer le loyer, donc on cherche à compacter les surfaces, etc. Et bon au bout de quelques discussions on s'aperçoit que le bâtiment au lieu d'être plein deux fois, il est plein à la moitié ou aux trois-quarts... voilà. Tout ça mis bout à bout, comme on a quelques difficultés à faire venir les locataires, les discussions avec CBRE ont un peu de mal, et en plus CBRE, c'est des fonds de pension, (...), et c'est des fonds à terme, donc ils s'ouvrent pour une durée d'investissement de deux, trois, quatre, cinq ans, et à l'issue des cinq ans, ça ferme, point, et on passe à autre chose.(...) et là l'échéance c'était le 31 décembre deux mille... deux mille quoi ? 2006. Donc comme on n'a pas été capables de se mettre d'accord avec CBRE au 31 décembre 2006, le fonds a fermé ses portes, a fermé ses investissements, et point. » [Entretien Cogedim, 18.02.2010].

Cette déconvenue, liée à l'impossibilité pour le promoteur de faire concorder deux types d'acteurs (investisseur et usagers finaux) aux temporalités et aux contraintes différentes, se surajoute à un **mauvais concours de circonstances**, à savoir un effet de calendrier qui n'aurait pas dû poser problème si l'opération n'avait pas pris un tel retard. En effet, l'arrivée de l'ÉPASE début 2007 change la donne et apporte une complication opérationnelle supplémentaire : l'îlot Grüner se trouve physiquement inclus dans le périmètre de la ZAC, mais n'est pas régi par le règlement de la ZAC, du fait de son antériorité. Outre les implications en matière de financement (promoteur soumis à la classique taxe locale d'équipement, mais pas au Programme d'Aménagement d'Ensemble de la ZAC), cela a surtout des conséquences en termes de commercialisation : n'étant pas du ressort de l'ÉPASE, le promoteur ne dispose pas du travail de prospection de ce dernier, qui doit faire avancer de son côté le projet de Châteaureux, avec la sortie d'un premier programme, sur l'îlot A&B⁵⁸⁴. Par conséquent, **le projet sur l'îlot Grüner, décidé hors de tout cadre de planification, se trouve doublement pénalisé**, non seulement par la concurrence d'un nouveau programme tertiaire, mais en plus par l'absence de soutien technique de l'ÉPASE, qui met en place de son côté un phasage des programmes afin de ne pas créer de concurrence contre-productive entre ses propres programmes, mais ne tenant pas compte des autres opérations antérieures.

Après plusieurs rebondissements (CBRE, investisseur américain d'envergure mondiale, tient la corde un moment), c'est finalement un **investissement double, public et privé**⁵⁸⁵ qui est mis sur pied : Saint-Étienne Métropole se porte acquéreur d'un tiers du programme, dont leurs bureaux couvrent 80% de la surface, et un investisseur français acquiert les deux autres tiers, dont l'un des principaux occupants est la nouvelle Direction Départementale des Territoires de la

⁵⁸⁴ Cf. la volonté de l'EPA de mener rapidement à bien un premier programme sur Châteaureux pour faire ses preuves par l'opérationnel (voir chapitre précédent).

⁵⁸⁵ Mais il ne s'agit pas à proprement parler d'un investissement public-privé, dans la mesure où les investissements se font certes dans un même programme immobilier, mais sur des contrats clairement séparés.

Loire (DDT)⁵⁸⁶. L'investisseur, Foncière Inéa, un groupe parisien récemment créé (2005) déjà coté en bourse, est spécialisé dans l'investissement tertiaire en province (qui représente 82% de son portefeuille). Aux dires du promoteur, c'est à la fois la proximité de la gare et l'audace du bâtiment qui ont emporté son choix d'investir à Saint-Étienne Châteaucreux (nous y reviendrons par la suite). En effet, du point de vue architectural, le bâtiment dessiné par Manuelle Gautrand est sans conteste le plus remarquable du secteur, en raison de sa configuration peu commune, et de sa couleur jaune vif. L'anecdote est connue : le maire voulait un bâtiment original, qui fasse signal – stratégie classique dans les projets de renouvellement urbains contemporains, avec la recherche d'un bâtiment iconique (cf. chapitre 1) :

« Avec un impératif demandé par l'ancienne municipalité : c'est comme dans toutes les villes de France : "faites-moi un truc qui fait rêver"... au point que le message subliminal passé par le maire c'était "faites moi un immeuble de grande hauteur, on adaptera le POS, le PLU – on était déjà au PLU – on adaptera le PLU en conséquence, on essaiera, on verra ce qu'on peut faire etc.". À partir de là donc, nous on est allés chercher Manuelle Gautrand qu'on connaissait vaguement par ailleurs, pour faire un projet, avec au contrat un impératif de dire "pas d'IGH". Un IGH [immeuble de grande hauteur] c'est des gardiens, c'est des règles de sécurité, c'est... etc. qui vont générer des coûts qui nous semblaient être à des années lumière de ce que Saint-Étienne, même à deux pas du TGV, peut accepter. C'est là que donc Manuelle Gautrand a eu l'idée de créer un objet pour le moins surprenant, son serpent aztèque qui tourne. C'est censé être un serpent qui se love sur lui-même donc avec des hauts, des bas et puis il tourne, voilà. » [Entretien Cogedim, 18.02.2010]

Cette conformation particulière du bâtiment empêche tout phasage du programme (ce qui constitue une contrainte supplémentaire) mais présente l'avantage de la porosité au niveau des circulations piétonnes : en dépit de son caractère massif et imposant, et de l'absence de commerces en pied d'immeuble comme dans la ville-centre classique, le bâtiment ne constitue pas un môle aussi imperméable que le siège de Casino, car on peut passer dessous et circuler en cœur d'îlot. La découpe du bâtiment offre également des échappées visuelles tandis que sa silhouette est aisément reconnaissable en sortant de la gare, surtout depuis que les bâtiments de la chocolaterie Weiss ont été détruits.

Le bâtiment s'est construit entre 2008 et 2010, et Saint-Étienne Métropole a pris possession de ses locaux mi-2010. A terme, il abritera un peu moins de 2000 emplois.

Ainsi, cette opération, symbolise les difficultés opérationnelles d'un secteur en manque de planification, et plus encore de coordination d'ensemble. La Ville voulait agir vite, mais a failli payer d'un cuisant échec sa prise de risque⁵⁸⁷. Si le programme est presque entièrement vendu aujourd'hui, les vicissitudes de son remplissage sont la marque d'une collectivité à la peine pour mener un projet d'une telle ampleur. Le promoteur a d'ailleurs souligné le caractère handicapant du manque de lisibilité du projet stéphanois : certes cela n'a pas grevé l'attractivité du projet tant

⁵⁸⁶ Regroupant, suite à la réforme des collectivités territoriales de 2010, les diverses directions départementales (équipement, agriculture, etc.).

⁵⁸⁷ Lors du changement de municipalité en 2008, la nouvelle équipe municipale a d'ailleurs tenté de faire machine arrière sur ce programme, mais il était trop tard.

que le remplissage était assuré et garantissait le succès de l'opération, quel que soit son environnement. En revanche, dès que l'incertitude pesa sur les occupants, et que le programme fut de nouveau soumis aux principes de marché, les défauts du projet global se firent plus manifestes. Autrement dit, tant que l'opération est "clés en main", la localisation importe peu, mais dès qu'elle devient "grise" voire "blanche", les externalités reprennent toute leur importance dans l'attractivité d'un projet.

Par ailleurs, le fait que l'opération soit fondée initialement sur une occupation 100 % publique la rendait également vulnérable : tant que l'opération était intégralement préremplie, cela ne posait pas de problème, en revanche pour une mise sur le marché privé, cela devenait un sérieux handicap, dans la mesure où **les entreprises privées n'aiment généralement pas se mélanger avec des administrations**, pour des questions d'image et de lisibilité⁵⁸⁸. Cela rappelle qu'un quartier d'affaires n'est pas un pôle administratif, et qu'il y a donc deux types de quartiers tertiaires : tout quartier d'affaires est tertiaire mais tout quartier tertiaire n'est pas "d'affaires"⁵⁸⁹.

>>> Au final, ces deux premières opérations montrent les moyens et les limites de la puissance publique dans l'impulsion d'un projet : en l'absence de moyens suffisants, l'appui du secteur privé est indispensable – sans pour autant que ce soit un partenariat public-privé. Les collectivités locales disposent de deux leviers d'action : d'une part, elles peuvent peser de tout leur poids de persuasion auprès des acteurs économiques locaux, formant dans une certaine mesure une "coalition de croissance" urbaine au service du territoire. D'autre part, elles ont dans leurs attributions l'urbanisme réglementaire qui leur permet de se montrer plus ou moins arrangeantes. En revanche, le volontarisme politique trouve clairement ses limites en termes de capacités financières. Comme l'illustre le cas de l'îlot Grüner, **si les moyens financiers publics ne sont pas suffisants, l'opération est régie par les règles du marché privé**, en fonction de critères classiques de gestion du risque et de calcul de rentabilité. Mais, dans ces conditions, **l'affichage d'un remplissage public est à double tranchant** : il peut être lu comme une garantie mais aussi comme la marque de la vulnérabilité d'un marché sous perfusion, non viable en cas de retrait de la puissance publique.

⁵⁸⁸ Source : entretien professionnel de l'immobilier de bureau, 01.03.2010.

⁵⁸⁹ Même si, malgré cette distinction, les règles semblent bien les mêmes quel que soit l'occupant en termes de rentabilité (même prix, même traitement des espaces dédiés à Saint-Étienne Métropole et à Inéa).

3.3. Les chantiers menés dans la continuité par l'ÉPASE

Les deux projets – massifs – de Casino et de la Cité Administrative sont conduits par une municipalité désireuse de saisir les opportunités (surtout dans le premier cas) qui lui permettront d'enclencher le renouveau de Châteaureux, l'un des secteurs stéphanois à développer dans le projet urbain global. Si une ZAC est en préparation dès 2004⁵⁹⁰, ces deux projets ne sont à aucun moment régis par un règlement de secteur à l'échelle de Châteaureux : seul le PLU fait foi. L'arrivée de l'ÉPASE début 2007 change la donne avec la création de la ZAC de Châteaureux dès le mois de juillet de la même année, et la mise au point, dans la foulée, d'un plan d'ensemble. Il est décidé de développer dans un premier temps des programmes tertiaires pour asseoir l'affichage de quartier d'affaires de Châteaureux, puis de lancer des programmes résidentiels, afin d'être en adéquation avec le principe de mixité fonctionnelle affiché sur le secteur (et tout à fait dans l'air du temps urbanistique). De fait, **les orientations globales ne diffèrent pas vraiment de celles de la période antérieure ; en revanche, le plan masse de Chavannes n'est que peu repris dans le plan guide de Gérard Pénot (atelier Ruelle).**

a. La preuve par A&B de la capacité opérationnelle de l'ÉPASE

L'Horizon Îlots A&B (ex-Maki) Livrés fin 2011 et mi 2012				
Promoteur	Architecte	Investisseur	Chiffres	Utilisateurs finaux
Art de Construire (entrepreneur lyonnais)	ART+I / MAKI & associates	Aremo (même président que Art de Construire) + investisseurs-utilisateurs Reste 500 m ² sur îlot A 45 millions €	16 600 m ² SHON (total) dont 12 900 m ² de bureaux HQE (6000 + 6900) 3600 m ² commerces 700 employés prévus, environ 10 commerces	<u>Rez-de-chaussée</u> : agences bancaires Crédit Coopératif, BNP <u>Étage</u> : siège départemental BNP, Le Progrès, direction départementale EDF, hôtel d'entreprise

Tableau 24 : Caractéristiques du programme L'Horizon (îlots A&B)

L'EPA veut aller vite : six mois après sa création, il crée la ZAC de Châteaureux, et lance dès la fin de l'année 2007 un premier concours d'appel à promoteur pour les îlots A&B, dans le prolongement immédiat de la gare, le long des voies ferrées (ancien îlot Sernam remanié).

⁵⁹⁰ La délibération de l'assemblée communale du 1^{er} mars 2004 donne son accord de principe, celle du 04 juillet 2005 approuve la création, mais la décision n'est pas mise en œuvre (dans l'attente de l'arrivée probable d'un EPA)

C'est le promoteur lyonnais⁵⁹¹ Art de Construire, réputé pour être un entrepreneur indépendant de grand sérieux, spécialisé dans l'immobilier d'entreprises, qui est retenu⁵⁹². Connaissant finement le marché local, il possède aussi une expérience sur un programme similaire d'immeuble de bureaux plutôt haut de gamme en bordure de voies ferrées, à proximité de la gare de la Part-Dieu à Lyon. Pour ce groupe, le programme de A&B est particulièrement attractif, d'une part parce que c'est le premier concours sur Châteaueux, synonyme d'une absence de concurrence grâce au phasage garanti par l'ÉPASE :

« C'est typiquement l'opération d'un quartier d'affaires en devenir qui nous a un petit peu amenés à nous intéresser à Châteaueux (...). C'était aussi parce que c'était le premier concours : le fait d'être un peu sur la première opération, pour un promoteur, un opérateur comme nous, c'était se positionner les premiers, ouvrir un marché et surtout ne pas avoir forcément énormément de concurrence non plus, être un peu au point de départ. Alors ça apporte certains avantages, c'est-à-dire effectivement la « non concurrence » entre guillemets, mais le fait d'ouvrir un marché sur un produit tel que celui qu'on développe et qui n'existe pas aujourd'hui à Saint-Etienne, c'était un peu un challenge. » [Entretien Art de Construire, 17.02.2010].

D'autre part, les caractéristiques mêmes du projet, rassemblant un certain nombre de garanties, sont un argument favorable pour concourir :

« Les points forts pour nous du site, bien évidemment, c'est la gare. Il y avait néanmoins également le siège Casino, c'est-à-dire qu'aujourd'hui... Châteaueux n'existait à proprement parler pas vraiment. Pour autant il y avait déjà le siège Casino qui est énormissime en face du site et qui apportait déjà, on va dire en terme de qualité d'immeuble, un niveau de prestation. Donc ça veut dire que ça donnait un point de départ sur la typologie des bâtiments qui allaient être réalisés, et puis après effectivement ... politiquement parlant, Saint-Etienne était très motivé et l'ÉPASE qui venait de se créer communiquait énormément sur ce qui était mis en place sur Châteaueux, les équipements étaient déjà réalisés, l'esplanade est assez confortable aussi, on avait déjà tous les transports en commun, donc on va dire que le site donnait envie par son positionnement, par les services qu'il allait pouvoir développer dans le futur et qui pour nous constituaient les bases d'un bon site pour répondre, tout simplement. » [Entretien Art de Construire, 17.02.2010].

Le compromis de vente est signé début 2008, le permis de construire purgé de tout recours à la fin de la même année, et la première pierre est fin 2010 – pour une inauguration de la première phase (îlot A) mi 2011, et une deuxième phase prévue pour mi 2012⁵⁹³. Ce calendrier est le résultat d'une négociation entre l'EPA, qui souhaitait aller plus vite encore, et le promoteur, qui argue de la crise survenue sans prévision en 2008 pour obtenir le phasage du programme en deux tranches, c'est-à-dire avec des délais de livraison en deux temps⁵⁹⁴. Par ailleurs, le promoteur prévoyait de vendre la première phase à la découpe à des utilisateurs-investisseurs⁵⁹⁵, et de vendre le second bâtiment à un seul investisseur. Ses prévisions se sont avérées fausses, car la demande

⁵⁹¹ Créée dans les années 1970 par un entrepreneur lyonnais, l'entreprise en expansion a créé une antenne à Paris qui lui permet de répondre sur des concours hors Rhône-Alpes, notamment dans l'Ouest et le Nord de la France.

⁵⁹² Depuis, il a aussi postulé sur le premier concours de l'îlot Poste-Weiss.

⁵⁹³ Il était prévu qu'elle soit réalisée plus tard, mais les taux de pré-commercialisation s'avérant satisfaisants, les travaux furent avancés.

⁵⁹⁴ Le phasage des opérations permet au promoteur d'amoinrir la prise de risque financière en immobilisant moins de trésorerie sur chaque tranche que s'il engageait l'ensemble du programme en une fois.

⁵⁹⁵ Les usagers des lieux sont propriétaires de leurs murs, constituant une co-propriété à l'échelle de l'immeuble.

s'est portée sur de l'investissement de petite dimension, donc intégralement à la découpe. Quand un utilisateur non investisseur (un locataire) a été trouvé pour une cellule, soit Art de Construire *via* sa branche d'investissement Aremo est resté propriétaire, soit il a démarché un investisseur potentiel.

Ce programme assez original avait été dessiné on l'a vu dans le cadre du plan de composition de Maki, avec notamment une proposition novatrice de mixité fonctionnelle à l'immeuble (bureaux, commerces et résidences, adaptés à une population d'usagers fréquents du train). L'architecte japonais est associé au programme pour conserver l'esprit d'ensemble des deux bâtiments A&B, tandis que le cabinet lyonnais Art+I s'occupe de la conception de détail. L'esprit du programme est conservé, notamment les volumes et décrochements et son caractère innovant est renforcé par l'adjonction d'une façade végétale dont l'équipe japonaise maîtrise le savoir-faire. L'accent est mis sur la haute qualité environnementale (label HQE), notamment par la végétalisation des toits, quand ces derniers ne sont pas équipés de panneaux photovoltaïques⁵⁹⁶. En revanche, **la programmation interne est jugée inadaptée** (sans doute trop avant-gardiste aussi) **au marché stéphanois**⁵⁹⁷, c'est pourquoi elle est revue à la baisse : **la dimension résidentielle est évacuée**, au profit d'un rez-de-chaussée de commerces et de restauration en lien avec la proximité de la gare, tandis que les étages sont réservés à des bureaux. L'ensemble s'articule autour d'une rue intérieure qui ambitionne de ne pas être une simple galerie couverte, avec huit mètres de haut (mais fermée la nuit, en raison de la proximité de la gare, et des potentiels problèmes de sécurité afférents).

La commercialisation des espaces de ce programme baptisé « L'Horizon » s'est relativement bien passée, prenant même de l'avance sur les prévisions. Au rez-de-chaussée se trouvent un restaurant, une crèche d'entreprise privée, ainsi que plusieurs agences bancaires⁵⁹⁸. A l'étage, outre quelques occupants de surfaces moyennes (dont l'antenne stéphanoise du journal *Le Progrès*, la direction départementale de la banque BNP-Paribas, ou encore EDF), se trouve un hôtel d'entreprises, destiné à attirer des entreprises ayant de petits besoins en termes de surface (une vingtaine de mètres carrés, soit deux ou trois postes de travail) mais souhaitant mutualiser certains services comme le courrier, le hall d'accueil ou encore la photocopieuse.

Ainsi, ce programme des îlots A&B démontre la capacité opérationnelle de l'EPA en un temps restreint, dont c'est le premier programme en tant que maître d'ouvrage. **Produit atypique hérité de la période précédente, il n'a pas été remis en cause par le nouveau maître d'ouvrage**, du moins dans sa forme extérieure. En revanche, c'est le promoteur qui a infléchi la programmation intérieure afin de s'adapter au marché supposé de Saint-Étienne. C'est ainsi que le programme a réussi à trouver preneur dans les délais impartis par le maître d'ouvrage. A ce

⁵⁹⁶ Outre l'alignement réglementaire et l'argument environnemental, le promoteur met en avant l'intérêt économique de la chose pour le propriétaire en termes de budget de charge, qui doit être moindre grâce aux économies d'énergie engendrées.

⁵⁹⁷ Ce diagnostic est partagé par un autre promoteur finaliste contre Art de Construire, et pour qui la proposition de Maki dénotait un regard insuffisamment pragmatique sur Saint-Étienne (cf. entretien promoteur 20.01.2010)

⁵⁹⁸ Ce qui ne correspond pas à ce que souhaitait l'ÉPASE, qui aurait préféré des commerces de proximité.

jour, et dans la limite de nos connaissances, c'est le seul programme du quartier qui ne soit ni un simple programme tertiaire (avec des administrations), ni un simple réceptacle de recomposition spatiale : les occupants, bien que locaux, sont venus au fil de l'eau s'installer dans ce programme qui était "en blanc" lors de sa mise au concours. La relative réussite des îlots A&B, avec plusieurs sièges départementaux notamment, valide l'orientation tertiaire / pôle d'affaires de Châteaureux, même si on est loin de l'offre spécifiquement ciblée 'affaires' que proposait Fumihiko Maki.

b. Le Centre National du Chèque Emploi Service Universel : une administration de plus dans le quartier d'affaires

Centre National du Chèque Emploi Service Universel (CN-CESU) <i>Livraison prévue fin 2012</i>				
Promoteur	Architecte	Investisseur	Chiffres	Utilisateurs finaux
Cirmad Grand Sud (filiale de Bouygues, agence à Lyon)	Michel Rémon (Paris)	[un investisseur local avait été trouvé] → Foncière du groupe Bouygues + FCP Tikehau (fonds d'investissement) = Heeuricap	6 000 m ² (+3 000 m ² possibles) 220 emplois + jardin public à côté livré en 2011 (atelier Ruelle)	Utilisateur final unique connu avant le chantier Bail de 9 ans. = programme « clé en main »

Tableau 25 : Caractéristiques du Centre National du Chèque Emploi Service (Urssaf)

Au bout de l'esplanade de France, derrière le nouveau siège de Casino et les locaux actuels de l'ÉPASE, une autre opération a été lancée dès les premiers mois de l'ÉPASE : pensée dans un premier temps comme un hôtel couplé à une résidence étudiante, elle est finalement devenue un immeuble de bureaux, en raison de la rencontre d'une offre et d'une demande sur Châteaureux. En effet, l'URSSAF, d'une part, cherchait depuis quelques temps déjà un local où installer son Centre national de traitement des Chèques Emplois Service Universel (CN-CESU⁵⁹⁹). Elle avait convoité un emplacement dans la Cité Administrative, mais celle-ci n'offrait plus de superficie disponible pour répondre à ses besoins. D'autre part, le promoteur qui a remporté ce concours lancé par l'ÉPASE en 2008, Cirmad Grand Sud, avait été un candidat malheureux aux concours de la Cité Administrative, des îlots A&B (il fut finaliste), et de l'îlot Poste-Weiss (annulé), acquérant une certaine expérience en matière de diagnostic de la place stéphanoise en général, de Châteaureux en particulier⁶⁰⁰.

« On a répondu à l'URSSAF, parce que 1. ça faisait un moment qu'on travaillait, donc on sait bien qu'au bout d'un moment on arrivera à quelque chose – on a toujours été persuadés qu'il y

⁵⁹⁹ L'URSSAF est l'Union des Recouvrements pour la Sécurité Sociale et les Allocations Familiales. Le Chèque emploi service a été créé en 1994 pour faciliter la déclaration des revenus des employés de maison, il est devenu 'universel' en 2006, dans le cadre du plan Borloo renforçant le secteur des services à la personne.

⁶⁰⁰ Ils ont aussi pu bénéficier de l'expertise acquise dans les années 1990, à travers l'étude SEFROM, autre filiale de Bouygues à l'époque.

avait un marché à Saint-Etienne (...) à proximité de la gare pour des opérateurs comme nous (...). C'est une ville où on se dit qu'il y a quand même des choses à faire, parce que c'est... je ne sais plus... la 10-12^{ème} agglomération de France, donc ce n'est quand même pas n'importe quoi. Mais pas n'importe où, donc Châteaureux oui. » [Entretien Cirmad, 20.01.2010].

Cirmad Grand Sud est une société de montage d'opérations immobilières (de tous types, résidentiel, tertiaire...), filiale du groupe Bouygues Construction⁶⁰¹, avec qui elle a une obligation de contrat pour la partie travaux. Cirmad était déjà intervenu sur Saint-Étienne aux alentours de l'an 2000 pour une opération de logements étudiants. A travers les nombreuses tentatives de candidatures, on comprend que l'objectif de Cirmad est de s'implanter sur le marché stéphanois (et de ne pas perdre le bénéfice des études déjà réalisées).

Comme le siège de Casino, il s'agit là d'une opération « clé en main », puisque l'utilisateur final est connu avant la réalisation du programme : le CN-CESU a convenu d'un bail de neuf ans avec l'investisseur, une filiale du groupe Bouygues. C'est donc une opération très peu risquée pour le promoteur, qui prend là à revers les remarques désobligeantes dont il avait pu faire l'objet en annonçant qu'il se lançait dans une opération sur Saint-Étienne :

« Et c'est vrai que l'URSSAF, c'est un projet qui est quand même assez idéal parce qu'on a un utilisateur qui remplit 100 % un bâtiment, et qu'aujourd'hui en France, quand on discute un petit peu avec les investisseurs ou quand on écoute les gens au Salon du SIMI, le Salon de l'immobilier national, et bien c'est vrai que des produits remplis à 100 % en France il n'y en a quand même pas 25 000... et pour la petite histoire, quand on commence à discuter de ce sujet il y a un an, on va dire, juste après le tout début de la crise, les gens nous disaient "oub là Saint-Etienne ..." et aujourd'hui, et bien c'est Saint-Etienne, c'est URSSAF, c'est neuf ans, un bail de neuf ans ferme... les gens sont effectivement hyper hyper ... hyper intéressés. » [Entretien Cirmad, 20.01.2010].

Confié à l'architecte parisien Michel Rémon (qui a fait des recherches sur l'architecture bioclimatique et réalisé de nombreux bâtiments publics), le dessin du bâtiment, qui doit par ailleurs être certifié Haute Qualité Environnementale (HQE), permet de dégager près de 6 000 m² de SHON, pour accueillir 220 employés.

Cette opération ne semble pas faire l'objet de grands enjeux : bien balisée dans son contenu et ses usagers, ne nécessitant pas de démarcher des prospects, elle sera achevée courant 2012, et renforcera donc l'aspect tertiaire du quartier, mais pas le versant 'affaires' à proprement parler dans la mesure où il s'agit d'une administration d'État décentralisée à Saint-Étienne. Le lien à la gare de ce programme n'est pas évident à trouver, si ce n'est pour permettre aux employés⁶⁰² de venir en train ou en transports en commun – mais l'emplacement garde son importance : dans l'éventualité d'un départ du locataire unique, la présence de la gare reste un atout pour permettre à l'investisseur de trouver un nouvel occupant (nous reviendrons sur ce point dans le dernier chapitre).

⁶⁰¹ Bouygues Immobilier est l'un des plus grands groupes immobiliers français, c'est également une filiale du groupe de BTP aux activités aujourd'hui très diversifiées Bouygues (voir portrait d'entreprise in Pollard, 2007).

⁶⁰² Mais pas aux usagers puisque ce bâtiment n'est pas destiné à accueillir du public.

c. Cap City, une opération de logements "hors sol" ?

Cap City Livraison prévue 2012				
Promoteur	Architecte	Investisseur	Chiffres	Utilisateurs finaux
BNP Paribas Immobilier (branche promotion résidentielle, agence à Lyon)	Clément Vergély (Lyon) (architecte imposé)	= les propriétaires Cible = navetteurs et attirés par TVA réduite // Réels = investisseurs Scellier (Loire et France) Bailleur social	3 immeubles de 111 logements de standing et sociaux : 6 600 m ² Entre 2 800 et 3 400 € / m ²	Propriétaires (plusieurs investisseurs Scellier, et zone de TVA réduite ANRU) ; locataires (stéphanois). Intérêt du réseau de la banque BNP-Paribas

Tableau 26 : Caractéristiques du programme résidentiel Cap City

Dès 2008, lors des premiers entretiens auprès des acteurs des collectivités locales, ressortait nettement l'angoisse de faire un centre d'affaires caricatural des grandes villes de type *CBD* (*Central Business District*) ou La Défense, c'est-à-dire désert une fois les bureaux vidés de leurs employés. Cela explique l'idée ancienne de faire un quartier mixte à Châteaueux, permettant de doubler le quartier d'affaires d'un quartier de vie, et de faire entrer cet espace dans une dynamique de centre-ville⁶⁰³. Cette offre résidentielle était d'autant plus attendue que l'étude du marché immobilier stéphanois menée par BETURE en 1995 avait souligné le déficit de Saint-Étienne en matière de logements de qualité susceptibles d'attirer des catégories socio-professionnelles supérieures : « *il manque à Saint-Étienne un segment essentiel de l'offre résidentielle : un quartier historique central rénové.* »⁶⁰⁴.

Les modalités opératoires de ce programme sont différentes des précédents, non seulement parce qu'il s'agit d'un programme résidentiel et non tertiaire, donc régi par des raisonnements de marché légèrement différents, mais aussi parce que la puissance publique n'a pas exercé de maîtrise foncière sur cet îlot au croisement des rues longeant respectivement le siège de Casino et la Cité Administrative, au bord du tramway. C'est un intermédiaire immobilier (lyonnais) qui met en contact le promoteur et le vendeur du terrain : L'ÉPASE joue donc un rôle restreint dans ce dossier, limité au respect du règlement de ZAC.

Le promoteur qui achète cet îlot anciennement occupé par une imprimerie, BNP-Paribas Immobilier, est déjà implanté sur Saint-Étienne depuis quelques années : non seulement la branche parisienne a gagné le concours du siège de Casino, mais l'agence lyonnaise de promotion résidentielle a aussi développé un programme de logements derrière le GIAT (Cap Design). Fort de son expérience stéphanoise plutôt réussie, le promoteur est donc déjà connu des acteurs locaux, ce qui facilite la mise en œuvre de l'opération⁶⁰⁵.

⁶⁰³ Certains avaient même imaginé d'y implanter un cinéma (entretien 15.04.2008, services d'urbanisme Ville Saint-Étienne)

⁶⁰⁴ Annexe de l'étude BETURE (1995) : « Réunion avec M. le maire et ses adjoints le 24 novembre 1995 ».

⁶⁰⁵ Et ce, d'un double point de vue : non seulement cela facilite les rapports avec l'ÉPASE, mais cela incite également, en amont, la banque BNP-Paribas à accorder plus rapidement le crédit pour lancer le programme parce qu'elle sait que deux opérations ont déjà été menées avec succès.

« Cette opération [Cap Design] ayant bien marché, il nous a été soumis une autre opportunité foncière sur la ZAC Châteaueux, un terrain privé, à la vente (...). On s'est dit finalement que si ça marchait pas mal pour 47 logements sur la ZAC GIAT, alors on pourrait se lancer sur une plus grosse opération. Et c'est comme ça qu'on est arrivés sur le terrain de la ZAC Châteaueux, mais là complètement différent puisqu'on était sur un terrain dont la propriété était celle d'un privé, d'un industriel, qui se situait dans l'emprise de la ZAC. L'aménageur n'avait donc pas de propriété foncière sur cet îlot, mais en revanche, il pouvait nous imposer un cahier des charges, et c'est ce qui a été fait. Et il nous a même au passage vivement conseillé de travailler avec un architecte. » [Entretien BNP-Paribas Immobilier, 02.03.2012].

Comme l'explique lui-même très bien le chargé de l'opération, le mode opératoire est particulier, puisque le programme est dans le cadre d'une ZAC, mais sans passer par l'aménageur pour le foncier. Traitant directement de gré à gré avec le propriétaire privé, BNP Paribas ne remporte pas cet îlot suite à un concours conception-promotion. Par conséquent, ses rapports avec l'ÉPASE sont réduits à l'obligation de participation aux frais de ZAC (et au choix imposé d'un architecte). Le promoteur est donc libre de développer son programme résidentiel comme il l'entend, dans la mesure où cela est conforme aux règles de délivrance du permis de construire

Le programme, baptisé Cap City, comporte 111 logements du T1 au T4, et se décompose en trois bâtiments. Une part de logement social est également prévue, respectant les principes de mixité sociale à l'immeuble. Les trois plots résidentiels sont organisés autour d'un espace vert, l'îlot est résidentialisé⁶⁰⁶ par une grille à accès restreint, et ne dispose pas de commerces en rez-de-chaussée le long des boulevard Dalgabio et rue du Plateau des Glières.

Quand il choisit de développer le programme, le promoteur a deux cibles : l'une en lien avec la proximité de la gare – les navetteurs travaillant à Lyon mais résidant à Saint-Étienne –, l'autre en lien avec la zone de TVA réduite dans les 500 mètres autour d'un périmètre ANRU⁶⁰⁷ (Crêt-de-Roc en l'occurrence), donc des résidents aussi, attirés par des prix plus modérés qu'à Lyon :

« On connaissait déjà le marché stéphanois : ce qui nous intéressait sur Châteaueux c'est qu'on était près de la gare, avec les TER. Aujourd'hui on est à quelques minutes de Saint-Étienne ; on s'est dit c'est l'opportunité de proposer des logements à des prix nettement inférieurs à ceux de Lyon, moins de 3 000 euros à des gens qui pourraient venir travailler à Lyon sans prendre les voitures etc, etc. (...) On s'était imaginé ça. Ensuite il se trouve qu'on est dans le périmètre de la zone ANRU. Donc on se dit qu'on pourra capter des acquéreurs en TVA réduite (5,5 soit moins 14 %), on pouvait proposer des prix abordables et beaucoup plus proches du marché stéphanois. » [Entretien BNP-Paribas Immobilier, 02.03.2012].

Évidemment, comme le souligne lui-même le chargé d'opération « ça c'était la cible de départ : vous savez dans l'immobilier ça ne se passe jamais comme on l'écrit au départ ». En effet, bien que relevant de

⁶⁰⁶ Conformément à un type d'aménagement urbain qui consiste à privatiser les abords d'un immeuble collectif (le terme est souvent employé au sujet de la rénovation urbaine dans les quartiers d'habitat social pour indiquer une amélioration du cadre de vie, avec une certaine dimension sécuritaire).

⁶⁰⁷ La loi Engagement National pour le Logement (ENL) de 2006, prévoit un taux de TVA réduit à 7 % pour l'accession à la propriété en zone ANRU et dans une bande de 500 mètres autour dudit périmètre. Cela concerne l'achat d'un logement neuf dans ce périmètre, mais est soumis à des conditions de ressources pour l'acheteur qui s'engage par ailleurs à en faire son logement principal. Le prix de vente de ces logements est plafonné en fonction de la zone géographique dans laquelle il se trouve.

mécanismes de marché régi par l'offre et la demande, le marché de l'immobilier résidentiel est également fortement influencé par les dispositifs d'aide à la pierre [Pollard, 2009], en l'occurrence le dispositif Scellier, qui permet un abattement fiscal grâce l'achat de logement neuf, à condition de le louer pendant neuf ans⁶⁰⁸. La fin annoncée du dispositif – l'abattement est moins important depuis le 1^{er} janvier 2012, combinée à une traditionnelle phase d'attentisme en période électorale (élections présidentielles)⁶⁰⁹ ont provoqué un afflux d'investisseurs avant la fin de l'année 2011. Ce succès s'explique par des « enveloppes » de taille plus réduite que dans des villes au marché immobilier plus élevé comme Lyon. Ainsi, en février 2012, 53 appartements sur 64 sont vendus sur la phase 1 (soit 84% de commercialisation), et 29 sur 47 pour la seconde phase. Au total, il reste donc 29 appartements en stock. Autrement dit, trois appartements sur quatre sont vendus : ce taux de commercialisation est suffisant pour garantir la viabilité de l'opération et donc permettre au promoteur d'obtenir de la banque les fonds nécessaires pour engager l'opération (et sans phasage en deux tranches comme initialement prévu). Le fait d'être la branche d'une banque est un atout pour ce genre d'opération⁶¹⁰ :

« On bénéficie du réseau des agences BNP : dans les agences BNP vous avez des clients qui ont des comptes bancaires, qui ont de l'épargne, et qui ont quelquefois des idées de réaliser des investissements immobiliers. Rien de plus facile dans ces agences d'avoir un conseiller de patrimoine qui identifie ces clients et qui arrive à les convaincre de réaliser un investissement Scellier. Et voilà, la boucle est bouclée, c'est-à-dire que nous nous travaillons énormément avec des clients qui viennent directement de la banque ou par l'intermédiaire de la banque ou par des informateurs de la banque, et nous travaillons donc comme on dit sur le réseau de la banque. » [Entretien BNP-Paribas Immobilier, 02.03.2012].

Par conséquent, une partie des acheteurs de Cap City est constituée d'investisseurs arrivant sur Châteaureux par l'intermédiaire de conseillers fiscaux et non pour habiter près d'une gare. Si l'on est loin de la financiarisation de l'immobilier comme dans le cas de la transformation des biens immobiliers en titres dématérialisés, on observe néanmoins une certaine déconnexion entre la nature de l'échange et la nature du bien échangé.

Enfin, les produits immobiliers proposés dans ce programme sont conçus pour correspondre à la capacité d'achat locale (à la solvabilité des acheteurs) : leur taille n'est pas régie par des considérations pratiques⁶¹¹, mais par des considérations financières une nouvelle fois. En effet, à partir de « l'enveloppe » supposée des acheteurs, le promoteur déduit la superficie maximale des appartements, en fonction du prix au mètre carré du marché local :

« On essaie de calculer des prix enveloppe. C'est-à-dire que pour un T2, on dit qu'il ne faut pas dépasser 150 000 euros⁶¹². Pour un T3, ne pas dépasser 200 000. Donc avec un prix au m²,

⁶⁰⁸ Issu de la loi de Finance de 2008, et entendant modifier le dispositif de Robien, le dispositif Scellier vise à relancer l'investissement locatif privé en accordant une réduction d'impôt équivalent à 25% du prix d'achat du bien immobilier (dans la limite de 300 000 €), à condition que le bien soit ensuite loué pour une période de neuf ans. Depuis le 1^{er} janvier 2012, l'abattement fiscal est réduit à 18 %.

⁶⁰⁹ En mars 2012, aucune nouvelle transaction n'avait été enregistrée.

⁶¹⁰ Cela se rapproche de la stratégie, courante chez les ensembliers visant à faire travailler diverses branches du grand groupe sur une même opération (cf. entretien du 18 mars 2009).

⁶¹¹ Si ce n'est l'obligation légale d'assurer l'accessibilité en fauteuil roulant dans les sanitaires et la chambre.

⁶¹² Le prix de vente médian d'un appartement à Saint-Étienne en 2011 a été de 177 400 euros (source : *L'Express*, à partir de la Base d'informations économiques notariales, établie par les Notaires de France).

on en déduit la surface. Et comme ceci on détermine le programme. Bien entendu il ne faut pas faire un T2 de 25 m², ça n'existe pas, ni 75 m², ça n'existe pas non plus, il faut rester dans les fourchettes raisonnables et en rapport avec ce qu'un architecte peut dessiner. (...) On veut x% de T2 dans l'opération avec une surface moyenne de tant. Alors quelques fois on crée une fourchette, on dit on veut des petits T2 de 40m² et des grands de 50. Ce n'est pas exclu. Parce que ça peut s'adresser à des clientèles différentes, des petits pour des investisseurs, et des plus grands pour des résidents qui veulent plus de surface pour vivre dans leur appartement. Donc ça, ça s'appelle le programme, on donne ça à l'architecte, et c'est lui qui doit en fonction du gabarit de l'immeuble autorisé par l'urbanisme découper tout ça en autant d'appartements du programme.» [Entretien BNP-Paribas Immobilier, 02.03.2012].

A travers cette citation qui montre explicitement la différence de traitement du logement en fonction de la cible acheteur, on voit qu'une seconde déconnexion s'effectue dans la production du logement : ce ne sont pas des conditions d'habitabilité qui sont prises en compte⁶¹³ mais bien la production d'un bien d'investissement déconnecté de son usage, participant ainsi de la financiarisation de l'immobilier⁶¹⁴.

Ainsi, le programme Cap City semble déconnecté de son environnement immédiat, à savoir une gare. Finalement, il semble **davantage** régi par les règles générales de production du logement, à savoir la dépendance en France du secteur aux dispositifs publics d'aide à la pierre, et l'obéissance à des règles financières, que par une adaptation au terrain spécifique où il est construit. Cela souligne combien **la production concrète de la ville peut être indépendante du lieu de ladite production**. L'exposé dans le détail des principes régissant la programmation concrète de Cap City pourrait sembler éloigné de nos préoccupations initiales concernant la gare : elle souligne au contraire que **le raisonnement des investisseurs privés dans le résidentiel converge avec celui des investisseurs dans le tertiaire : l'accessibilité** – donc la présence d'une gare, d'un pôle d'échanges avec des transports en commun urbains, reste une valeur sûre pour rendre le produit attractif auprès des locataires⁶¹⁵. La présence de la gare ne motive donc pas directement l'achat, mais contribue à arrêter le choix de l'investisseur sur ce produit plutôt qu'un autre.

⁶¹³ Et c'est ainsi que, en combinant cette exigence financière à celle d'accessibilité PMR précédemment mentionnée, l'on a des appartements sans cuisine séparée, avec de petits séjours, mais d'immenses toilettes et chambre.

⁶¹⁴ Cela corrobore les stratégies d'entreprise présentées par Julie Pollard dans le « portrait d'entreprise » qu'elle dresse de Meunier Promotion, autre filiale de BNP-Paribas Real Estate [Pollard, 2007].

⁶¹⁵ Cette conclusion converge en tous points avec les travaux de recherche récents de Guilhem Boulay sur les marchés immobiliers résidentiels : face à l'incertitude des marchés immobiliers de plus en plus fluctuants, les acheteurs privés recherchent les emplacements les moins risqués, c'est-à-dire les mieux situés [Boulay, 2011, 2012].

d. White[carbon], programme sur-mesure : l'exception qui confirme la règle ?

White[carbon] Livraison prévue fin 2012 (1 ^{ère} phase)				
Promoteur	Architecte	Investisseur	Chiffres	Utilisateurs finaux
XXL Green Generation + Néolia / XXL Atelier Civita Architectes (cabinet stéphanois)	Fabien JALLON (architecte stéphanois, concepteur du FIL)	XXL : investissement 11 millions € pour la 1 ^{ère} tranche Bailleur social Néolia Propriétaires privés (éligible Sellier)	Mixte bureaux (5 500 m ² ; reste 1 000 m ² à vendre) et logements (35) + commerces RDC. 6 000 + 3 000 m ² en 2 phases BBC	Ce cabinet d'architectes, + compagnie d'assurances + location voitures, boulangerie-restauration en pied d'immeuble + résidents (marchés social et libre)

Tableau 27 : Caractéristiques de l'opération mixte White[carbon]

A l'origine de ce projet se trouve une stratégie d'entreprise, mais différente de la précédente qui visait à s'implanter dans un nouveau marché et à diversifier ses débouchés : il s'agit là de se relocaliser pour répondre à l'expansion du cabinet XXL-Atelier Architectes⁶¹⁶ désormais à l'étroit dans ses locaux actuels d'une part et souhaitant, dans une visée territoriale, être mieux relié aux deux autres antennes de l'agence, l'une à Lyon et l'autre à Paris. Dès lors, le choix de la gare s'impose de soi-même :

« Châteaureux on l'a retenu en fait ... principalement effectivement parce que c'était proche d'une gare, et il y a deux ans et demi on a racheté une agence à Lyon, qui s'appelle Civita et qui fait de l'urbanisme (...). Comme Civita était sur Perrache, [on voulait] pouvoir avoir un lien assez rapide en fait entre Saint-Étienne et Lyon. Puisqu'on a l'équipe d'urba à Lyon, on souhaitait qu'ils puissent venir à Saint-Étienne quand on a des questions d'urba, et les équipes d'archi aillent à Lyon et qu'on puisse créer du coup des liens. Et le fait qu'on soit ici au technopôle, finalement pas si loin de la gare, mais déjà trop loin à Saint-Étienne, c'était un frein pour qu'on puisse avoir des échanges et des connexions qui soient vraiment faciles avec Lyon. Et puis depuis, on a aussi une antenne à Paris, donc pareil, pouvoir aller vite à Paris. Et en même temps, comme on a des mecs avec qui on travaille qui sont lyonnais ou parisiens, on souhaitait avoir un point de chute rapide proche d'une gare. Donc même si au quotidien ça peut nous handicaper par rapport à la position qu'on a aujourd'hui, parce qu'aujourd'hui on est très proches des connexions routières et autoroutières (ici au technopôle), je pense qu'au quotidien ça sera peut-être moins facile par rapport aux projets qu'on gère localement par rapport aux clients également, puisque pour aller à Châteaureux il faut aller pratiquement en centre ville. Là aujourd'hui ils peuvent se garer, demain non, ou en tous cas plus difficilement, mais par contre dans une échelle plus... plus territoriale et plus vaste en fait, par rapport au grand Rhône-Alpes en gros, on sera mieux connectés. » [Entretien XXL-Atelier].

Cette implantation est donc motivée par un **choix positif de la proximité de la gare** desservant de façon pratique à la fois Lyon et Paris, même si c'est au prix de concessions par rapport à d'autres options de localisation, notamment le technopôle (certes pratique en voiture mais loin du

⁶¹⁶ Jeune cabinet stéphanois, créé par Fabien Jallon (dont le père était architecte chez Cimaïse), qui est issu de l'École d'architecture de Saint-Étienne et s'est illustré en remportant le concours de la salle de spectacle « Le Fil » non loin du Zénith.

centre et de la gare), et la Cité du Design – présentant certes l'avantage d'offrir une proximité avec le milieu de la création, mais là encore moins pratique au niveau de l'accessibilité. Cependant, si la réflexion sur la localisation de la gare est particulièrement aboutie, et constituerait presque un « **cas d'école** » tant le choix est motivé par des considérations de **mobilité inter-urbaine** (ce cabinet présente un haut degré de métropolisation), cela n'empêche toutefois pas le facteur "opportunité" d'intervenir dans la finalisation du projet :

« J'ai rencontré [le directeur de l'ÉPASE], il venait d'arriver, ça faisait trois semaines qu'il était arrivé je crois. (...) Et puis un jour je lui ai dit "ben moi ça fait... – parce que moi quand je l'ai rencontré ça faisait déjà deux ans qu'on cherchait un terrain. Et il me dit "écoutez, j'entends", et voilà. Ça c'était un soir. Et le lendemain matin on s'est recroisés et il me dit "j'ai ce terrain-là" – donc c'était la pointe – il me dit "j'ai pensé à ça, ça vous irait ?" je dis "oui ça m'irait", et puis de là ça a été, c'était compliqué parce que opération d'ensemble... vision globale... on ne sait pas faire... on n'est pas promoteur... on ne peut pas porter tout ça... on ne peut pas faire tout ça et puis... et puis on a cherché des solutions pour y arriver. » [Entretien XXL-Atelier, 13.07.2011].

La rencontre avec le directeur de l'ÉPASE est décisive dans la proposition d'un terrain, mais la transaction ne se fait pas immédiatement car l'ÉPASE n'a pas encore la maîtrise foncière de l'îlot.

« En fait au départ, ce tènement-là nous a été proposé dans le principe, par l'ÉPASE, et ça s'est révélé être très compliqué, puisque pendant deux ans il ne s'est pratiquement rien passé, et de là l'ÉPASE nous a proposé plusieurs autres sites, sur la rue de la Montat, sur les îlots A&B, qui sont en cours de construction, et en fait, comme je vous parlais d'être proche du centre, c'est que tous les tènements qui nous étaient proposés se retrouvaient (...) dans des endroits où il se passait déjà plus rien, on n'était plus en ville, on n'était ni à l'extérieur de la ville, ni dans la ville, et on n'y sera jamais dedans parce que vu ce qui est construit, ça ne pouvait jamais générer de toutes façons d'espace public de ville, et tout ce qu'on nous a proposé, on a fini par le refuser en disant "on préfère ne rien faire". » [Entretien XXL-Atelier, 13.07.2011].

Le cabinet cherche en effet à être proche de la gare certes, mais en bénéficiant aussi des aménités du centre-ville proche : c'est pour cela que le terrain initialement proposé en haut de l'avenue Denfert-Rochereau, en retrait de cette dernière, à l'angle de la rue du Gris-de-Lin et du boulevard Dalgabio lui convenait parfaitement. En 2010, une nouvelle opportunité se présente dans la possibilité de rachat à un propriétaire privé de la parcelle attenante au tènement initialement proposé (l'îlot Hertz) : XXL-Atelier propose de faire un programme sur l'ensemble de l'îlot, phasé en deux temps afin de pouvoir en avoir la maîtrise foncière (mais aussi pour des questions de trésorerie).

Il faut dire qu'entre temps, le projet est passé d'un simple local pour le cabinet d'architectes à un véritable programme de promotion immobilière, mélangeant bureaux, commerces et logements dans le même immeuble : des 500 m² de bureaux initiaux, le cabinet doit gérer, du fait de la nouvelle parcelle, une superficie de 6 000 m², ce qui nécessite d'étoffer le programme⁶¹⁷. C'est

⁶¹⁷ Ce à quoi s'ajoute ensuite la survenue de la crise en 2008. Ce programme est alors saisi comme une opportunité de diversification de l'activité du cabinet : « Ce n'est pas une opération qu'on a inventée avant [la crise] et puis qui s'est ralentie, nous c'est une opération qu'on a inventée pendant la crise. Et qui finalement nous a généré du boulot (...) on a pris une grosse prise de risque en fait sur l'ensemble des structures qu'on avait parce qu'on a lancé tout ça pendant la crise. Et puis bon ben... la chance c'est qu'elle ait moins duré que prévu et qu'on s'en sorte, voilà ! Mais c'était bien... c'était un choix en fait, à l'époque où on a lancé ça aussi,

ainsi que XXL-Atelier se lance dans un programme plus ambitieux qui lui permettra de faire un montage financier. Si cette orientation vers une opération mixte repose sur le diagnostic d'un marché de bureaux peu porteur à Saint-Étienne, elle vise surtout à limiter les risques :

« Pour pouvoir remplir 6 000 m² en même temps, l'idée c'était d'avoir à porter le moins de choses possible, c'était de faire une opération qui puisse générer de la ville, parce que enfin, Châteaureux c'est le quartier des affaires, mais si on ne fait que du bureau, ça sera un peu compliqué. Donc nous on a toujours été plutôt orientés vers des opérations mixtes, ça permet aussi de répartir les risques, de répondre à une demande de... (enfin moi je trouve) de la Ville qui est de faire que ça vive après les heures de bureau et (...) en se donnant ces axes là, ça nous a conduits à dire "il faut faire à peu près tant de logements". En faisant tant de logements, on ne savait pas le faire, on ne savait pas le porter parce qu'on n'avait pas les moyens de porter 27 ou 30 logements de plus, donc c'est pour ça qu'on s'est orientés en fait vers un bailleur pour regarder un principe de fonctionnement avec lui, et regarder une solution de sortie avec lui. » [Entretien XXL-Atelier, 13.07.2011].

XXL-Atelier monte donc une structure de promotion immobilière (expérimentée entre temps dans le cadre d'un petit programme dans le quartier ANRU de Montreynaud), et conclut un accord avec le bailleur social Néolia : la part de logements sociaux sera réalisée dans la première phase du programme, ce qui permet à XXL-Atelier d'avoir un appui financier pour démarrer l'opération. Les logements en accession libre sont réservés pour la seconde phase.

Ainsi, au terme de deux ans de recherche de terrain, puis plus de trois ans de montage foncier et financier complexe dû aux aléas des négociations avec les propriétaires privés⁶¹⁸, le programme peut être lancé⁶¹⁹. Certifié BBC, il comprend un socle commun de commerces (tous vendus) sur lequel deux plots s'élèvent. Le premier plot est composé de 27 appartements (logement social) répartis sur cinq étages, et correspondent à la première phase de travaux. Le second plot est composé de trois étages de bureaux, et de deux derniers étages de logements (douze appartements de deux et trois pièces). Les bureaux, vendus à la découpe et dont il restait moins de 1/5 disponible mi 2011, se sont globalement remplis d'entreprises stéphanoises, se relocalisant en centre-ville (et partant souvent du technopôle). Dans la partie résidentielle, les logements sociaux sont ventilés entre les différents dispositifs d'aides⁶²⁰ ; quant au secteur libre, l'objectif est de combler la manque d'offre neuve sur le marché stéphanois en termes de produits haut-de-gamme, afin d'attirer une clientèle d'acquéreurs habitant ledit logement.

« [BNP-Paribas] c'est de la défisc' et ce n'est pas de l'acquéreur local, ce qui fait que quand on compare nos prix alors, en fait il y avait deux écarts qui étaient compliqués. Le premier, c'était l'écart BBC / RT 2005, et le deuxième, c'est qu'en gros, nous, on a des logements qui font entre huit et neuf mètres carrés de plus qu'eux, parce qu'on souhaite qu'ils soient plus habitables et parce que c'est pas du produit investisseur et du coup ben on avait une double peine. Aujourd'hui ça s'est atténué parce que le BBC tout le monde est obligé d'en faire. Et (...) on va réattaquer

c'était soit on mettait trois ou quatre personnes dehors, soit on faisait autre chose, et on a fait le choix d'aller vers autre chose » [Entretien XXL-Atelier, 13.07.2011].

⁶¹⁸ Les îlots ont aussi attisé la convoitise de grands groupes immobiliers nationaux.

⁶¹⁹ En raison de leur peu de réserve de trésorerie, le projet doit atteindre 70% de pré-commercialisation pour pouvoir sortir.

⁶²⁰ PLAI (prêt locatif aidé d'intégration) ; PLUS (prêt locatif à usage social) ; PLS (prêt locatif social).

une campagne de précom' mais dédiée à des acteurs locaux et pas des investisseurs Scellier⁶²¹. (...) [Notre public cible c'est] plutôt des locaux qui vont habiter le quartier ou des gens qui bossent pour des grands groupes enfin comme Casino entre autres ou voilà. » [Entretien XXL-Atelier, 13.07.2011].

Bien qu'éligible au dispositif Scellier et à la TVA réduite comme Cap City, ce programme n'est pas pensé en priorité pour une cible d'investisseurs. Néanmoins, l'aménagement intérieur est prévu pour être modulable par regroupement de deux appartements, et ainsi répondre à des demandes de plus grandes surfaces habitables :

« On a des T2 qui peuvent devenir des T5, enfin des doubles T2 qui peuvent se regrouper (...) par exemple s'il y a un [investisseur] qui veut faire de la défisc', et (...) qui a une maison dans la Plaine, c'est souvent courant, et puis qui va revenir quand il est vieux à Saint-Étienne, une fois qu'il a fini la défisc', il peut coupler les logements et revenir habiter en centre-ville. Nous l'idée aussi, c'est de faire revenir des gens qui ont un peu d'argent à Saint-Étienne, parce que c'est aussi ce qui manque, ils sont tous partis dans la Plaine. » [Entretien XXL-Atelier, 13.07.2011].

Le discours de cet architecte se coule donc totalement dans la stratégie de la municipalité Thiollière qui cherchait à attirer des ménages à haut pouvoir d'achat en centre-ville. Il insiste aussi beaucoup sur l'intégration urbaine de son programme dans son environnement, afin de créer une qualité urbaine avec des terrasses, des cheminements permettant de coudre la Cité Administrative en contre-haut avec la gare et le siège de Casino en contrebas. Dans ce but, l'architecte a maximisé la charge foncière tout en dégageant 40% de surface au sol pour créer de l'espace ouvert au public, rendant donc l'îlot traversant.

Ainsi, **cette opération est différente des autres de maints points de vue** : c'est le seul cas de promoteur-investisseur-utilisateur, c'est le seul maître d'œuvre et d'ouvrage stéphanois, et c'est le seul cas où le positionnement près de la gare est une stratégie de localisation en adéquation avec des besoins nets de transport ferroviaire interurbain. Cette opération est aussi séduisante dans la mesure où la programmation semble réellement pensée en fonction du site spécifique du projet et de son intégration urbaine. Si le concepteur de White[carbon] reconnaît volontiers l'intérêt pour une collectivité d'avoir de grandes signatures de l'architecture pour promouvoir son projet urbain, il s'efforce dans ses programmes de montrer la valeur ajoutée d'une agence locale, connaissant bien son terrain, s'adaptant au mieux aux contraintes urbaines et conjoncturelles, pouvant faire une proposition adéquate, et ce, même à des prix concurrentiels en raison de charges de fonctionnement moindre qu'un grand groupe⁶²². Au final, White[carbon] et Cap City incarnent de façon presque caricaturale l'opposition entre un architecte local entrepreneur, proposant une offre "sur-mesure", et un promoteur national proposant un produit immobilier davantage standardisé, "hors sol".

⁶²¹ Lors de la première phase de pré-commercialisation, deux appartements ont été loués en Scellier.

⁶²² La structure profite de sa petite taille pour dégager une marge moindre que les grands groupes, mais suffisant à son fond de roulement.

e. *L'îlot Poste-Weiss, ou comment le terrain le mieux situé peine à sortir*

Îlot Poste-Weiss <i>en cours de conception</i>				
Promoteur	Architecte	Investisseur	Chiffres	Utilisateurs finaux
Groupe de promoteurs (ad hoc) Vinci et Cardinal (groupe lyonnais)	Architecte – urbaniste coordonnateur : Emmanuel Combarel (Cabinet ECDM, Paris), XANADU (Iwan Ponsonnet + David Sumner) : cabinet lyonnais	Information non connue	30 000 m ² SHON en trois phases - 310 emplois directs - 460 habitants / 185 logements - 2 programmes hôteliers (≈ 200 chambres).	Information encore non connue

Tableau 28 : Caractéristiques du programme sur l'îlot Poste-Weiss

Dernière opération connue au moment où est rédigée cette thèse⁶²³, l'îlot Poste-Weiss montre comment des jeux d'acteurs peuvent retarder la valorisation du terrain ayant théoriquement le plus de valeur. En effet, la publicisation de la signature du contrat entre l'ÉPASE et un promoteur en décembre 2011 marque le dénouement d'un feuilleton politico-immobilier de plusieurs années que nous détaillerons peu⁶²⁴. Immédiatement en face de la gare, accueillant les arrêts de bus urbains, et bordant la rue Denfert-Rochereau menant directement au centre-ville, cet îlot en front de gare est, sur le papier, le plus stratégique, le plus enviable grâce à sa visibilité maximale, et sa belle taille. Bien qu'une certaine incertitude ait flotté au début des années 2000 sur l'intention des chocolateries Weiss de se délocaliser hors de Saint-Étienne (d'où une démolition tardive, en 2010), cet îlot fait l'objet de toutes les convoitises depuis de nombreuses années. Bien avant l'arrivée de l'EPA, l'équipe municipale prévoyait déjà un projet mixte avec bureaux, logements, et surtout un hôtel de gamme supérieure – offre manquante à Saint-Étienne. Un premier appel d'offre est lancé vers 2006, attirant les réponses de nombreux promoteurs : le groupe Constructa, appuyé par Bellechasse Investissement⁶²⁵, et avec pour architecte mandataire Jean Nouvel (puis Yves Lion) est le mieux positionné. Le concours est cependant annulé en 2009 par l'ÉPASE : il est alors question que le Conseil Général de la Loire se porte acquéreur de l'îlot afin d'y installer son nouveau siège, et près de mille agents. Mais l'annonce de la réforme territoriale en 2010, faisant un temps craindre la disparition des départements, gèle le projet alors que trois promoteurs sont encore en lice pour le développer (Nexity, Icade et Brémont). Ainsi

⁶²³ Pour être tout à fait complet, au moment de la mise sous presse du manuscrit, une dernière opération vient d'être signée : l'îlot 22-24 Montat : 11 000 m² de l'ancien siège de Casino doivent être transformés en un « programme de résidence d'affaires long séjour, de résidence sénior non médicalisée, de bureaux, restaurants et parking ». C'est Vinci Immobilier qui a remporté le concours, pour une livraison prévue en 2015 (source : www.saint-etienne-chateaucrux.fr, dernière consultation de l'URL le 10.02.2013).

⁶²⁴ En raison du caractère sensible du dossier tout au long de nos temps de terrains, et du dénouement récent du projet, nous n'avons pas sollicité d'entretien spécifique sur ce projet, et nous en tiendrons aux grandes lignes du programme telles que l'ÉPASE les a diffusées publiquement.

⁶²⁵ Dont le gérant est Marc Piétri, PDG du groupe marseillais Constructa (et fort implanté sur Euroméditerranée)

que l'exprime la presse locale, « *l'emplacement le plus stratégique de la ZAC Châteaureux est rebaptisé 'l'îlot maudit'* »⁶²⁶.

Un nouveau concours est finalement lancé en 2011, duquel sort vainqueur la proposition d'une association de promoteurs, constituée pour l'occasion et composée du groupe national Vinci, ainsi que du promoteur lyonnais Cardinal (qui a notamment construit plusieurs des bâtiments emblématiques de Lyon Confluence⁶²⁷).

Conformément au cahier des charges, le projet, actuellement en cours d'instruction, prévoit un programme mixte, avec deux hôtels (près d'un cinquième de la SHON totale), un quart de la surface en bureaux, près de la moitié en logements et enfin 10% de commerces. L'aménagement est prévu en trois phases d'ici 2020, chacune panachant logements, bureaux et commerces, tandis que les hôtels sont prévus dès la première phase.

⁶²⁶ *Les Petites affiches de la Loire*, n°511, du 19 au 25 octobre 2009.

⁶²⁷ Parmi lesquels le siège du journal *Le Progrès*, le futur siège d'Euronews, la réhabilitation de docks (rue Le Bec, Douanes), mais aussi le bâtiment en forme de cube orange abritant son siège, et ayant fait la couverture de nombreux magazines professionnels.

CHÂTEAUCREUX EN PROJETS : LE RENOUVEAU ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

1. Siège de Casino
2. Cité Administrative



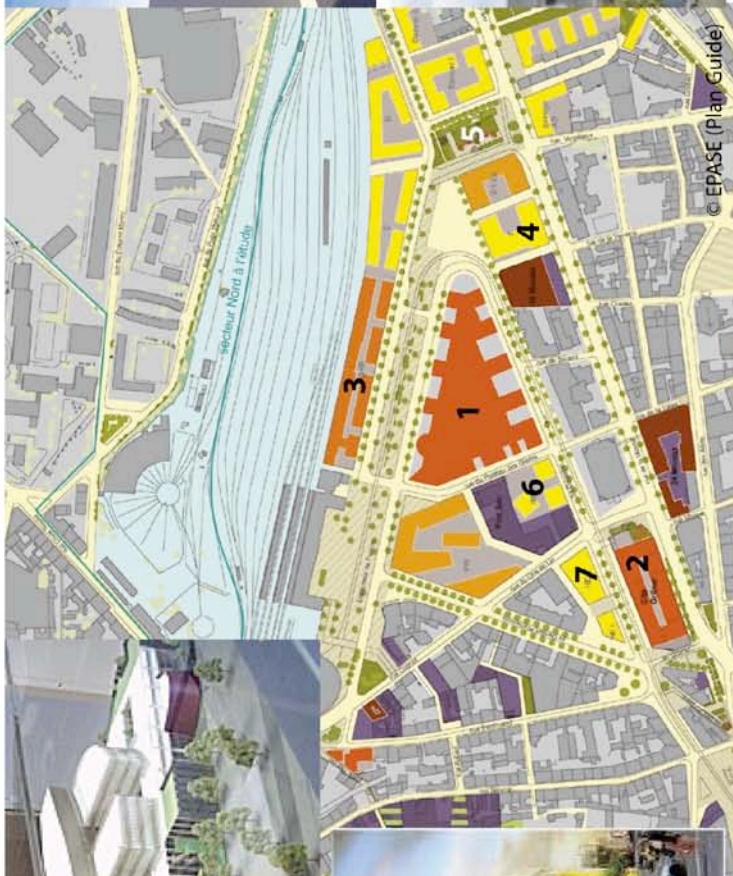
3. L'Horizon (îlots A&B)



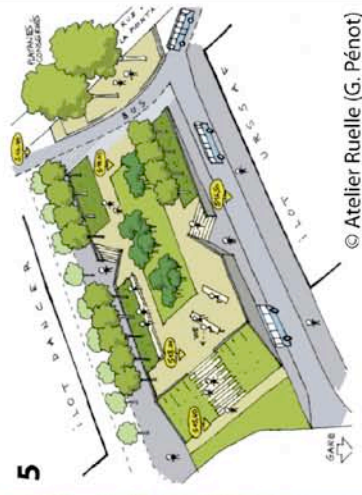
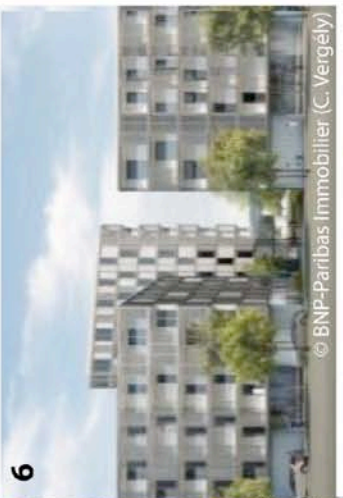
4. CN-CESU / URSSAF

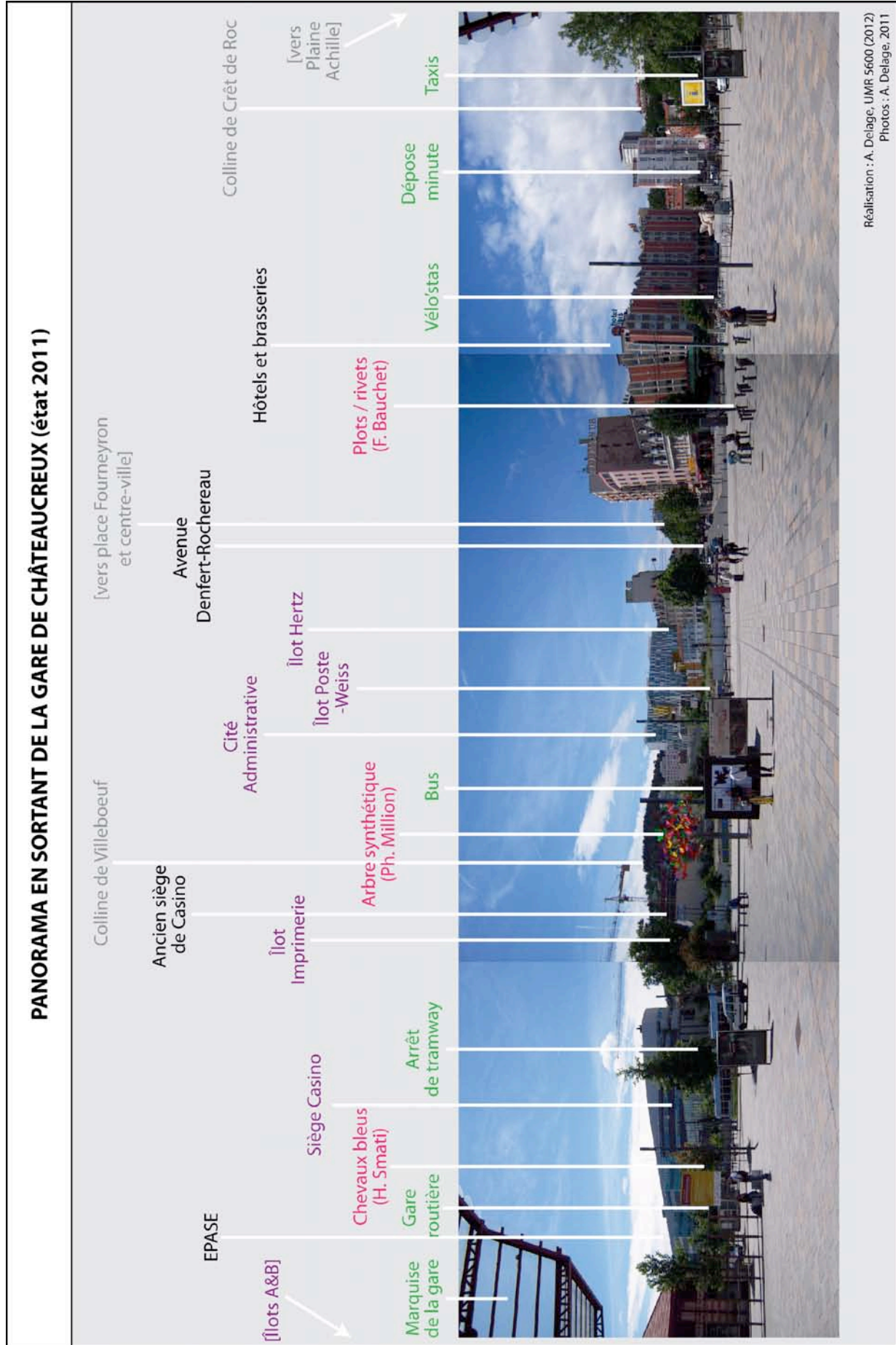


5. Jardin du Regard



6. Cap City (îlot Imprimerie)
7. White Carbon (îlot Hertz)





Réalisation : A. Deilage, UMR 5600 (2012)
 Photos : A. Deilage, 2011

Illustration 26: Panorama en sortant de la gare de Châteaureux (état 2011)

3.4. État de la mutation début 2012 : quelle ville concrètement produite ?

Après cet exposé pas à pas de chacune des opérations lancées sur Châteaureux, il convient de prendre un double recul, à la fois opérationnel et urbanistique pour voir comment ces programmes s'articulent les uns aux autres, notamment en termes de composition d'ensemble du quartier. Nous écartons de notre propos la face nord des voies ferrées dans la mesure où aucun projet concret n'est encore avancé, et ne prenons donc en compte que la première phase de la ZAC, c'est-à-dire sa partie sud. Cette description de la ville produite est à lire au moment de l'écriture de cette thèse, c'est-à-dire au cours de l'année 2012, et donc une fois les premières livraisons effectuées, mais sans pour autant que tous les travaux engagés ou projetés ne soient lancés, ni que le quartier ne soit habité et approprié par de nouveaux usagers. Il ne s'agit donc pas de préjuger de l'achèvement final du projet de Châteaureux, mais de détecter, en l'état actuel des connaissances, l'adéquation ou l'écart au modèle de quartier de gare "nouvelle génération" esquissé dans le chapitre 1.

a. Table rase et reconstruction

Un nouveau parvis de gare, interface entre les transports et la ville

La planche de la page précédente (illustration n°26) présente le panorama qui s'offre aujourd'hui au regard à la sortie de la gare. **En termes de première image de la ville à la descente du train, le changement est radical par rapport à ce qu'aurait vu le voyageur arrivant à Châteaureux dans les années 1990** : au lieu du capharnaüm automobile immédiatement face à la sortie de la gare composé de la dépose minute, du parking et des interstices occupés par des véhicules, c'est désormais un vaste parvis ouvert qui accueille le nouvel arrivant.

L'espace est dégagé, plus lisible – un large panneau de situation (au milieu un peu sur la gauche du panorama) présente le pôle d'échanges multimodal à quelques pas de la porte principale de la gare. Le parvis est agrémenté d'œuvres d'art, afin de signaler l'orientation vers le design que recherche Saint-Étienne : un arbre synthétique multicolore (Philippe Million), des chevaux bleus sur pilotis (Hassan Smati), et des rivets géants (François Bauchet), régulièrement détournés par les usagers en plots pour s'asseoir. Un peu plus loin, les rails du tramway sont à peine visibles dans le revêtement du sol : le passant doit donc être attentif pour les traverser et accéder à la voirie, car même si le terminus se situe à gauche du parvis, le tramway doit le traverser pour aller effectuer sa boucle de retournement sous le parking silo à droite du panorama (hors champ). Sur la droite également se trouvent la tête de taxis, les stationnements pour deux-roues ainsi que les vélos en libre service (Vélo'Stas). Quant à la dépose-minute, elle est de l'autre côté de la rue, relativement loin de l'entrée de la gare et malcommode, dans la mesure où elle oblige à traverser

une rue passante avant d'accéder au vaste parvis de la gare⁶²⁸. Le pôle d'échanges proprement dit est sur la gauche, dissimulé par l'aile de la gare : composé des arrêts de bus urbains et des cars départementaux, il s'étend le long du mail de France (cf. illustration n°27 ci-dessous). Ensuite, l'avenue Denfert-Rochereau s'ouvre nettement, et guide le regard jusqu'au col de Fourneyron. Au début de cette rue, sur la gauche s'étale la friche des anciens bâtiments de la Poste et de l'usine Weiss, détruits en 2008, et sur la droite se trouve l'îlot des hôtels et brasseries traditionnels de la gare (Taverne de Maître Kanter, hôtel-brasserie d'Anjou, restaurant "La Loco", hôtel "Terminus du Forez")⁶²⁹. Plus loin en remontant la rue se succèdent loueurs de voitures et sex-shops, puis quelques boutiques en pied d'immeuble. Au-delà, les nouveaux immeubles tertiaires sont bien visibles, au premier rang desquels le siège monumental de Casino sur la gauche, et au loin le serpent jaune de la Cité Administrative – qui sera nettement moins visible quand l'îlot Poste-Weiss sera reconstruit, ainsi que les programmes Cap City et White[carbon]. Tant que l'espace est dégagé jusqu'à la Cité Administrative, le dénivelé entre la rue de la Montat (derrière la Cité) et la gare est nettement perceptible visuellement. Quelques grues au loin complètent l'image d'un quartier en pleine mutation. Mais l'observateur ne manquera pas de s'étonner de la présence de cette grande friche immédiatement en face de la gare, c'est-à-dire le terrain à la localisation la plus stratégique, à quelques pas du bâtiment voyageurs, et le long de l'artère commerçante reliant la gare au centre-ville à pied ou en bus.



Illustration 27 : Pôle d'échanges multimodal de Châteaureux, vu depuis le toit du parking silo, vers l'est (cliché A. Delage, 2011)

La photo ci-dessus (illustration n°27) montre le parvis de la gare sous un autre angle (depuis le toit du parking silo, à droite en sortant de la gare), afin de mieux percevoir l'agencement de chacun des modes de transports du pôle d'échanges multimodal⁶³⁰.

⁶²⁸ Les Stéphanois semblent d'ailleurs partagés sur l'aspect très minéral du parvis, mais globalement satisfaits de l'aménagement pour sa fonctionnalité.

⁶²⁹ La brasserie "Le Chemin de Fer", à l'angle de la rue Cugnot et de l'avenue Denfert-Rochereau, est sur le point d'être remplacée par une agence bancaire de la Caisse d'Épargne (observation de terrain, août 2012).

⁶³⁰ On devine les îlots A&B en chantier (sous les grues). L'avenue Denfert-Rochereau démarre à droite de la photo.

Des programmes qui sortent progressivement de terre

L'ampleur des destructions de bâtiments dans le quartier, s'ajoutant à des friches préexistantes au projet urbain, peut s'apparenter à une table rase dont la reconstruction est nettement avancée en 2012. Outre le pôle d'échanges, le siège de Casino, la Cité Administrative et l'Horizon (îlots A&B) sont livrés, en usage. L'immeuble destiné à recevoir le Centre National du Chèque Emploi Service Universel (URSSAF) est en cours d'achèvement, ainsi que le programme immobilier Cap City, tandis que la seconde tranche de l'Horizon (îlots C&D) est lancée. La première pierre du programme mixte White[carbon] a été officiellement posée début juillet 2012, après la destruction de l'îlot en face de la Cité Administrative, le long des voies du tramway (voir planche de synthèse n°12, ci-après).

La carte de la page suivante (carte n°8), fondée sur le plan guide de la ZAC souligne l'importance en termes de taille de l'emprise Casino par rapport aux autres programmes. L'absence de commerces en pied d'immeuble, ainsi que son contournement par le tramway accentuent le caractère massif de son architecture et son isolement au cœur même du nouveau quartier. Dans ces conditions, le mail de France, accueillant les gares de bus et d'autocars internationaux, se trouve pris entre une longue façade aveugle, et un bâtiment, L'Horizon, manifestement replié sur sa rue intérieure.

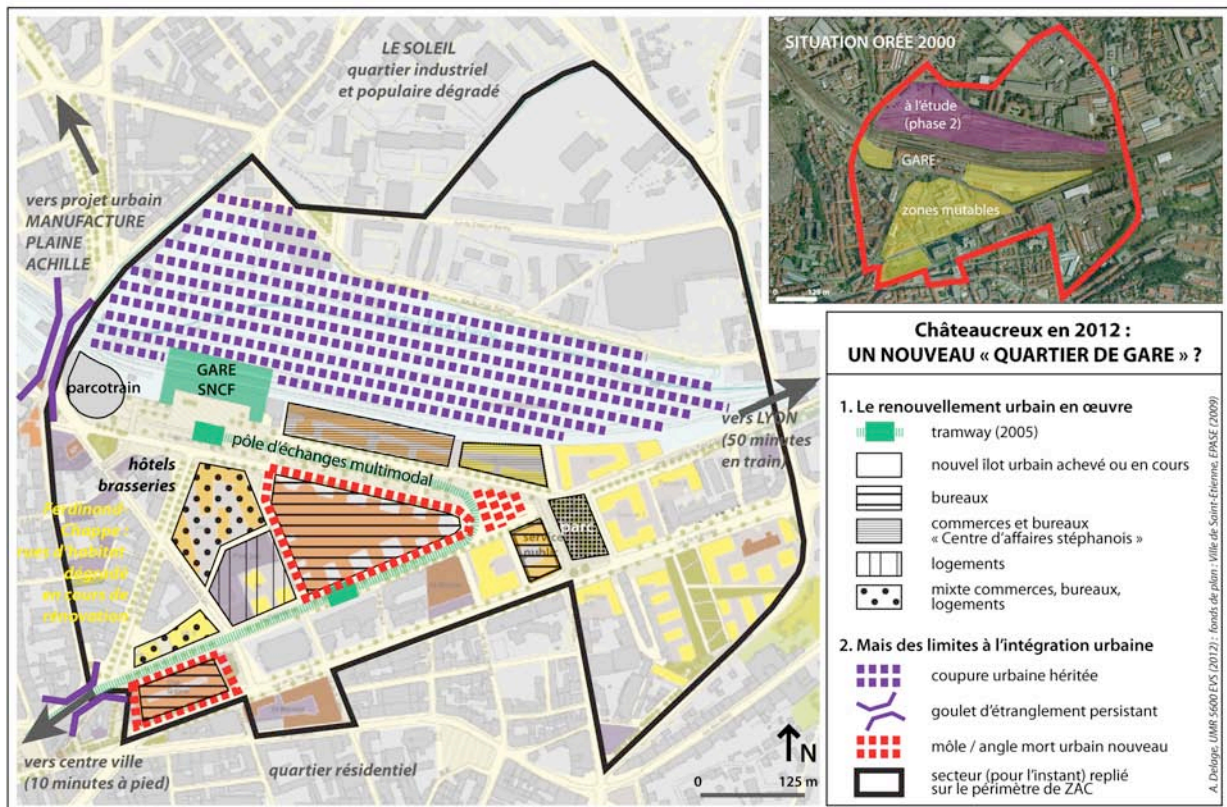
Les îlots A&B, livrés en 2011, sont aujourd'hui le siège du "Centre d'Affaires Stéphanois"⁶³¹, ainsi qu'une large enseigne l'indique en façade (voir photo 4 de la planche de synthèse n°12). La rue intérieure, baptisée rue Jacques Constant Milleret⁶³², est achevée et végétalisée ; elle ne débouche pas directement sur la gare dans la mesure où le piéton doit contourner l'agence commerciale des STAS pour arriver sur le parvis proprement dit. Outre l'antenne du *Progrès* (au premier abord en venant de la gare, indiqué par de vastes panneaux présentant les localisations successives du journal, et l'agence bancaire BNP-Paribas, doublée à l'étage de la direction Loire et Haute-Loire de ladite banque, on trouve un cabinet dentaire, jouxtant des cellules encore vides. L'accès est réglementé par une grille donnant sur le mail de France, ouverte en journée. Dans le prolongement de cette section, dans la direction opposée à la gare, la seconde tranche est engagée selon un principe architectural similaire.

Au bout de ce mail, sur la droite, en retrait par rapport au virage du tramway contournant le siège de Casino, le bâtiment du Centre National du Chèque Emploi Service Universel (photo n°6 de la planche de synthèse n°12) est en cours de finition. Pour l'instant, on ne peut pas en approcher les abords. Au-delà, le jardin du Regard offre un espace de verdure mettant en scène le paysage immédiat des voies ferrées, et le paysage plus lointain des collines (voir illustration n°28). La disposition des sièges, ostensiblement orientés vers ce « *grand paysage* » cher à Michel Corajoux,

⁶³¹ Composé de Châteaucreux et de l'Espace Fauriel, situé dans les anciens locaux de Manufrance réhabilités dans les années 1990.

⁶³² Du nom d'un receveur général des finances du XIXe siècle, propriétaire de hauts-fourneaux en Isère. Il fit partie du groupe de personnes demandant la concession d'une ligne de chemin de fer de la Loire au Rhône, passant par Saint-Étienne, sous la Monarchie de Juillet. C'est donc là une allusion discrète à l'histoire du lieu.

invite clairement à porter son regard dans cette direction – un cône de vue a d'ailleurs été préservé à cet endroit-là. Si le clocher du quartier du Soleil est un repère visuel immuable de l'autre côté des voies, en revanche, la tour Plein Ciel de Montreynaud⁶³³ (accolée à un château d'eau), se détachant nettement sur la ligne d'horizon de la colline en face, a disparu en novembre 2011⁶³⁴. Pour l'instant, ce jardin fait figure de confins du mail de France et du quartier de Châteaureux ; son usage semble plus évident en venant de la rue de la Montat, avec ses îlots résidentiels.



Carte 8 : Quelle ville produite à Châteaureux en 2012 ? (A. Delage, 2012)

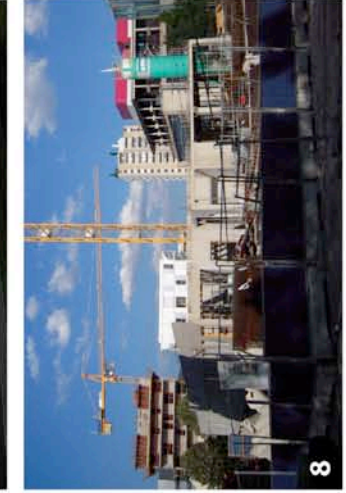
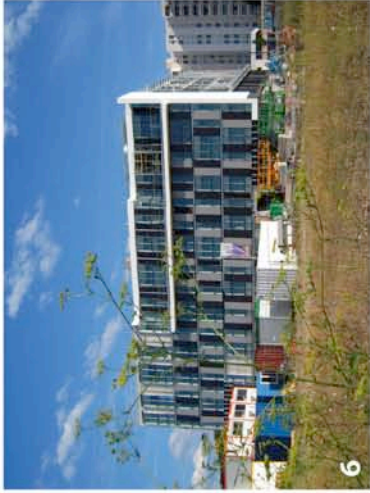
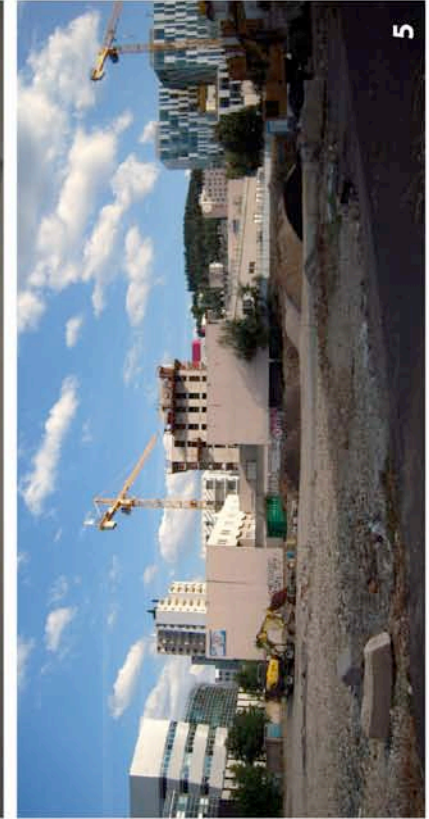
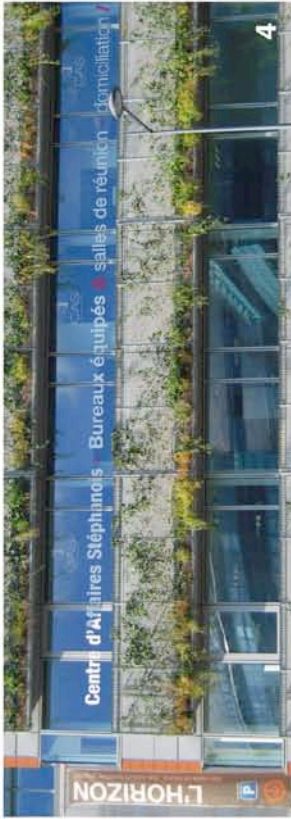
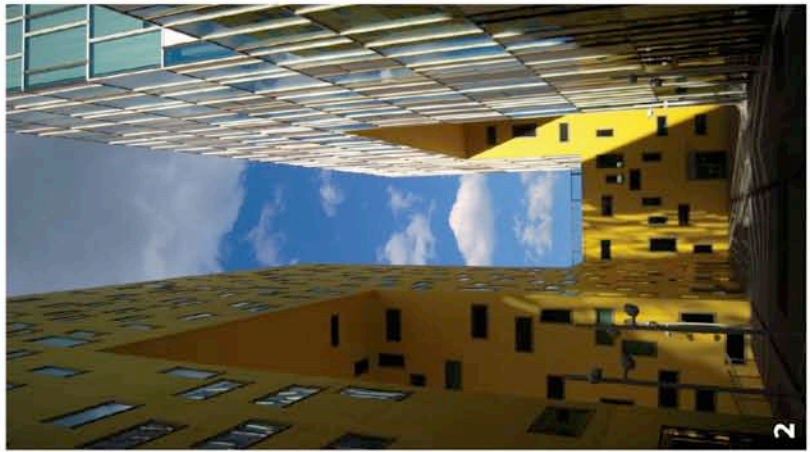
En ce qui concerne la Cité Administrative, sa forme originale et sa couleur vive (photos 1 et 2 de la planche de synthèse n°12) se détachent très nettement des immeubles environnants : sa mise en valeur est accentuée par sa situation sur un promontoire, et, pour peu de temps encore, l'absence de construction voisine lui bouchant la vue. Ces conditions topographiques renforcent donc l'impression d'un bâtiment hors d'échelle, ce qui alimente la controverse chez les Stéphanois partagés entre admiration et réprobation face à cette architecture. C'est néanmoins sans conteste le bâtiment iconique de Châteaureux, **le signal visuel et architectural** qui marque de façon très nette la volonté politique du renouveau du secteur – ce qui est accentué par le fait que ses occupants soient des acteurs publics.

⁶³³ L'un des quartiers ANRU de Saint-Étienne.

⁶³⁴ Au moment où la photo a été prise, en juin 2011, des barrières bouchaient un peu la vue : elles s'expliquent par le fait que l'escalier en contrebas n'était pas encore fini d'aménager.

CHÂTEAUCREUX EN CHANTIERS : état de l'avancement des travaux mi-2012

Le premier bâtiment livré en 2010 est la Cité Administrative (1 et 2). L'Horizon, rebaptisé "Centre d'Affaires Stéphanois" (CAS) l'a suivi en 2011 (3 et 4) ; la seconde phase est lancée. L'îlot Poste-Weiss est déblayé (5). Le CN-CESU est en cours d'achèvement (6). La dernière phase du programme immobilier Cap City (7) est lancée (visible à l'arrière plan gauche), tandis que les premiers appartements ont été livrés (plots au premier plan). Le chantier de White Carbon a été lancé en 2012 (8).



Conception et réalisation : A. Delage, UMR 5600 EVS, 2012 (Photos : A. Delage, août 2012)

Planche de synthèse 12 : État de l'avancement des travaux à Châteaureux, mi-2012 (A. Delage, 2012)

Entre la Cité Administrative et le siège de Casino, deux nouveaux programmes sont en cours de réalisation : White[carbon] et Cap City. En ce qui concerne ce dernier, exclusivement résidentiel, la première phase (deux plots) est en cours d'achèvement et les premiers appartements sont occupés, tandis que les abords ne sont pas encore aménagés, ni le parc intérieur, occupé par le chantier de la seconde phase du programme (troisième et dernier plot). A terme, l'ensemble doit être ceint d'une clôture, et les parties d'immeubles en bord de rue ne sont pas prévues pour des cellules commerciales. En août 2012, plusieurs appartements n'avaient pas encore trouvé d'occupants (quatre panneaux "à louer" visibles depuis la rue).

Si la présence de grues sur le quartier a été saluée par l'ensemble des promoteurs comme étant une bonne chose – car manifestation visible du changement du quartier – lorsqu'ils devaient convaincre des investisseurs de venir sur Saint-Étienne, en revanche, la vue d'une friche exactement en face de la gare est regrettable, selon leurs dires. Pour éviter que ces points négatifs du secteur ne découragent les investisseurs qu'ils essayaient de faire venir sur leur programme, certains promoteurs traçaient d'ailleurs un parcours dans le quartier pour ne montrer que les éléments les plus flatteurs⁶³⁵.

Récemment, et dans la mouvance de ce que l'on observe sur de nombreuses friches urbaines [Andrès, 2008, 2011], des formes d'**appropriation temporaires de l'espace public** sont apparues (voir illustration n°29) : cela se manifeste aussi bien par des petites touches que des éléments plus monumentaux, bien que temporaires. Ainsi, des bancs ont été placés à l'angle de la rue du Plateau des Glières et de l'Avenue de France débutante (face à l'angle de Casino, et avec vue sur l'Horizon ; voir photo 1. de cette illustration) : alors que le trottoir y était défoncé et abandonné aux herbes folles, un espace a été aménagé fin 2011 entre une palissade de chantier et ces herbes folles récupérées à la manière d'un parterre (hors champ de la photo). De façon plus notable, la place du Géant (photo n°3), à l'angle des rues Cugnot et Ferdinand, est un espace public temporaire résultant du concours intitulé "Défrichez-là" lancé par l'ÉPASE en mars 2011. Le vainqueur de cet appel à idées, le collectif Etc.⁶³⁶, a choisi de travailler avec les habitants du quartier pour la réalisation de cette place éphémère – dont la plaque signalétique est symboliquement en bois. Appelé à durer trois ans, cet aménagement est composé de mobilier urbain en bois et représente au sol le plan d'un appartement : cela fait référence au fait qu'il cèdera ensuite la place à un immeuble de logements, dont la définition n'est pas encore lancée.

⁶³⁵ On pense notamment à une carte mentale dessinée par l'un des promoteurs rencontrés, où la personne a clairement circonscrit sur son dessin les espaces attractifs et les espaces négatifs, et tracé le circuit de visite qu'elle faisait faire à ses clients.

⁶³⁶ Composé d'étudiants de l'INSA (Institut National des Sciences Appliquées) de Strasbourg.



Illustration 28 : Vue depuis le "Jardin du Regard", Châteaureux (photo : A. Delage, juin 2011)

APPROPRIATIONS TEMPORAIRES DE L'ESPACE PUBLIC

1. Aménagement provisoire des abords de l'îlot Weiss (EPASE)
2. Série de panneaux faisant référence à l'histoire des lieux
3. « Place au changement sur la Place du Géant », projet participatif par le collectif Etc.-Urbanisme (gagnant de l'appel à projet lancé par l'EPASE en 2011)






Photos : A. Delage, août 2012.

Illustration 29 : Des marques d'appropriations temporaires et artistiques de l'espace public

Quant au pignon dominé par "Le Géant de la gare", il a été décoré sur la base d'un travail effectué par les enfants des quartiers de Crêt-de-Roc et du Soleil (abolissant de fait la coupure des voies ferrées). L'aménagement de cet espace a servi de support à de nombreuses animations à destination des habitants, alliant activités ludiques et moments de réflexion⁶³⁷. Cette action s'est également accompagnée d'un travail de recueil de la parole des habitants : des citations faisant référence au quartier, à son histoire, ses ambiances, etc. ont été reportées sur l'Hôtel de la Gare, désaffecté depuis plusieurs années, mais aussi sur des panneaux de bois dispersés dans les rues alentours (photo n°2). Ces éléments de mémoire – certes non pérennes – viennent donc nuancer le constat de table rase et d'absence de patrimonialisation que nous avons dressé plus haut.

En ce qui concerne enfin les lisières du secteur, le travail de couture urbaine est pour l'instant peu avancé, notamment du côté occidental, au pied du Crêt-de-Roc : des changements sont perceptibles (dont cette Place du Géant), mais les rues Ferdinand et Chappe semblent encore faiblement intégrées dans la dynamique du reste du secteur, en se rattachant davantage à des problématiques de quartiers anciens dégradés (construction d'un immeuble de logements sociaux) que de quartier de gare. Bien que situées immédiatement derrière le front de gare, ces deux rues lui tournent donc encore le dos.

>>> Ainsi, si la trame viaire a été redessinée, elle reste dépendante dans une certaine mesure du passé industriel des lieux avec de vastes tènements encore difficilement franchissables. Ce défaut de porosité du tissu urbain dû à la taille des emprises est accentué par la clôture de certains îlots (y compris visuelle dans le cas de Casino), que ce soit par les grilles du siège social ou la résidentialisation de Cap City. Au vu de ces premiers éléments, il semble que s'esquissent d'ores et déjà deux sous-secteurs de Châteaureux : l'un davantage orienté vers le centre-ville et intégré dans la trame urbaine, l'autre, en fond de ZAC, davantage replié sur soi-même, un confins de quartier de gare⁶³⁸. Dans ce schéma, l'avenue Denfert-Rochereau reste le cordon reliant la gare au centre-ville. En peu de temps, le changement du quartier est donc visible, avec quelques marques d'appropriation des lieux.

⁶³⁷ Voir le blog du collectif Etc. à ce sujet : <http://www.collectifetc.com/place-au-changement-chantier/> (dernière consultation de l'URL le 08.09.2012).

⁶³⁸ On pense là encore aux propos d'une des personnes rencontrées, commentant son dessin : c'est l'urbanité incertaine des îlots A&B qui a motivé son refus de s'y installer.

b. Les arrangements face aux contraintes du marché

Pour plusieurs programmes, on constate qu'il y a un certain écart entre les ambitions ou les cibles initiales et ce qui finalement advient. Cela est sensible dans un premier temps sur les îlots A&B où la volonté initiale de l'ÉPASE de faire venir des commerces de proximité susceptibles d'animer la rue intérieure et le quartier est au final contrariée par la candidature de plusieurs agences bancaires.

« Sur la partie avant aujourd'hui vont se positionner deux banques : très clairement ce n'est pas tout à fait l'axe de développement que souhaitait aujourd'hui l'ÉPASE parce qu'elle aurait souhaité beaucoup plus de commerces de proximité. Bon, après, ils ont fait quelques concessions également du fait que pour démarrer l'opération aujourd'hui, on a capté plus du service que du commerce à proprement parler, et du coup, on va dire qu'ils ont donné leur aval pour la mise en place des deux banques. C'est vrai que dans leur idée, ce serait bien qu'on n'ait pas forcément d'autre organisme bancaire. » [Entretien Art de Construire, 17.02.2010].

La nécessité impérative de rassembler un nombre suffisant d'utilisateurs finaux, afin d'avoir une garantie de remplissage (elle-même conditionnant le déblocage des fonds et donc le démarrage de l'opération), fait donc loi : elle force à une attitude prudente consistant à ne pas laisser partir de potentiels utilisateurs finaux, quand bien même ils ne correspondent pas aux critères initiaux.

En termes de forme produite, un constructeur de bureaux peut faire le pari d'une architecture audacieuse, faisant signal dans la ville, si son commanditaire le souhaite. Cela peut en effet constituer un argument favorable auprès de l'investisseur en quête de distinction, comme dans le cas de la Cité Administrative / Luminis, où l'architecture a manifestement été déterminante :

« INEA (...) c'est la directrice générale qui s'est déplacée. C'est une anglaise ou une écossaise qui parle français à peu près comme nous, mais qui est assez surprenante. Le croisement de la neige etc. elle a passé son temps à dire "mais pourquoi vous m'amenez là ? mais pourquoi vous m'amenez là ?" Donc on a fait le tour de la ville, "ah ben c'est rigolo" etc. mais bon... voilà, ils ont collecté des fonds, il faut qu'ils les dépensent, il faut qu'ils achètent, alors ça veut pas dire qu'ils achètent n'importe où n'importe comment, mais voilà. Et puis c'est de dire "oui il y a le TGV, oui c'est un quartier d'affaires qui va se développer, ça vaut peut-être le coup d'être les premiers, l'objet il est complètement dingue, on n'est pas bien sûr que vous soyez vraiment capables de le construire mais il est complètement dingue, il y en a qu'un en France et c'est moi qui vais l'avoir", voilà, je pense aussi que ça participe... on aurait fait un petit cube de verre standard, je sais pas si ça aurait forcément eu le même impact. Bon, après chaque investisseur réagit... il y a ceux qui voudront être précurseurs et dire "ben voilà on va être les premiers et puis quand il sera rempli, je le revends, je me sauve et j'ai fait une bonne affaire avec la plus-value". » [Entretien Codégin, 18.02.2010].

Certes, le promoteur défend là son programme en forme de serpent à plumes – ainsi que le présente l'architecte Manuelle Gautrand – mais de fait, sur le site internet de la Foncière qui a investi dans Luminis, le bâtiment figure en bonne place, en première position des programmes présentés. A travers ces propos, on constate donc que **la stratégie distinctive de la Ville** pour son propre profit de prestige local et de marketing territorial **se reflète exactement dans la**

stratégie distinctive de l'investisseur : le choix d'une architecture originale présente donc un intérêt double, à la fois pour les acteurs publics et pour les acteurs de marché.

Dans la promotion résidentielle en revanche, la prise de risque est plus délicate, car l'investisseur est un particulier : il s'agit de convaincre non pas un investisseur global prenant l'ensemble des surfaces, mais une multitude d'individus aux goûts disparates, et tenus par la nécessité de revendre un jour leur bien. Il existe deux stratégies, deux cibles de la part des promoteurs : l'investisseur, qui a besoin de placer de l'argent mais n'habitera probablement jamais dans son bien, et l'acquéreur occupant, qui, lui, cherche un lieu de vie. Cela a des répercussions immédiates sur les biens immobiliers produits en termes de surfaces : les propos recueillis chez le grand groupe de promotion immobilière et l'architecte sont absolument convergents en la matière (même si chacun a pris un parti opposé à l'autre), soulignant une différence pouvant atteindre une dizaine de mètres carrés en termes de surface habitable sur un deux pièces (ce qui correspond souvent au sacrifice d'une réelle cuisine). En fait, la production du logement ayant pour cible l'investisseur n'est pas régie par des considérations d'habitabilité, mais par **un compte à rebours à partir de l'enveloppe financière** dont dispose l'investisseur : à partir de cette somme globale, et en fonction du prix au mètre carré, cela donne une surface totale d'appartement (cf. opération BNP Paribas). *A contrario*, l'architecte vise lui une clientèle d'habitants en quête d'un logement plus haut-de-gamme ; néanmoins il peut certainement adopter une telle stratégie aussi car ses volumes de commercialisation sont bien moindres que ceux de BNP-Paribas (variant du simple au décuple).

c. "Tertiaire" rime-t-il tant que cela avec "affaires" ?

Ce panorama de l'état du chantier à Châteaureux montre un nouveau quartier essentiellement structuré autour de son pôle d'échanges multimodal, un parvis rythmé par les allées et venues du tramway, et avec de nombreuses surfaces tertiaires. De ce point de vue, la réalité n'est pas encore celle de l'image de quartier d'affaires métropolitain telle qu'elle est énoncée dans les documents promotionnels.

En fait, on constate une certaine confusion des termes pour désigner le quartier de Châteaureux, qui est proclamé "Quartier d'affaires" par l'ÉPASE, dénomination reprise par la totalité des promoteurs dans leurs plaquettes de vente. Cette confusion des appellations est particulièrement patente dans la carte mentale d'un des acteurs interrogés dans le cadre de ce travail de recherche : faisant une légende pour accompagner son dessin, cette personne a qualifié de "quartier d'affaires" les bâtiments de la Cité Administrative et de l'URSSAF, au même titre que le siège de Casino par exemple. Il s'avère effectivement que l'appellation peut paraître trompeuse, ou du moins partielle, et cache dans tous les cas une certaine fragilité. Certes, en SHON développée ou en cours de développement (et sans tenir compte des taux de commercialisation effectifs), la

surface dédiée au secteur privé est près du double de celle dévolue au public⁶³⁹. Mais si l'on considère la répartition des occupants, le déséquilibre apparaît de façon flagrante : plus de la moitié des surfaces de bureaux d'entreprises privées est le fait d'une seule entreprise, Casino. Autrement dit, **si l'on ôte Casino, la surface tertiaire d'administration dépasse la surface de bureaux privés**. Cela constitue un indéniable élément de vulnérabilité car cela met plus que jamais la ville à la merci du départ d'une entreprise qui n'a plus de stéphanoise que l'histoire. Cette menace pèse comme une épée de Damoclès au-dessus de Châteaureux, qui reste loin des centres de décision parisiens, en dépit de la liaison TGV. Pour parer à toute éventualité, le bâtiment a d'ailleurs été conçu pour être reconvertible en plus petites unités, grâce à des plateaux modulables. Mais l'arrivée de 36 000 m² de surface de bureaux sur le marché stéphanois de l'immobilier tertiaire constituerait à n'en pas douter un facteur de déséquilibre durable du marché, eu égard à la capacité d'attraction allochtone somme toute limitée de Saint-Étienne : Châteaureux a pour l'instant bénéficié davantage de mouvements de **relocalisations internes au département ou à l'agglomération** mais n'apparaît pas encore comme une solution de délestage du quartier de la Part-Dieu à Lyon, en dépit de prix bien moindres.

Ce caractère encore artificiel du quartier d'affaires accrédite l'opinion de ceux doutant du potentiel tertiaire de Châteaureux, opinion fondée sur le constat du déséquilibre des relations entre Saint-Étienne et Lyon : il y a davantage de Stéphanois qui vont travailler à Lyon, que de Lyonnais employés à Saint-Étienne. Par conséquent, il pourrait paraître raisonnable de miser désormais sur une vocation de Châteaureux davantage résidentielle que tertiaire, en proposant une offre de logements neufs de qualité, segment lacunaire sur Saint-Étienne.

⁶³⁹ 61 900 contre 35 000 m² selon nos calculs sur la base de chiffres eux-mêmes sujets à des variations en fonction des sources. Le calcul n'est donc pas très fiable mais donne des ordres de grandeur.

Conclusion de la section 3. : Maîtres d'ouvrages différents, même urbanisme au coup par coup ?

En une dizaine d'années, aménagements urbains (voiries et espaces publics) et nouveaux bâtiments signent la mutation urbaine et fonctionnelle de Châteaureux à Saint-Étienne – et ce, sans que la desserte de la gare n'ait radicalement changé, dans la mesure où le TGV est bien antérieur à ces travaux. Cette mutation est marquée par le départ des dernières industries présentes sur le secteur sud de la gare, et, après un temps de friche plus ou moins long, la construction de nouveaux programmes, à dominante tertiaire. Le fait même que ces opérations sortent de terre acte (au sens de rendre actuel un fait potentiel) le renouvellement urbain, dans la mesure où aucun programme n'est lancé en blanc. Au contraire, **c'est parce qu'il y a de nouveaux usagers (locataires ou propriétaires) que les programmes se concrétisent, et concrétisent par la même occasion le retournement de valeur amorcé par le projet urbain.**

Si l'on revient dans le détail de la chronologie, observe-t-on un lien entre les opérations, ou sont-elles au contraire juxtaposées, comme pourrait l'inviter à croire l'absence de réel plan d'ensemble pour l'aménagement du secteur, du moins avant la conception du plan guide de la ZAC de Châteaureux ?

Le projet transport (pôle d'échanges) et les programmes constitutifs du projet urbain envisagé à l'échelle de Châteaureux n'ont que peu de liens en apparence. On constate en revanche une concordance temporelle entre le projet du tramway (qui impulse le projet de pôle d'échanges) et le programme Casino (le premier élément de renouvellement urbain du quartier). L'établissement des raisons présidant à ces deux projets *a priori* indépendants (cf. figure n°5 ci-contre) révèle pourtant un point commun bien réel, à savoir l'activation du levier foncier. En effet, alors que les collectivités locales ont engagé la mise à plat des disponibilités foncières dans le secteur de Châteaureux en vue de la construction de la nouvelle ligne de tramway devant lier directement la gare au centre-ville par un transport en commun en site propre, la Ville de Saint-Étienne peut puiser dans cette ressource foncière mise à jour pour faire une proposition de terrain pour le siège social de Casino, au moment où l'entreprise multinationale menace de quitter son giron historique. Dans la mesure où c'est la gare qui va être desservie, la Ville est en mesure de proposer un terrain à proximité de cette infrastructure de transport constituant une aménité forte, dans la mesure où le TGV peut relier directement la firme multinationale à Paris et ensuite aux principaux marchés financiers mondiaux grâce aux réseaux de communication rapide. Autrement dit, **la clé du foncier permet de trouver un accord entre tous les acteurs publics et privés, transports et aménageurs.** Par conséquent, il n'y a pas de lien *direct* entre l'infrastructure de transport et le programme urbain, dans le sens où il n'y a pas de réflexion conjointe ; en revanche,

il y a bien un lien consubstantiel entre les deux, puisque le remembrement nécessaire au tracé de l'un sert directement l'assiette foncière de l'autre.

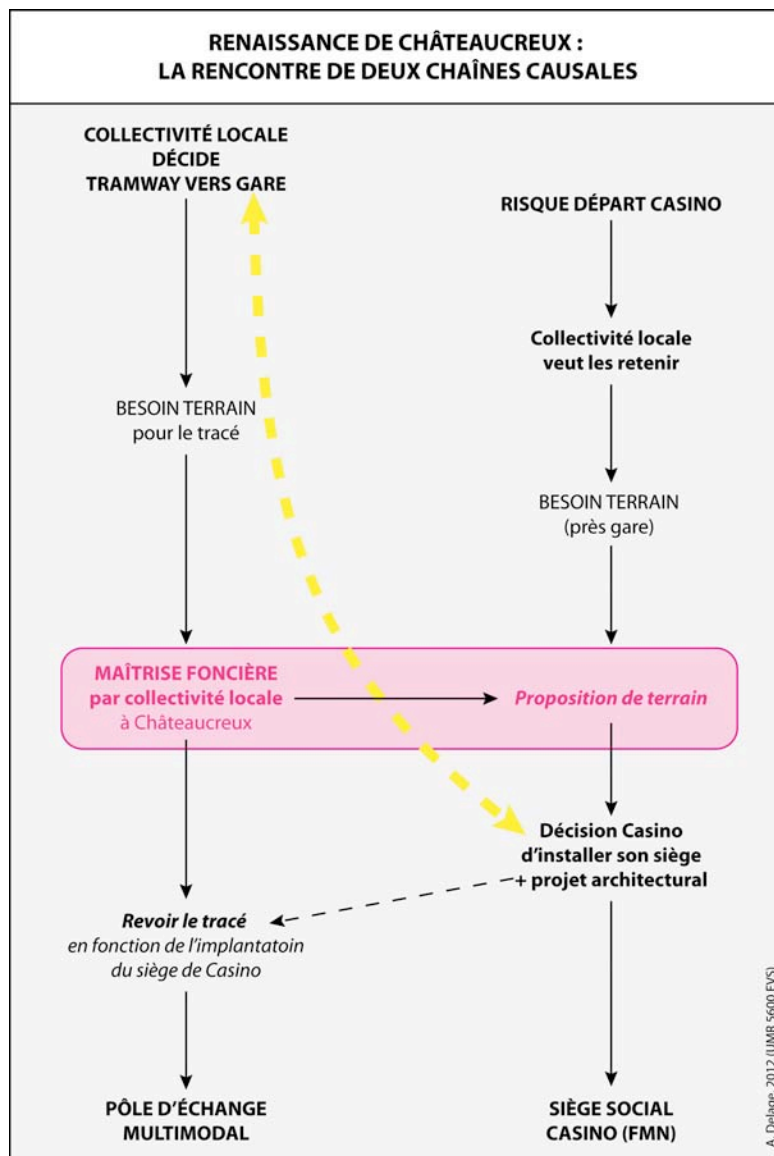


Figure 4 : La rencontre de deux chaînes causales au fondement de la renaissance de Châteaureux (A. Delage, 2012)

Ainsi, on assiste là au **croisement de deux trajectoires, la rencontre de deux chaînes causales à un moment donné**. Certes, cette **co-incidence** au sens propre n'est pas complètement aléatoire ni fortuite, puisque la collectivité locale est le lien entre les deux projets, mais elle permet en tous cas de **remettre en cause l'explication par causalité linéaire** qui est souvent faite au sujet de l'effet des infrastructures de transport sur le territoire : au lieu d'un lien de cause à effet (comme on l'entend souvent avec le terme de levier) entre l'infrastructure de transport et le projet urbain, c'est bien plutôt à la « *congruence* » de deux phénomènes que l'on assiste. La congruence est une notion développée par Jean-Marc Offner pour désigner un « *modèle d'adaptation réciproque* » entre deux phénomènes, qui permet, « *à un moment donné* », « *l'apparition de*

nouvelles formes d'organisation spatiale » [Offner, 1993, p 239]. En l'espèce, **la congruence de la construction du tramway et de la nécessité de retenir Casino à Saint-Étienne permet l'apparition, en peu de temps, et de façon quasi simultanée, d'un nouveau morceau de ville, structuré autour d'un mail / pôle d'échanges, bordé par le siège d'une firme multinationale, desservi par une nouvelle ligne de tramway** : c'est bien là l'acte fondateur du renouvellement urbain de Châteaureux⁶⁴⁰.

De l'arrivée simultanée de ces deux opérations de grande ampleur découle une troisième opération, à savoir la Cité Administrative, qui a été explicitement pensée par la Ville de Saint-Étienne comme un contrepoint public (une cité administrative) au programme privé. Ainsi, **tout en saisissant des opportunités, la Ville de Saint-Étienne construit une stratégie visant à donner le plus d'indicateurs positifs – et de différentes natures (public, privé, transport) – aux investisseurs** : signes tangibles de son attractivité auprès d'autres acteurs privés (cotés en bourse de surcroît), signes tangibles de sa capacité opérationnelle à engager la mutation du quartier avec d'une part une infrastructure de transport en site propre, porteuse d'aménités supplémentaires⁶⁴¹ en soi mais aussi par les aménagements d'espaces publics qu'elle suscite, et d'autre part un bâtiment iconique, audacieux, en rupture totale avec la traditionnelle image de Saint-Étienne comme étant une ville noire, sans patrimoine ni ambition architecturale. Au-delà des difficultés qu'a ensuite connues la Cité Administrative et l'épée de Damoclès constante que représente le départ potentiel de Casino, force est de reconnaître que la Ville de Saint-Étienne, en la personne du maire (mais pas seulement), a pesé de tout son poids pour enclencher cette mutation, sans le recours à un périmètre opérationnel de type ZAC, et avec des moyens limités⁶⁴². Ces trois opérations – tramway, Casino, Cité Administrative – sont donc les jalons primordiaux du retour de cet espace urbain dans les logiques de marché foncier et immobilier constitutif du renouvellement⁶⁴³.

Ainsi, la Ville de Saint-Étienne engage avec peu de moyens trois opérations d'envergure qui scellent de façon monumentale le renouveau du quartier. L'ÉPASE poursuit la mutation ainsi amorcée, en continuant sur la même lancée de quartier tertiaire. L'exposé pas à pas des différents programmes observés à Châteaureux montre alors une **grande continuité de l'action dans cette phase opérationnelle, en dépit du changement de maître d'ouvrage lié à l'arrivée d'un Établissement Public d'Aménagement à Saint-Étienne, bientôt suivie d'un**

⁶⁴⁰ Cette congruence explique alors sans doute pourquoi la plupart des acteurs rencontrés ont du mal à départager le tramway et Casino en tant que facteur déclenchant de la mutation de Châteaureux.

⁶⁴¹ La gare, permettant une mobilité inter-urbaine, voit son offre de transport ainsi étoffée d'une importante possibilité de mobilité intra-urbaine.

⁶⁴² Toutefois, il convient de rester prudent sur la pérennité de cette stratégie, dans la mesure où les emprunts contractés par la Ville auprès de la Royal Bank of Scotland (RBS) se sont avérés toxiques. A ce sujet, l'action engagée par la Ville contre RBS a été couronnée de succès puisqu'en juillet 2012, RBS s'est vue déboutée de son recours et la Ville confirmée dans son droit à ne plus rembourser les traites de ces emprunts toxiques (cf. par exemple cet article du journal *Les Échos* publié le 04 juillet 2012 : <http://www.lesechos.fr/economie-politique/france/actu/0202156489596-emprunts-toxiques-a-saint-etienne-la-banque-rbs-a-nouveau-deboutee-340868.php>, dernière consultation le 20.07.2012).

⁶⁴³ Cf. la définition qu'en donne Marc Bonneville, telle qu'exposée dans le chapitre 2 [Bonneville, 2004].

changement d'équipe municipale (de couleur politique différente)⁶⁴⁴. Certes, l'EPA apporte une capacité opérationnelle avec des moyens financiers et humains, avec un parti pris annoncé d'aller vite sur le secteur de Châteaureux. Il affiche également une volonté de se démarquer sur certains points de la municipalité, en ne reprenant pas par exemple le plan élaboré par l'équipe Chavannes. Mais dans les faits, le changement n'est pas si radical : l'ÉPASE, comme la Ville de Saint-Étienne dans la période précédente, essaie de capter des opportunités, et s'inscrit dans le sillon tracé dans les années antérieures, en développant un discours similaire de quartier d'affaires, de pôle métropolitain. Cette continuité de l'action publique locale et d'État à Châteaureux signale bien la dépolitisation de l'action urbaine⁶⁴⁵ : à Saint-Étienne, tous les acteurs fédèrent manifestement leurs efforts en bonne intelligence pour mener une action fructueuse. Au final, **si césure il doit y avoir entre la maîtrise d'ouvrage par la Ville et par l'EPA, c'est davantage un changement de rythme, plus rapide avec l'EPA, qu'un changement de contenu opérationnel.**

⁶⁴⁴ En fait, si rupture il devait y avoir, ce serait peut-être davantage dans le jeu politique (Michel Thiollière, Radical valoisien, battu par Maurice Vincent, socialiste) que dans les modalités de gestion. Si le nouveau maire a voulu en arrivant aux affaires arrêter le projet de la Cité Administrative, cela a été rapidement balayé par le fait que l'opération était trop engagée pour faire machine arrière.

⁶⁴⁵ Ce constat va exactement dans le même sens que celui fait par Brigitte Bertoncello et Jérôme Dubois à Marseille dans le cadre de l'EPA Euroméditerranée : ils observent en effet une « *dépolitisation et une spécialisation du débat* » [Bertoncello, Dubois, 2010, p 158]. Néanmoins, alors que l'EPA a été demandé à Marseille justement pour subsumer les oppositions politiques locales fortes bloquant l'action, il ne semble pas qu'une telle raison ait motivé la demande d'un EPA pour Saint-Étienne.

Conclusion du chapitre 5 : **Un projet urbain incrémental**

L'exposé linéaire des différentes opérations menées à Châteaueux dans l'optique de son renouvellement urbain fait ressortir les grandes étapes de l'action publique urbaine sur le secteur :

(1) Près d'une vingtaine d'années sont consacrées à diverses études sur Châteaueux, dressant de façon unanime le diagnostic d'un endroit stratégique dans l'aménagement général de la ville. Les études pointent deux atouts majeurs de Châteaueux : le pôle de transports (atout incontesté mais qui n'est formulé en tant que pôle d'échanges multimodal que tardivement) et le potentiel tertiaire du secteur (parfois davantage discuté en raison de son coût et de son caractère risqué). Mis à part le plan Bofill qui propose une vision globale de Saint-Étienne, les autres études peinent cependant à intégrer Châteaueux dans l'économie générale de la ville. Enfin, bien que s'agissant du quartier de la gare, la spécificité du projet urbain pouvant être mené à cet endroit est rarement questionnée, sauf dans le plan Chavannes et dans les îlots Maki, mais qui n'ont pas été repris dans la phase opérationnelle du projet.

(2) La Ville décide de procéder dans un premier temps à une mise à niveau du pôle d'échanges multimodal autour de la principale gare SNCF de la ville. Cela se manifeste par le réaménagement du parvis, le déménagement de la gare routière près de la gare ferroviaire, et surtout la construction d'une infrastructure en site propre : le tramway relie désormais la gare au centre-ville en quelques minutes. Ce premier chantier d'ampleur sur le secteur a pour mérite de mettre en coordination des acteurs divers aux intérêts parfois divergents, mais qui appartiennent tous à la sphère publique. En cela, le pôle d'échanges est alors moins un levier de développement urbain comme cela est souvent espéré, mais, par son caractère fortement mobilisateur, un **levier d'action urbaine**, dans le sens d'une mise en action concertée des acteurs (cette analyse ne déroge pas à celles faites en la matière dans les années 1990). Le fait qu'il s'agisse exclusivement d'acteurs publics, ne constituant certes pas un ensemble homogène (voir partie basse du schéma d'acteurs en annexe n°3), explique peut-être pourquoi le projet transport émerge en premier : il ne nécessite pas de « *mise en synchronisation des acteurs publics et privés* »⁶⁴⁶, contrairement aux programmes immobiliers (partie haute du schéma mentionné). Outre cet avantage opérationnel, il ne faut sans doute pas négliger la portée électorale d'une infrastructure de transport, c'est-à-dire un équipement collectif au bénéfice de tous.

⁶⁴⁶ Nous reprenons là les termes de Franck Scherrer [Scherrer, 2004] : cette analyse sera développée dans le septième et dernier chapitre.

Au-delà de ces vertus fédératrices, la création du pôle d'échanges constitue également un élément important de la mutation physique de Châteaureux grâce à la mise en chantier de tout le quartier qu'elle permet, pour les besoins immédiats de la construction de la nouvelle ligne, mais aussi, par effet de congruence, en rendant possible le lancement de la première opération immobilière (Casino).

(3) L'action urbanistique / d'aménagement urbain vient dans un second temps, au gré des opportunités qui se présentent. C'est d'abord l'occasion de la construction du siège de Casino qui est saisie à toutes forces par la Ville, puis la mutation de l'îlot Grüner qui est mise à profit pour lancer un second projet sous la houlette de la Ville mais sans plan général ni outil opérationnel. La Cité Administrative constitue un contrepoint public au siège d'une firme multinationale : les deux sont censés structurer le quartier, notamment d'un point de vue fonctionnel ; en revanche, d'un point de vue urbanistique, les interactions avec l'environnement urbain semblent réduites, notamment dans le cas de Casino, môle urbain contribuant au cloisonnement du secteur.

(3bis)⁶⁴⁷ L'arrivée de l'EPA change la donne en matière opérationnelle par la création d'une ZAC et l'établissement d'un plan guide censé donner de la cohérence à l'ensemble, notamment en termes de phasage des opérations. Les deux programmes de bureaux et le pôle d'échanges, constituent une base solide sur laquelle peut s'appuyer l'ÉPASE : la mutation de Châteaureux étant engagée dans les faits, l'ÉPASE peut aller vite sur ce secteur et y faire rapidement la démonstration de sa capacité globale à agir sur les près de 1000 hectares de son périmètre d'action, en attendant que l'action sur les autres secteurs à sa charge ne soit visible. L'aménageur procède à un phasage de l'action afin d'éviter toute concurrence entre ses programmes. Aujourd'hui, les principaux programmes sont lancés en phase sud : la seconde phase de son travail va devoir être amorcée, à savoir la couture avec les quartiers périphériques⁶⁴⁸ et la mutation de la face nord du faisceau ferroviaire.

Malgré ces différentes phases, on pourrait avoir l'impression d'une action collective menée au fil de l'eau : un nouveau quartier est en train d'émerger cahin-caha, au gré de la sortie des divers programmes immobiliers qui répondent d'ailleurs pour la plupart davantage à des logiques de marché banal qu'à des problématiques spécifiques de quartier *de gare*, prenant réellement en compte la présence de cette infrastructure de transport. De façon plus générale, la généalogie de l'action collective urbaine sur Châteaureux souligne qu'**à aucun moment n'est réellement mis en œuvre à proprement parler un projet de renouvellement urbain du quartier de gare**. Ce constat appelle deux remarques. La première concerne l'abandon des programmations ambitieuses proposées par Chavannes et Maki : les *SOHO* de l'architecte japonais sont mis de

⁶⁴⁷ Nous abandonnons le phasage en quatre temps qui a jusque là prévalu en raison de la continuité de l'action entre la maîtrise d'ouvrage Ville de Saint-Étienne et EPASE.

⁶⁴⁸ Notamment la couture d'habitat social dégradé Ferdinand-Chappe dans la ZAC et le quartier ANRU Crêt-de-Roc.

côté par le promoteur retenu pour réaliser les îlots A&B, considérant que ce produit est en inadéquation avec le marché stéphanois – la relative réussite de sa première tranche de travaux tendrait à lui donner raison dans la réorientation de son offre. En revanche, le plan d'ensemble de Chavannes n'est pas mis en œuvre par la collectivité qui lui en a pourtant passé commande, pour ne pas laisser passer les opportunités quand elles se présentent – et peut-être aussi en raison du coût et de la complexité opérationnelle et technique de la proposition de réduction drastique du faisceau ferroviaire.

La seconde remarque découle de la précédente : l'analyse de l'articulation des diverses opérations souligne avec force le **caractère incrémental de l'action collective urbaine** telle que la lit Franck Scherrer : on est bien là en présence d'une « *évolution faite pas à pas, par modifications partielles ou successives, intégrant des opportunités singulières et les coups-partis, conduisant finalement à long terme à un changement global* » [Scherrer, 2004, p 48]. Couplé à la congruence, le caractère incrémental du projet urbain esquisse un rôle récurrent et discret de la gare dans ces diverses décisions partielles participant à cette action globale « touche par touche » [*ibid*]. Ainsi, **la congruence du tramway et de Casino indique un lien ténu mais réel à la gare dans les deux cas** : sans la gare, pas de réflexion sur la création d'un pôle multimodal pour répondre aux nouveaux référentiels de l'aménagement urbain ; sans le TGV vers Paris, il semble plus difficile de retenir Casino à Saint-Étienne. Ce sont là des éléments qui demandent à être étayés plus précisément : c'est ce que fera le dernier chapitre à travers l'analyse des propos des promoteurs rencontrés.

Au final, alors qu'il a été un moment question d'un ambitieux quartier biface de part et d'autre du faisceau ferroviaire, c'est d'abord le côté sud, celui en prise directe avec l'hyper-centre ville de Saint-Étienne, qui mute en premier. Cela reproduit l'opposition historique entre la face urbaine et la face technique de la gare du XIXe siècle. Dans cette mutation, on peine à saisir la place de la gare dans le nouveau projet urbain. En revanche, il apparaît nettement que **la gare impulse, dans un contexte désormais favorable aux transports collectifs urbains, la création d'un pôle d'échanges multimodal** dont on a montré les conséquences positives en cascade. Ces conséquences sont à la fois directes (recomposition de l'offre de transport, aménagement d'un pôle d'échanges, d'un parvis porteur de qualité de l'espace public), et indirectes par la congruence avec le projet de Casino *via* la clé du foncier. En cela, nous pouvons d'ores et déjà **valider notre première hypothèse de recherche posant le rôle de la gare comme étant mobilisateur de l'action urbaine**.

On peut alors s'interroger sur la mutation du secteur nord : sa mise à l'écart dans un premier temps s'explique certainement par la nature particulièrement ingrate de ce secteur cumulant des indicateurs sociaux, économiques et urbains négatifs. Néanmoins, on peut se demander dans quelle mesure la concrétisation de la première phase ne peut pas permettre de dépasser ces difficultés : la preuve de la possibilité d'un retournement de valeurs sur le secteur ne pourrait-il pas encourager la SNCF et RFF d'une part, et l'ÉPASE d'autre part, à s'engager dans une action de valorisation des terrains "de l'autre côté des voies" ? L'action sur le secteur nord ne peut en effet faire l'économie d'une collaboration étroite avec les acteurs ferroviaires en raison de la

configuration des lieux et de la structure foncière : il s'agit là d'une contrainte non négligeable en raison de la difficulté notoire des acteurs ferroviaires et des acteurs des collectivités locales orientés sur l'aménagement urbain à travailler ensemble, mais aussi en raison du surcoût lié au démantèlement de l'infrastructure ferroviaire, au comblement du différentiel topographique, etc.. Au-delà de la complexité opérationnelle, la barrière mentale dans l'esprit des acteurs de l'urbain et des usagers reste sans aucun doute encore plus difficile à effacer – or la revalorisation symbolique est le prélude indispensable à toute revalorisation économique. Mais l'articulation avec le secteur de Plaine Achille constitue peut-être une ouverture favorable au développement du Soleil qui ne serait plus simplement en position de confins urbains, à l'arrière de la gare, mais plutôt en position de charnière urbaine. Il s'agirait donc moins de faire un quartier biface centré sur le faisceau ferroviaire comme c'était le cas dans la proposition de Chavannes (et donc avec une articulation peu évidente avec les autres quartiers), qu'un *continuum* urbain, allant du centre-ville à la Plaine Achille en passant par Châteaureux et le Soleil. Cette vision prospective du quartier, en partie permise par certaines des orientations du projet de Manufacture-Plaine Achille sous la houlette d'Alexandre Chémétoff, souligne la nécessité de penser les espaces urbains singuliers en les replaçant dans un contexte urbain plus large : le jeu des échelles permet de modifier le statut d'un espace, et de transformer un confins en interface.

CHAPITRE 6 :

LA GARE, FACTEUR DE BLOCAGE URBAIN ? Liège Guillemins : un coup parti empêchant le projet urbain de se concrétiser.

A Saint-Étienne, le lien du projet à la gare de Châteaureux est pour ainsi dire idéal, ou indirect, dans la mesure où la gare est déjà là. A Liège au contraire, il semble que l'on puisse établir un lien direct, généalogique et concret entre l'arrivée d'une nouvelle gare et la décision de mener un projet urbain à cet endroit-là. En quelques sortes, se rejoue à Liège l'arrivée du train en ville, non plus la ville du XIX^e siècle en pleine croissance démographique et économique, mais de celle de la fin du XX^e siècle, en l'occurrence rétrécissante et en crise économique. Autre différence, la gare arrive non plus dans un espace urbain peu aménagé, mais dans un territoire constitué, où l'aménagement urbain est l'affaire des collectivités locales.

Retracer cette genèse du projet urbain nécessite de reconstituer finement la chronologie des événements depuis la décision d'implanter une desserte TGV à Liège. Cette chronologie peut se décomposer en quatre temps (cf. chronologie n°13 à la fin de cette introduction⁶⁴⁹), qui ne se succèdent pas toujours exactement dans le temps, mais peuvent se chevaucher :

1. Au début des années 1990, **l'annonce de l'arrivée du TGV** en Wallonie mobilise les édiles locaux qui se battent pour obtenir un arrêt du Thalys à Liège (c'est une période que nous n'explorons pas).
2. En 1995, la décision de la SNCB de **déplacer la gare des Guillemins** de 150 mètres, pour des raisons techniques liées à la grande vitesse, met les autorités locales devant le fait accompli.

⁶⁴⁹ Cette chronologie se décompose en trois parties verticales. À gauche, les éléments indiqués concernent essentiellement ce qui relève de l'acteur ferroviaire belge, c'est-à-dire la SNCB et EuroLiège TGV, à l'exception des informations portées en orange, qui traitent de la Cité des Finances (aujourd'hui propriété de Fedimmo). Dans la colonne de droite, sont reportées les informations relatives aux autres acteurs publics locaux, notamment la Ville de Liège. Au centre enfin, se trouvent les principales étapes relatives à la construction de la gare et du projet urbain. Les éléments écrits en violet sont les études (de faisabilité, d'intérêt général, d'impact, etc.), ceux en bleu concernent les décisions politiques relatives aux Guillemins. Quant à ce qui est écrit en gris clair et en italique tout à fait à droite, ce sont des éléments de cadrage du contexte liégeois.

3. Dès 1998, la SNCB et la Ville engagent un bras de fer au sujet de **l'aménagement du parvis de la gare** : le dessin initial aux dimensions modestes est progressivement revu et corrigé jusqu'à ce que la Ville entérine la proposition de parvis de grande taille et de forme triangulaire de l'architecte de la SNCB.
4. A partir de 2002, la SNCB et la Ville redoublent leur bras de fer en élargissant le débat à l'esplanade entière, c'est-à-dire **l'espace compris entre la gare et la Meuse** : les deux propositions concurrentes cristallisent l'opposition de leurs promoteurs respectifs, ce qui entraîne une inertie du projet urbain, toujours observable en 2012.

Ces étapes successives s'accompagnent d'une accumulation d'études préalables à la création de périmètres urbains et d'outils d'urbanisme : la Ville entreprend tôt la réflexion sur l'avenir urbain des Guillemins, mais est presque systématiquement prise de court et contrecarrée par la SNCB *via* sa filiale EuroLiège TGV, dont la stratégie est plus proche de celle d'une entreprise privée soucieuse de rentabiliser ses investissements que d'une entreprise publique attentive à l'intérêt général.

De même que pour l'étude de cas stéphanoise, nous faisons le choix d'un récit le plus chronologique possible afin de souligner le caractère itératif de l'action sur le secteur des Guillemins. L'arrivée à Liège de la grande vitesse internationale dans une gare singulière signée par un architecte de renommée mondiale devrait doter la ville d'un équipement porteur de nombreux éléments positifs au premier rang desquels l'amélioration de la desserte et un signal urbain fort. Le chantier crée également des disponibilités foncières propices à la sortie d'un nouveau quartier de gare (1.). Une fois cela établi, et à la lumière de ce qui a été mis en évidence sur Châteaureux en termes d'incrémentalité de l'action collective urbaine et d'effets de congruence, nous essayerons de comprendre pourquoi en dépit de ces éléments positifs, le projet urbain pensé pour les Guillemins dans les années 2000 (2.) ne se concrétise pas, malgré cette gare monumentale et bien desservie (3.).

CHRONOLOGIE LIÈGE GUILLEMINS : La « course poursuite » entre la SNCB et la Ville

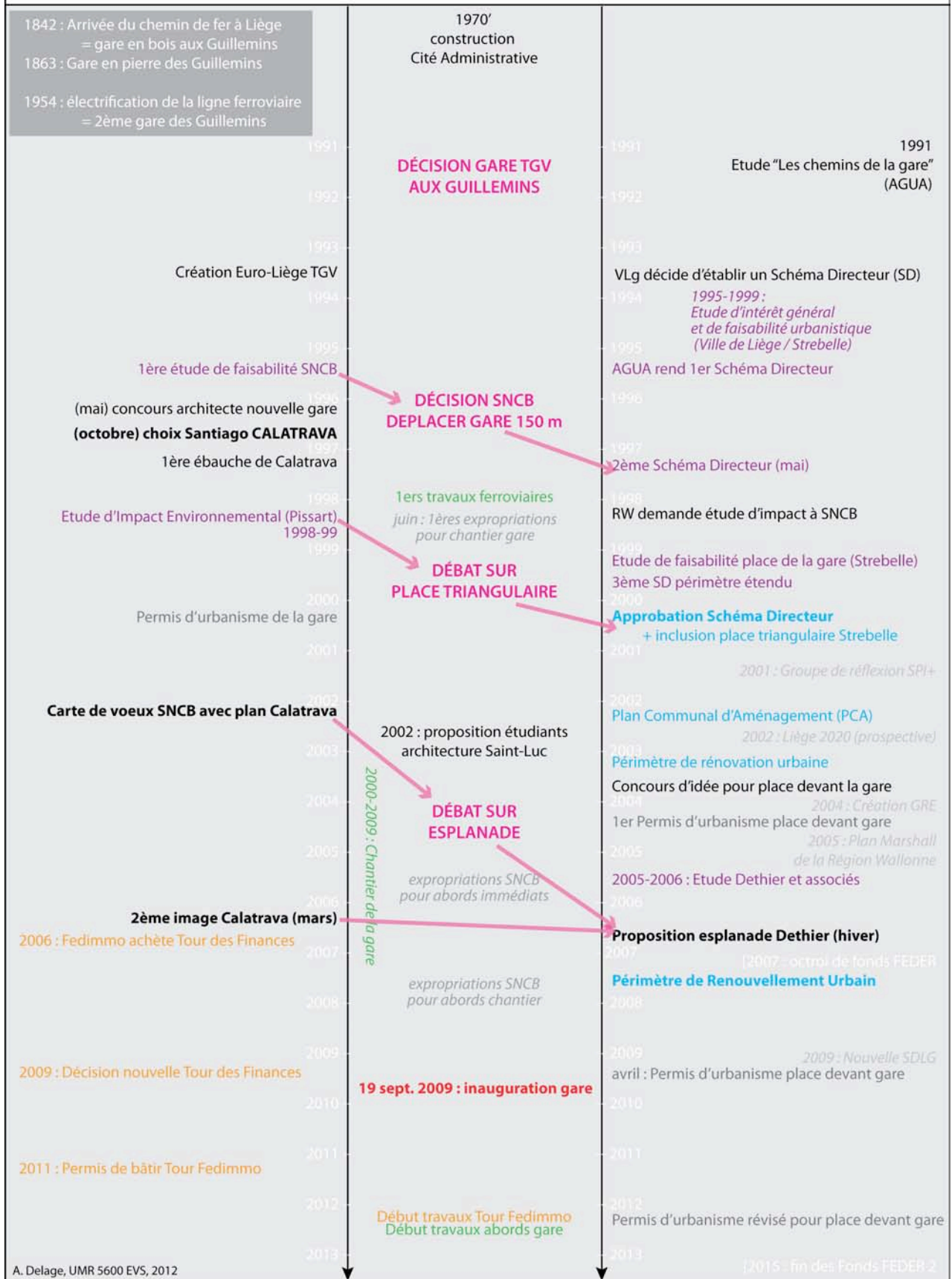


Planche de synthèse 13 : Chronologie du renouveau des Guillemins, à Liège (A. Delage, 2012)

1. L'arrivée du TGV à Liège : une opportunité à saisir à tout prix

Au commencement du renouveau des Guillemins était la nouvelle gare TGV de la ville, à quelques dizaines de mètres de l'ancienne gare décrépie de Liège. Dès l'annonce de l'arrivée d'une ligne à grande vitesse en Wallonie, les autorités locales se battent pour obtenir l'arrêt dans leur ville. Ils y voient un levier de développement urbain non seulement pour la ville dans son ensemble, mais aussi pour ce morceau de ville en partie dégradé. L'intérêt est donc double de capter une telle infrastructure, qui plus est payée par la SNCB. Mais cette gare monumentale, qui s'impose autant à son contexte urbain qu'aux acteurs locaux, déstructure aussi bien le tissu urbain dans lequel elle s'insère à marche forcée que les ambitions urbanistiques de la Ville.

1.1. Les Guillemins, un quartier polarisé par sa gare

Comme tous les quartiers de gare nés au XIXe siècle, celui des Guillemins accueille et polarise un certain nombre d'activités traditionnelles des quartiers de gare, mais avec une triple spécificité liégeoise. D'une part, les voies ferrées sont adossées à une colline et constituent donc moins une coupure urbaine aussi forte que dans d'autres villes. D'autre part, les activités industrielles sont peu présentes dans cette partie de la ville, ce qui explique le faible nombre de friches, même si le tissu urbain est fort dégradé. C'est alors un quartier de gare avec une très forte dimension résidentielle, et une identité propre affirmée, de façon bipolaire certes, mais selon des modalités originales : il n'y a pas vraiment originellement de "quartier des Guillemins", mais plutôt Bronckart d'un côté et Fragnée-Blonden de l'autre, la ligne de démarcation étant constituée non pas par les voies ferrées mais par la rue des Guillemins, axe historique menant de la gare au centre-ville.

a. L'arrivée du chemin de fer amorce la création d'une nouvelle polarité urbaine

Si la ville est indirectement desservie dès 1838 par la gare d'Ans, baptisée Liège-Supérieur, le chemin de fer arrive relativement tardivement à Liège même, au regard de son essor industriel pourtant déjà largement engagé. Cela s'explique par une contrainte topographique : la ville est bordée à l'ouest (c'est-à-dire vers Bruxelles) de collines qui empêchent la progression des trains, ne pouvant supporter de fortes pentes pour des raisons techniques. Le problème est réglé au début des années 1840 grâce à la construction d'un plan incliné (qui lègue son nom à la rue adjacente à la gare actuelle), équipé d'un treuil pour tracter les trains hors de Liège sur une

dénivellation de 110 mètres. Une première station de bois est donc construite en 1842 au Clos des Guillemins, quartier péricentral largement agricole dominé par un couvent donnant son nom au quartier. La construction est dans un premier temps pensée comme provisoire car les autorités municipales privilégiaient une position plus centrale pour implanter la gare de la ville, sur "l'île du commerce", voire au plus près du palais des Princes-Évêques, sur la place Saint-Lambert. L'arrivée de la gare est néanmoins l'occasion de percer une grande rue, la rue des Guillemins, dont l'État central fixe le gabarit à 20 mètres de large, reliant la gare (légèrement en retrait) aux voies de bord de Meuse. L'État oblige également la ville à construire une seconde gare, en rive droite (au Longdoz) en 1851, ce qui y fixe un grand nombre de fabriques. Liège est ensuite équipé d'autres gares de centre-ville, dédiées aux liaisons de plus courte distance (Liège Palais et Liège Jonfosse).

Une vingtaine d'années plus tard, comme cela s'observe dans de nombreuses villes desservies par le chemin de fer, décision est prise de doter la ville d'une gare monumentale au lieu de baraquements provisoires déjà obsolètes. La nouvelle gare des Guillemins est inaugurée en 1863, à quelques mètres de la station en bois, dans le prolongement exact de la rue des Guillemins. Le bâtiment, inspiré de l'architecture de la gare de l'Est à Paris (voir la planche de synthèse n°14, page suivante, gare de 1865), se trouve de ce fait mis en valeur en fond de perspective. La gare polarise alors la rue des Guillemins, commerçante, ainsi que les autres rues rayonnant à partir du parvis. Cela décale donc le centre de gravité traditionnel de la ville vers le sud et le boulevard d'Avroy, qui longe la Meuse en direction de Seraing, la ville de Cockerill. Cette gare fait l'objet d'agrandissements successifs au fur et à mesure de l'augmentation des besoins, et notamment en 1905 à l'occasion de l'Exposition Universelle accueillie par Liège.

En lien avec l'électrification du chemin de fer en 1954, décision est prise de moderniser la gare des Guillemins : en prévision de la prochaine Exposition Universelle à Liège en 1958, le but est de montrer un visage contemporain aux visiteurs dès leur arrivée en gare : l'ancienne gare est détruite et une nouvelle gare est construite en lieu et place, dans un style moderniste, sur les plans des architectes de l'atelier EGAU⁶⁵⁰, qui s'inspirent de la gare Termini à Rome (voir la planche de synthèse n°14, gare de 1958). Les marquises et verrières Belle Époque sont remplacées par un bâtiment parallélépipédique avec une façade rideau typique de l'époque, largement vitrée, avec des profils en aluminium.

Cette gare, mal entretenue, défraîchie à l'instar de la plupart des gares des années 1980⁶⁵¹, reste en fonction jusqu'à la construction de l'actuelle gare 150 mètres plus loin pour accueillir les trains à grande vitesse. Elle polarise un important nœud de bus urbains sur son parvis, tandis que le tramway qui desservait autrefois la gare a été désaffecté.

⁶⁵⁰ À l'époque très réputé.

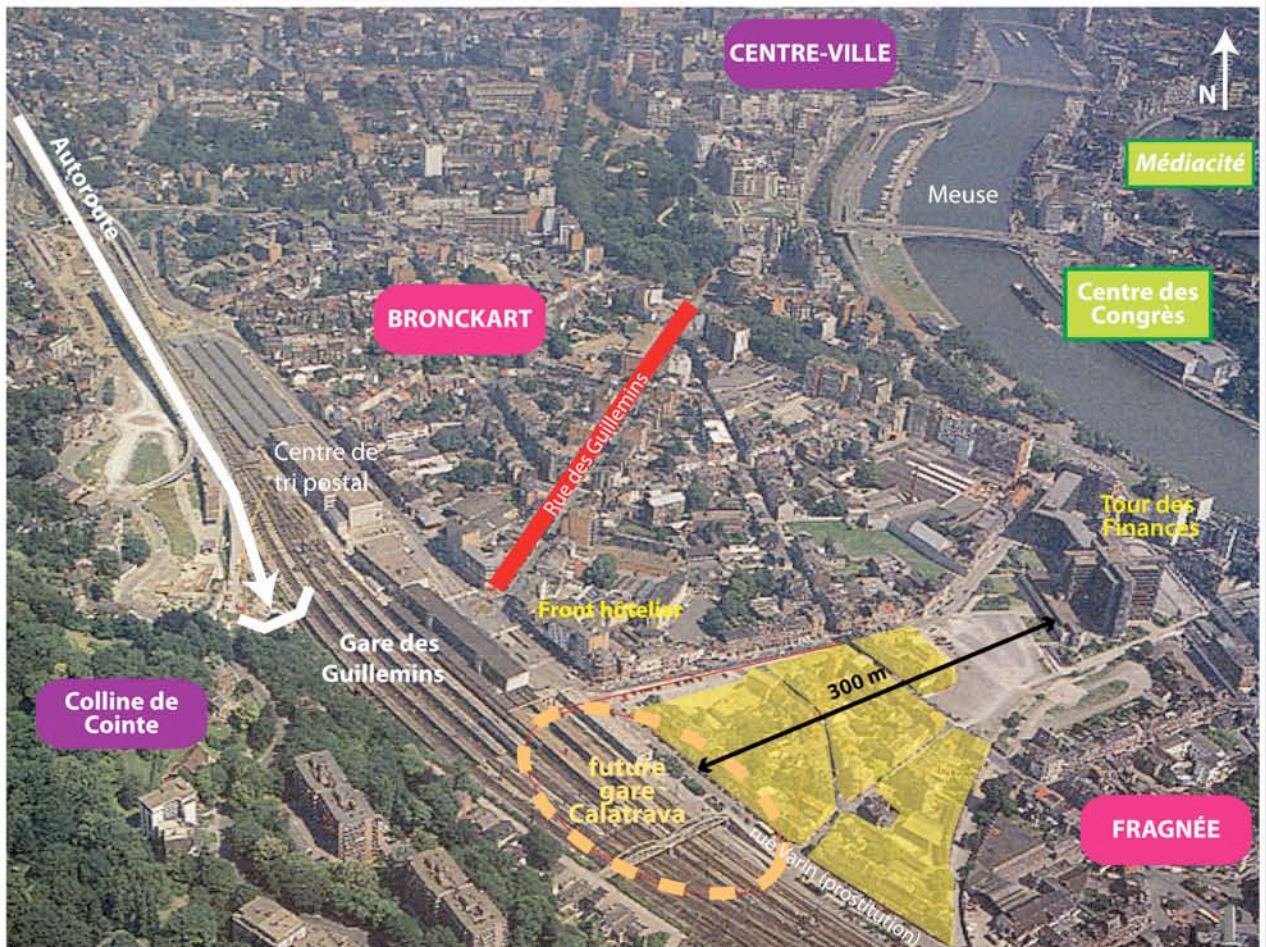
⁶⁵¹ Il n'est pas impossible que cette architecture peu fédératrice, qui plus est mal mise en valeur, soit une explication supplémentaire au choix de la détruire (du moins, les acteurs se sont peu mobilisés pour sa conservation, pour des raisons patrimoniales par exemple).

GARES PASSÉES ET PRÉSENTE DES GUILLEMINS DANS LEUR CONTEXTE URBAIN

. Trois gares des Guillemins, emblématiques des modes architecturaux de leur époque



. Vue aérienne des Guillemins avant les travaux



Conception et réalisation : A. Delage, UMR 5600 EVS (2012)
Sources images : A. Delage (cliché 2010) ; Wikipedia, article Gare de Liège (photos anciennes) ; Ville de Liège (vue aérienne)

Planche de synthèse 14 : La gare des Guillemins dans son environnement urbain

LE QUARTIER DE LA GARE DE LIÈGE GUILLEMINS : un quartier biface de part et d'autre de la rue des Guillemins



Place Bronckart :
quartier cossu,
(au nord rue des
Guillemins)



Autocollant à une
fenêtre de Bronckart

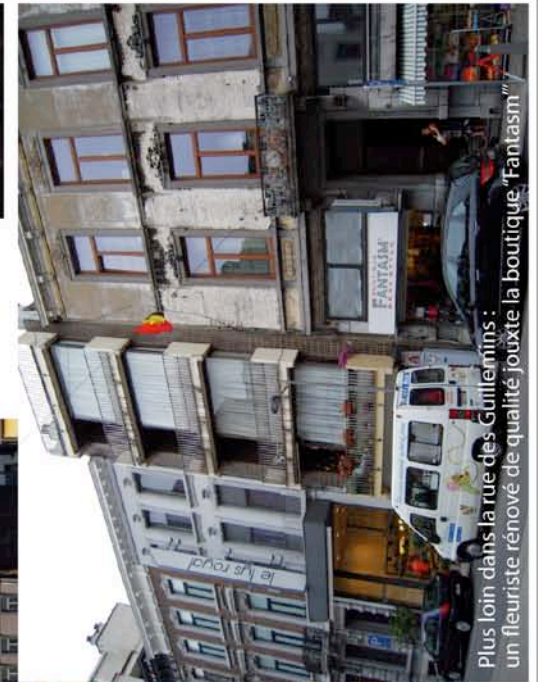


Rue des Guillemins :
désormais décalée
par rapport à la gare

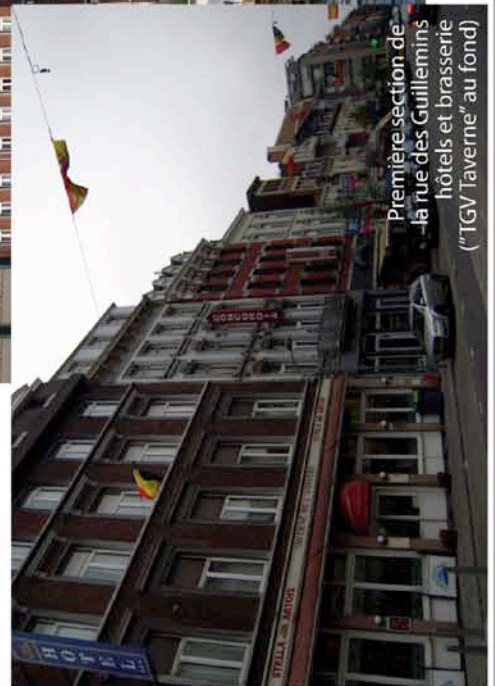


Quartier Fagnée :
habitat dégradé
(au sud rue Guillemins)

Kots à louer
"uniquement
étudiants"



Plus loin dans la rue des Guillemins :
un fleuriste rénové de qualité jouxte la boutique "Fantasm"



Première section de
la rue des Guillemins
hôtels et brasserie
("TGV Taverne" au fond)

Clichés A. Delage 2009 et 2010

b. Un quartier de gare biface original

De façon classique, l'arrivée d'une gare en péricentre modifie l'espace alentour en favorisant son urbanisation et en le polarisant. Les Guillemins ne dérogent pas à la règle, mais avec une originalité dans la structuration du quartier de la gare. Cette dernière entraîne comme ailleurs le développement de commerces, hôtels, restaurants et services dans sa proximité immédiate (rue des Guillemins, rue du Plan incliné, rue Varin et rue Paradis). Passé ces éléments classiques du quartier de gare, auxquels s'ajoutent la traditionnelle rue des prostituées (rue Varin, dans le prolongement immédiat de la gare, le long des voies), l'originalité est double : non seulement le quartier est peu industriel, mais en plus l'aspect résidentiel, prépondérant aux Guillemins, est divisé en deux entités distinctes dont la frontière n'est pas constituée par la voie ferrée. En effet, dans la mesure où la gare est accolée à la colline de Cointe (voir la photo aérienne annotée dans la planche de synthèse ci-après), il n'y a pas comme dans les autres villes un espace d'arrière-gare qui concentre les rebus urbains et les quartiers mal famés. **La dichotomie se reporte en fait de part et d'autre de la rue des Guillemins**, artère passante et commerçante qui constitue la ligne de démarcation entre le quartier de Bronckart et celui de Fragnée, chacun organisé autour d'une place carrée (respectivement la place de Bronckart et la place des Franchises). Bronckart, plus proche du centre historique se construit à partir des années 1860 et se caractérise par des bâtiments de bonne facture, des hôtels particuliers puis des maisons à façades Art Nouveau (voir photos de la planche de synthèse n°15, partie gauche). Elle attire une population relativement aisée, ce qui se vérifie encore aujourd'hui avec le nombre de plaques de professions libérales sur les façades de la place Bronckart (protégée en raison de son unité architecturale).

Le quartier de Fragnée (voir photos de la planche de synthèse n°15, partie droite) se développe un peu plus tard – la place des Franchises est construite en 1877, mais sur un mode moins prestigieux que les rues de l'autre côté de la rue des Guillemins – le quartier possède néanmoins lui aussi une unité architecturale de maisons de briques typique des villes du Nord de l'Europe, qui en fait encore sa valeur malgré le manque d'entretien des façades noircies. Le quartier s'est en effet dégradé plus vite que Bronckart, et attire une population cherchant des loyers peu élevés : on trouve là de nombreux *kots* étudiants, ainsi qu'une population d'origine étrangère aux faibles ressources. Ce secteur est également déstructuré dans les années 1970 par la construction de la Cité Administrative doublée de l'apparition de nombreux parkings. Il est également envisagé un temps de faire passer une autoroute urbaine dans le quartier, en prévision de quoi des expropriations sont menées : tout cela crée des vides dans la trame bâtie et préfigure le vaste chancre urbain des Guillemins. Par conséquent, autre originalité de ce quartier de gare, **les friches autour des Guillemins ne sont pas de nature industrielle** comme dans la plupart des quartiers de gare mais correspondent davantage à des délaissés urbains prenant leur origine dans des projets urbains inaboutis.

Ainsi, à la fin du XXe siècle, le quartier de la gare des Guillemins présente **un double profil** : avec d'une part un quartier Bronckart faisant partie des endroits résidentiels les plus valorisés de la ville en raison de son caractère intact (il a été peu touché par le mouvement moderniste des *Golden Sixties*). D'autre part le quartier de Fragnée correspond davantage au profil classique d'un quartier de gare dévalorisé dans la ville en raison de son déclassement urbain et social. Entre les deux, la rue des Guillemins constitue un axe structurant fort de la ville, combinant un rôle de desserte vers le centre-ville, et une fonction commerciale à la fois de proximité pour les habitants des deux quartiers, et à destination des voyageurs des Guillemins. L'ensemble regroupe 2800 habitants au milieu des années 2000, mais se caractérise par une population en diminution (- 20% en 20 ans⁶⁵²), très disparate tant du point de vue des nationalités que des revenus, ainsi qu'un fort taux de rotation dans les occupations résidentielles. En conséquence, le côté Fragnée présente des cellules commerciales vides et des logements vacants et/ou fortement insalubres.

Au sein de la ville de Liège, les Guillemins sont en position péricentrale, en liaison rapide avec le centre-ville, mais aussi du val Benoît, ancien site universitaire désormais en reconversion. Cette route constitue le point de passage pour qui vient à Liège depuis Seraing et Angleur, qui sont deux pôles urbains importants, l'un industriel, l'autre résidentiel (où se trouve l'actuel campus universitaire du Sart-Tilman). De l'autre côté de la Meuse se trouve le parc de la Boverie, avec le Palais des Congrès ainsi qu'un palais des Beaux-Arts hérité de l'Exposition Universelle de 1905, abritant aujourd'hui les collections d'art moderne et contemporain (le MAMAC). La gare se trouve enfin au pied de la colline de Cointe, quartier résidentiel avec de vastes propriétés bourgeoises dans un cadre verdoyant. Cette situation, complétée par la proximité de l'autoroute, est donc assez stratégique dans la ville de Liège : **c'est non seulement un point de passage important mais aussi un nœud de transports urbains et inter-urbains.**

⁶⁵² Source : Etudes Agua, 2003 et Dethier et associés 2005

1.2. Gare de ville, gare des champs ? Gare Calatrava !

La construction du réseau à grande vitesse européen comprend une branche allant de Paris à Bruxelles, se prolongeant vers l'Allemagne. La desserte de Cologne depuis Bruxelles est l'occasion pour les édiles liégeois de mener campagne pour obtenir un arrêt du Thalys⁶⁵³ et de l'ICE⁶⁵⁴ à Liège. C'est le point de départ de plusieurs années de luttes d'influence, et l'élément déclencheur du projet urbain des Guillemins proposé au milieu des années 2000 (au sens propre, s'il n'y a pas cette nouvelle, il n'y a très certainement pas de projet urbain).

a. Une lutte en trois temps

La décision de faire une nouvelle gare monumentale pour accueillir le Thalys et l'ICE à Liège Guillemins n'est pas prise en une fois, mais résulte d'un certain nombre de choix, de négociations et de compromis entre les acteurs ferroviaires et les acteurs politiques locaux.

Premier temps : obtenir le passage du TGV à Liège

Après la décision de créer une desserte directe entre Paris et Londres, *via* un tunnel sous la Manche, et celle de construire une ligne à grande vitesse vers Lille, l'idée d'une desserte vers le nord de l'Europe fut mise à l'ordre du jour. Les premiers projets de tracés ferroviaires vers la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas ne comprennent qu'un seul arrêt belge : la capitale Bruxelles. La mise à l'écart de Liège suscita alors la mobilisation des édiles locaux pour obtenir un arrêt dans la principale ville de Wallonie : c'est ainsi qu'est proposé en octobre 1987 un nouveau tracé reliant Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam (le PBKA⁶⁵⁵), et incluant la desserte de Liège. Faire s'arrêter le train à grande vitesse nécessitait en premier lieu de convaincre la SNCB de la nécessité de ralentir la desserte globale en rajoutant un arrêt sur la ligne. Ce débat est à remettre dans le contexte belge. Même si le succès des villes TGV en France est un modèle fortement attractif pour les villes belges en quête de renouveau, la lutte de ces villes pour obtenir une desserte à grande vitesse ne repose pas exactement sur les mêmes arguments qu'en France. En effet, en raison de la taille du pays, une desserte à grande vitesse inter-urbaine signifie nécessairement une desserte internationale : c'est donc un positionnement européen que les villes belges cherchent, dans une perspective métropolitaine. Mais dans le cas de Liège, c'est davantage la lecture du « *marchandage communautaire* » [Ruelle, Teller, 2008] qui semble la plus pertinente, à savoir la nécessité d'équilibrer les dotations en infrastructures dans les trois régions belges. Or, la

⁶⁵³ Entreprise détenue par la SNCF (62%), et ses homologues belge, la SNCB (28%), et allemand, Deutsche Bahn (10%).

⁶⁵⁴ Inter-City Express (ICE) est le train à grande vitesse affrété par l'entreprise ferroviaire allemande Deutsche Bahn. L'une des dessertes de ce réseau va jusqu'à Liège.

⁶⁵⁵ Du nom des villes desservies – Cologne se disant Köln en allemand.

Flandre recevant un arrêt TGV à Anvers, le Thalys passant également à Bruxelles-Midi, il était nécessaire de faire arrêter le TGV en Wallonie aussi, d'où le choix de Liège, pouvant constituer un arrêt à distance techniquement acceptable entre Bruxelles et les arrêts allemands (Aix-la-Chapelle et Cologne).

Deuxième temps : la gare TGV sera en centre-ville, aux Guillemins

La deuxième étape consiste à décider où positionner exactement l'arrêt à Liège. Deux camps s'affrontent : d'une part, les tenants d'un parti pris économique soutiennent une localisation près de l'aéroport de Bierset afin de faire un pôle de connexion air-rail de grande ampleur, à l'exemple de ce qui se fait à l'époque à Lyon Saint-Exupéry⁶⁵⁶. D'autre part, les tenants d'un parti pris urbain soutiennent une gare en milieu urbain afin de garder l'intérêt de la desserte de centre-ville à centre-ville qui constitue la valeur ajoutée de la grande vitesse sur le transport aérien. Ce sont ces derniers qui l'emportent, soutenus par la Ville et la SNCB. Deux autres emplacements auraient pu être envisagés dans le tissu urbain (Val-Benoît, le long de la Meuse, et la ville de Visé, entre Liège et Maastricht), mais selon l'analyse d'observateurs liégeois, la décision d'une desserte TGV des Guillemins n'a pas vraiment été discutée, et résulte du travail de **lobbying des hommes politiques locaux** [Ruelle *et al.*, 2002, p 39]. La gare des Guillemins est la gare centrale de la ville depuis que le chemin de fer dessert Liège, elle doit le rester – certes, peut-être au prix d'un ravalement de façade de la gare de 1958, défraîchie et dont le hall d'accueil n'est pas adapté à l'arrivée de trains de grande capacité.

L'arrivée de la grande vitesse constitue donc un débat mobilisateur dans les milieux locaux pour réfléchir aux options de développement territorial, et aux axes stratégiques de positionnement de la ville de Liège dans le contexte nord-européen. A peine cette décision connue, la Ville s'engage d'ailleurs dans un travail prospectif en commandant un schéma directeur à un cabinet d'étude liégeois (nous y reviendrons par la suite).

Troisième temps : construire une nouvelle gare à 150 mètres de l'ancienne

L'affaire n'est pas réglée pour autant : la SNCB⁶⁵⁷, via sa filiale Euro-Liège TGV nouvellement créée (en 1993)⁶⁵⁸ a la charge des études techniques pour la construction de la nouvelle ligne à

⁶⁵⁶ Un troisième emplacement est un temps envisagé sur la commune de Visé, mais il est rapidement évacué du débat.

⁶⁵⁷ Conformément aux préconisations européennes en vue de l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence, la SNCB a dû, comme la SNCF, réformer la structure de son entreprise. Le groupe SNCB est désormais composé de trois entreprises publiques autonomes : l'exploitant SNCB, le gestionnaire d'infrastructure Infrabel, tous deux chapeautés par une entreprise faîtière, SNCB Holding, unique employeur et propriétaire des bâtiments voyageurs. (source : site institutionnel de la SNCB (<http://www.b-rail.be/corp-r/F/group/structure/index.php>), dernière consultation le 29.05.2012).

⁶⁵⁸ A l'époque, trois filiales de SNCB Holding se partagent les chantiers : TUC Rail pour les rails, Eurostation pour ce qui concerne les gares de Bruxelles et d'Anvers, et Euro-Liège TGV pour la gare de Liège. En 2010, Euro-Liège TGV a été dissout pour créer Eurogare afin de prendre acte de l'élargissement de son périmètre

grande vitesse. L'étude de faisabilité de 1995 conclut à la nécessité non seulement de construire une nouvelle gare pour remplacer celle de 1954 largement obsolète dans ses espaces d'accueil des voyageurs, mais aussi de déplacer la gare de 150 mètres⁶⁵⁹. La raison invoquée est l'étroitesse des quais, inadaptés à la capacité des voitures de TGV, mais aussi leur rayon de courbure, inadapté à la longueur des rames de Thalys – argument que d'aucuns jugent techniquement fallacieux (la gare de Waterloo a des quais courbes, entre autres). Cette décision de déplacer la gare suscite une vive opposition locale en raison de la déstructuration annoncée du quartier dans la mesure où, la gare n'étant plus le prolongement naturel de la rue des Guillemins, cela risque d'entraîner une marginalisation spatiale et un déclassement économique de cette dernière. Qu'à cela ne tienne, la SNCB voit les avantages d'une nouvelle gare : gain de temps (3'30 sur le trajet de Bruxelles à Liège), connexion directe avec l'autoroute passant sous la colline de Cointe, maintien de la desserte et accueil des passagers durant toute la durée des travaux, mais aussi image de marque conférée à la SNCB, et retombées publicitaires. La SNCB passe donc outre ces oppositions locales : Euro-Liège TGV lance en mai 1996 un concours d'architectes au niveau européen, pour désigner l'équipe responsable de la volumétrie et de l'esthétique de la nouvelle gare, sur un nouvel emplacement.

« On a choisi un architecte, pas un projet »⁶⁶⁰

Euro-Liège TGV, appuyé par les autorités locales⁶⁶¹, a largement plaidé la cause de la qualité architecturale auprès de la SNCB, en vertu de la plus-value ajoutée par un monument d'envergure en termes d'image de marque de la compagnie ferroviaire⁶⁶². Trois candidats de stature internationale sont finalistes : le britannique Nicholas Grimshaw (connu pour avoir dessiné l'aéroport d'Heathrow et la gare de Londres Waterloo lors de la mise en service de l'Eurostar entre Paris et Londres), l'italien Aldo Rossi (à l'époque récent Prix Pritzker), et l'espagnol Santiago Calatrava. De l'aveu même des instances d'EuroLiège TGV, c'est ce dernier qui est choisi, moins pour son projet que pour sa renommée⁶⁶³. De fait, le choix de Calatrava s'impose pour deux raisons : d'une part, l'architecte-ingénieur, connu pour ses ponts et ses bâtiments sculpturaux, a d'ores et déjà dessiné trois gares : Stadelhofen à Zürich (1990), la nouvelle gare TGV de l'aéroport de Lyon Satolas (1994), et celle de l'Oriente à Lisbonne (1998, à l'occasion de

d'action, à l'échelle de la Wallonie. C'est un « bureau d'étude spécialisé dans l'étude technique, le suivi et la réalisation de projets ferroviaires et architecturaux » (source : <http://www.eurogare.be/fr/eurogare.html?IDC=9>, dernière consultation de l'URL le 30.05.2012). Surtout Eurogare a une mission de développement immobilier des terrains appartenant au groupe SNCB à proximité des gares.

⁶⁵⁹ Cette préconisation prend à rebours la première proposition de Schéma Directeur pour le secteur des Guillemins établie en 1993 par le bureau d'études Agua pour le compte de la Ville (qui a lancé une réflexion urbaine dès la décision de l'arrivée du TGV aux Guillemins prise.

⁶⁶⁰ Entretien porte parole Euro-Liège TGV (20.04.2010).

⁶⁶¹ Qui saisissent de bonne heure l'intérêt de la chose, comme compensation des préjudices liés au déplacement de la gare.

⁶⁶² Source : entretien porte-parole Euro-Liège TGV, 20.04.2010.

⁶⁶³ Cf. citation titre de ce paragraphe. Cela accrédite l'opinion de certaines personnes interrogées à Liège pour qui le concours était pipé [Entretiens du 08.03.2010, du 20.04.2010 (n°2)].

l'Exposition Universelle). D'autre part, choisir Calatrava, c'est avoir la garantie d'un geste architectural, d'un bâtiment original, c'est-à-dire à nul autre pareil, et dont la « patte » de l'auteur est immédiatement reconnaissable, notamment par son habileté à jouer des structures techniques. Si l'on se replace dans le contexte fédéral belge, cet aspect des choses est important aux yeux de Euro-Liège TGV : la société ne veut pas d'une gare au rabais car en parallèle, côté flamand, la gare d'Anvers fait l'objet d'un chantier titanesque pour rendre la gare terminus de la ville passante⁶⁶⁴. Ce souci de l'équité entre les deux provinces rivales, qui s'insinue jusque dans les politiques de l'opérateur de transport national, est une clé de lecture régulièrement mise en avant par les acteurs rencontrés pour expliquer la présence d'une gare aussi monumentale à Liège⁶⁶⁵.

b. Une amélioration réelle de la desserte ?

L'ancienne gare des Guillemins reste en service jusqu'à sa démolition en 2007⁶⁶⁶.

Il ne faut pas perdre de vue que la nouvelle gare de Liège s'inscrit avant tout dans un projet d'infrastructure ferroviaire, à savoir la construction d'un tronçon à grande vitesse entre Bruxelles et Liège, qui améliore aussi la desserte classique entre les deux villes en permettant aux trains Intercité de rouler à plus de 200 km/h⁶⁶⁷. Cette liaison est empruntée quotidiennement par de nombreux navetteurs⁶⁶⁸, avec un déséquilibre net entre les deux sens : il y a plus de navetteurs habitant à Liège et travaillant à Bruxelles que l'inverse.

Actuellement, la gare de Liège Guillemins relie la ville en connexion rapide à une douzaine de villes importantes (que ce soit par les trains Thalys ou les ICE, trains à grande vitesse allemands), à moins d'une heure de Bruxelles (départs cadencés), trois quarts d'heure de Maastricht, deux heures environ de Paris et Francfort-aéroport en train direct, sans compter les liaisons à l'intérieur de la Wallonie. Néanmoins, il s'avère que la présence de la desserte à grande vitesse est parfois boudée au profit de la desserte locale, certes plus lente, mais moins chère, comme c'est le cas entre Liège et Aix-la-Chapelle⁶⁶⁹. En tout état de cause, c'est d'abord à la frange la plus aisée

⁶⁶⁴ Ce qui nécessite la construction d'un tunnel en tissu urbain constitué et la construction de quais sur trois niveaux afin d'accueillir des trains de desserte locale, nationale et internationale (en vue de la desserte d'Amsterdam par Thalys).

⁶⁶⁵ Il faut dire que la gare d'Anvers est également une très belle gare du XIXe siècle ; certains journaux la classent dans le "top 4" des plus belles gares du monde, au même titre que Grand Central à New York ou encore la gare de Bombay.

⁶⁶⁶ Doublée de celle du centre de tri postal adjacent.

⁶⁶⁷ L'amélioration du réseau se manifeste également à Hemricourt où des travaux commencent en 1998 pour permettre le croisement des lignes locales et des lignes internationales.

⁶⁶⁸ Nous n'avons pu obtenir de chiffres exacts en la matière, en raison des méthodes de décompte des usagers du train (il n'y a pas de composteur automatique avant d'entrer dans le train comme en France).

⁶⁶⁹ « *Le TGV relie Liège à Aix-la-Chapelle en vingt-trois minutes, mais la SNCB exploite un train interrégional par la ligne classique qui assure le parcours en cinquante-deux minutes. Or les contrôleurs nous disent qu'une clientèle nombreuse préfère cette dernière pour des raisons économiques, malgré le temps de parcours plus long.* » (propos de Marc Dejardin, collaborateur de l'Association des clients des transports publics, rapportés par Vincent Doumeyrou, dans son article « Des transports publics en chantier », *Le Monde Diplomatique*, septembre 2012, supplément Liège, p. II).

de la clientèle que profite cette amélioration de la desserte, si l'on en croit les études faites par la SNCF sur le réseau du TGV Nord⁶⁷⁰.

En ce qui concerne la connectivité, elle est donc réelle entre lignes ferroviaires locales et internationales. En revanche, en ce qui concerne l'intermodalité, la gare de Liège est originale par la priorité qui a été donnée à la desserte automobile. En effet, Calatrava a conçu sa gare de façon biface afin d'aménager un accès direct depuis l'autoroute passant sous la colline de Cointe (un pont a été construit pour l'occasion, selon ses dessins. *A contrario*, la connexion avec les transports collectifs urbains souffre des attermoissements en matière d'aménagement des abords de la gare (comme cela sera exposé par la suite). En effet, la gare de bus urbains – unique mode de transport collectif liégeois – est encore temporaire en 2012 ; bien qu'il s'agisse d'un des nœuds principaux de correspondances du réseau liégeois, et d'une des stations les plus fréquentées, l'arrêt des Guillemins reste dépourvu d'agence commerciale comme on en trouve souvent à la sortie des gares ferroviaires. Enfin, la gare sera desservie dans un avenir proche par le tramway, complétant ainsi l'offre intermodale par une ligne de transport forte. On n'observe donc pas à Liège une mobilisation forte autour de la création d'un pôle d'échanges multimodal comme ce fut le cas à Saint-Étienne à la fin des années 1990.

1.3. Une soucoupe volante dans un champ urbain

Dès l'annonce de l'arrivée du TGV en centre-ville et des modifications urbaines que cela va entraîner – et avant même de savoir que la nouvelle gare sera en fait à 150 mètres de l'ancienne, la Ville cherche dès 1993 à en anticiper les conséquences urbaines. Elle dégage en effet une subvention afin de financer une « *étude d'intérêt général consistant en la réalisation d'une étude de faisabilité urbanistique* » à mener entre 1995 et 1999. Cela se concrétise par la commande d'un schéma directeur pour le secteur des Guillemins au cabinet d'étude Agua, qui avait déjà produit en 1991 un rapport intitulé *Les chemins de la gare*, dans le cadre d'un concours de la Fondation du Roi Baudoin⁶⁷¹. En Belgique, un Schéma directeur est d'abord un diagnostic de l'existant, ainsi qu'un inventaire des potentialités afin de servir de base à la discussion : il n'a donc pas de valeur contraignante, mais sera ensuite traduit en outils d'urbanisme réglementaire, notamment un Plan Communal d'Aménagement (PCA)⁶⁷². Les vicissitudes de l'élaboration du Schéma directeur des Guillemins (trois propositions en six ans) montrent combien l'objet s'impose à la fois dans le paysage urbain mais aussi dans la planification de l'espace alentour.

⁶⁷⁰ Voir ce même article de Vincent Doumeyrou, p. II.

⁶⁷¹ La proposition concernait la requalification des espaces publics devant l'ancienne gare des Guillemins.

⁶⁷² Le PCA en vigueur datant de 1955, la Région Wallonne l'a considéré comme obsolète et a demandé dès 1992 à la Ville de le réviser.

a. Un projet controversé mais qui conforte son maître d'ouvrage

L'arrivée du TGV aux Guillemins, sur un site nouveau, n'avait rien d'évident : à l'origine les oppositions furent nombreuses, notamment du côté des riverains. Les leviers de contre-pouvoir existant ne suffisent pas non plus à faire entendre les voix discordantes : ils sont même détournés pour conforter les choix d'Euro-Liège TGV. C'est ce que met en évidence un travail de recherche⁶⁷³ analysant l'Étude d'Incidence Environnementale (EIE) demandée par la Région Wallonne à la SNCB et menée de 1998-99 par le bureau d'étude Pissart Van der Stricht (choisi par la SNCB, ce qui constitue certainement un biais pour les conclusions qu'il rend). En Belgique, une EIE n'est pas obligatoire dans les projets d'aménagement urbain, même si elle est généralement considérée comme un signe de bonne volonté ; les conclusions rendues dans le cadre de cette étude ne sont pas contraignantes pour la suite du projet. Outre le fait que cette EIE intervienne relativement tardivement dans le processus de projet d'infrastructure (Calatrava a déjà rendu sa première esquisse) et que la localisation de la gare déplacée n'y soit pas mise en débat, c'est surtout son détournement par la SNCB à son profit qui est remarqué par l'équipe de chercheurs : alors que ce genre d'étude a généralement pour rôle de contraindre l'aménageur, celle-ci a plutôt eu un effet inverse, à savoir de contraindre les autorités locales. En effet, l'étude d'incidence prend acte de l'emplacement nouveau de la gare dessinée par Calatrava, ce qui est présenté comme un élément extrêmement positif :

« La construction d'une nouvelle gare aux Guillemins est une opportunité pour la valorisation du quartier et de la Ville de Liège, surtout que ce projet est conçu par un architecte de renom comme Calatrava. » [Etude d'incidences environnementales, 1999, p 98].

Passées les incidences les plus importantes dues au chantier, le rapport pointe les questions de gabarit :

« Sur le plan paysager, c'est essentiellement le caractère monumental du projet et le manque d'espace qui lui est dévolu qui sont à l'origine des incidences. Il est indispensable que le projet colle à son environnement. Pour ce faire, il conviendra soit de réduire les dimensions de la gare, soit d'adapter les abords à son profit en créant notamment une nouvelle place devant l'entrée principale. Le quartier étant particulièrement dégradé, le projet doit également s'accompagner d'une revalorisation de ses principaux axes d'accès. » [ibid.].

Autrement dit, l'étude d'incidences environnementales (reprise mots pour mots dans le rapport d'incidences préalable à la délivrance du permis d'urbanisme pour la gare) conclut sur l'alternative suivante : soit le volume de la gare doit être revu à la baisse pour s'intégrer dans l'environnement du quartier, soit au contraire le dégagement prévu devant la gare pour aménager une place doit être agrandi par rapport à la première proposition de Schéma Directeur, afin de mettre en concordance la place avec l'ampleur de la gare. Si l'étude d'incidences laisse le choix ouvert, il est implicite que c'est la seconde proposition qui doit être retenue : d'une part le fait que l'auteur de

⁶⁷³ Menée dans le cadre du programme de recherche SUI – Sustainable Development of Urban Historical areas through an active Integration within Towns, cette étude est réalisée par Christine Ruelle, Jacques Teller, Emmanuel Vanderheyden, Yves Rogister, Catherine Zwetkoff, Alan Bond et Lesley Langstaff, chercheurs au Laboratoire Local Environment Management Analysis (LEMA) à l'Université de Liège.

la gare soit Calatrava est présenté de façon clairement laudative (cf. citation d'avant), d'autre part la nécessité de faire des aménagements de qualité pour ce quartier dégradé est soulignée. Par conséquent, l'EIE entérine le fait que **c'est à l'espace urbain de s'adapter au nouvel objet architectural, et non l'inverse** – on remarque au passage que ce n'est pas la gare en tant que telle (infrastructure de transport) qui prime mais bien sa monumentalité, l'image qu'elle constitue. La SNCB utilise alors ce rapport non comme une base de discussion mais comme un outil de négociation pour imposer ses vues aux autorités locales, et ce à double titre : imposer le gabarit de la gare tel qu'il est *déjà* dessiné, mais aussi imposer l'agrandissement de la place devant la gare pour la mettre en valeur, au prix d'expropriations [Ruelle *et al.*, 2002, p 34] – sachant que la SNCB a le droit d'exproprier. Suite à cette Étude d'Incidence Environnementale, la Ville demande alors au bureau en charge de la préparation du Schéma Directeur depuis plus de cinq ans de revoir le plan en intégrant une place triangulaire correspondant au gabarit qu'avait envisagé une esquisse de Santiago Calatrava, et qui avait été rejetée dans un premier temps par la Ville au motif que cette proposition nécessitait trop d'expropriations dans le secteur (ce que cherchait initialement à limiter la ville). L'étude de faisabilité de cette nouvelle place de la gare est confiée à Claude Strebelle (qui a dessiné le réaménagement de la place Saint-Lambert), qui acte purement et simplement la proposition de Calatrava : au ton adopté, non dénué d'emphase (la « magnifique maquette »), l'admiration de l'architecte liégeois pour son confrère espagnol transparait sans peine, ce qui explique son peu de remise en cause de la place triangulaire de Calatrava :

« Après avoir étudié plusieurs esquisses différentes, c'est la place triangulaire, proposée par M. Calatrava, qui s'est avérée la plus adéquate. Par ses côtés rectilignes et son caractère urbain, elle met en valeur la fluidité et la douceur des courbes, soulignées par les matériaux (acier et verre) de la gare SNCB et de la gare principale des autobus.

La forme triangulaire, d'une dimension de 180 mètres de côté, permet d'établir de bons rapports avec l'espace couvert au-dessus des voies (rectangle de 200 mètres de large, 100 mètres de profondeur et 40 mètres de hauteur). Ces deux lieux sont complémentaires, bien adaptés l'un à l'autre sans qu'une limite les sépare. Ils forment un tout dont une partie est couverte. » [Ateliers du Sart-Tilman, 1999]⁶⁷⁴.

C'est ainsi que la SNCB obtient une meilleure mise en valeur de sa gare, avec une place à la hauteur de l'ambition architecturale de la gare de Santiago Calatrava. Le **projet d'aménagement urbain est donc guidé non par des considérations fonctionnelles, mais esthétiques** de gabarits urbains. Il est d'ailleurs étonnant de constater que, dans le Schéma directeur finalement adopté suite à cette étude Strebelle, le dessin de la place triangulaire relève davantage de l'indication de gabarit (« *La nouvelle place de la gare, de forme triangulaire mettra en valeur la volumétrie du bâtiment de Calatrava* », Schéma Directeur, 2000, synthèse p 9) que de la réflexion de son agencement fonctionnel : certes, ce n'est pas sa fonction de donner des indications précises sur l'aménagement de la place, mais on aurait pu attendre une réflexion plus poussée sur la question de l'intermodalité et de la place de la gare des bus urbains, dans la mesure où c'est une réflexion émergente dans les autres villes européennes à cette époque-là.

⁶⁷⁴ « Urbanisation du quartier des Guillemins à Liège. Nouvelle place de la gare, étude de faisabilité. Ateliers du Sart-Tilman – TEC, étude rendue le 29 novembre 1999. Responsable du projet : Claude Strebelle.

Cet épisode illustre comme il préfigure le **rapport de force constant (et inégal) entre la SNCB et les autorités locales** qui parcourt l'ensemble des rebondissements du projet urbain des Guillemins : d'une part, le choix d'un architecte dont la célébrité mondiale confère sinon une légitimité, du moins un certain poids à ses propos, est une façon manifeste de couper court au débat (cf. Ruelle *et al.*, 2002, p 45)⁶⁷⁵. D'autre part, la Ville est systématiquement mise hors jeu dans le débat dans la mesure où c'est la SNCB qui paye l'intégralité des travaux de la gare – or, comme se plaît à dire le directeur d'Euro-Liège TGV, "qui paye décide". Ainsi que le soulignent les chercheurs du LEMA, cela a pour conséquence de forcer la Ville à un double discours stratégique : d'un côté, la Ville n'est plus en position de force face à la SNCB qui a consenti à faire un arrêt à Liège et à prendre un architecte réputé ; de l'autre, face aux habitants, la Ville se défait de toute prise de position ou de délivrance d'information sous couvert du fait que c'est la SNCB qui décide [*ibid*, p 62]. Ce bras de fer entre le transporteur ferroviaire et la Ville est sans conteste une constante dans toutes les étapes de la régénération urbaine des Guillemins, au détriment de la Ville graduellement dépossédée de toute possibilité d'action sur son propre territoire. Christine Ruelle parle à ce propos de « *course poursuite* » pour souligner le décalage entre l'action de la SNCB et celle de la Ville, toujours en retard d'un temps sur celle de l'opérateur ferroviaire qui la prend régulièrement de court :

« Après la décision de déplacer la gare, une course poursuite s'engage entre la Ville et Euro Liège TGV, cette dernière donnant le ton, car précédant systématiquement la Ville dans ses décisions. Ainsi, le dessin de la gare TGV ne fera par exemple l'objet d'aucune spécification en termes de gabarit et d'emprise au sol de la part des autorités publiques. C'est Euro Liège TGV, par le biais de son architecte Santiago Calatrava, qui a la main et qui impose sa vision à la ville. Le Schéma Directeur évolue au gré des surprises réservées par l'auteur de projet, et la place publique prévue devant la gare connaîtra de nombreuses versions, mais sera au final considérablement agrandie, vu le gabarit proposé par Calatrava pour la gare. » [Ruelle et Breuer, 2008, p 4].

De fait, le permis d'urbanisme est accordé en avril 2000 sans que le projet de Calatrava n'ait connu de réelle modification, en dépit de l'Étude d'Incidence Environnementale, mais aussi avant même que le Schéma Directeur censé donner des indications d'aménagement urbain ne soit validé par les autorités locales⁶⁷⁶. Ce Schéma Directeur est adopté en juin 2000, soit deux mois après le permis d'urbanisme pour la construction de la gare : il aura fallu sept ans, et trois versions successives pour faire aboutir ce document d'urbanisme, successivement déformé pour accéder à la vision de la SNCB.

⁶⁷⁵ Cf. « *Pour une ville comme Liège, il semble difficile voire inopportun d'imposer ses vues à un architecte charismatique et réputé tel que Calatrava* » [Ruelle, Teller, 2008, p 83].

⁶⁷⁶ Dans le rapport qu'il dresse au Ministre de la Région Wallonne en vue de la création d'un Périmètre de Remembrement Urbain en 2007, le Fonctionnaire délégué porte le jugement suivant : « Manifestement, ce schéma directeur n'a pu exprimer un véritable projet fédérateur. » (Lettre du 13 juillet 2007, p. 1).

b. Un chantier pharaonique...

Il n'est pas possible de comprendre la vigueur des débats et la nature des espoirs fondés sur cette gare sans revenir brièvement sur les caractéristiques architecturales de cet objet littéralement hors du commun⁶⁷⁷.

Santiago Calatrava présente aux acteurs économiques et politiques locaux sa première ébauche du projet de la nouvelle gare en juin 1997. Puis, lors des consultations publiques préliminaires, Calatrava, parfaitement francophone, défend lui-même son projet face à la population, ce qui ne manque pas d'impressionner les Liégeois, sensibles au fait qu'un architecte d'un tel renom s'intéresse à leur cas. Cette opération séduction, dont la presse se fait largement l'écho, semble porter ses fruits puisque l'enquête publique consécutive à l'EIE ne recueille que sept lettres de contestation du projet⁶⁷⁸, ce qui est insuffisant pour demander une nouvelle consultation publique. Le permis d'urbanisme est délivré en 2000, les travaux peuvent alors commencer : après neuf ans de chantier, la gare est inaugurée à peine achevée mais en grande pompe le 18 septembre 2009, ce qui donne lieu à une soirée son et lumière à grand spectacle intitulée "Gare à vous !" retransmise à la télévision⁶⁷⁹.

Fidèle à sa réputation, Calatrava propose un objet sculptural, inspiré dit-il des courbes de la colline de Cointe, mais aussi d'une silhouette féminine allongée. L'audace de sa proposition, la « *transgression fondamentale* » pour reprendre les termes de Calatrava lui-même⁶⁸⁰, réside dans l'absence de façade : c'est une gare ouverte de part et d'autre, dont les quais donnent directement sur la ville ainsi mise en valeur (le quai du Thalys donne directement sur la ville et non sur le côté aveugle de la colline). La structure est composée de béton blanc (teinté dans la masse, ce qui a nécessité de nombreuses études pour atteindre le résultat souhaité par l'architecte), et d'acier (plus de 10 000 tonnes sont nécessaires). La prouesse architecturale – Calatrava renouant d'ailleurs par là même avec les halles du XIXe siècle dont on repoussait sans cesse les limites de portée – repose sur l'ampleur de la voûte constituant le toit en verre de la gare : cela a nécessité la construction d'arcs de large portée montés au préalable en Espagne, puis assemblés sur place par poussage successif vers la colline de chacun des arcs (cette seule opération prend plus d'un an, de mai 2005 à juin 2006). L'intérieur de la gare se veut le plus transparent possible, laissant passer la lumière naturelle jusqu'au premier sous-sol de parking.

Cependant, malgré l'usage de la pierre bleue de Hainaut, et la présence d'une vitrine destinée à accueillir deux œuvres issues des collections des musées de la ville pour souligner l'ancrage

⁶⁷⁷ Pour souligner l'ampleur du bâtiment, lors de l'inauguration de la gare, les journalistes de télévision utilisèrent les comparaisons suivantes : la voûte de la gare est grande comme un terrain de football, certains quais sont grands comme deux fois le Titanic, et le coût global, 435 millions d'euros, équivaut à la construction de trois Airbus A 380 (source : « Gare à vous ! », RTBF, 18.09.2010).

⁶⁷⁸ C'est surtout sa taille qui est mise en doute.

⁶⁷⁹ L'intégralité du chantier a donné lieu à un documentaire par un cinéaste liégeois, Thierry Michel, intitulé *Métamorphoses d'une gare*. Sa réception en 2010 a été mitigée, à la fois du côté du commanditaire EuroLiège TGV qui trouve que le montage ne rend pas justice au chantier (survalorisation des contestations, de certains acteurs mineurs), et du côté de la population qui ne le trouve justement pas assez critique (alors que le cinéaste est connu pour ses films engagés).

⁶⁸⁰ Propos rapportés par Pierre Henrion, 2009.

territorial de la gare de Calatrava, il est difficile de ne pas voir dans la gare une œuvre d'art complètement imposée à son milieu d'accueil – ce que traduit avec humour le dessin de Kroll⁶⁸¹ en représentant la gare comme une soucoupe volante atterrissant à Liège (voir illustration n°30 ci-dessous).

A l'usage, la gare se révèle effectivement lumineuse, mais nombreux sont les usagers à ironiser sur la "gare des courants d'air" mal adaptée aux hivers rigoureux liégeois, et avec peu de bancs pour s'asseoir. Le blanc du béton, malgré un toilettage intensif pour l'inauguration, s'avère salissant (*a fortiori* quand le haut fourneau d'Ougrée est en marche, car ses fumées sont poussées par les vents vers Cointe et retombent sur les Guillemins). Le moins que l'on puisse dire, c'est que cet objet architectural ne laisse en tous cas pas indifférents les Liégeois, qui ont un avis tranché – très favorable / très opposé – sur son esthétique. Certains saluent le geste architectural et s'enorgueillissent pour la ville de disposer d'une des rares œuvres au monde de l'architecte espagnol, d'autres déplorent au contraire son caractère imposant, qui écrase le quartier existant. Outre la déstructuration du tissu urbain, certains pointent enfin le montant astronomique de l'opération, bien supérieur aux 320 millions d'euros initialement prévus.

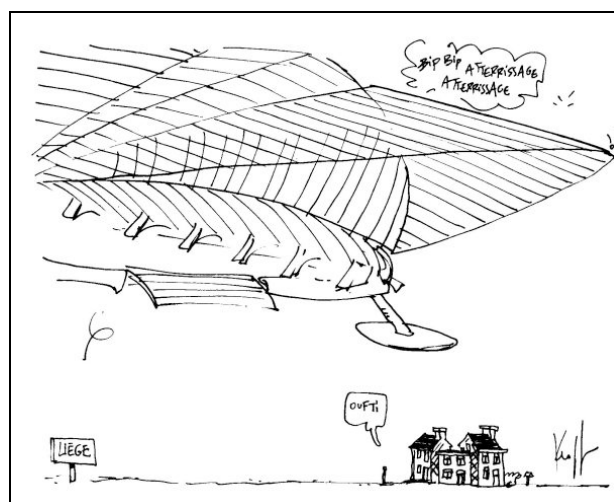


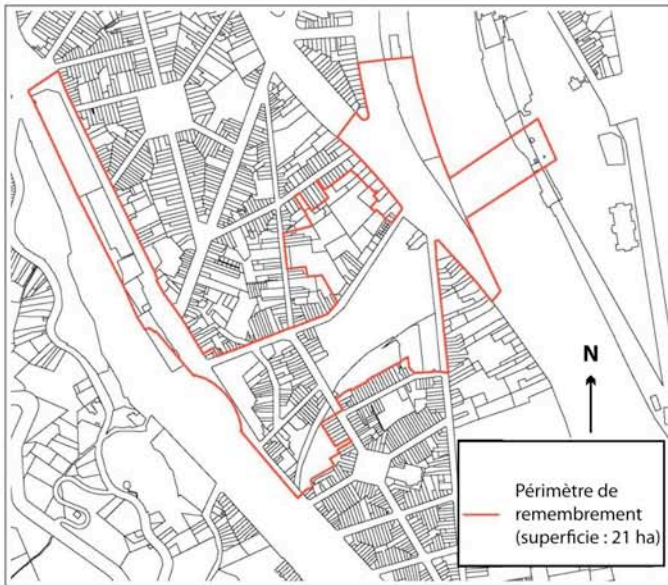
Illustration 30 : La gare des Guillemins, une "soucoupe volante" dans un quartier dégradé (photo A. Delage, mars 2010 ; dessin de Kroll, *Le Soir*, 18.09.2009)⁶⁸²

Enfin, quand la gare est inaugurée fin 2009, elle fait d'autant plus figure de soucoupe volante qu'elle ouvre sur un vaste espace vide, découvrant des terrains vagues (plus ou moins rapidement engazonnés pour les abords immédiats de la gare) sur près de 300 mètres, c'est-à-dire jusqu'à la Cité des Finances qui constitue alors un isolat urbain au milieu de tant de vide (voir vue aérienne sur la planche de synthèse n°14).

⁶⁸¹ D'origine liégeoise, Kroll est un dessinateur de presse, publiant régulièrement dans le quotidien de référence belge *Le Soir*.

⁶⁸² Le dessin paraît donc la veille de l'inauguration en grande pompe de la gare.

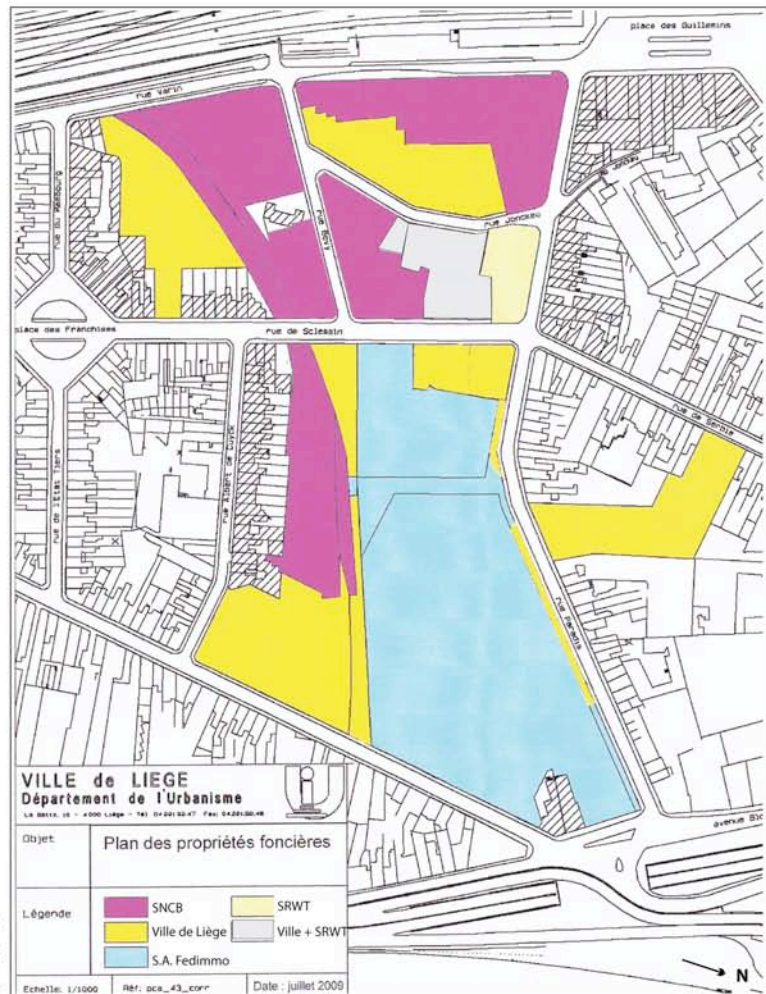
UNE STRUCTURE FONCIÈRE MORCELÉE À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE DE REMEMBREMENT URBAIN DE LIÈGE GUILLEMINS



a. Le Périmètre de remembrement urbain
Source : Ville de Liège, 2007.



b. Limites des périmètres d'expropriation
Source : Document préparatoire au PRU, Ville de Liège, 2007, p. 19



c. Plan des propriétés foncières devant la gare des Guillemins
source : Ville de Liège, 2009.

Planche de synthèse 16 : Données sur le foncier de Liège Guillemins.

c. ... qui déstructure durablement le tissu urbain

Une série d'expropriations pour le chantier de la gare

L'arrivée de la gare à son emplacement actuel provoque une déstructuration durable d'un tissu urbain constitué depuis longtemps autour de l'ancienne gare et par ailleurs déjà en partie fragilisé dans les années 1970 notamment. D'une part en effet, le déplacement de la gare de 150 mètres entraîne la perte du lien fonctionnel et urbanistique entre la gare et la rue des Guillemins, qui se trouve excentrée, n'est plus l'exutoire naturel de la gare. Cette déstructuration du tissu commercial, surtout pour le segment le plus proche de l'ancienne gare, essentiellement dédié à la restauration rapide, avait été pointée dès l'étude d'incidences environnementales de 1999, qui avait notamment suggéré de limiter les surfaces commerciales à l'intérieur de la nouvelle gare afin de ne pas accroître la pénalisation de la rue des Guillemins⁶⁸³. Nous ne disposons pas de chiffres précis pour évaluer l'impact réel du glissement de la gare à 150 mètres de la rue des Guillemins, mais par observation de terrain, on a pu constater en 2010 que des commerces du centre ville ou de la rue des Guillemins se sont installés de l'autre côté, rue Paradis, en face de l'espace béant devant la nouvelle gare.

Surtout, sous couvert du chantier pharaonique, des conditions d'accessibilité pour assurer la sécurité des ouvriers, une **vaste opération de table rase est engagée par la SNCB**, qui dispose en Belgique du droit d'expropriation pour des raisons d'utilité publique (la Ville n'ayant pas le pouvoir de s'y opposer, elle est donc mise devant le fait accompli). Le document b. de la planche de synthèse n°16 (page ci-contre) représente les périmètres successifs d'expropriation autour de la gare des Guillemins. Dans un premier temps, la SNCB obtient en 1998 les premières autorisations d'expropriation pour les terrains des abords immédiats du faisceau ferroviaire correspondant à l'assiette foncière de la nouvelle gare (non reporté sur le document). Dans un deuxième temps, la Ville de Liège achève la destruction de l'îlot entre les rues Varin, Bovy, Jonckeu et Paradis, ainsi que de l'autre côté de la rue Jonckeu, en vue de l'aménagement de la place triangulaire (en rouge sur le document b.). Puis de nouvelles expropriations sont ordonnées au profit de la SNCB et de futurs (hypothétiques) promoteurs privés en front de la future place triangulaire. Dans un troisième temps, la SNCB obtient mi 2005 l'expropriation d'un pâté de 17 immeubles de la rue Varin, au motif de sécuriser le chantier, et de faciliter l'accès des engins pour monter la toiture de verre (en bleu sur le document b.). Cette phase de démolition, financée en partie par des fonds FEDER, la Ville et la SRWT⁶⁸⁴ (et non la SNCB donc, qui récupère néanmoins le terrain), s'arrête à la limite de la parcelle de la Tour Rosen, maison forte de 1516 classée au patrimoine wallon. Ne disposant pas du pouvoir de contester les expropriations

⁶⁸³ « L'impact sur les commerces de la rue des Guillemins est considérable. Il résulte de l'importance des surfaces commerciales prévues dans la gare mais également d'autres développements qui risquent de se produire autour de la nouvelle et de l'ancienne place des Guillemins. Ces effets pourraient cependant être atténués par une limitation des surfaces commerciales et une sélection dans la typologie des commerces (complémentaires plutôt que concurrents). » Source : *Etude d'incidences sur l'environnement*, Pissart et Van der Stricht, 1999, p 98.

⁶⁸⁴ Société Régionale Wallonne du Transport.

demandées par la SNCB, **la Ville**, devant le fait accompli, **est désavouée dans ses principes initiaux de limiter au maximum les expropriations afin de préserver le quartier**. Elle revient elle-même sur sa position de départ à ce sujet puisque l'échevinat de l'urbanisme se réjouit en 2005 de cette dernière phase de destruction, considérant que « *ces démolitions contribuent à la rénovation du quartier* »⁶⁸⁵ (il faut en effet indiquer que l'étude Dethier est alors en cours). Dans un quatrième et dernier temps, en 2007, les maisons « encore debout » rue Jonckeu, rue Bovy, et fin Sclessin⁶⁸⁶ peuvent être démolies pour que la SNCB mène à bien son chantier qui tire pourtant à sa fin (en vert sur le document b.). Cela crée un sentiment d'appréhension parmi la population qui s'inquiète de voir tant de démolitions autour de la nouvelle gare.

Une carte foncière à la fois simple et complexe

Les expropriations étant suivies de la destruction des îlots concernés, cela aboutit à faire place nette face à la gare sur un espace large comme la halle et long de la gare à la Cité des Finances, soit une superficie approximative de 6 hectares (plus de 300 mètres de long, et une centaine de mètres de largeur). **Sur la totalité des terrains expropriés, la majeure partie l'a été pour le compte de la SNCB** : la Ville s'est limitée à l'expropriation des maisons en face de la gare afin de permettre l'aménagement d'un parvis de gare, tandis que la SNCB a substantiellement élargi sur la partie droite de la gare l'espace démoli (ce qui lui permet, sous couvert de la mise en sécurité de son chantier, de se rendre maître du front bâti de la moitié de la place triangulaire). L'installation durable de ce vide urbain, occupé par des stationnements plus ou moins sauvages, fait craindre aux Liégeois un **nouveau "syndrome de la place Saint-Lambert"**.

Au final, comme le document c. de la planche de synthèse n°16 le rapporte, les terrains mis à nu appartiennent à trois propriétaires publics :

- la SNCB, qui possède les espaces immédiatement adjacents à la gare, et au-delà
- la Ville de Liège, qui possède quelques enclaves dans les emprises de la SNCB notamment
- la SRWT possède un petit espace correspondant à la gare routière des bus urbains.

Enfin, pour clore ce panorama de la propriété foncière du secteur, Fedimmo, société anonyme détenue à 10% par l'Etat fédéral belge et 90% par un investisseur immobilier belge⁶⁸⁷, Befimmo⁶⁸⁸, est propriétaire depuis 2006 des terrains et des bureaux de la Cité des Finances.

⁶⁸⁵ Source : citation de l'échevinat dans *Le Soir*, édition du 27 mai 2005, p. 10, article « La rue Varin perd encore des vitrines », (consultable en ligne : http://archives.lesoir.be/la-rue-varin-perd-a-nouveau-des-vitrines_t-20050527-00085K.html, dernière consultation de l'URL le 06.06.2012).

⁶⁸⁶ Source : « Gare : la fin des expropriations », *Le Soir*, 07.03.2007.

⁶⁸⁷ Une Sicafi (Société d'Investissement à Capital Fixe) est l'équivalent d'un Real Estate Investment Trust (REIT états-unien), ou d'une SIIC française (Société d'Investissements Immobiliers Cotées) : ce sont des investisseurs institutionnels appartenant à la catégorie « véhicules cotés en bourse » dont les revenus proviennent de la gestion et de la valorisation d'un patrimoine immobilier. « *L'activité des REITs est d'acquérir, de gérer et de mettre en location des biens immobiliers. Leur chiffre d'affaire est constitué de loyers perçus. (...) Déclinées pour l'instant dans huit pays européens (Allemagne, Belgique, Bulgarie, France, Grèce, Italie, Pays-Bas et Royaume-Uni), les Reits ont l'obligation de distribuer une part importante de leur résultat et de leurs plus-values. En contrepartie, elles bénéficient d'un régime de transparence fiscale, c'est-à-dire d'une exonération d'impôts sur leurs revenus,*

Ainsi, la maîtrise foncière pourrait sembler relativement simple sur l'espace devant la gare, avec un nombre restreint de propriétaires, essentiellement publics qui plus est. Pourtant, c'est **cette clé du foncier qui constitue, à notre sens, un élément de blocage durable, dans la mesure où les emprises sont agencées de telle façon qu'aucun des propriétaires ne peut procéder à un aménagement en l'absence d'un accord avec les autres propriétaires.** C'est entre la Ville et la SNCB que la situation est la plus bloquée, expliquant le retard pris dans l'aménagement de la place de la gare une fois le chantier achevé, et ce en dépit des plans arrêtés depuis le début des années 2000, et de fonds FEDER obtenus pour le financement⁶⁸⁹.

Conclusion de la section 1. : De nombreux atouts pour créer de la valeur urbaine aux Guillemins grâce à la nouvelle gare

L'arrivée de la grande vitesse à Liège, puis aux Guillemins, dans une nouvelle gare à 150 mètres de l'ancienne et dessinée par l'« *archistar* »⁶⁹⁰ Calatrava scelle la coordination mais aussi le bras de fer entre la SNCB, entreprise publique fédérale en charge des infrastructures de transport cherchant également à valoriser son patrimoine, et les autorités locales (communales mais aussi régionales en ce qui concerne les transports collectifs urbains et la délivrance des permis d'urbanisme). La coordination s'est faite pour capter l'arrêt TGV non seulement dans l'agglomération liégeoise, mais aussi dans le centre urbain. En revanche, le choix d'un architecte de renommée mondiale, à forte personnalité et au style architectural affirmé, déséquilibre le rapport de force symbolique entre les deux parties : **l'arrivée concrète de cette nouvelle gare dans un tissu urbain fragile non seulement s'impose de force mais aussi vampirise urbanistiquement le quartier.** En effet, en raison de l'ampleur de l'assise de la nouvelle gare, l'insertion de l'objet *extra*-ordinaire dans une trame urbaine déjà constituée n'est pas possible sans démolitions afin d'agrandir les accès du chantier. C'est là un argument technique pour le moins commode pour la SNCB qui peut user de son droit d'expropriation pour raison d'utilité publique dans le moment du chantier ; surtout cela crée les conditions futures d'une valorisation

et doivent respecter des règles de dispersion de leur capital. Chaque pays définit ses propres règles. » [Nappi-Choulet, 2010, p 75]. Les REITs sont l'un des éléments de la financiarisation de l'économie.

⁶⁸⁸ Befimmo est l'un des 25 plus grands REITs d'Europe, et entre dans la composition de l'indice EuroNext IEF Reit Europe.

⁶⁸⁹ Ces fonds FEDER ont dû être redirigés pour la réfection de la chaussée de certaines rues du quartier, le reste a été redirigé vers le projet du Grand Curtius.

⁶⁹⁰ C'est-à-dire les architectes "star" de renommée internationale, fortement présents dans les médias tant professionnels que grand public [Molina, 2011].

immobilière. En ce qui concerne l'aménagement des abords de son bâtiment, la SNCB n'a de cesse de mettre ce dernier au pas (à l'échelle) de la gare, dont le gabarit impose des dégagements visuels propices à sa mise en valeur. Côté Ville, on assiste alors à une série de reculades entérinées dans des documents d'urbanismes dont les révisions successives permettent d'inclure progressivement les visions de la SNCB et de Calatrava. Le rapport de forces entre les deux partis est déséquilibré, chacun poursuivant des intérêts divergents, bien que tous étant des acteurs publics. Ainsi, ces expropriations, originellement motivées par des raisons techniques, constituent, de fait, un levier de renouvellement urbain à marche forcée, dans le sens où le chantier étant à leur origine engage nécessairement la mutation des îlots proches de la gare.

Cependant, si l'on dresse un diagnostic de la gare et du quartier des Guillemins avec la nouvelle gare (voir tableau de la page ci-contre⁶⁹¹), il s'avère que **le secteur dispose malgré tout de nombreux atouts, propices au renouvellement urbain** du secteur. En particulier, cette nouvelle gare présente l'avantage d'être non seulement iconique, mais également fonctionnellement porteuse d'une desserte de qualité.

Outre les qualités évidentes de la gare, les difficultés relevées sont classiques d'un quartier de gare dégradé, sans pour autant paraître irréversibles. En effet, au regard des contraintes généralement observées dans les autres quartiers de gare, le quartier des Guillemins en élude quelques unes, au premier rang desquelles les effets de frontière : non seulement le faisceau ferroviaire ne constitue pas vraiment une coupure physique en raison de son accollement à la colline, mais en plus, si la rue des Guillemins constitue bien une barrière mentale, cette barrière est certainement moins grande que celle observée dans la plupart des cas où il s'agit de traiter l'espace de l'autre côté des voies.

Au final, l'ensemble de ces qualités de la gare et de son quartier permettent de faire l'hypothèse d'un secteur disposant de nombreux atouts pour retourner dans des logiques de marché. Certes, la dimension nettement plus résidentielle du quartier des Guillemins rend la mutation économique du secteur moins évidente, mais l'absence des friches industrielles (généralement condition de possibilité de la mutation du quartier de gare), est compensée par les friches héritées des années 1970 et les vides urbains créés par les expropriations en raison de la construction de la gare. Par conséquent, **la nouvelle gare, incontestable signe urbain, est entourée d'un potentiel foncier mutable propice au renouveau du quartier**. Au regard de ces éléments, la situation paraît alors plus favorable qu'à Saint-Étienne pour opérer le retournement de valeurs urbaines que nous cherchons à comprendre dans ce travail de recherche.

⁶⁹¹ Nous reprenons la même grille de diagnostic que celle établie pour Saint-Étienne Châteaureux dans le chapitre précédent.

CARACTERISTIQUES DES GUILLEMINS		ATOUTS ET POTENTIELS	DEFAUTS ET CONTRAINTES
GEOGRAPHIQUES	Situation	<ul style="list-style-type: none"> . Un arrêt sur la ligne à grande vitesse entre la France et l'Allemagne, via Bruxelles . Connexion directe à l'autoroute . Une bonne position urbaine <ul style="list-style-type: none"> - à proximité immédiate de quartiers bien cotés à Liège : Bronckart et colline de Cointe (population susceptible d'utiliser le TGV) - dans le prolongement de l'axe urbain de la MédiaCité à la Boverie 	<ul style="list-style-type: none"> . Eloignement (relatif) du centre-ville historique : pas à distance pédestre immédiate.
	Site	<ul style="list-style-type: none"> . Ouverture sur la Meuse en fond de perspective (valorisable en termes paysagers et urbains) 	<ul style="list-style-type: none"> . Site adossé à la colline de Cointe
FONCTIONNELLES	Transports	<ul style="list-style-type: none"> . Desserte ferroviaire de qualité <ul style="list-style-type: none"> - Thalys et ICE en liaison à grande vitesse internationale - desserte cadencée pour Bruxelles - un nœud de desserte locale 	<ul style="list-style-type: none"> . Manque de lisibilité du pôle d'échanges multimodal <ul style="list-style-type: none"> - gare des bus provisoire - tergiversations sur le tracé du tramway sur l'esplanade de la gare)
	Activités industrielles	<ul style="list-style-type: none"> . Absence de terrains très pollués . Absence de friches industrielles compensée par des friches des années 1970 (potentiel foncier) 	<ul style="list-style-type: none"> (peu de terrains, donc peu de contraintes afférentes)
	Activités tertiaires	<ul style="list-style-type: none"> . Présence de la Cité des Finances (État fédéral) depuis les années 1970 	<ul style="list-style-type: none"> . Pas un quartier tertiaire clairement identifié
SOCIO-DEMOGRAPHIQUES	Population	<ul style="list-style-type: none"> . Quartier à l'identité marquée, mixte 	<ul style="list-style-type: none"> . Effets de ségrégation socio-spatiale de part et d'autre de la rue des Guillemins
	Habitat	<ul style="list-style-type: none"> . Un habitat de qualité architecturale et bien entretenu à proximité immédiate de la gare (Bronckart) 	<ul style="list-style-type: none"> . Un secteur dégradé à proximité immédiate de la gare (Fagnée-Blonden) . Un marché immobilier globalement très bas
GARE	Bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> . Architecture monumentale, signal urbain emblématique . Un architecte de renom 	<ul style="list-style-type: none"> . Démésure du bâtiment par rapport aux rues adjacentes . « la gare des courants d'air »
	Voies ferrées		<ul style="list-style-type: none"> . Potentiel foncier restreint (compensé par friches des années 1970)
	Infrastructures ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> . Amélioration de l'infrastructure lors de la construction de la nouvelle gare 	<ul style="list-style-type: none"> . Déplacement gare déstructure tissu urbain préexistant
SYMBOLIQUE	Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> . Tour Rosen classée . Ensemble des façades de brique en front de gare 	<ul style="list-style-type: none"> . (contrainte du classement de la Tour Rosen)
	Quartier industriels		<ul style="list-style-type: none"> . Mauvaise réputation, mauvaise image de la partie Fagnée-Blonden ("rue Varin = rue des prostituées")

Tableau 29 : Diagnostic sur le quartier des Guillemins, en tenant compte de la nouvelle gare (A. Delage, 2012)

2. Le quartier mis au pas de la gare : un lien direct entre la gare et le projet urbain ?

La nouvelle gare des Guillemins met neuf ans à être construite. Avant même le début du chantier, la Ville a cherché à tirer parti de ce nouvel objet urbain et des déstructurations qu'il provoque pour mener une réflexion urbanistique sur le quartier, à travers les outils que sont le Schéma Directeur, puis le Plan Communal d'Aménagement (qui fixe affectation des sols et aménagements des espaces publics et des constructions). Mais la « *course poursuite* » que la SNCB livre aux autorités locales fausse les conditions d'un débat serein permettant de construire un projet urbain, entendu à la fois comme démarche et contenu. Après l'épisode du choix de l'implantation de la gare, puis celui du gabarit de la gare et des expropriations, la SNCB va plus loin dans la prise de court de la Ville de Liège, en lançant l'idée d'une esplanade monumentale de la gare à la Meuse, destinée à mettre en valeur l'œuvre de Calatrava. L'architecte n'a en effet pas caché sa déception de voir le peu d'ambition des aménagements envisagés autour de sa gare⁶⁹², ce dont la presse se fait largement l'écho⁶⁹³. Une nouvelle fois, c'est EuroLiège TGV qui donne le ton dès 2002, et pousse la Ville à réagir : peu de temps après l'adoption du nouveau Plan Communal d'Aménagement sur le secteur des Guillemins, EuroLiège TGV envoie une carte de vœux pour l'année 2002 qui suscite un débat vif et durable au sujet de l'aménagement du quartier. C'est à une réelle mis au pas – aussi bien dans le sans de la mesure que dans la contrainte – du quartier par la gare que l'on assiste depuis une dizaine d'années, sans que le projet n'aboutisse pour autant. En ce sens, la gare semblerait occuper une place de premier ordre dans le projet urbain. Encore faut-il établir la nature de cette place dans le projet proposé par l'un et l'autre des protagonistes.

⁶⁹² Aux dires de personnes d'EuroLiège TGV l'ayant côtoyé durant le chantier, (avis largement relayé parmi les acteurs locaux), Santiago Calatrava aurait tiré une certaine amertume de son expérience liégeoise en raison des retards d'aménagements extérieurs notamment (source : entretien 20.04.2010).

⁶⁹³ Cf. entre autres *Le Soir*, édition du 6 mars 2004, en deuxième titre : « Pour Calatrava, le projet de la place n'est pas suffisant ».

2.1. La guerre de l'image : le dessin de Calatrava au service de la SNCB

Au terme de presque dix ans de négociations sur l'arrivée de la grande vitesse et l'implantation de la gare, le début des années 2000 est marqué par le démarrage du chantier de la nouvelle gare des Guillemins sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCB, tandis que la Ville met en ordre ses documents d'urbanisme, suite à l'élaboration pour le moins laborieuse d'un Schéma Directeur au résultat décevant dans la mesure où il acte purement et simplement l'adaptation de l'environnement à la gare. L'adoption dans la foulée d'un nouveau Plan Communal d'Aménagement contraint l'affectation des sols et les gabarits autour de la place triangulaire, dont l'emprise est ainsi actée règlementairement. C'est dans ce contexte de mutation du quartier que ce que l'on pourrait appeler "l'affaire de la carte de vœux" intervient. La planche d'illustrations (n°31) en fin de section regroupe les images des divers projets.

a. Acte 1 : Meilleurs vœux 'calatravesques'

Euro-Liège TGV choisit comme illustration de sa carte de vœux de l'année 2002 une image de la nouvelle gare des Guillemins en plan large et surplombant, dévoilant une maquette de l'espace compris entre la gare et la Meuse (voir photo en haut à gauche de la planche d'illustration n°32, en fin de section). On y voit une darse amenant l'eau de la Meuse au pied de la nouvelle gare qui s'y mire majestueusement. Ce canal est entouré de bâtiments de hauteur moyenne, en lieu et place du bâti existant. Dans un ordonnancement on ne peut plus classique du fait de la stricte géométrie que la darse impose à l'ensemble, la destination des bâtiments proposés n'est pas précisée. **Calatrava propose un faire-valoir urbain, un écrin bâti à son œuvre d'art ferroviaire.** Le lien de la gare au projet est donc simple : il est essentiellement d'ordre esthétique, dans un souci premier de composition urbaine. Aucune affectation des usages n'étant indiquée, il n'est donc pas possible de préjuger d'un quelconque lien fonctionnel entre la gare et le nouveau quartier de gare projeté.

Ce dessin n'est qu'une esquisse faite par un architecte à la formation d'ingénieur et non d'urbaniste : ce n'est **en aucun cas un programme dont l'opérationnalité a été pensée.** Pourtant, elle suscite immédiatement une réaction de la part des autorités locales qui n'avaient eu de cesse jusque là de faire des propositions d'aménagement pour le moins modestes⁶⁹⁴ (contrairement à ce qui s'observait à la même époque en France où les villes s'emparaient de la desserte TGV pour faire des projets de quartiers d'affaires, à l'instar de Lille). Néanmoins, un clivage ne tarde pas à se dessiner entre ceux qui crient au scandale, et ceux qui y voient une « *chance pour Liège* », parmi lesquels des élus de l'opposition (MR) et « *quelques socialistes influents* » [Morel, 2009].

⁶⁹⁴En cela, EuroLiège remplit pleinement son objectif de « susciter la réaction des élus » (source : entretien 20.04.2010) qui prennent manifestement pour argent comptant ce qui n'est pourtant qu'une esquisse.

La presse spécialisée se fait également l'écho de l'affaire, comme la revue d'architecture *A+* (qui publie à ce sujet une contre-proposition de place élaborée par des étudiants de l'école d'architecture Saint-Luc à Bruxelles) :

« Son esquisse [de Calatrava], d'un souffle incontestable, fait le sacrifice de la cité administrative, pour créer jusqu'au pied de la nouvelle gare, un bras de Meuse monumental, bordé symétriquement de nouveaux immeubles. Cette solution semble peu adaptée à la réalité de la morosité économique liégeoise, mais elle a le mérite d'alimenter le débat sur la question de l'accès correct à la gare et de son inscription dans la ville à une échelle répondant à la nouvelle fonction. » [revue *A+*, n°175, p 89].

Comme l'indique la fin de cette citation, ce dessin de Calatrava est dans une certaine mesure bénéfique, car en suscitant la controverse, il permet de poser la question de l'aménagement des abords de la gare et plus généralement du secteur à partir de la gare et de son intégration dans un quartier de gare renouvelé. De fait, le débat est aujourd'hui plus apaisé sur le sujet, puisque plusieurs personnes interrogées en 2010 et 2012, y compris dans le personnel politique de la Ville (PS et cdH), reconnaissent à cet épisode le point positif d'avoir ouvert un débat au sujet de l'aménagement des Guillemins jusqu'à la Meuse, voire d'avoir donné des idées à la Ville :

« À toute chose malheur est bon : la réflexion a évolué positivement, de la place triangulaire vers des perspectives plus ambitieuses. [La première image de Calatrava], celle d'un urbanisme à la Dubaï, qui massacre les quartiers, montre les effets pervers et délétères d'une star de l'architecture. (...) Cette proposition était sans utilité urbaine réelle, si ce n'est de faire un miroir à la gare. Ce canal était cher et sans bénéfice immédiat, sans parler des risques de l'eau sale en impasse. Mais ça nous a donné l'idée de faire une percée dans l'esplanade. Cela a joué un rôle d'aiguillon. » [Entretien Échevin Firket, 12.04.2010].

Ces propos sont confirmés dans des termes proches deux ans plus tard par un autre membre de la Ville de Liège :

« La proposition de la SNCB a eu le mérite de mettre le débat sur la table, elle a permis la prise de conscience des réels enjeux du quartier des Guillemins, même si la proposition de Calatrava était terriblement classique, haussmannienne, c'était un peu 'Welcome in Dubaï'... (...) La proposition a fait peur à la Ville de Liège. Certes elle était ambitieuse, mais cela reste un urbanisme très classique, peu senti, facile. L'aménagement des espaces publics avec des plans d'eau, la Ville de Liège était sceptique. Mais cela a permis de prendre conscience qu'il était nécessaire d'aller jusqu'à la Meuse... mais pas comme ça. » [Entretien du 05.06.2012].

Il n'empêche que cette affaire entame une longue période de crispation encore plus grande entre la Ville et EuroLiège TGV. L'idée d'une esplanade fait néanmoins son chemin et en 2005, en parallèle de la mise en œuvre de la procédure de Périmètre de Remembrement Urbain (PRU), la Ville commande une étude à un cabinet d'architectes liégeois, Dethier et associés, et leur demande de travailler sur l'aménagement de l'espace entre la gare et la Meuse (nous y reviendrons par la suite).

b. Acte 2 : EuroLiège TGV persiste et signe

C'est alors que, avant même que la proposition de l'équipe Dethier ne soit connue, EuroLiège TGV prend de nouveau la ville de court en diffusant dans les médias les images d'un "projet Calatrava" révisé (voir photo en bas à gauche de la planche d'illustration n°32 en fin de section). Nombreuses avaient été les personnes qui avaient remarqué l'infaisabilité de la première proposition, en raison du dénivelé trop important entre la gare et la Meuse (comment faire remonter l'eau de la Meuse sur une hauteur de huit mètres et 500 mètres de long ?). La seconde proposition de Calatrava, si elle conserve son esprit initial très classique, se veut donc plus réaliste, avec non plus un canal, mais un miroir d'eau peu profond et suffisant à refléter avantageusement la gare. La Ville estime qu'il faudrait exproprier 250 logements (sachant que 70 l'ont déjà été pour les besoins du chantier)⁶⁹⁵.

Cette nouvelle proposition repose sur le constat renouvelé que fait EuroLiège TGV du manque d'ambition de la Ville dans la valorisation urbanistique de l'espace urbain autour de la gare. Calatrava, considérant que Liège est amené à jouer un rôle de premier rang en raison de sa connexion ferroviaire, avait en effet affirmé dans un entretien accordé au quotidien *Le Soir* :

« Bâtir une gare, c'est revitaliser la ville. Il faut donc rêver : pour moi, architecte, faire venir la Meuse au pied de la gare, c'est créer un nœud de liaison urbanistique à l'échelle humaine en rapport avec l'élément naturel liégeois qu'est la Meuse. Il faut faire ce rêve sinon nous sommes des hypocrites et nous loupons la partie la plus importante du projet : la gare comme levier le plus important pour faire changer et évoluer la ville. » [Santiago Calatrava, *Le Soir*, 06.10.2004, p 22].

Cet extrait souligne que **la seconde proposition de Calatrava est de nouveau plus théorique que pratique**, ce que confirme la suite de l'entretien, quand il affirme que la question du financement n'est pour l'instant pas le problème. Calatrava ne fait d'ailleurs pas vraiment de proposition chiffrée de programmation, il se contente de donner des volumes de bâti, sans préjuger de leur contenu. Son seul crédo est manifestement de monter un quartier à la hauteur de la qualité de la gare qu'il a dessinée pour Liège, mais aussi à la hauteur de la fonction métropolitaine que la desserte TGV peut faire jouer à la ville.

Au vu de ces éléments, la proposition de Calatrava fait à nouveau figure d'aiguillon de l'action publique urbaine – même si cela ne doit sans doute pas occulter le fait que la SNCB aurait sans doute à gagner dans un tel projet, dans la mesure où elle possède une large partie des terrains concernés par la valorisation immobilière.

Ce second épisode provoque lui aussi de vives réactions, y compris à l'étranger : Ariella Masboungi invite en effet au Forum des Projets Urbains se tenant fin 2006 à Paris, l'échevin à l'urbanisme de la Ville de Liège, accompagné de Daniel Dethier. Les deux hommes présentent leur ville, et ce qui se passe aux Guillemins, avec deux projets contradictoires. L'assemblée s'accorde à déplorer vivement la vision « surannée » de l'architecte espagnol, « *de l'urbanisme à la*

⁶⁹⁵ Source : entretien Échevin Firket, 12.04.2010.

Hausmann comme on n'en fait plus »⁶⁹⁶. Cet épisode, largement repris dans la presse liégeoise ajoute aux tensions entre les deux protagonistes⁶⁹⁷, mais surtout légitime en quelques sortes la Ville dans son soutien du projet Dethier, davantage à taille humaine, et dans l'esprit de ce qui se fait actuellement en urbanisme.

>>> Ces deux actes renseignent à la fois sur la place de la gare dans le projet urbain et sur le rapport de force entre deux acteurs publics. En ce qui concerne le premier point, la position de Calatrava est très claire : la gare est un levier de développement urbain, en conséquence de quoi le quartier de la gare doit être du même niveau que la gare – sachant que ledit niveau de la gare dépend essentiellement de sa desserte. La vision de la ville selon Santiago Calatrava est finalement assez mécaniste, avec un lien causal linéaire entre la présence d'une desserte internationale, d'une infrastructure de transport monumentale, et un développement urbain induit.

Pour Liège, ville TGV de desserte internationale, c'est un quartier de niveau métropolitain qu'il convient d'édifier, même si le détail des usages de ce quartier n'est pas défini. EuroLiège TGV ne peut que souscrire à cette vision, dans la mesure où l'une de ses missions est de valoriser son patrimoine foncier, possiblement par de la promotion immobilière (ce qu'elle ne tarde d'ailleurs pas à faire à l'emplacement de l'ancienne gare des Guillemins, où un programme de bureaux est envisagé). Autrement dit, EuroLiège TGV, et à travers elle la SNCB, dépasse son simple rôle d'opérateur de transport ferroviaire, et se comporte en investisseur privé cherchant à faire fructifier son bien. En l'espèce, **la SNCB produit elle-même, via un architecte de renommée mondiale dont l'avis fait foi et clôt le débat, un discours de valorisation de l'espace urbain jusqu'ici dévalorisé dont elle possède une vaste emprise**. La seule présence de la nouvelle gare n'étant pas un argument suffisant pour enclencher le processus de valorisation économique de façon décisive, elle prolonge le processus de valorisation symbolique par un nouveau projet. En fait, la SNCB cherche manifestement un retour sur son investissement initial – pour le moins conséquent – le plus rapidement possible. C'est du moins ce que l'on peut comprendre quand la porte-parole d'EuroLiège TGV qui a suivi le dossier des Guillemins depuis le départ explique :

« On a amené des investisseurs sur les environs de la gare. 45 minutes de Bruxelles, deux heures de Paris, idem pour Francfort : ça les intéressait. Mais ensuite on se rend compte qu'il n'y a pas de décision des autorités locales. Au final, les gens s'en vont car ils ne savent pas. On est dans une période d'attente et de surveillance... cela nous fait rater des opportunités car les contours sont flous. » [Entretien EuroLiège TGV, 20.04.2010].

La SNCB attend donc, en retour de son engagement dans un investissement massif (pour les besoins du réseau mais aux retombées indéniablement positives pour la ville), que la Ville mette en place, avec les moyens qui sont les siens, les conditions de possibilité d'une valorisation foncière de ses terrains. Autrement dit, le rôle de la collectivité locale revient à constituer un

⁶⁹⁶ Source : « Les urbanistes français stupéfiés », *Le Soir*, 15.11.2006.

⁶⁹⁷ Un voyage est cependant organisé en 2008 à Valence (Espagne) en signe d'apaisement, afin de faire visiter la ville de Calatrava à la Ville de Liège.

cadre propice à l'investissement privé, par le levier aussi bien réglementaire qu'urbanistique, au travers de mise à disposition d'aménités (aménagements d'espaces publics pourvoyeurs de qualité de cadre de vie, services urbains, etc.). Cependant, **on ne peut pas parler de partenariat public-privé** dans la mesure où ce sont ici deux entreprises publiques : le clivage serait plutôt entre l'échelon local et l'échelon fédéral, avec d'un côté un acteur chargé de l'aménagement et du développement de son territoire, et de l'autre un grand groupe soumis à la concurrence, et devant donc dégager des bénéfices.

2.2. Le projet de la Ville : un beau projet sur le papier

Bien qu'ayant cherché dès le début des années 1990 à anticiper les conséquences de l'arrivée du TGV aux Guillemins, et à tirer parti des effets de cette nouvelle infrastructure pour opérer la mutation d'un quartier dégradé, la Ville n'avait pas encore proposé d'aménagement de grande ampleur à l'échelle du quartier. La première image de Calatrava la prend donc de court, et l'oblige à réagir pour élaborer un contre-projet allant davantage dans le sens de ses partis-pris initiaux.

a. Une succession de reculades de la Ville (pour avancer vers un projet)

Les positions de la Ville au sujet de l'aménagement du quartier des Guillemins du fait de l'arrivée du TGV évoluent au fil du temps, de façon parfois contradictoire. En effet, la Ville n'avait à l'origine pas envisagé ce déplacement de la gare : elle était favorable à une gare d'une grande qualité architecturale, mais à l'emplacement de l'ancienne gare des Guillemins, dans le prolongement historique de la rue des Guillemins. Le fait de construire la nouvelle gare à 150 mètres de son emplacement originel bouleverse le fonctionnement du quartier tant du point de vue des circulations, que des polarités commerciales. Un bras de fer s'engage alors entre les autorités locales pour **réduire l'emprise commerciale à l'intérieur de la gare** dans le but de limiter la dévitalisation du premier segment de la rue des Guillemins très polarisé par l'ancienne gare (la SNCB prévoyait 3000 m² de surfaces commerciales sous les quais, le permis d'urbanisme ne lui autorise d'en faire que 1000).

Un second bras de fer s'engage au sujet de **l'aménagement des abords de la gare**. Initialement, la SNCB ne veut pas prendre à sa charge ces aménagements, au motif que cela relève des

prérogatives de la Ville. Cette dernière de son côté rechigne à exproprier, et opte pour un aménagement minimal nécessitant le moins de démolitions possible. Suite à l'Étude d'Incidence on l'a vu, la Ville est obligée de céder et d'acter l'aménagement d'une place triangulaire plus grande que prévu, proportionnelle au gabarit de la gare, sur la base de la proposition de Calatrava. Mais le retard du chantier entraîne le retard des aménagements extérieurs de la gare : l'inauguration en 2009 se fait sur les traces encore chaudes des engins de chantier, il faut en fait attendre 2012 pour que les travaux de la place triangulaire commencent. Le point de blocage est foncier : la SNCB refuse que la Ville n'intervienne sur les terrains dont elle est propriétaire et qui sont pourtant inscrits depuis 2002 dans le PCA (qui fixe réglementairement les conditions de faisabilité de la place telle que Claude Strebelle l'a établie) puis en 2006 dans le PRU comme voués à l'aménagement de la place triangulaire dont la taille est en adéquation avec celle de la gare. Le blocage est réel et s'installe durablement⁶⁹⁸. Si un accord a été trouvé pour les abords immédiats de la gare, le problème reste entier pour lancer la promotion des tenements bordant cette nouvelle place⁶⁹⁹.

Le troisième bras de fer s'engage au sujet de l'esplanade : la Ville se voit contrainte de réagir aux images de Calatrava. Elle amorce pour cela une procédure de création d'un Périmètre de remembrement Urbain. En parallèle, suite à l'enclenchement en 2003 d'une procédure de Périmètre de rénovation urbaine⁷⁰⁰, elle confie au cabinet d'architectes liégeois Dethier et associés (qui avait remporté le concours d'idées pour la place triangulaire en 2003) la mission d'établir un plan général pour l'esplanade.

b. Une réflexion précise sur ce que peut être un projet de renouvellement urbain autour d'une gare d'envergure métropolitaine

Au préalable, l'équipe de Daniel Dethier procède à un minutieux travail d'identification des enjeux aussi bien en ce qui concerne les Guillemins que les quartiers de gare en général, afin d'asseoir sa proposition sur des éléments de réflexion solide – en cela, il se montre bien plus précis que le tableau qu'avait dressé le rendu du Schéma Directeur d'Agua. L'association momentanée du cabinet d'architectes liégeois Dethier & associés, de l'Agence Ter, Ney & Partners, ainsi que Partenaires Développement, brosse en effet une photographie du quartier

⁶⁹⁸ Il devenait en fait urgent de régler le différend dans la mesure où des fonds FEDER avaient été octroyés pour l'aménagement de la place, avec pour condition d'être achevés avant fin 2015. Dans la mesure où une première subvention européenne accordée pour ces aménagements avait dû être redirigée au dernier moment faute de pouvoir engager les travaux, il n'était pas question de devoir réitérer la chose pour cette seconde vague de fonds structurels.

⁶⁹⁹ Il se double du refus pour l'instant intangible de la SNCB de rentrer dans l'organe de décision politique qu'est la SDLG.

⁷⁰⁰ Un Périmètre de Rénovation Urbaine, est un outil urbain à l'initiative des Villes, qui doivent lancer au préalable une consultation populaire sur le sujet (ce qui se fait en mai et juin 2003 aux Guillemins). Le but est de définir un projet de quartier pour un secteur urbain dégradé. La Ville s'appuie pour cela sur les propositions de bureaux d'études et l'avis de la Région.

remise en perspective dans le contexte non seulement liégeois mais aussi européen à l'aide de comparaisons avec d'autres villes accueillant le TGV (essentiellement françaises) et conduisant des projets urbains autour de leur gare. Ces études préalables permettent non seulement de dresser un diagnostic précis des Guillemins, mais aussi de mener une réflexion nuancée sur ce qu'est un quartier de gare dans le contexte métropolitain contemporain, en tirant parti des enseignements d'autres expériences. La démarche engagée par le bureau d'architecture va sembler-t-il au-delà de la commande qui était essentiellement centrée sur les Guillemins (diagnostic, programmation, faisabilité, et feuille de route opérationnelle)⁷⁰¹. Ces divers niveaux de réflexion expliquent la présence dans le diagnostic proposé par Dethier de préconisations pour tirer au mieux parti de la présence de la gare (ces éléments sont soulignés dans le tableau n°30 de la page suivante).

De fait, cette étude n'a de cesse de souligner le **caractère hautement stratégique du quartier, conféré par la présence de la gare, la position par rapport au centre-ville, et le foncier disponible permettant de combler des carences notoires de la ville en matière de logement et d'hébergement.**

Sur la base de ce travail conséquent, l'équipe menée par Daniel Dethier formule sa proposition d'aménagement – tout en ayant mis en évidence dans son rapport la difficulté d'une proposition ambitieuse en raison de la configuration de la structure foncière. L'équipe détermine un périmètre de potentiel foncier très stratégique, dans un rayon de cinq minutes ou de 800 mètres de la gare, et distingue de façon classique ce qui relève du foncier public et du foncier privé, mais prend soin de mettre à part ce qui relève du « foncier "public" »⁷⁰² détenu par la SNCB, sur lequel la Ville n'a aucune prise. En conséquence, dans le périmètre correspondant à ce critère d'hyperproximité de la gare, onze hectares appartiennent à des acteurs publics et parapublics, parmi lesquels 1,6 hectares seulement à la Ville, enclavés dans d'autres propriétés. Les autres acteurs ayant leur propre stratégie de valorisation, la marge de manœuvre se réduit considérablement en dépit d'une assiette foncière totale *a priori* confortable au vu de l'immensité des friches devant la gare. Forte de ce constat, l'équipe Dethier souligne que « *le foncier maîtrisé est réduit pour assurer un projet de développement* »⁷⁰³, et met en garde contre les **risques de spéculation foncière**, en l'absence de projet clairement cadré donnant une vision d'ensemble de la zone.

⁷⁰¹ Dans cet esprit de comparaison avec ce qui se fait ailleurs, l'étude dresse aussi des enseignements en termes de gouvernance et met notamment en garde contre le morcellement foncier, qui peut constituer un frein à l'opération.

⁷⁰² Les guillemets sont utilisés tels quels dans l'étude en question (Etude Dethier *et al.*, cahier « Identification des enjeux » (décembre 2005), à partir de la page 33.

⁷⁰³ Source : Etude Dethier *et al.*, cahier 1 de définition des enjeux, p 37.

Domaine	Liège	Les Guillemins
Global	<ul style="list-style-type: none"> - plan Marshall = opportunité - cartes à jouer de la métropole liégeoise = revendiquer son rôle de capitale économique et de porte d'entrée de la Wallonie 	<ul style="list-style-type: none"> - inscrire l'opération d'intérêt régional au titre des objectifs du plan Marshall ?
Renouveau urbain	<ul style="list-style-type: none"> - Nombreux projets urbains en cours de conception ou de réalisation 	<ul style="list-style-type: none"> - créer une image forte : préalable à la crédibilisation du projet des Guillemins (l'opération des Guillemins contribuera à renforcer cette image)
Population	<ul style="list-style-type: none"> - perte de population (29 000 en 20 ans) - centre-ville repoussoir - mutation structure des ménages - difficultés économiques et faiblesse des revenus 	<ul style="list-style-type: none"> - Retenir population existante et attirer de nouveaux habitants (éventuellement des navetteurs ?) pour redynamiser le site et enrayer la perte des commerces en proposant une nouvelle offre résidentielle
Logement	<ul style="list-style-type: none"> - parc vétuste, nombreux logements abandonnés ou insalubres, offre non adaptée à la demande - très peu de projets neufs 	<ul style="list-style-type: none"> - perte de population (- 20% en 20 ans) - un quartier stratégique et attractif pour la proximité de la gare et les facilités de transports → proposer offre diversifiée (intermédiaire et supérieure) et pour familles- 30% logement social imposé dans constructions neuves
Bureaux	<ul style="list-style-type: none"> - 2 centres importants, mais stock obsolète, ne correspondant pas aux critères de modernité et de confort recherchés par les entreprises - un marché mitigé : absence d'offre (manque offre de qualité, pas de projets nouveaux à court terme) / demande existante même si restreinte et principalement endogène - prix attractifs : 80 à 120 € / m² / an (2003) 	<ul style="list-style-type: none"> - éventuelle opportunité de reconstruction de la Cité Administrative - demande en centre de réunions à proximité de la gare afin d'offrir aux entreprises la possibilité de recevoir leurs clients à proximité immédiate des moyens de transports. → Faire phasage adapté
Commerces	<ul style="list-style-type: none"> - offre commerciale essentiellement située dans l'hypercentre - un nouveau projet de centre commercial porté par le privé : MédiaCité - taux de couverture considéré comme suffisant 	<ul style="list-style-type: none"> - Offre commerciale traditionnelle rue des Guillemins à préserver - mais des cellules vides → soutenir offre existante en termes de complémentarité et de non-concurrence, renforcer activités de services liées à la gare et activités Horeca
Hôtellerie	<ul style="list-style-type: none"> - offre relativement faible = frein au développement de tourisme d'affaire - offre mal répartie : manque 2 et 3 étoiles 	<ul style="list-style-type: none"> - offre insuffisante d'hôtels de catégorie de moyenne et haut de gamme → site stratégique pour de réelles opportunités de développement d'une offre hôtelière, compte tenu de la proximité de la gare (pôle générateur de trafic), de la Boverie (futur pôle culturel, générateur de tourisme), et du Palais des Congrès + demande de résidences – services de la part de l'université et des entreprises du parc scientifique
Equipements	Aucun besoin identifié	Réalisation d'un équipement public phare non retenue en 2005

*En gras et souligné sont indiqués les éléments mobilisant la gare pour ses usages spécifiques.
HORECA = Hôtellerie, restauration, Cafés*

Tableau 30 : Diagnostic de Liège et des Guillemins, préalable à la proposition de projet d'esplanade, Dethier et associés, 2005 (mise en tableau : A. Delage)

c. Recoudre le quartier par un projet à taille humaine et s'inscrivant en complémentarité des autres polarités de la ville

La proposition de Dethier est en rupture radicale avec celle de Calatrava (voir photo de droite sur la planche d'illustration n°32 ci-après) : au lieu d'un miroir d'eau, Dethier dessine une esplanade aux allures de *ramblas* barcelonaises (voir l'illustration n°31 ci-dessous) : il privilégie les cheminements piétons et la perméabilité du front bâti avec les îlots existants. L'accent est mis sur la qualité des aménagements de l'espace public afin de créer un lieu convivial permettant de combiner les flux générés par la gare et les usagers résident à proximité immédiate de l'esplanade. Le but est également de respecter l'échelle du « *monument-gare* » tout en ménageant des « *rapports de politesse* » entre la gare et le bâti existant (ce sont les expressions employés par l'équipe de Dethier). Cela se traduit, du point de vue des volumes, par **l'articulation de l'échelle de la « ville basse » à usages résidentiels, et l'échelle de la « ville des horizons », à vocation métropolitaine** : il dessine en effet une tour au bout de l'esplanade qui constitue un contre-point vertical à l'horizontalité de la gare – le PCA a été modifié en ce sens pour permettre un immeuble de grande hauteur. Selon les termes de la présentation du projet, ce dernier se veut à la fois « *ambitieux* » et « *réaliste* », en combinant aussi bien le geste architectural, le bâtiment exceptionnel, et la préservation des façades du XIXe siècle de la rue de Paradis.



Illustration 31: Vue de l'esplanade des Guillemins (ateliers Dethier et associés, 2006)

Du point de vue de la programmation, Dethier prévoit 400 à 500 logements, 60 à 65 000 m² de bureaux (en comptant la Cité administrative, mais sans les 40 000 m² de surfaces tertiaires de la

SNCB), et une offre hôtelière en phase avec les besoins mis en évidence dans l'étude préalable. Cette programmation se veut en complémentarité des quartiers adjacents, et vise notamment à ne pas concurrencer la rue des Guillemins, en préservant son armature commerciale. Elle est affinée par la suite, avec des propositions de phasage : il est préconisé de développer en priorité les îlots aux abords immédiats de la gare (et propriété de la SNCB) afin d'y développer des programmes mixtes combinant logements, commerces, bureaux et hôtellerie.

A l'échelle de la ville, l'esplanade s'insère enfin dans un axe plus large : elle est prolongée par une passerelle qui enjambe la Meuse (reprenant en cela la proposition de Calatrava), qui constitue un trait d'union avec le parc de la Boverie (devant accueillir un lieu d'exposition d'art contemporain), et au-delà, la Médiacité.

Ainsi, le projet de Dethier ne se limite pas au foncier mobilisable par la Ville, mais oblige à une coordination entre les différents propriétaires fonciers publics et privés. Il fait ouvertement appel à un « *nécessaire engagement des pouvoirs publics* »⁷⁰⁴, tout en étant conscient aussi d'avoir besoin du recours au secteur privé pour l'investissement : la proposition financière met en évidence un déséquilibre entre dépenses liées à l'aménagement et recettes prévisibles. Enfin, s'il serait exagéré d'ériger la Cité des Finances en clé de voûte du projet, il n'en reste pas moins que son maintien aux Guillemins – à l'époque en suspens en raison de la vente du patrimoine foncier de l'État à une Sicafi – serait, de l'avis des auteurs du projet, un gage positif pour enclencher la mutation du secteur.

La réception du projet de Daniel Dethier est bonne aussi bien du côté de son commanditaire la Ville que de la population, y compris auprès des divers comités de riverains et associations, notamment UrbAgora. Cette proposition alimente la controverse avec EuroLiège TGV (les deux architectes ne se sont pas rencontrés) et donne des arguments de réponse à la Ville.

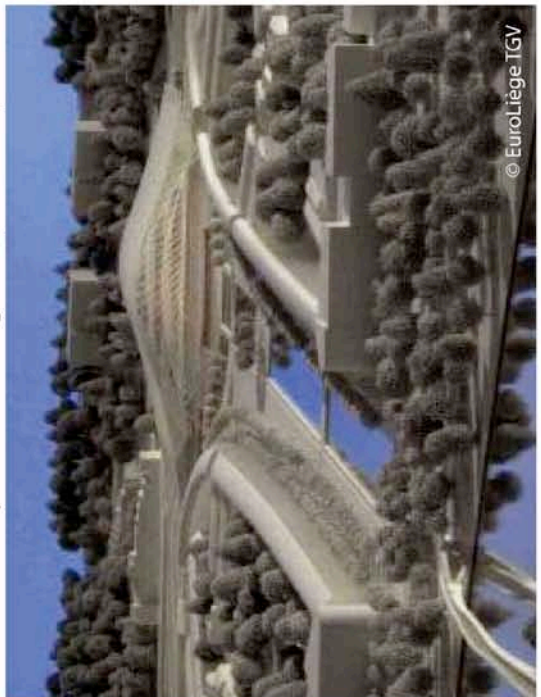
⁷⁰⁴ Source : Etude Dethier *et al.*, cahier « Synthèse des études », p 20 (octobre 2006).

**LES PROJETS CONCURRENTS POUR LE QUARTIER DES GUILLEMINS :
le quartier au service de la gare / la gare comme plus-value au quartier**

2002 : Carte de vœux de EuroLiège TGV, image de S. Calatrava



Début 2006 : Maquette de EuroLiège TGV (S. Calatrava)



Fin 2006 : Proposition Dethier et associés

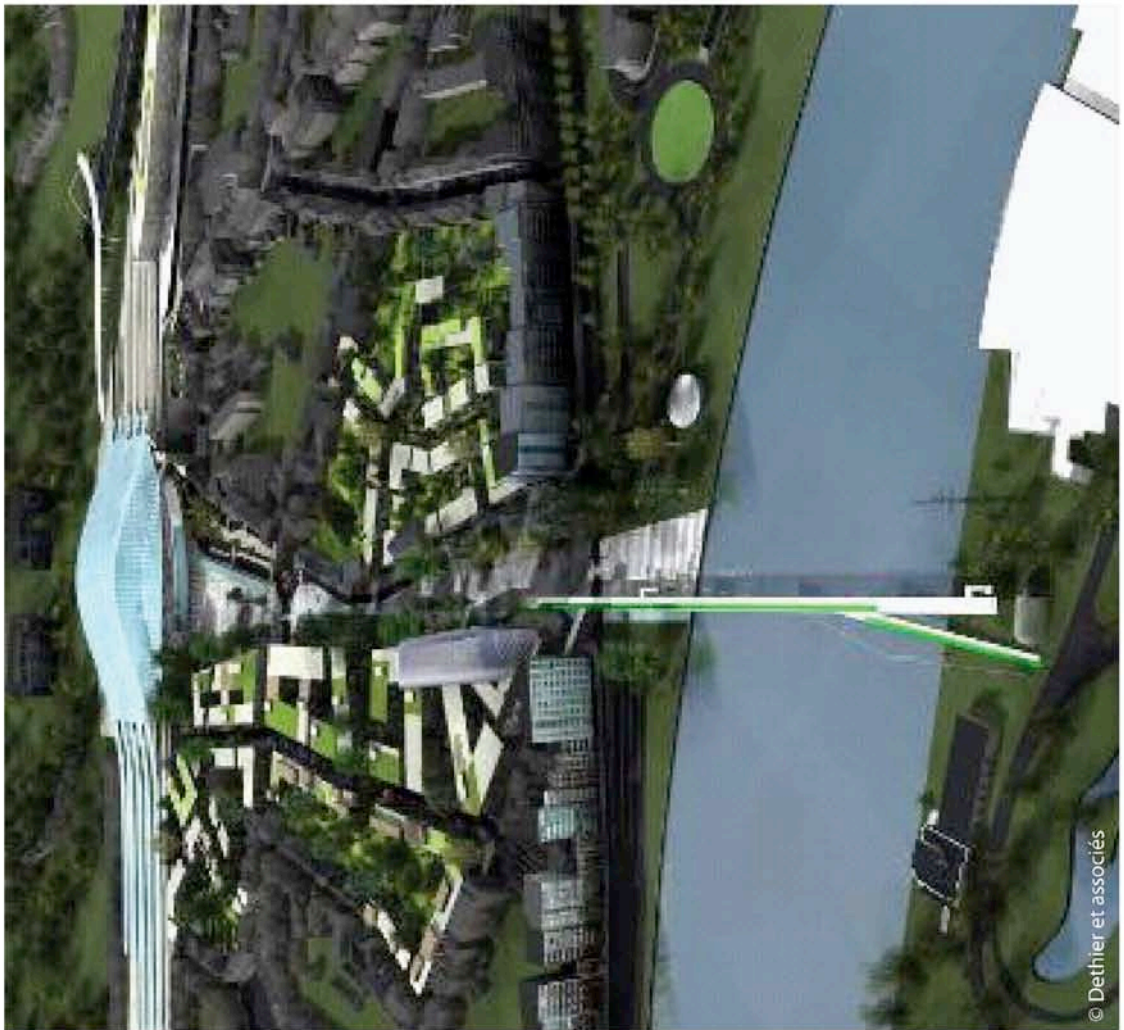


Illustration 32 : EuroLiège TGV (Calatrava) vs Ville de Liège (Dethier) : deux visions d'un même quartier

d. Un nouvel outil pour accompagner le projet urbain : le Périmètre de Remembrement Urbain

En 2003, la Ville a enclenché une démarche de Périmètre de Rénovation urbaine, qui sert de cadre à l'étude Dethier. Mais, durant le temps de cette étude, elle s'engage aussi dans la demande d'un outil urbanistique nouvellement créé par la région Wallonne (d'aucuns disent que c'est un outil sur mesure pour les Guillemins) : le Périmètre de Remembrement Urbain (PRU), qui, comme son nom ne l'indique pas, n'a pas pour vocation le remembrement foncier au sens où on l'entend en France notamment dans les zones rurales. Cette procédure concrétise la volonté des autorités régionales de simplification administrative en vue d'encourager les projets urbains et par voie de conséquence le retour en ville. Ce périmètre est établi sur proposition du Conseil Communal, et validé par le Gouvernement régional (voir son périmètre sur la planche de synthèse n°16, document a). C'est un outil exceptionnel d'urbanisme au sens propre dans la mesure où il permet de déroger à la règle urbanistique. En effet, afin de simplifier les démarches administratives liées à des projets urbains d'envergure, il vise « *tout projet d'urbanisme de requalification et de développement de fonctions urbaines qui nécessite la création, la modification, l'élargissement, la suppression ou le surplomb de la voirie par terre et d'espaces publics* » [Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie⁷⁰⁵]. Concrètement, cela veut dire que pour les projets soumis à un tel secteur, d'une part les permis d'urbanisme peuvent y être délivrés en s'écartant du cadre légal existant (plan de zonage, plan de secteur notamment), mais en plus ils le sont par le ministre en charge de l'aménagement du territoire de la région Wallonne ou l'administration régionale (le Fonctionnaire-Délégué). Autrement dit, c'est une **zone passant outre le droit communal, et échappant au contrôle de la Ville**, dépossédée de son droit de délivrer les permis d'urbanisme. Néanmoins, la rapidité de procédure est à nuancer dans la mesure où en fait, l'établissement d'un PRU est précédé d'une phase d'intenses négociations au niveau local en amont, afin de définir le périmètre en accord avec les principaux acteurs, notamment la Commune, la Région, et les principaux promoteurs locaux [Halleux *et al.*, 2010].

Dans le cas des Guillemins, c'est une stratégie proactive⁷⁰⁶ qui préside à la sollicitation d'un PRU par la Ville, désireuse de « *lancer une réflexion en profondeur et en totale indépendance vis-à-vis des opérateurs privés* » [*ibid.*, p 12]. Ainsi, poussée par le dessin de Calatrava sans doute, mais aussi consciente des risques de spéculation que la structure foncière héritée du chantier de la gare des Guillemins entraîne, la Ville cherche à se prémunir des initiatives privées en se donnant les moyens de définir un projet d'ensemble cohérent pour l'aménagement du quartier. **Certes, le PRU dépossède la Ville du contrôle d'une partie de son territoire, mais il lui permet aussi, en amont, de fixer un cadre d'action, un cadre d'aménagement urbain.**

⁷⁰⁵ Ou CWATUPE. Source : Lettre datée du 13 juillet 2007 du fonctionnaire délégué de la Région Wallonne au Ministre du Logement, des Transports, et du Développement Durable (p. 4).

⁷⁰⁶ Par opposition à un autre type d'appropriation de la procédure, que les auteurs de l'article cité qualifient de « stratégie de prise d'opportunité », « où un promoteur privé sollicite l'intervention des autorités publiques et la délimitation du périmètre pour faciliter la mise en œuvre de son projet » [Halleux *et al.*, 2010, p 12].

Le PRU est adopté en 2007, sur la base des études antérieures sur le secteur. Son périmètre correspond au projet de l'esplanade de Dethier, agrandi de la rue du Plan Incliné (emprises SNCB de l'ancienne gare et du tri postal détruits en 2007), et la passerelle sur la Meuse (le Fonctionnaire Délégué refuse la demande de la SNCB d'un périmètre plus large⁷⁰⁷). La lettre du Fonctionnaire délégué de la Région Wallonne au Ministre du Logement, des Transports et du développement Territorial de la région Wallonne, se réfère explicitement au projet Dethier comme une base solide de programmation. Ainsi, cette lettre reprend les idées fortes du projet, ce qui en fait des recommandations pour tout développement futur du quartier, qui doit permettre de « *contribuer au remaillage urbain des quartiers plutôt que de pratiquer un urbanisme de la table rase* »⁷⁰⁸. Dans cet esprit, le Fonctionnaire Délégué s'oppose à toute nouvelle démolition, notamment rue de Paradis (en face de la Cité des Finances). Enfin, entre autres préconisations, la porte est ouverte à un « *signal emblématique perçu depuis le fleuve et le parc de la Boverie* », même si, de façon générale, « *il n'est pas souhaitable de recréer des immeubles hauts entre le front de Meuse et la gare* ».

>>> **A Liège comme à Saint-Étienne, les collectivités locales recourent donc à un outil exceptionnel** permettant de déroger au droit d'urbanisme local. Mais les motivations ne sont pas les mêmes : à Liège il s'agit de se prémunir contre la spéculation suscitée par la nouvelle gare (à la fois du fait de sa présence mais aussi des conditions de sa construction), tandis qu'à Saint-Étienne il s'agit de se doter de moyens techniques et financiers permettant de mener à bien le projet. Dans un cas, c'est une attitude défensive contre les acteurs du privés (nécessaires toutefois à la conduite du projet), dans le second cas c'est une attitude davantage proactive de maîtrise d'ouvrage du projet urbain.

Par ailleurs, le cas liégeois dénote une **inadaptation des divers outils d'urbanisme réglementaire**⁷⁰⁹, et la nécessité de s'adapter au fil de l'eau, aboutissant finalement à la création d'un périmètre de type inédit, fortement inspiré des contraintes du cas des Guillemins. Ces outils sont définis dans « *un cadre temporel qui impose des cycles décisionnels très courts au détriment de visions stratégiques à plus long terme* » [Ruelle, Teller, 2008, p 85]. A Saint-Étienne le cadre adopté permet de contraindre les acteurs privés, tandis qu'à Liège, il s'adapte aux contraintes imposées par des opérateurs publics de logique privée. On serait tenté d'ajouter que cette adaptabilité hors du commun est à la hauteur de l'aspect extra-ordinaire de la nouvelle gare, qui s'impose, transcende les échelles, et met en contact directement l'échelle la plus locale d'un tissu urbain dégradé avec un objet métropolitain de rayonnement international.

⁷⁰⁷ EuroLiège TGV fait par ailleurs partie du Comité d'accompagnement de l'élaboration du PRU, au même titre que les services de la Ville de Liège, la direction de l'aménagement opérationnel de la DGATLP, la SRWT, le MET, le TEC et le Fonctionnaire délégué.

⁷⁰⁸ Il est ensuite fait mention au projet de Calatrava, sans le nommer, et en l'érigeant en contre-exemple.

⁷⁰⁹ Constat que confirment les propos recueillis en 2012 auprès d'acteurs au plus proche du projet.

Conclusion de la section 2. : Derrière le choc des photos, des mots aux poids différents

Si les deux propositions d'aménagement urbain autour de la gare de Calatrava sont régulièrement mises en regard, il nous est cependant difficile de les placer sur le même plan, tant l'une est clairement plus réfléchie et aboutie que l'autre. Le débat public tend à les ravalier à une bataille d'images, alors que les objectifs portés par les deux démarches ne sont pas les mêmes : à aucun moment Calatrava ne donne l'indication de la première étape à entreprendre pour opérationnaliser sa proposition dont le programme est aussi étique que son architecture est monumentale. **Il nous semble donc vain non seulement de vouloir parler de "projet", mais en plus de tenter de comparer les deux propositions, dont les intentions, les approches, et les modalités sont radicalement différentes :**

- EuroLiège-TGV cherche à valoriser son patrimoine dans une démarche spéculative, et a donc besoin d'une valorisation symbolique du quartier, tandis que la Ville cherche à valoriser un quartier délaissé, dans le but non seulement d'opérer un rattrapage urbain dans ce secteur, mais aussi de profiter de l'occasion pour hausser le niveau général de la ville (en matière de qualité urbaine, de logement et d'hôtellerie).
- La proposition de Calatrava pose **le quartier en faire-valoir d'une gare symbole métropolitain** (avec une vision quasi démiurgique de la ville, où le trait de l'architecte tout puissant alimente le rayonnement métropolitain de la ville), tandis que le projet Dethier pose **la gare en valeur ajoutée du quartier**.
- Les modalités enfin sont différentes entre EuroLiège qui impose par image choc, et la Ville qui tente de construire une démarche urbaine.

Ce traitement égal de réalités différentes nous semble un élément explicatif de la crispation du débat autour de ce sujet, symptomatique du manque de fermeté de la vision politique à Liège, ou de la grande puissance d'influence de la SNCB (voire les deux). Le débat est monopolisé par une guerre de l'image au détriment du fond des propositions. Dans le débat comme dans le projet au final, **la gare cache le quartier de gare**.

3. Dernières avancées du projet (état 2012) : de forts éléments de blocage

Depuis la décision d'amener le TGV à Liège au début des années 1990, plus de vingt ans se sont écoulés, dont presque dix monopolisés par le chantier de la nouvelle gare Calatrava. Quand on regarde la chronologie, on constate que la première moitié des années 2000 a fixé la majeure partie des orientations pour le quartier, avec la place triangulaire, les expropriations, et les dessins successifs d'esplanade. Le projet Dethier date de 2006, mais depuis, il peine manifestement à avancer, quand bien même « *la justification d'une restructuration des quartiers et des espaces publics autour de la nouvelle gare des Guillemins est une évidence qui ne doit plus être développée* »⁷¹⁰. Néanmoins, deux éléments de changement sont notables : d'une part, le dossier de la Tour des Finances, et d'autre part les fonds structurels européens, qui sont les deux sources de chantier actuellement.

Auparavant, dressons comme cela a été fait pour le cas de Saint-Étienne Châteaureux le panorama qui s'offre au voyageur arrivant à Liège depuis l'inauguration de la nouvelle gare fin 2009 (cf. photographie panoramique de la page suivante, illustration n°33⁷¹¹). Conformément à la volonté de l'architecte Santiago Calatrava, la gare est une fenêtre sur la ville : c'est la raison pour laquelle il n'y a pas de façade de pierre. La gare s'ouvre directement, sans même une barrière vitrée, sur la ville. Les trains à grande vitesse arrivent toujours sur le quai n°1, en bordure immédiate de la ville, pour maximiser cet **effet de vitrine** auprès des usagers venant potentiellement de l'étranger et arrivant peut-être pour la première fois à Liège. Or, cette première image de la ville est **paradoxe** : d'une part, son cadre composé par la gare est majestueux, d'un blanc immaculé⁷¹², aérien et transparent grâce à la structure de verre et de béton blanc. D'autre part, l'image proprement dite subjugué nettement moins le voyageur qui a une vision directe d'un vide urbain s'étendant sur plusieurs centaines de mètres. Ce vaste espace de terre battue et d'herbes sauvages est parfois occupé par des voitures stationnant ici légalement (parking provisoire de la gare) ou pas.

⁷¹⁰ Ainsi que l'exprime le Fonctionnaire Délégué de la Région Wallonne, dans sa lettre au Ministre du Logement, des Transports et du Développement Territorial, relative à la création d'un PRU, datée du 13 juillet 2007, p 2 (nous soulignons).

⁷¹¹ Cette photo est prise depuis l'intérieur de la gare, sur le balcon côté colline de Cointe. Le regard est dirigé vers l'esplanade, à travers l'intégralité de la halle. Le recadrage de l'image permet de se concentrer sur la ligne d'horizon qui se détache depuis le quai n°1 en accès immédiat en haut des marches de la gare, côté ville.

⁷¹² Certes, quand le haut fourneau d'Ougrée est en fonctionnement, ses fumées déposent un voile de poussière noire sur la casquette de la gare, en raison des vents dominants rabattant ces fumées sur Liège.

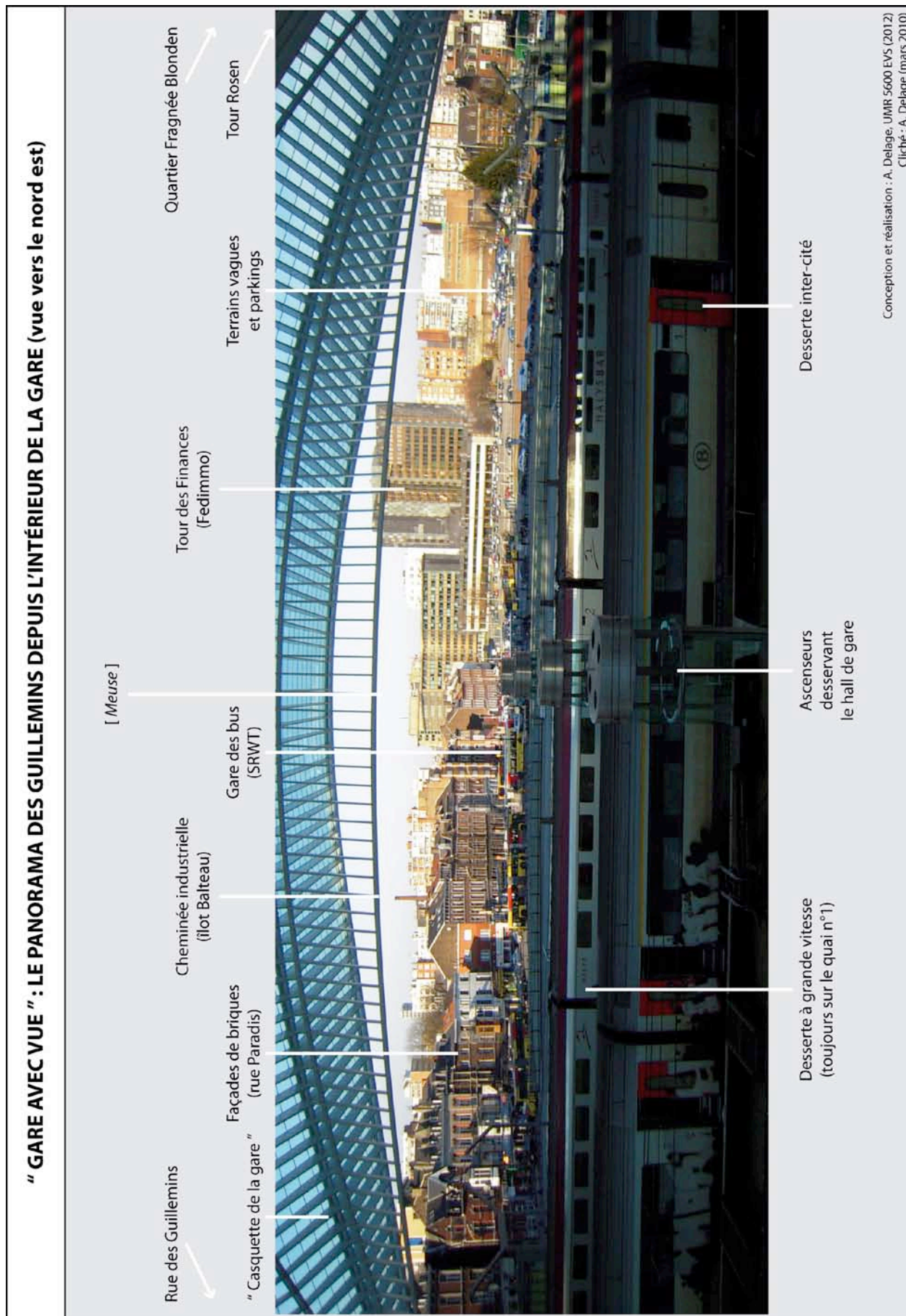


Illustration 33 : La première vue de la ville de Liège en arrivant aux Guillemins (A. Delage, 2012)

Au premier plan (derrière les trains, sur la photo), c'est essentiellement le ballet des bus jaune et rouge qui attire l'attention sur un important nœud dans le réseau des transports en commun de Liège (TEC). En ce qui concerne le cadre bâti, il est rejeté en bordure de l'esplanade suite aux nombreuses expropriations d'immeubles qui auraient gêné le chantier de la gare. Le voyageur étranger pourra reconnaître sans peine qu'il est dans une ville plutôt du nord de l'Europe grâce au front d'immeubles de briques rouge sur la gauche (rue Paradis). Sur la gauche également, une cheminée de brique se détache sur la ligne d'horizon et rappelle le passé industriel (pourtant restreint) du secteur ; elle est implantée au milieu d'un îlot détenu par la Ville (îlot Balteau). En face, la Tour des Finances d'Audoyard dépasse les autres immeubles ; ses vitres teintées s'harmonisent avec les briques rouges. Enfin, sur la droite, le bâti du secteur Blonden est plus hétéroclite, pas uniquement composé d'immeubles R+3 comme de l'autre côté. Un peu plus sur la droite (hors champ), la tour Rosen est un vestige historique du XV^e siècle : elle est inscrite sur la liste des bâtiments historiques et doit à ce titre être protégée. Avant la mise en service de la nouvelle gare et après la destruction de l'ancienne en face de la rue des Guillemins en 2007, une salle provisoire faite de containers de chantier se trouvait coincée entre cette tour Rosen et les voies de la nouvelle gare.

Ce panorama perdure en l'état jusqu'en 2012 (avec des pelouses au pied immédiat de la gare), c'est-à-dire jusqu'au début des travaux d'aménagement de la place triangulaire, au printemps 2012.

3.1. Une gare qui permet de lever des fonds

Consciente de son manque de moyens financiers, la Ville a tôt fait des demandes de soutien auprès de l'Union Européenne, jouant pour cela de l'influence de ses appuis politiques pour en obtenir. Une première enveloppe de fonds FEDER (Fonds européens de développement régional) a été accordée dans les années 2000, pour les travaux de la place triangulaire. Mais le retard pris par le chantier de la gare, qui devait être achevée dans les premières prévisions au milieu des années 2000, a empêché la mise en œuvre des aménagements dessinés par Claude Strebelle puis Daniel Dethier, et pour lesquels le premier permis d'urbanisme avait été délivré dès 2004. Or, l'une des conditions de versement des sommes allouées est de finir le chantier avant une date butoir (justifiée par la dernière facture du chantier). Les fonds alloués pour la place triangulaire expiraient en 2008 : il a donc fallu d'une part re-flécher les fonds pour ne pas les perdre (cela a financé quelques aménagements en centre-ville ainsi que la réfection de voirie des Guillemins), et d'autre part obtenir de nouveaux financements. C'est chose faite en 2007 lorsqu'une nouvelle campagne d'attribution de fonds FEDER est ouverte, pour des travaux devant être achevés avant 2015. Liège dépose plusieurs dossiers au titre de l'axe 3 « développement territorial équilibré et durable », dont quatre concernent plus ou moins directement le quartier des Guillemins et sa nouvelle gare.

Ces dossiers sont dotés des sommes suivantes :

- 8,7 millions d'euros pour la place triangulaire
- 12,7 millions d'euros pour l'enfouissement des voies quai de Rome, permettant de dégager l'esplanade de la gare jusqu'à la Meuse
- 8,5 millions d'euros pour la passerelle sur la Meuse
- 1,5 million d'euros pour la création d'un centre de Design aux Guillemins (îlot Balteau⁷¹³)

A ces plus de 30 millions d'euros, on peut ajouter les 23,5 millions alloués pour le centre International d'Art Contemporain dans le parc de la Boverie, à mi-chemin entre Guillemins et MédiaCité. Au total, c'est près de 55 millions qui sont donc dégagés autour de la nouvelle gare des Guillemins, permettant aux journaux de titrer « Liège se taille la part du lion »⁷¹⁴.

L'octroi de ces fonds, avec date limite d'utilisation a permis d'avancer sur certains dossiers : mi 2012, les travaux d'aménagement du parvis de la gare ont débuté, à la fois du côté de l'ancienne place des Guillemins et en face de la nouvelle gare (après délivrance d'un nouveau permis d'urbanisme le 20 mars 2012), l'enfouissement des voies du quai de Rome est sur le point d'être lancé, et les études pour la passerelle sur la Meuse sont en cours (par le réputé bureau Greish, auteur de nombreux ouvrages d'art à Liège). En outre, les réflexions sont en cours pour l'aménagement de l'îlot Balteau, où un centre de design est projeté (le pilotage est assuré par la SPI).

3.2. L'impulsion donnée par un bâtiment public

Comme à Saint-Étienne, c'est le projet de déménagement d'un bâtiment déjà présent sur le secteur qui enclenche le premier chantier à proximité de la gare. En effet, la tour construite dans les années 1970 sur les plans de l'architecte liégeois chantre du modernisme Dedoyard, abritant les services fédéraux des Finances, est jugée obsolète et doit faire l'objet d'une mise aux normes, notamment d'un désamiantage.

Ce bâtiment de l'État est passé en 2006 dans le giron de Fedimmo S.A., une société immobilière belge créée par l'État et qui possède un portefeuille de 62 immeubles abritant les services publics fédéraux (finance et justice) de l'État Belge. Puis, fin 2006, l'État a cédé 90% de ses parts de Fedimmo à l'investisseur Befimmo (un fonds immobilier coté en bourse⁷¹⁵). Ainsi, dans une

⁷¹³ Îlot où se situe la cheminée en briques – voir la planche avec le panorama de la gare.

⁷¹⁴ *La Libre Belgique*, 23/05/2008 (consultable : <http://www.lalibre.be/actu/gazette-de-liege/article/423130/FEDER-liege-se-taille-la-part-du-lion.html>); dernière consultation le 02.06.2012). Tous projets confondus, Liège obtient un tiers des fonds totaux alloués à la Wallonie.

⁷¹⁵ Une Sicafî, équivalent des REITs états-uniens.

procédure classique de *sell-and-lease-back* destinée à faire de la trésorerie, l'État devient alors locataire de Fedimmo, avec un bail d'une durée de six ans.

En 2009, anticipant la fin du bail de l'État (2012) et face à l'obligation de désamianter son bâtiment, l'État belge (*via* la Régie des Bâtiments de l'État) lance un appel d'offre public pour reloger ses services, avec un bail de 25 ans. Fedimmo remporte cet appel d'offre, et tire parti de la réglementation en vigueur (le PRU) pour proposer une tour, qui ressemble fort au dessin de Dethier dans ses plans de 2006, mais en plus grand⁷¹⁶, ce qui est possible dans la mesure où le PRU ne fixe pas de gabarit⁷¹⁷. Le lancement de ce programme est perturbé par plusieurs polémiques (incidence de la tour sur l'environnement urbain, ombre portée de la tour, plagiat de la tour) et entraves à la procédure de délivrance de permis d'urbanisme. De rebondissements en recours, un nouveau permis d'urbanisme est délivré en 2011, suite aux modifications apportées par les architectes de Fedimmo, le cabinet belge Jaspers-Eyers Architectes⁷¹⁸. Les travaux commencent courant 2012, et le chantier est maintenu en dépit du nouveau recours en Conseil d'État déposé contre le permis de bâtir à la fois par la SNCB et une association de riverains⁷¹⁹.

>>> Finalement, le premier (et seul) programme à voir le jour aux Guillemins est un projet qui n'est ni financé par le fonds FEDER, ni ne relève d'une maîtrise foncière publique : cela est possible car le propriétaire dispose d'un terrain très vaste qui lui permet de mener à bien son opération sans avoir besoin de négocier avec d'autres propriétaires (et sans avoir besoin *a priori* de faire un déménagement intermédiaire, puisque la démolition de la tour initiale devrait intervenir une fois la nouvelle tour construite. Certes, les conditions d'émergence de ce projet ne sont pas celles d'un marché complètement « libre » dans la mesure où l'utilisateur final, étatique, est connu à 100% avant même d'engager les discussions. Comme à Saint-Étienne, les difficultés économiques, le manque d'attractivité induit, sont un frein puissant à l'arrivée d'investisseurs, ce qui se double à Liège d'un sérieux problème de pilotage général du projet global, en dépit des efforts de la cellule des investisseurs pour montrer le renouveau de la ville et la viabilité du projet des Guillemins. Ce manque de portage du projet est un handicap peut-être aussi grand finalement que le défaut d'image de la ville.

⁷¹⁶ 120 mètres, soit une vingtaine d'étages, au lieu des 75 mètres prévus par Dethier.

⁷¹⁷ Dethier accuse alors Fedimmo de plagiat et entreprend une action contre eux.

⁷¹⁸ Qui est déjà intervenu à Liège à la MédiaCité.

⁷¹⁹ Fedimmo préfère continuer son chantier pour éviter de payer des pénalités de retard à la fin du chantier, car une démarche tel qu'un recours en Conseil d'État peut prendre très longtemps, et a une issue incertaine.

3.3. Incertitudes sur la maîtrise d’ouvrage : mais que fait la SDLG ?

Si l’on dresse un bilan de cette étude de cas en 2012, plusieurs éléments ressortent, qui permettent d’éclairer en retour les spécificités du cas stéphanois. En effet, au-delà de la différence fondamentale de gare et de desserte entre les deux cas, la montée en définition d’une action autour de ladite gare prend des modalités très différentes et aboutit à un jeu d’acteurs différent. A Liège, **il apparaît que le jeu d’acteurs est moins à penser en terme de catégories d’acteurs publics / acteurs privés, que de logiques locales / nationales, dans la mesure où la SNCB, bien qu’entreprise publique, développe des stratégies directement inspirées du secteur privé.** Le bras de fer entre la SNCB et la Ville aboutit régulièrement à la victoire de la SNCB sur la Ville, dont la place dans le jeu d’acteurs est inconfortable. Disposant d’une faible maîtrise foncière, dépossédée de la délivrance des permis d’urbanisme, la Ville ne possède manifestement pas les moyens d’assurer une maîtrise d’ouvrage ferme dans ce projet : c’est à notre sens le point de blocage central expliquant les retards successifs pris dans les aménagements. En effet, aucun acteur ne prend la charge, souvent dévolue à un aménageur, de la coordination de l’ensemble des acteurs, c’est-à-dire de la maîtrise d’ouvrage, permettant de suivre un plan établi. Or, au moment où le travail de terrain a été effectué en 2010, de forts espoirs sont placés dans la "nouvelle SDLG" dont le rôle serait d’assurer un pilotage politique du projet des Guillemins – mais deux ans plus tard, les signes tangibles d’un tel pilotage se font encore attendre.

Lors de la création d’EuroLiège TGV en 1993, une autre structure est mise en place, baptisée la Société de Développement de Liège Guillemins (SDLG), qui regroupe les acteurs publics locaux et régionaux ainsi qu’une banque, afin de suivre les dynamiques générées par la gare et le projet architectural, et leurs conséquences pour le quartier. En l’état, la SDLG ne joue pas un rôle clairement identifié dans le jeu d’acteurs et dans les débats relatifs à la gare, son architecture, ses aménagements etc. En 2009, sa dissolution est décidée pour une refondation immédiate mais avec de nouvelles prérogatives. Le décret posant les statuts de la « nouvelle SDLG » indique qu’il s’agit d’une « *personne morale de droit public, ayant pour objet une mission de service public : le développement, la réalisation et l’exploitation de l’espace immobilier définis au périmètre de remembrement urbain de référence pour le développement du quartier des Guillemins* »⁷²⁰. En tant que telle, la SDLG « *peut faire construire, acheter, vendre, prendre et donner en location tous les biens immobiliers nécessaires ou utiles à la réalisation de son objet social, ainsi qu’effectuer toute autre opération de nature immobilière.* ». Ce décret établit que la SDLG est composée d’un Conseil d’Administration de quatorze membres maximum (un président et deux vice-présidents), dont les administrateurs sont nommés pour cinq ans ; un comité exécutif de sept membres (dont un directeur qui assiste également au conseil d’administration mais sans voix consultative) est en charge de la gestion journalière. Dans les faits, la SDLG est présidée par le

⁷²⁰ Décret portant création de la société anonyme de droit public « Société de Développement de Liège-Guillemins », Service public de Wallonie, 30 juillet 2009, article 1.

Bourgmestre de Liège, Willy Demeyer, et parmi les administrateurs⁷²¹ se trouvent son échevin à l'urbanisme (ainsi que son assistante), trois conseillers communaux (un par parti démocratique, y compris de l'opposition), quatre personnes de la Région Wallonne, et un représentant de l'intercommunale Ectia (actionnaire de la SDLG)⁷²². En revanche, EuroLiège TGV (aujourd'hui Eurogare) refuse d'intégrer la SDLG, alors que deux sièges, dont un de vice-président de CA, lui sont réservés. Cela constitue un nouveau point de blocage, mais un progrès est constaté depuis 2012 avec la présence d'un observateur à chaque réunion⁷²³. En revanche, le comité exécutif n'est pas mis en place. En dépit de ses missions opérationnelles, la SDLG est avant tout un lieu de discussion politique, dont le but est d'atteindre la collégialité de la décision à prendre⁷²⁴ :

« [La SDLG] a été créée pour trouver une issue satisfaisante aux attentes de tous les acteurs concernés ; son objectif premier est le développement des Guillemins. Elle a été créée car on s'est retrouvés dans un jeu bloqué ou susceptible de blocage : les terrains en face de la gare appartiennent à des propriétaires différents au niveau public : la Ville de Liège, la SNCB et la SRWT. Ils n'ont pas tous la même vision de la gare, du moins du quartier de gare. »
[Entretien du 05.06.2012].

Cette structure créée *ad hoc* pour régler un problème de gouvernance est dotée de moyens financiers (ressources publiques), mais pas vraiment de moyens humains ni techniques : alors qu'en 2010, certaines personnes rencontrées espéraient la voir affectée d'une équipe de permanents, il semble qu'en 2012 une autre option ait été choisie. En effet, ce sont les services techniques de la Ville (service des Travaux) qui suivent le chantier de la place de la gare⁷²⁵. Pour le reste, quand des appels d'offre seront lancés, ce seront des bureaux d'étude qui seront chargés de les définir, et d'en assurer une partie du suivi : la SDLG se cantonne donc dans un rôle de discussion, de négociation politique et de décision collégiale (mais pas de pouvoir exécutif) et externalise ce qui relève de l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Cette orientation n'a néanmoins pas eu l'occasion d'être expérimentée, car aucun appel d'offre n'a encore pu être lancé, dans la mesure où la SNCB bloque toujours toute action sur ses terrains (ceux devant la gare, soit les îlots les plus stratégiques). Une « charte urbanistique pour l'urbanisation du quartier des Guillemins » a été élaborée sur proposition du Ministre de l'Aménagement du Territoire (ce qui permet à la région Wallonne de participer indirectement à la SDLG), mais il s'agit davantage

⁷²¹ L'opacité de la structure est telle, même pour les techniciens de la Ville, que l'on ne peut établir la liste complète des administrateurs avec certitude.

⁷²² Ectia est le nouveau nom de l'ancienne SLF (Société de Leasing et de Financement et d'Économies d'Énergie) créée en 1985 pour « Apporter son aide aux communes et autres associés pour l'étude, la recherche et la réalisation des projets : dans les secteurs de l'énergie, de l'eau, du démergement et de la distribution ainsi que de développer des activités connexes à ces secteurs ; [dans les secteurs] destinés à l'économie et à l'utilisation rationnelle de l'énergie. Ectia comporte quatre branches, Finances (pour « l'octroi, à prix coûtant, de prêts et de crédits à ses coopérateurs communaux, provinciaux et autres pouvoirs publics »), Immobilier (gestion d'immeubles, leur rénovation y compris), Management opérationnel et Conseil externe, et enfin Participations (qui possède des parts de la SDLG).

⁷²³ Il y a eu 17 conseils d'administration depuis la refonte de la SDLG en 2009.

⁷²⁴ Le fonctionnement de la Belgique repose largement sur la recherche du consensus.

⁷²⁵ Cela faisait partie de l'accord entre la SDLG et la Ville de Liège lors de la cession des marchés de la Ville à la SDLG : la SDLG a confié au Service des Travaux la bonne mise en œuvre de ces travaux ; la convention liant les deux parties précise le montant à partir duquel les Services de la Ville doivent revenir vers la SDLG pour prendre des décisions relatives aux chantiers engagés.

d'un « *engagement moral* » visant à garantir l'achèvement des espaces publics et à concevoir un urbanisme durable [entretien du 05.06.2012].

Ainsi, en 2012, des progrès sont notables dans l'avancement des dossiers, notamment pour les aménagements extérieurs des abords de la gare, mais **la situation reste bloquée en terme de promotion immobilière** : aucun "appel à promotion" (appel d'offre) ne peut être lancé tant que la SNCB ne donne pas son accord⁷²⁶.

>>> Dans un schéma d'acteurs fortement fragmenté (voir planche de synthèse n°17, page suivante), la SDLG ne joue donc pas le rôle qui devrait être le sien, à savoir de faire le lien entre des acteurs aux logiques, intérêts et contraintes différents : pour l'instant, elle échoue à être un acteur transversal capable de dépasser les conflits cristallisés sur la question foncière. Or, en vertu du principe selon lequel le foncier est la clé des projets urbains, c'est bien là le point d'achoppement majeur des discussions : qui va bénéficier de la valorisation foncière permise par la présence d'une gare à grande vitesse ? **En l'absence de maîtrise foncière par une autorité surplombante, aucun programme de ne peut être lancé** en raison de la non concordance de la structure foncière avec la programmation urbaine de Dethier. C'est là un point de blocage majeur - au sujet duquel les études préalables du cabinet Dethier avaient émis des avis de vigilance – qui empêche le passage à la mise en œuvre du projet urbain, dessiné depuis 2006.

⁷²⁶ Et il y a de fortes chances que l'attentisme se prolonge jusqu'à la prochaine échéance électorale, à savoir les élections communales fin 2012.

Conclusion du chapitre 6 : De l'absence de congruence ?

Au final, l'arrivée du TGV à Liège a entraîné une succession de décisions en cascade, aboutissant à deux dessins de projet urbain autour de la nouvelle gare. On ne peut pas vraiment dire qu'il y ait de lien direct entre la gare et le projet, mais plutôt un long enchaînement de faits (voir planche de synthèse n°18) : la décision de faire un arrêt de TGV à Liège a entraîné le choix d'une position centrale et urbaine aux Guillemins. Mais des contraintes techniques plus ou moins motivées par des considérations propres à une logique d'entreprise, la SNCB, conduisent au choix de faire une nouvelle gare, imposée à la Ville. La construction de cette nouvelle gare monumentale crée un vide urbain de grande ampleur : les nombreuses expropriations et démolitions dues au chantier s'ajoutent aux destructions opérées vingt ans auparavant. Ces friches n'ont donc pas la même origine que celles habituellement rencontrées dans les quartiers de gare héritées de la désindustrialisation.

Le souci de mettre en valeur la nouvelle gare entraîne une surenchère dans les propositions urbaines : progressivement, en pliant les procédures urbanistiques à sa main, EuroLiège TGV impose l'idée d'une place proportionnelle à la gare, ce que finit par accepter la Ville. Puis, poussée par le constat d'un vide urbain (dont elle est en grande partie à l'origine et désormais propriétaire) et la volonté de capter la valeur susceptible d'être créée par la proximité de sa nouvelle gare, la filiale de l'entreprise ferroviaire nationale enclenche une réflexion sur l'aménagement général du quartier. La proposition de Calatrava n'a pas vraiment de fond programmatique, encore moins opérationnel, mais provoque un sursaut de la Ville, qui commande un contre-projet à une équipe locale. C'est ainsi que naît une proposition aboutie de nouveau quartier des Guillemins.

Le **lien généalogique** entre le projet et la gare est donc sinueux, soumis à de nombreuses considérations n'ayant pas grand-chose à voir avec une infrastructure de transport. On peut également trouver un **lien fonctionnel et conceptuel** entre la gare et le projet Dethier dans la mesure où l'objectif est de créer un quartier urbain certes, mais aussi de tirer parti des flux générés par la gare (et ainsi transformer en acte le potentiel offert par la nouvelle gare). Il y a donc une réflexion sur le projet à mettre en œuvre autour de la gare, car ce n'est pas n'importe quel quartier dans la ville. Comme à Saint-Étienne (projet Chavannes), le projet initial considère donc la gare pour sa valeur d'usage, ainsi que pour la plus-value fonctionnelle qu'elle peut apporter au projet portant sur cet espace urbain spécifique.

DE LA GARE AU PROJET URBAIN : DES LIENS GÉNÉALOGIQUES CONCRETS

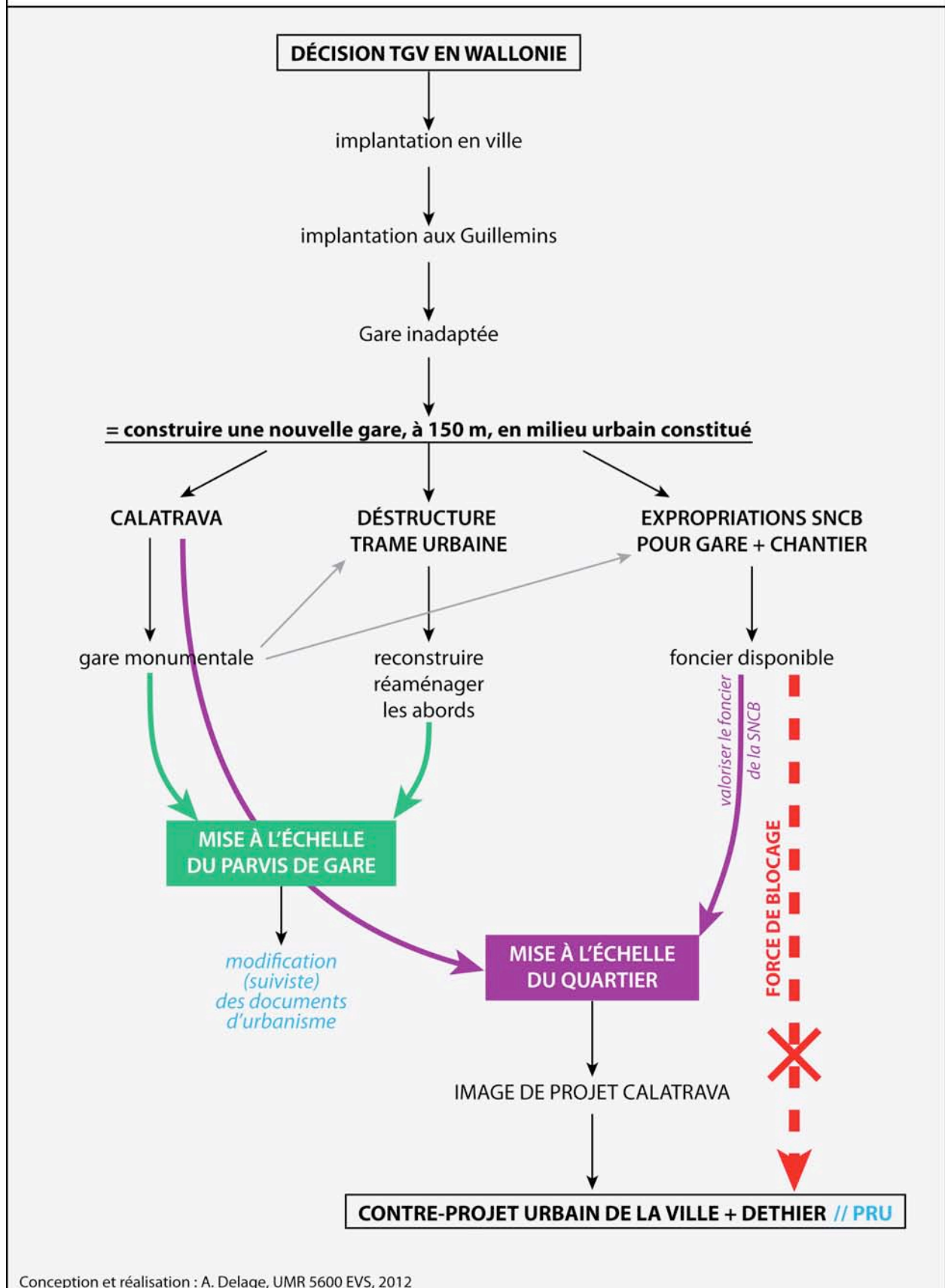


Planche de synthèse 18 : Du lien concret entre la gare et le projet urbain, au blocage pour la mise en œuvre [A. Delage, 2012]

Cette première partie de l'histoire confirme une nouvelle fois, et ce de manière très lisible, notre première hypothèse, à savoir le **rôle mobilisateur de la gare en tant qu'infrastructure de transport** : si l'on fait abstraction du bras de fer entre les acteurs publics, il est incontestable que l'annonce de la nouvelle desserte entraîne une réflexion sur le devenir du quartier et un souci de renouvellement urbain. Il s'agit pour les collectivités locales de tirer parti de cette nouvelle aménité pour engager la mutation d'un secteur de la ville ne faisant autrement pas l'objet de l'action collective urbaine. En revanche, contrairement à l'étude de cas stéphanoise, nous ne sommes pas en mesure d'observer la dématérialisation progressive de ce lien entre la gare et le projet, puisque la mise en œuvre, la concrétisation dudit projet est totalement bloquée⁷²⁷.

La mise en regard de la situation liégeoise avec les conclusions tirées à partir du cas de Châteaueux permet de révéler un certain nombre de points de blocage. En effet, si l'on mobilise à nouveau les deux grilles de lecture de la congruence [Offner, 1993] et de l'action urbaine incrémentale [Scherrer, 2004], on constate tout d'abord que la synchronisation des temporalités des acteurs ne se fait pas en raison de l'opposition entre deux acteurs publics. **La SNCB via EuroLiège TGV impose sa propre temporalité et ses propres logiques à la Ville.** Le temps du chantier est créateur de fortes contraintes : la SNCB impose l'emplacement de la nouvelle gare, ce qui, combiné au choix d'un architecte féru de monumentalité, déstructure non seulement le fonctionnement du quartier (décalage par rapport à l'axe traditionnel), mais aussi les gabarits urbains (la casquette écrase les immeubles de la rue Paradis). Ensuite, en usant de son droit d'expropriation, la SNCB déstructure la trame urbaine en créant elle-même une grande assiette foncière à son profit. Le chantier est en quelques sortes instrumentalisé pour constituer un patrimoine foncier au bénéfice de la SNCB. Autrement dit, là où à Saint-Étienne la collectivité locale s'est rendue maître du foncier en face de la gare laissé vacant par la désindustrialisation, **la SNCB produit elle-même un foncier dont la mutabilité est enclenchée à marche forcée, sous couvert du chantier.** Alors qu'à Saint-Étienne, la mutation du secteur consiste à passer d'un quartier essentiellement industriel à un quartier mixte tertiaire et résidentiel, à Liège, la mutation se fait d'un tissu résidentiel dégradé à – possiblement – un tissu mixte tertiaire et résidentiel. À Liège, la transformation du quartier de la gare est donc moins régie par des facteurs d'explication globaux (la désindustrialisation) que par des stratégies d'entreprise nationale publique mais au comportement spéculatif.

En outre, **on n'observe pas à Liège les effets de congruence mis en évidence à Châteaueux grâce au levier du foncier.** Aux Guillemins, c'est précisément le foncier qui constitue un blocage majeur, dans la mesure où il n'y a pas de maîtrise foncière unique ni concertée. De ce point de vue, la SDLG, en n'assurant pas de rôle de maîtrise d'ouvrage, pérennise le blocage du jeu d'acteurs instauré par la SNCB qui non seulement refuse de siéger à la SDLG, mais refuse également toute intervention extérieure sur ses terrains. En un sens, après

⁷²⁷ Certes, dans le cas de Fedimmo, la gare joue un rôle indirect dans la mesure où la stratégie d'entreprise repose sur l'investissement dans des biens tertiaires en position péricentrale près de nœuds de transports (source : entretien du 24.04.2010). Mais peut-on réellement considérer la nouvelle Tour des Finances comme faisant parti du projet urbain des Guillemins ?

avoir fait table rase en expropriant massivement autour de la gare, la SNCB poursuit par la tactique de la terre brûlée. En pratiquant la politique de la chaise vide à la SDLG, la SNCB stérilise l'aménagement des abords et au-delà, et empêche tout accord entre des acteurs publics mus par des intérêts divergents et disposant de leviers d'action parfois faibles. En l'espèce, le levier du foncier n'est pas activé par les mêmes acteurs, ni dans le même sens à Liège qu'à Saint-Étienne.

Ainsi, la nouvelle gare des Guillemins, avec une desserte locale et internationale, une architecture marquante, pourrait faire figure de *Rolls-Royce* de la gare comme levier de l'action urbaine. On aurait pu penser que son caractère iconique démultiplierait son rôle mobilisateur de l'action collective urbaine. Or il n'en est rien : malgré de nombreux ingrédients réunis, la 'recette' du projet de renouvellement urbain autour de la gare centrale – qui semblait éprouvée dans bien d'autres territoire – ne prend pas ici. Cela montre bien l'absence de causalité linéaire entre la présence de nombreux éléments favorables et la mise en œuvre du programme. Cela souligne également le caractère nécessaire d'une synchronisation équilibrée des acteurs, en l'occurrence publics, pour voir aboutir le projet urbain. Pour l'heure, la SNCB active un puissant levier de blocage de l'action à travers le gisement foncier qu'elle s'est constitué grâce à **la gare**. Cette dernière **fait alors davantage figure de coup parti que de socle au projet urbain** (à la fois comme démarche et comme produit).

Par conséquent, le processus de retournement de valeur est certes bien enclenché aux Guillemins grâce à la nouvelle gare, mais achoppe dans sa concrétisation : tant que les acteurs publics ne ne feront pas concorder leurs intentions, les moyens à mettre en œuvre, les temporalités et le partage de la décision, la « *mise en synchronisation des acteurs publics et privés de l'action urbaine* » [Scherrer, 2004, p 49], caractéristique de la démarche de projet urbain incrémentale, ne peut avoir lieu. Le cas liégeois montre donc non seulement **l'absence de lien direct (linéaire) entre la gare et la mise en œuvre du projet urbain, mais aussi l'impossibilité actuelle pour la gare de jouer un rôle indirect (congruent) permettant de faire basculer l'action dans son versant opérationnel : pour l'heure, le projet bloque sur la synchronisation des acteurs publics entre eux**. Cette absence de synchronisation des acteurs publics rejaillit sur la synchronisation des acteurs publics et privés : certains acteurs en contact avec des acteurs économiques soulignent qu'un des facteurs répulsifs de Liège auprès des investisseurs qui viennent régulièrement sur Liège mais ne s'y engagent pas, est l'absence de certitude du projet urbain sur les Guillemins, tiraillé entre des acteurs publics aux ambitions urbaines divergentes⁷²⁸.

Dans ces conditions, il apparaît plus clairement qu'à Saint-Étienne que la gare est une condition nécessaire à la mise en action collective urbaine sur un secteur dégradé de la ville (le projet urbain comme démarche⁷²⁹), mais qu'elle reste indubitablement insuffisante pour sa mise en œuvre

⁷²⁸ De ce point de vue, le diagnostic dressé par EuroLiège TGV (entretien du 20.04.2010) concorde avec celui de la Cellule des investisseurs (entretien du 13.04.2010).

⁷²⁹ Encore peut-on mettre en cause cette appellation de "projet urbain" dans la mesure où les acteurs sont peu fédérés.

concrète. Quand bien même elle dispose de tous les attributs fonctionnels et métropolitains habituellement gages de réussite, au premier rang desquels la desserte internationale à grande vitesse, une architecture iconique et des disponibilités foncières alentour, la gare ne peut à elle seule constituer une puissance d'attraction des investisseurs privés, si en parallèle le portage politique ne donne pas les conditions⁷³⁰ de mise en contact avec les acteurs privés nécessaires à l'éclosion du projet en l'absence de ressources publiques locales suffisantes. De ce point de vue, même si elle ne permet pas d'observer l'ensemble des étapes du projet urbain, l'étude de cas liégeoise constitue donc un réel contrepoint à l'étude de cas stéphanoise, en faisant ressortir avec d'autant plus de contraste l'ampleur des moyens financiers et techniques publics (tous échelons confondus) mis en œuvre au service du projet urbain stéphanois en général, sur le secteur de la gare centrale en particulier.

Pour l'heure, les éléments qui se concrétisent aux Guillemins relèvent moins d'un projet urbain que de l'intervention au coup par coup au gré des opportunités financières ou conjoncturelles. La place triangulaire ainsi que l'enfouissement des voies sur le quai sont financés par des fonds FEDER à durée d'utilisation limitée. Quant à la nouvelle Tour des Finances, elle peut sortir de terre⁷³¹ car Fedimmo est maître de son terrain : la société ne dépend pas des acteurs publics pour mener à bien son programme, et peut donc saisir les opportunités⁷³² quand elles se présentent pour engager une opération immobilière.

Reste alors à savoir dans quelle mesure le tramway, en discussion depuis de nombreuses années, et dont le tracé a été fixé au printemps 2012 (il traverse l'esplanade), pourra comme à Saint-Étienne permettre de dépasser les questions de propriété foncière pour la mise en chantier de sa ligne en site propre. Dans quelle mesure l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal permettra-t-il de remettre à plat les disponibilités foncières⁷³³ pour enclencher la phase opérationnelle du projet urbain ?

⁷³⁰ C'est certainement moins l'absence de portage (il est là) que de *visibilité* de l'action publique qui est un handicap à la venue des acteurs privés de l'immobilier.

⁷³¹ Si l'on fait abstraction des contentieux dont elle fait l'objet.

⁷³² La conjonction du nécessaire désamiantage de l'ancien bâtiment et du besoin en bureaux de la part des services fédéraux quand elles se présentent.

⁷³³ Si l'emprise de la SRWT s'avère insuffisante.

CHAPITRE 7 :

LE RÔLE ASSURANTIEL DE LA GARE DANS LA CRÉATION DE VALEUR URBAINE

Au terme de cette analyse de nos études de cas, il convient de clore cette thèse par une reprise du questionnement fondateur à la lumière des éléments recueillis à Saint-Étienne et Liège, afin de valider ou d'invalider nos hypothèses et ainsi répondre à la problématique générale. Cette réponse se fait en deux temps :

- Le rappel de notre démarche ainsi que la façon dont notre objet a été déconstruit et reconstruit (1.1.), puis la reprise de nos analyses de terrain fournissent un premier niveau de réponse, mais incomplet au vu de notre problématique (1.2.)
- le retour analytique sur les propos de promoteurs recueillis sur le terrain (1.3.) complète de façon décisive la réponse que nous apporterons sur la place de la gare dans ces projets de renouvellement urbain autour des gares centrales (1.4.).

L'ensemble de ces réponses, posant véritablement la thèse défendue dans ce travail de recherche doctorale, permettront dans un dernier temps de replacer ce dernier dans son contexte scientifique contemporain, notamment celui de la "jeune recherche" qui s'est emparée des gares comme objet d'étude. Cela nous amènera enfin à dégager nos propres apports (2.1.) puis à évoquer les perspectives possibles de dépassement de cette thèse dans le cadre de travaux de recherche ultérieurs (2.2.).

1. Résultats de thèse : la gare, ferment métropolitain, permet le renouvellement urbain des quartiers de gare

1.1. Retour sur le questionnement de thèse : la place de la gare dans les processus actuels de création de valeur urbaine

Faisons dans un premier temps retour sur les principaux éléments mis en évidence tout au long de ce travail de thèse.

a. *De nouveaux quartiers de gare "hors sol" où la gare tendrait à disparaître ?*

Le premier temps de notre travail a consisté à déconstruire notre objet de recherche grâce à une double approche diachronique et synchronique (chapitre 1). La prise en compte de l'histoire des gares et des quartiers de gare a permis de proposer un « modèle évolutif » du quartier de gare en trois phases :

1. Le **quartier de gare originel**, né de la Révolution industrielle au XIXe siècle, correspond à la phase de « *ferroviarisation* » [Sauget, 2008] de la ville : construite en lisière urbaine en raison du besoin en espace de ses propres infrastructures techniques, la gare polarise des activités liées au transport de voyageurs (face urbaine de restaurants, hôtels et cafés) et au transport de marchandises (activités industrielles et logistiques, plutôt à l'arrière de la gare). Le lien entre la gare et son quartier est fonctionnellement fort. La croissance urbaine sans précédent de cette époque rattrape rapidement la gare, qui se trouve enkystée dans le tissu urbain, ce qui crée une coupure urbaine majeure du fait du faisceau ferroviaire difficilement franchissable. Cette frontière physique est également mentale : le "quartier de gare" devient une expression consacrée dans le langage et acquiert une connotation fortement négative d'antimonde, du fait des activités interlopes qui s'y produisent. Dès lors, l'identité du quartier de gare est celle de l'ambivalence, entre modernité – essentiellement conférée par la gare, mode de transport qui révolutionne l'espace-temps national et les métriques urbaines – et marginalité sociale en dépit d'une position spatiale péri-centrale.
2. L'entre-deux-guerres, et plus encore l'après Seconde Guerre mondiale, marquent la fin de l'âge d'or du transport ferroviaire, et la **déconnexion de la trajectoire de la gare et de celle de son quartier**. D'une part, du fait de la concurrence notamment de l'automobile individuelle, plus flexible, le train souffre d'une désaffection, doublée d'une certaine

décrépitude due à un défaut d'entretien de l'infrastructure. D'autre part, la désindustrialisation des villes sous l'effet de la mondialisation de l'économie entraîne le départ progressif de nombreuses activités industrielles laissant de vastes friches à proximité des gares. Ces verrues urbaines restent en l'état pendant plusieurs décennies et accroissent le stéréotype d'un quartier hautement répulsif. Gare et quartier de gare sont des délaissés de la ville, la première pour des raisons liées au transport ferroviaire, le second pour des raisons liées aux évolutions économiques globales dont les répercussions spatiales affectent en premier lieu les espaces industriels (indépendamment de la gare donc).

3. Poursuivant cette déconnexion des trajectoires de la gare et du quartier de gare, le renouveau de ces morceaux de ville se fait en deux temps : d'abord, le transport ferroviaire de voyageurs connaît un regain d'intérêt, d'une part pour les trajets de longue distance grâce au Train à Grande Vitesse (TGV) à partir des années 1980, et d'autre part pour les liaisons pendulaires grâce au Transport Express Régional (TER). La conjonction de ces deux éléments s'inscrit dans un contexte réglementaire nouveau mettant fin au monopole de la SNCF, qui engage une démarche de mise à niveau de ses gares. Dans un second temps, souvent en lien avec l'arrivée du TGV (mais pas forcément d'une desserte à grande vitesse), les collectivités locales décident de lancer un projet de renouvellement urbain autour de leur gare centrale. La gare est alors saisie comme une opportunité pour redonner une valeur positive à cet espace urbain. Mais la gare demeurant une enclave gestionnaire de la SNCF, son évolution, notamment commerciale, échappe en grande partie à l'action publique sur le secteur.

C'est sur ce dernier temps que se concentre notre étude : un panorama des projets de renouvellement urbain autour des gares centrales en France et en Europe Occidentale a permis de dégager sinon une typologie proprement dite, du moins un "portrait-robot" de ces projets qui semblent être reproduits en série d'une ville à l'autre, indépendamment de la position de la ville dans la hiérarchie urbaine et de la nodalité de la gare. Seule la desserte TGV est un élément récurrent, ce qui ne préjuge d'ailleurs pas d'une desserte à grande vitesse. Si ces projets prônent généralement une mixité des fonctions, une mixité sociale, voire une exemplarité environnementale, c'est néanmoins le profil tertiaire qui est le plus récurrent. Une équation "quartier de gare = quartier d'affaires" tend à se dégager sans que le lien entre la programmation et la fonction ferroviaire ne soit clairement établi. Cette banalisation de l'espace autour des gares (ces projets ressemblent aux projets d'autres endroits de la ville), doublée d'une standardisation de ces projets d'une ville à l'autre voire d'une certaine déconnexion territoriale, conduit à qualifier ces projets de "**hors sol**". Cette déterritorialisation semble paradoxale au regard des stratégies métropolitaines dans lesquelles ces projets s'inscrivent généralement, qui incitent les villes à déployer des éléments distinctifs, et non standards, pour se démarquer de leurs concurrentes dans le concert métropolitain.

Ce double regard dans le temps et dans l'espace a permis de dégager deux éléments de questionnement :

- le retournement de valeur de ces quartiers de gare interroge les modalités de renouvellement urbain d'espaces fortement répulsifs,
- la mise en évidence de la disparition du lien fonctionnel entre la gare et l'espace qu'elle polarisait auparavant questionne la place de la gare dans ces quartiers de gare « nouvelle génération » support privilégié de projet urbain.

b. Les projets de renouvellement urbain autour des gares au cœur des mutations de la fabrique urbaine

La compréhension des enjeux que soulèvent ces projets de renouvellement urbain autour des gares centrales nécessite de les remettre dans leurs contextes multiscalaires, à la fois économique, politique et morphologique du fait urbain post-industriel / métropolitain (chapitre 2). L'injonction à la fabrique d'une ville durable, compacte et dense au niveau des pôles de transport, les grandes mutations de l'économie mondiale dans le cadre de la mondialisation provoquant une sélectivité spatiale de plus en plus forte, la montée des gouvernements urbains soucieux de développer leur territoire dans le cadre de la compétition métropolitaine, mais contraints à mener une action conjointe avec les acteurs privés du fait de l'insuffisance de leurs propres moyens ... tous ces éléments constituent un champ de tensions qui s'expriment de façon contradictoire dans les projets de renouvellement urbain autour des gares centrales. Ce sont particulièrement deux facettes de la métropolisation qui entrent en contradiction dans ces projets :

- l'accroissement de la différenciation spatiale aux échelles inter- et intra-urbaines induite par la mise en concurrence des villes entre elles, met en difficulté l'action publique urbaine sur les secteurs les moins attractifs : comment attirer des acteurs privés dans des espaces *a priori* hors marché, tels que les quartiers de gare, considérés comme des délaissés urbains ?
- la réticulation de l'espace confère une valeur non négligeable aux points d'entrée dans le réseau, notamment les réseaux hautement distinctifs⁷³⁴ tel que celui de la grande vitesse ferroviaire, vecteur d'une accessibilité de qualité, mais aussi d'une certaine image de marque. De ce point de vue, la gare possède une nouvelle valeur urbaine : comment capitaliser cette valeur de la gare dans le cadre de l'aménagement urbain ?

La contradiction est donc à la fois scalaire et en termes de valeur symbolique et économique. Ce constat invite alors d'une part à choisir pour focale d'observation la gare, dont il convient de

⁷³⁴ Distinction qui tend certes à s'amenuiser avec la diffusion de plus en plus grande du réseau TGV en France et en Europe grâce aux vagues successives de construction de lignes à grande vitesse pour répondre à des objectifs de desserte en transports collectifs propres et rapides.

prendre en compte ses relations avec le quartier à la lumière des autres échelles avec lesquelles elle est en connexion, et d'autre part à centrer le questionnement sur la création de valeur urbaine, ou plus précisément le retournement de valeur des espaces délaissés dans des contextes urbains contraints à la fois économiquement et morphologiquement.

c. Quelle place de la gare dans ces projets de renouvellement urbain ?

Au vu de ces éléments de contexte, il nous a alors fallu préciser dans le chapitre 3 ce que représente la gare (et son quartier) au regard de ces mutations à la fois générales (la fabrique urbaine au double sens de l'action collective urbaine et de son produit) et spécifiques (l'histoire des quartiers de gare). Pour cela, nous avons dressé un tableau de diagnostic récapitulant les atouts/potentiels et les contraintes inhérents à la gare et à son quartier. Puis nous avons étudié potentialités au regard des grands référentiels de l'action collective urbaine actuelle : indubitablement, la richesse des potentiels de la gare et de son quartier fournit de nombreux arguments pour légitimer l'action collective urbaine, au premier rang desquels :

- **L'accessibilité inter- et intra-urbaine** (à travers notamment la transformation des gares en pôles d'échanges multimodaux), qui alimente la mise en réseau des villes,
- le **potentiel foncier** conféré par les friches qui permet des opérations de renouvellement urbain de grande ampleur répondant non seulement au souhait inscrit dans les documents de planification de densifier les espaces urbains autour des nœuds de transports collectifs (articulation urbanisme – transport), mais aussi aux besoins de communication territoriale du fait de sa position de vitrine urbaine.
- **L'effet de coupure** constitue en revanche une contrainte technique et urbaine majeure à la fois en termes de composition urbaine mais aussi de jeux d'acteurs, du fait de la nécessité pour les collectivités de négocier avec les acteurs du ferroviaire, et de proposer des terrains pour reconstituer les actifs fonciers ferroviaires inaliénables (en tant que propriété de l'État).

La prise en compte de ces divers éléments nous a permis de proposer une définition de l'espace au cœur de notre propos : **le quartier de gare est le morceau de la ville qui possède le plus haut potentiel métropolitain, en raison de la présence de la gare, "ferment de métropole", par son rôle de connecteur spatial multiscalair, et sa nature de double entrée, à la fois point d'accès de la ville au réseau (métropolitain), et vitrine urbaine en sortant du réseau.**

Mais, au regard de la pauvreté des propositions mises en évidence lors du panorama des projets urbains dans le chapitre 1, on est alors face au **paradoxe d'une gare manifestement réduite à minima dans ces projets, en dépit d'un relatif consensus autour de l'énonciation des nombreux potentiels de la gare.**

En outre, contrairement aux projets de renouvellement des espaces portuaires, les quartiers de gare conservent leur fonction ferroviaire originelle, entraînant une mutation partielle seulement de ces espaces. Par conséquent, en dépit de l'effacement du lien fonctionnel entre la gare et son quartier originel, le maintien de la fonction transport, à partir d'une gare qui serait un ferment métropolitain, conduit à postuler la persistance d'un rôle *positif* de la gare dans le quartier de gare, dans la mesure où la présence de l'infrastructure de transport conférerait à ces morceaux de ville une singularité plutôt valorisante dans le contexte actuel de la fabrique urbaine.

Ces constats étant posés, nous avons alors orienté notre travail autour de la problématique suivante : **dans quelle mesure la gare est-elle la condition de possibilité du retournement de valeur de cet espace cristallisant les dynamiques métropolitaines de la ville post-industrielle ?** Pour y répondre, nous avons formulé deux hypothèses, s'appuyant sur celle d'une redéfinition du lien entre la gare et le nouveau quartier de gare :

1. **La gare joue un rôle nécessaire mais non suffisant dans les projets de renouvellement urbain autour des gares centrales**
2. **Le retournement de valeur repose non sur la disparition mais plutôt sur une dématérialisation du lien entre la gare et son quartier.**

Dans le cadre de cette thèse au croisement des sciences de l'espace et de l'action, un protocole empirique et inductif à partir d'une méthodologie qualitative par mise en regard de deux études de cas internationales a été mis en œuvre sur deux terrains, volontairement choisis dans des villes jugées non attractives afin de neutraliser dans l'observation la variable économique d'une agglomération globalement attractive qui pourrait entraîner le retournement de valeur du quartier de gare du fait de sa propre dynamique positive (indépendamment de la gare, donc).

Mais l'étude des contextes urbains de nos deux cas (chapitre 4), Saint-Étienne en France, et Liège en Belgique a permis de mettre en évidence des profils métropolitains nuancés, invitant à préciser le questionnement initialement posé, en particulier en ce qui concerne la gare comme ferment métropolitain. En effet, alors que Liège fait figure de *hub* "international local" en raison de sa position proche de plusieurs frontières, Saint-Étienne en revanche voit ses relations interurbaines fortement déséquilibrées au profit de la métropole lyonnaise, ravalant la cité stéphanoise au rang de métropole régionale secondaire. Dans ces conditions, la gare ne joue potentiellement pas le même rôle : un trait de liaison fonctionnel entre Saint-Étienne et Lyon, matérialisant l'"Eurométropole" en construction, ou au contraire une vitrine métropolitaine pour Liège visant à retenir une partie des flux transitant par la ville sans s'y arrêter. Ainsi, y a-t-il des degrés dans la nature de ferment métropolitain que peut être la gare, variant avec la nature du profil métropolitain des territoires concernés ?

Ces éléments ayant été rappelés, il nous faut maintenant apporter des réponses à notre questionnement à partir de nos premières analyses de terrain.

1.2. Le rôle mobilisateur de la gare auprès des acteurs publics (validation de la première hypothèse)

Pour valider cette hypothèse, il nous a fallu analyser le jeu d'acteurs et les différentes étapes de la constitution sinon d'un projet urbain, du moins d'une action collective urbaine autour de la gare. Pour cela, une lecture par l'incrémentalité de l'action publique a été nécessaire pour montrer le caractère itératif de l'action, mais aussi du rôle de la gare dans l'action, qui change au fil du processus.

a. Un rôle mobilisateur selon différentes modalités

L'entrée retenue pour analyser les études de cas a été le projet urbain, entendu à la fois comme mode de faire la ville reposant sur un accord entre acteurs publics et privés, et comme produit, le résultat de cet accord. En envisageant le 'résultat', nous n'entendons pas procéder à une évaluation de la ville produite – il est bien trop tôt pour établir ce genre de bilan dans la mesure où les projets sont en cours de réalisation – mais plutôt voir comment se concrétise cet accord entre les différentes parties, quels programmes sont décidés en premiers, lesquels se concrétisent en premier, comment sont saisies les opportunités, etc..

Cette entrée par le projet urbain a nécessité une analyse compréhensive du jeu d'acteurs, des intérêts et des temporalités de chacun, de la manière dont les enjeux ont été successivement définis pour agir sur le secteur de la gare. Pour cela, une grille de lecture par le **caractère incrémental de l'action collective urbaine** [Scherrer, 2004] s'est avérée précieuse pour montrer comment, dans le temps du projet, la gare joue, rejoue un rôle, sur des modalités identiques ou différentes, voire est éclipsée, dans le projet. En effet, les projets que nous avons observés ne sont pas linéaires, mais résultent d'une « *évolution faite pas à pas, par modifications partielles successives, intégrant des opportunités singulières et les coups partis, conduisant finalement à long terme à un changement global* »⁷³⁵ [Scherrer, 2004, p 42]. Le parti pris généalogique⁷³⁶ qui a présidé à notre travail de terrain retranscrit ce processus incrémental qu'est le projet urbain.

Ainsi, à Saint-Étienne Châteaucreux, quatre grands temps se dégagent qui ne se suivent pas dans le temps, mais se chevauchent, de façon parfois contradictoire⁷³⁷ :

1. **Le temps des études** commence au milieu des années 1980 et se poursuit sur quasiment toute la durée de l'observation du projet, avec des commanditaires essentiellement publics : la municipalité, puis l'EPA, mais aussi la SNCF. Ces études dénotent et

⁷³⁵ Franck Scherrer transpose dans le domaine de l'action collective urbaine une définition de la logique incrémentale établie par Norbert Elias dans son ouvrage *La Civilisation des moeurs* : « *la somme à long terme de tous les actes rationnels produits des situations qui n'ont été prévues par aucune des personnes et des groupes concernés* » [Scherrer, 2004, p 40].

⁷³⁶ Qui a également guidé le choix d'une écriture chrono-thématique afin de rendre compte de ce processus.

⁷³⁷ Cette lecture séquentielle du projet urbain, par phases successives ne doit en aucun cas faire croire que le début de la seconde séquence correspond à la fin de la première séquence : chaque séquence se chevauche, sur une période plus ou moins longue.

alimentent l'intérêt croissant de la collectivité locale pour Châteaucreux, mais ne mettent pas toutes l'accent sur les mêmes potentialités du quartier : la combinaison d'une position en entrée de ville et de disponibilités foncières en font dès 1986 un site stratégique pour la ville ; le potentiel tertiaire est affirmé dès le début des années 1990 (étude Sefrom), confirmé par le plan Bofill et le diagnostic de Bature. La question des transports est également très présente dès le début, mais se concentre alors essentiellement sur le problème du stationnement et de la circulation automobile dans le secteur. Ce n'est qu'à la fin des années 1990 (non sans lien avec les préoccupations en vogue à l'époque) que le thème du pôle d'échanges apparaît, avec la mise en évidence de la piètre qualité de la desserte de la gare de Châteaucreux en transports collectifs urbains : c'est ce qui provoque la prise de décision de construire une seconde ligne de tramway reliant directement la gare au centre-ville. Sur la base d'un diagnostic foncier faisant état de grandes disponibilités (début des années 2000), les premiers plans de composition et plan-masse (Chavannes et Maki) développent une vision ambitieuse du quartier de gare, avec des propositions prenant en compte la présence spécifique de la gare. Le thème de la gare biface ainsi développé nie le faisceau ferroviaire et propose une couture urbaine forte. Mais ces études restent grandement caduques, car en parallèle, sont lancées de premières opérations, hors cadre. Enfin, le plan guide établi pour le compte de l'ÉPASE intègre une nouvelle dimension pour la composition urbaine, à savoir le paysage.

2. Le tramway est le premier élément marquant du renouveau de Châteaucreux. Il s'accompagne de la décision au tournant des années 2000 de **transformer la gare en pôle d'échanges multimodal**, par une refonte totale du réseau de transports en commun urbains, le déménagement de la gare routière de centre-ville près de la gare ferroviaire, le tout convergeant vers un réaménagement du parvis et des abords de la gare (création du mail contigu au parvis). Ce thème d'un axe de transport collectif lourd apparaît tardivement mais suscite une adhésion rapide : c'est un exemple de « *resynchronisation* »⁷³⁸ des temporalités et des représentations des divers acteurs autour de la question du transport. Surtout, plus que la gare, c'est le *parvis* de la gare qui permet la cristallisation de l'action publique urbaine et sa matérialisation dans l'espace public.
3. Le début du **temps des programmes**, marquant le basculement du projet urbain dans sa phase opérationnelle est concomitant du tramway. La construction du siège de Casino, puis le lancement de la Cité Administrative participent d'un urbanisme d'opportunités saisies quand elles se présentent : le rôle de la gare paraît alors plus distant, dans la mesure où ce sont des logiques foncières qui président essentiellement à l'éclosion de ces deux programmes lancés par la Ville de Saint-Étienne, hors ZAC et en dehors de tout cadre réglementaire

⁷³⁸ Franck Scherrer, dans une relecture des travaux de Bernard Lepetit, développe l'idée d'une action collective urbaine marquée par « *la désynchronisation permanente du rythme des acteurs multiples et divers du développement de ces infrastructures* » [Scherrer, 2004, p 39].

4. **Le temps de l'EPA** constitue la poursuite de la phase précédente dans un nouveau cadre institutionnel : celui de la Zone d'Aménagement Concerté sous maîtrise d'ouvrage publique (l'Établissement Public d'Aménagement). Si l'action est phasée pour permettre la sortie de chacun des programmes sans concurrence sur le même secteur, pour l'instant elle ne suit pas vraiment les propositions qui avaient été faites par Chavannes et Maki autour d'un usage spécifique de la gare. Cette dernière s'efface donc dans le projet urbain.

La présentation chronologique et séquentielle du projet urbain de Châteaureux souligne cette construction itérative et incrémentale du projet : cette action collective urbaine « *touche par touche* » [Scherrer, 2004, p 42] montre bien qu'à aucun moment un projet de renouvellement urbain du quartier de gare n'est pensé comme tel. C'est bien plutôt la succession et l'articulation de décisions pas forcément connectées entre elles qui conduisent à la mutation effective du quartier. Dans ce schéma, la gare joue un rôle plus ou moins évident, et surtout, ce ne sont pas toujours les mêmes aspects de la gare et du quartier de gare qui sont mobilisés : **la dimension transport de la gare est fondamentale pour la mobilisation des acteurs** – cela se concrétise par une **première synchronisation de l'action publique à travers le pôle d'échanges** – mais c'est le **levier foncier** du quartier de gare qui permet véritablement l'action. À ce stade de l'action, un autre élément de la gare entre en jeu : son rôle de **signal métropolitain** : les acteurs publics locaux s'emparent de l'enjeu symbolique que représente la gare. Dans une attitude peut-être mimétique des stratégies menées par les autres villes, ils saisissent l'opportunité de se doter d'un attribut standard de la métropole, à savoir le quartier d'affaires à proximité de la gare TGV. De ce point de vue, la gare est le support hautement fédérateur d'un discours métropolitain qui place Saint-Étienne en complémentarité avec la Part-Dieu, quartier tertiaire de Lyon – on retrouve un discours similaire à Liège.

b. Le rôle mobilisateur de la gare repose sur la congruence des acteurs et non sur des causalités linéaires

Si la gare joue un indéniable rôle mobilisateur de l'action publique, on observe ensuite sa marginalisation lors de la programmation urbaine, en dépit d'études qui avaient réfléchi à la façon dont on pouvait tirer parti de la présence de l'infrastructure de transport, que ce soit par la proposition de programmes spécifiques (le modèle japonais de Maki), ou la négation des contraintes ferroviaires telle que la coupure urbaine (projet Chavannes). Au lieu du quartier d'affaires, c'est finalement un quartier tertiaire essentiellement occupé par des administrations qui voit le jour à Châteaureux. Cet effacement progressif de la gare se comprend nettement à partir de l'analyse des premières opérations qui engagent concrètement le renouveau du quartier, alors même que les plans masse commandés ne sont pas encore rendus. À Châteaureux, le premier tournant que nous cherchons à déceler dans le processus global de projet semble bien être un

tournant multimodal. L'arrivée du siège social de Casino en face de la gare s'explique moins par la présence de la gare que par la rencontre de deux chaînes causales : la décision de créer un tramway n'a rien à voir avec celle de Casino de peut-être partir de Saint-Étienne. Néanmoins, c'est parce qu'il y a une remise à plat du foncier à cet endroit-là, à ce moment-là, pour construire les voies de tramway, que la Ville de Saint-Étienne est en mesure de proposer un terrain accédant aux exigences de la firme multi-nationale. Grâce à la clé du foncier, il y a donc congruence, c'est-à-dire « *adaptation réciproque* »⁷³⁹ [Offner, 1993] de deux éléments non liés dans leurs processus décisionnels, mais aboutissant à une « *nouvelle forme d'organisation spatiale* » [ibid], à savoir un pôle d'échanges multimodal et un siège social d'entreprise mondiale, formant un "ticket gagnant" pour le renouveau du quartier de Châteaureux dont ils concrétisent la mutation. Dans ce schéma, la gare joue un rôle discret et indirect : sans gare, pas de tramway *via* la réflexion sur la création d'un pôle d'échanges multimodal, mais aussi sans pôle d'échanges multimodal, peut-être moins d'intérêt de Casino pour cet emplacement, certes à proximité immédiate de ses implantations historiques éparpillées.

La mise en évidence de ces effets de congruence bat donc en brèche toute explication par causalité linéaire généralement implicite dans les espoirs d'"effets de levier du développement urbain" induits par la gare : ce rôle de levier de l'action est ici foncier, et s'explique par la congruence de deux décisions initialement déconnectées.

c. Un rôle mobilisateur de la gare sous condition d'un équilibre des forces

À travers le cas de Saint-Étienne et la mise en évidence de chaînes de causalité congruentes permettant la mutation concrète du quartier de Châteaureux, le rôle mobilisateur (et fédérateur) de la gare dans l'action publique est manifeste.

À Liège en revanche, le lien généalogique peut être tracé de façon linéaire entre la gare et le projet urbain autour de la gare : le chantier de construction de la nouvelle gare crée pour des raisons techniques un vide urbain autour de lui, grâce au pouvoir d'expropriation de la SNCB. En même temps, poussée par les propositions irréalistes de la SNCB à travers le dessin de son prestigieux architecte Santiago Calatrava, la Ville commande une contre-proposition de projet urbain où le quartier n'est pas un faire-valoir de la gare, mais où au contraire la gare serait une plus-value pour le quartier, mêlant une échelle urbaine et une échelle métropolitaine. Dès lors, au moment de l'inauguration de la gare en 2009, **tous les éléments semblent réunis pour enfin enclencher une action d'envergure aux Guillemins :** la gare dispose d'une desserte à grande vitesse internationale et d'une amélioration de la liaison avec la capitale Bruxelles, le bâtiment de la gare en lui-même est une œuvre architecturale iconique susceptible de constituer une belle carte de

⁷³⁹ La mise à plat du foncier permet la proposition d'un terrain pour le siège social de Casino ; une fois ce dernier dessiné, le tracé du tramway est revu pour contourner l'îlot ainsi créé.

visite pour la Ville, les espaces alentours sont détruits, avec une maîtrise foncière en majeure partie publique. Autrement dit, tous les indicateurs semblent positifs pour impulser le retournement de valeur de cet espace déprécié dans la ville. C'est sans compter sur le jeu politique local qui empêche un portage univoque et fort par la puissance publique locale. La dissension forte entre une Ville – disposant par ailleurs de faibles moyens règlementaires pour mettre en valeur son propre territoire en raison de la création du Périmètre de Remembrement Urbain régi par la Région Wallonne – et la SNCB, acteur public fédéral mais régi par une stratégie de grand groupe privé, empêche la mise en œuvre d'un quelconque projet autour des Guillemins. L'une des clés du problème est le foncier, détenu par des acteurs ne pouvant agir seul sur leur terrain, mais n'arrivant pas non plus à se mettre d'accord avec leurs voisins. Cette dissension est manifeste dans une structure créée *ad hoc*, la Société de Développement de Liège Guillemins (SDLG), où la SNCB refuse encore de siéger : sans moyens financiers ni d'ingénierie technique, sans consensus au sein de son administration, cette structure ne peut assurer sa mission de maîtrise d'ouvrage.

Au-delà de ces blocages essentiellement politiques, la gare de Liège incarne (y compris dans le paysage urbain) la prépondérance de l'acteur ferroviaire dans le jeu d'acteurs. De fait, la SNCB déséquilibre les forces en présence en imposant ses vues et ses temporalités : après avoir imposé l'emplacement de la gare, qui déstructure le tissu urbain, et une architecture hors normes, elle impose le temps du chantier, long et prenant du retard. Elle impose par la même occasion le temps du vide urbain grâce à la force de blocage foncier que lui a permis d'acquérir son droit d'expropriation. Au propre comme au figuré, la gare stérilise son environnement urbain. Cette prédominance de la gare entraîne paradoxalement l'absence de lien direct, mais aussi de lien indirect avec le projet, dans la mesure où **les autres acteurs sont neutralisés par la SNCB**, et ne peuvent donc pas se saisir comme à Saint-Étienne des autres facettes de la gare pour amorcer la mutation effective du quartier.

Si l'on fait retour sur Saint-Étienne, on se rend compte à l'inverse que l'opérateur ferroviaire français est absent du projet urbain : la gare est un isolat urbain dont la gestion échappe aux collectivités locales. Cela souligne **l'absence de considérations ferroviaires proprement dites dans le rôle mobilisateur de la gare auprès des acteurs publics** et consacre donc la dichotomie traditionnelle entre le champ urbain et celui du transport.

>>> Ainsi, de même qu'il n'y a pas d'effets structurants automatiques (même avec mesures d'accompagnement) de l'infrastructure de transport sur le territoire, comme l'ont montré de nombreux travaux de recherche, il n'y a pas non plus d'automaticité du rôle mobilisateur de la gare dans l'action publique. Pour qu'il y ait congruence, les acteurs publics doivent être unis derrière un projet commun, dépasser leurs clivages, dépolitiser le débat au profit de l'intérêt général.

Cette mobilisation des acteurs grâce à la gare – qui rejoint finalement ce qui avait été montré pour le projet transport et le transpose pour le projet urbain – n’apporte qu’une réponse partielle à notre questionnement sur le retournement de valeur de ces espaces. **La gare constitue l’amorce du projet urbain, le premier tournant qui permet la « synchronisation » des acteurs publics, mais ne préjuge en rien de la définition du contenu du projet, ni de sa mise en œuvre concrète à travers la synchronisation des acteurs publics et privés.** Il nous faut donc maintenant déplacer la focale d’observation sur les modalités de la mise en œuvre du projet à l’aide de notre indicateur, c’est-à-dire les discours des promoteurs immobiliers afin de voir si la gare joue de nouveau un rôle dans le projet urbain, et si oui, lequel.

1.3. Les promoteurs comme indicateurs de la place de la gare dans le projet urbain

La fin des pratiques étatiques planificatrices maîtrisant de part en part le processus d'aménagement urbain va de pair avec la montée en puissance des acteurs locaux en matière d'urbanisme, comme on a pu le voir dans nos deux études de cas où la Ville joue un rôle central dans l'aménagement de son territoire (notamment en France). Mais, bien que dotées des pouvoirs décisionnels, les collectivités n'ont pas les ressources suffisantes pour les mettre en œuvre, d'où la nécessaire interaction avec les acteurs privés. De l'accord avec les acteurs privés dépend la concrétisation du projet : c'est ce moment que nous avons appelé le « *turning point* » dans le chapitre 3, moment décisif où le projet en tant que produit potentiel devient réel. Dans ce cadre, les promoteurs sont donc à l'interface des acteurs publics maîtres d'ouvrage et des acteurs privés détenant les capitaux de financement de l'opération, qu'il s'agisse des investisseurs ou des usagers finaux. À ce titre, l'analyse de ce groupe spécifique d'acteurs non dans ses interactions avec les autres acteurs, mais à travers ses stratégies de positionnement sur un marché nous permet de cerner de plus près la place de la gare dans ces projets de renouvellement urbain.

Cette section s'appuie essentiellement sur l'étude de cas stéphanoise, pour des raisons développées dans le chapitre 3 : le blocage du projet urbain à Liège n'a pas permis d'étudier le passage en phase opérationnelle. En l'absence de programme acté dans le cadre du projet⁷⁴⁰, il ne nous était donc pas possible de rencontrer de promoteur.

a. Retour sur le panel de promoteurs

Il nous semble que les promoteurs observés sur le terrain de Châteaureux constituent un relativement bon échantillon, dans la mesure où l'éventail des structures présentes est assez diversifié si l'on regarde leur taille et leur type, mais avec une nette sous-représentation des promoteurs stéphanois⁷⁴¹.

La prime aux grands promoteurs dans les projets de renouvellement urbain autour des gares ?

La figure n°5 (page suivante) présente de façon synthétique l'ensemble des programmes de Châteaureux, en fonction de la situation foncière (hors ZAC ou dans la ZAC), de la programmation, du type de promoteur et du type d'investisseur repéré.

⁷⁴⁰ Nous avons certes recueilli la parole de Fedimmo, mais dont l'opération est finalement indépendante du projet urbain dessiné par Dethier, en dépit d'une reproduction de la silhouette du bâtiment (sans concertation de l'architecte liégeois auteur du dessin général).

⁷⁴¹ Ce qui permet de rappeler au passage la faible pertinence de la transposition telle quelle à la France des modèles explicatifs des coalitions de croissance ou des régimes urbains établis en Amérique du Nord dans la mesure où le monde de la promotion immobilière est dominé, du moins dans les grandes villes, pour la production de logements ou de bureaux collectifs, par les grands groupes de promotion immobilière.

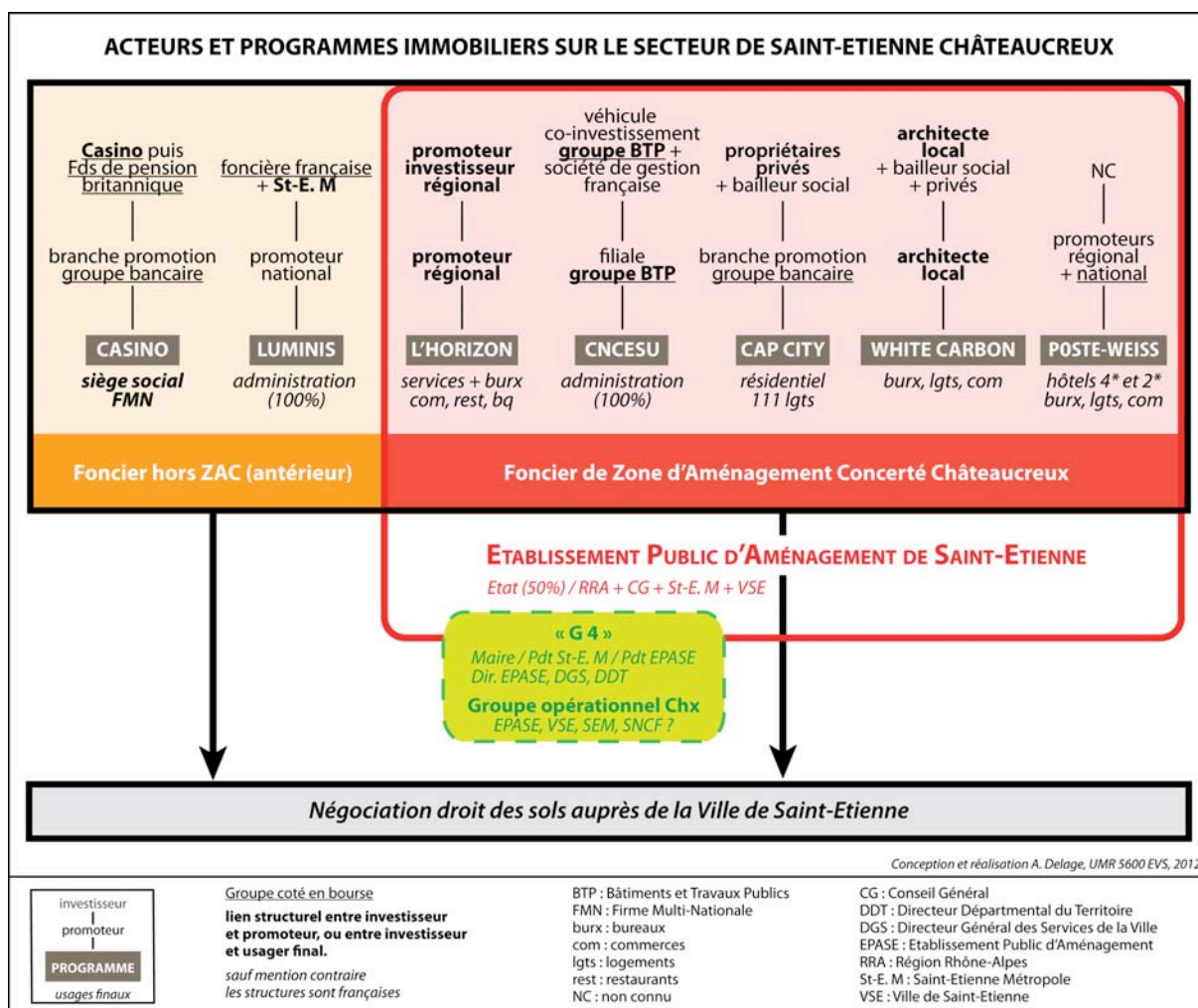


Figure 5 : Les programmes immobiliers à Saint-Étienne Châteaureux (A. Delage, 2012)

On observe tout d'abord une **certaine diversité dans les types de promoteurs** : du plus local (l'architecte stéphanois se faisant promoteur) au plus internationalisé et inséré dans les circuits de la finance mondiale à travers la cotation en bourse de sa maison mère (qu'il s'agisse du secteur bancaire ou de la construction). Néanmoins, sur les sept promoteurs, cinq appartiennent à des groupes nationaux⁷⁴². Vu l'ampleur des projets à mener, il est logique que ce soit de grandes structures, capables d'avancer un certain niveau de trésorerie, qui interviennent sur ce type de chantiers nécessitant des équipes nombreuses en conception et en construction. Cette **prime à la grande structure** exclut de fait les petites sociétés de promotion et de construction locales, qui n'ont pas la masse critique requise pour supporter de tels programmes. De ce point de vue, XXL-Atelier fait figure d'exception : c'est au prix d'un montage complexe et en tirant parti des avantages de sa petite taille nécessitant de moindres frais de fonctionnement (et de moins grandes marges) qu'un grand groupe. Dans le cas de Saint-Étienne, en raison de la stratégie de communication territoriale de l'ancienne municipalité, fondée sur les grands noms de l'architecture mondiale, les petites entreprises sont victimes en quelques sortes d'une double

⁷⁴² En raison de son expansion et de son alliance avec Vinci, Cardinal (sur l'îlot Poste-Weiss) peut être considéré comme un groupe national.

peine : outre la question de la taille, c'est ensuite celle du prestige de l'architecte mobilisé qui pénalise ces structures peu renommées.

Par ailleurs, on remarque que **la présence d'aucun promoteur n'est totalement fortuite sur Châteaureux** : cela correspond généralement à une stratégie d'entreprise de se positionner sur le marché stéphanois, mais surtout il s'avère que la plupart ont répondu à plusieurs appels d'offre sinon sur Châteaureux, du moins sur Saint-Étienne. Certains ont été retenus du premier coup (Art de Construire), d'autres ont dû concourir plusieurs fois avant de décrocher un contrat (notamment Cirmad). Au final, les mêmes noms reviennent d'une opération à l'autre, ce qui tisse des liens horizontaux invisibles entre les opérations : BNP Paribas vient sur Cap City après l'opération réussie de Casino, Cirmad connaît les dossiers de tous les programmes antérieurs, ou encore Fabien Jallon (XXL-Ateliers) a planché sur une proposition pour un promoteur parisien et connaît les prix de vente de A&B.

En ce qui concerne **les investisseurs**, il est frappant de constater que la grande majorité entretient **un lien structurel avec l'entreprise de promotion ou l'utilisateur final** : certains promoteurs sont investisseurs (Art de Construire, XXL-Atelier), d'autres investisseurs sont issus d'une branche financière de la maison mère (Cirmad Grand Sud), quand l'utilisateur final – stéphanois – n'est pas propriétaire de ses murs (Saint-Étienne Métropole, bureaux à la découpe dans L'Horizon et White[carbon]). Ce lien structurel s'explique de deux façons : soit il s'agit d'une stratégie de la maison mère de maintenir l'actif dans le giron (Art de Construire), soit il s'agit au contraire d'un choix par défaut, en raison de la difficulté à trouver un investisseur (Cirmad). Ainsi, seuls le siège de Casino et la partie Luminis de l'îlot Grüner répondent au démarchage d'un investisseur institutionnel⁷⁴³ : si le cas de Casino répond clairement aux grandes règles de la financiarisation de l'immobilier d'entreprise (crédit-bail auprès d'un fond de pension international) en raison certainement de la cotation en bourse de son usager unique, celui de Luminis souligne la difficulté d'attirer un investisseur à Saint-Étienne sur une opération pas totalement vendue (c'est d'ailleurs une foncière spécialisée dans l'immobilier tertiaire de province qui investit là).

Ainsi, on observe à Saint-Étienne Châteaureux une diversité de promoteurs et investisseurs correspondant à ce qui peut se trouver sur d'autres opérations, dans d'autres villes : il ne semble pas y avoir de spécificité à trouver de ce côté-là, il s'agit d'un renouvellement classique de la ville. Au final, seul Art de Construire fait état d'une expérience dans un quartier de gare et d'une maîtrise explicite des contraintes particulières de construction sur ce type d'espace, en bordure de voie ferrée en l'occurrence, ce qui constitue effectivement le seul endroit dans le quartier de gare où le mode de faire est différent du reste de la ville.

⁷⁴³ « Les investisseurs institutionnels français et étrangers sont des organismes collecteurs de l'épargne qui placent leurs fonds sur les marchés pour leur compte propre ou celui de leurs clients (particuliers, fonds de pensions, assurés, etc.). Ils sont tenus institutionnellement de placer à long terme une part importante de leurs ressources. Leur solvabilité est garantie par ces investissements en valeurs mobilières (principalement en actions et obligations), en immobilier ou encore en matières premières. Ils regroupent essentiellement les compagnies d'assurance, les caisses de retraites et les fonds de pension étrangers. » [Nappi-Choulet, 2010, p 71].

Synthèse des motivations : des choix multicritères

Il était systématiquement demandé aux promoteurs interrogés de retracer la genèse de leur projet sur Châteaureux, en explicitant notamment les raisons qui les avaient poussés à répondre à un appel d'offre dans le cas d'une maîtrise foncière publique, ou à acheter un terrain à un privé pour y développer un programme.

Les réponses sont consignées de manière synthétique dans le tableau n°31 de la page suivante⁷⁴⁴, réparties en quatre champs. Le premier champ correspond à ce qui fait état d'une stratégie interne d'entreprise (volonté d'implantation à Saint-Étienne ou de diversification de la localisation des chantiers) : cet argument est systématiquement développé pour les grands groupes, dont une partie de l'activité consiste à prospecter de nouveaux terrains disponibles. Art de Construire s'intéresse là à un espace qui fait partie de son aire d'influence, avant tout Rhône-alpine. Dans cette catégorie, les motivations de XXL-Atelier sont légèrement différentes dans la mesure où ce cabinet d'architectes n'est originellement pas promoteur, et que l'origine de son projet est avant tout de trouver de nouveaux locaux pour sa propre entreprise.

Le second type d'argument a trait à la présence d'une aménité forte : la gare, Casino, le centre-ville non loin sont les réponses les plus récurrentes. La gare est systématiquement mentionnée, et, à égalité, celle de Casino aussi. Pour les opérations tertiaires, Casino est une locomotive, signalant la vocation tertiaire de Châteaureux ; Casino est également présenté comme élément favorisant un programme résidentiel, mais c'est un cas particulier car il s'agit du même grand groupe de promotion immobilière.

Le troisième type d'argument repose sur les caractéristiques du projet, en particulier celles liées à l'occupation finale du programme. Il s'agit d'un argument de poids, dans la gestion du risque pris par le promoteur, ce que nous développerons par la suite. Dans le cas de White[carbon], ces considérations ne rentrent pas vraiment en ligne de compte dans la mesure où le programme s'est monté et complexifié au fil de l'eau.

Enfin, une dernière catégorie rassemble d'autres éléments mentionnés de façon unique, ayant facilité les négociations, notamment en termes de jeux d'acteurs.

Ce tableau de synthèse montre clairement que **la présence de la gare est un élément parmi d'autres** permettant de justifier l'action à Châteaureux. Il convient donc de détailler maintenant ce rôle de la gare dans le projet urbain, en analysant son poids face à ces autres éléments explicatifs. Autrement dit, si la présence d'une gare ne peut attirer à elle seule des promoteurs, il est tout de même flagrant qu'elle joue un rôle important : c'est une condition nécessaire, au sens propre, c'est-à-dire sans laquelle il n'y a pas d'action, mais pas suffisante.

⁷⁴⁴ Les réponses de Casino sont établies par recoupement de propos indirects sur l'opération ; nous n'avons pas de matériau équivalent concernant l'opération sur Poste-Weiss, d'où l'absence de cette dernière de ce tableau.

Motivations des promoteurs pour répondre au concours sur Châteaureux				
Promoteur	Stratégie interne d'entreprise	Présence d'une aménité forte	Caractéristiques du projet favorables	Autre
BNP Paribas Immobilier (Casino)	<i>NB : Site choisi non par prospection du promoteur mais par l'usager final</i>	Près de la gare, visibilité immédiate du bâtiment.	Une opération clés en main (usager final unique et connu d'avance)	Facilités politiques de mobilisation du foncier
Altarea Cogédim (Grüner)	« volonté politique de Cogédim de se développer à Saint-Étienne = porte d'entrée pour se faire connaître sur l'agglomération stéphanoise »	Gare + Casino (ÉPASE = handicap car ne profitent pas de leurs aides / capacités)	Une opération « pleine à 150% » lors du concours	Connaissance de certains acteurs politique a permis de faciliter les choses (avis personnel formulé en entretien 17.02.2010)
Art de Construire (A&B)	<i>Pas évoqué.</i>	Points forts du site = la gare (« bien évidemment ») + Casino (donne un niveau de prestation) + ÉPASE (communiquait beaucoup sur ZAC)	Premier concours sur le secteur = pas de concurrence // des aménagements déjà faits (esplanade, transports en commun) = « le site donnait envie »	A déjà réalisé opération similaire à Part-Dieu (bâtiment tertiaire, architecture audacieuse = même typologie mais pas au même prix de vente à Saint-Étienne qu'à Lyon)
Cirmad Grand Sud (CN-CSU)	Se positionner sur Châteaureux (après plusieurs tentatives)	Gare + Casino Saint-Étienne = dans aire de chalandise de Lyon	Clés en main, locataire final connu à 100%	ÉPASE facilite les choses (un seul interlocuteur)
BNP Paribas Immobilier Résidentiel (Cap City)	Petit marché de Saint-Étienne = moyen de diversifier l'activité de l'entreprise	Gare (TER pour navetteurs)	- éligible au dispositif Scellier et TVA réduite	BNP Paribas fort de l'expérience de deux autres programmes sur Saint-Étienne (permet avoir confiance EPA + crédits de la banque)
XXL Atelier (White Carbon)	Besoin de se relocaliser ; besoin d'une liaison ferroviaire vers les antennes lyonnaise et parisienne nouvellement associées	La gare Le centre-ville en accessibilité immédiate (d'où le choix d'un terrain en haut de Denfert-Rochereau)	<i>Au contraire : projet complexe qui a nécessité de nombreuses adaptations opérationnelles</i>	

Tableau 31 : Synthèse des réponses des promoteurs au sujet des motivations pour intervenir à Châteaureux (A. Delage, 2012 ; sources : entretiens Saint-Étienne 2010-2012)

En outre, cette grille sommaire fait d'ores et déjà ressortir des effets de structure, colorant les propos des promoteurs en fonction du type d'entreprise de promotion à laquelle ils appartiennent. Sur les cinq promoteurs que nous avons interrogés :

- trois appartiennent à un grand groupe national, et sont régis par des considérations prudentielles très fortes et préférant les opérations clés en main. Leur raisonnement se fait par anticipation sur celui de l'investisseur et/ou de l'usager, d'où une frilosité des choix très marquée.

- un (Art de Construire) correspond davantage à l'image du promoteur traditionnel prenant des risques dans le choix et le portage de ses projets⁷⁴⁵,
- enfin, un est un architecte qui s'est fait promoteur pour cette opération : ses raisonnements sont davantage ceux d'un usager que d'un promoteur. Il peut donc prendre davantage de risques en son nom propre qu'un grand groupe immobilier, tenu par des objectifs généraux au siège central parisien.

Il est certainement utile de garder à l'esprit cette grille de lecture pour chacune des citations qui va suivre, et de partir du principe que chaque parole de promoteur est unique. Si tous font le même métier *de base* – acheter un terrain, construire un programme, le revendre – les logiques à l'œuvre varient en fonction du type de structure.

b. La gare est une condition nécessaire...

A l'analyse, il s'avère que la gare apparaît pour de nombreux promoteurs interrogés comme une condition *sine qua non* : "pas de gare, pas de projet", pour le dire rapidement. Derrière cette affirmation, les arguments étayant l'intérêt pour la gare sont de deux ordres : la présence de la gare (et les corollaires urbains) et les usages que l'on peut en faire (la desserte essentiellement).

La localisation près d'une gare : une évidence tertiaire

Il est frappant de constater que pour quatre des cinq promoteurs, faire un programme, *a fortiori* tertiaire, près d'une gare, relève de l'évidence : « *je pense que s'il n'y a pas le TGV, nous on n'y va pas !* » [Entretien Cogédim, 18.02.2010]. Quand plusieurs éléments favorables sont énumérés sur Châteaueux, la gare vient forcément en premier : « *Les points forts pour nous du site, bien évidemment c'est la gare...* » [Entretien Art de Construire, 17.02.2010]. Cette primauté se retrouve très nettement dans les cartes mentales : plus de neuf fois sur dix, la gare est dessinée en premier, suivie du faisceau ferroviaire, preuve du repère visuel, du rôle de signal urbain que joue la gare dans la structuration symbolique et fonctionnelle de l'espace de Châteaueux (ce qui est sans doute facilité par sa position quasi centrale, même si on observe ensuite une certaine dissymétrie dans le traitement de l'espace, au profit de l'est de la gare, là où sont toutes les opérations).

Cela est d'autant plus vrai pour les programmes de bureaux, car une certaine équation "quartier d'affaires = quartier de gare" a cours de façon très puissante parmi les promoteurs :

⁷⁴⁵ Cf ce qu'en dit un confrère ancien promoteur : « *Art de Construire, ça c'est un vrai promoteur. Vraiment au sens où il prend le risque de promotion. Cirmad fait des opérations de promotion, mais il [les] fait quand il a son client... alors tout le boulot c'est de trouver le client, ça fait partie de son métier. Mais ce n'est quand même pas pareil que de se lancer dans une opération où vous avez vendu peut-être le tiers ou la moitié en disant "je me lance quand même dans l'opération", avec votre argent, vos fonds propres. C'est un vrai promoteur de bureaux.* » [Entretien 16.11.2010].

« Disons que on n'aime pas mieux les quartiers de gare que les autres quartiers, la seule chose c'est qu'un quartier de gare on sait que ça fonctionne, pour du tertiaire. (...) ça dépend de la taille de la ville, ça dépend de plein d'autres choses, mais quartier de gare... en fait c'est au-delà du quartier de gare, c'est plutôt le quartier... le centre névralgique de circulation quoi, [ce sont] les flux en fait qui sont importants. » [Entretien Art de Construire, 17.02.2010].
« Le fait d'être à proximité de la gare, c'est ce qui booste les ensembles tertiaires, dans beaucoup de villes c'est comme ça. Je pense que c'est ça. » [Entretien Cogédim 17.02.2010].

Pour implanter un quartier tertiaire dans une ville, le choix est vite fait, c'est près de la gare : en conséquence, à Saint-Étienne, c'est à Châteaureux :

« J'avoue ou nous avouons, parce que je pense que c'est un peu une vision qu'on partage chez nous en interne et que si il y a un endroit où ça doit se développer à Saint-Étienne, c'est à Châteaureux. » [Entretien Cirmad, 20.01.2010]⁷⁴⁶.

Ce que confirme cet autre promoteur :

« [Interviewer] : Donc le quartier d'affaires de Saint-Étienne n'aurait pas pu être ailleurs ?

[Interviewé] : Moi je pense qu'il n'aurait pas pu être ailleurs, parce qu'en plus (...) il y a la gare certes, et puis il y a l'autoroute (...). Quand on vient de Lyon par l'autoroute, ou de Clermont machin, c'est direct, vous avez la rue de la Montat, on y est tout de suite : quand même c'est super pratique. Donc moi je pense que oui c'est la gare, c'est le bon quartier pour le quartier d'affaires de Saint-Étienne

- Et c'est valable de manière générale ?

- Je pense que c'est valable partout oui. Et souvent, alors je ne connais pas toutes les villes, je ne connais pas beaucoup de villes même, mais je serais presque tenté de dire souvent les quartiers à proximité des gares ont été les quartiers délaissés, c'est vrai, c'est toujours "attention vous êtes à côté de la gare", c'est pourri, c'est pas terrible, il y a des clodos, il y a des trucs... et donc c'est là, c'est pour moi les quartiers où il y a le plus de potentiel. (...) donc maintenant avec le renouvellement du réseau ferroviaire etc., c'est là qu'il faut mettre les immeubles de bureau. » [Entretien Cogédim, 17.02.2010].

Cet extrait souligne le caractère normatif de l'affirmation (« c'est là qu'il faut mettre les immeubles de bureau »), même si son auteur confesse ne pas avoir beaucoup de recul ou d'éléments de comparaison puisqu'il ne connaît finalement pas tant de villes que cela. Ainsi exprimée, l'équation "quartier d'affaires = quartier de gare" revêt l'aspect d'une idée commune, sans forcément de fondement, c'est la **doxa du promoteur**.

>>> La force de l'assertion chez les promoteurs fait écho, voire mot pour mot, à la certitude qu'avaient exprimée certains techniciens ou cadres des collectivités locales, au sujet de l'évidence de mener une action à Châteaureux, par mimétisme avec ce qu'ont entrepris d'autres villes, ou parce que l'on sait les infrastructures de transport fédératrices au niveau politique (voir chapitre 5). **Les discours entre les acteurs publics et les acteurs du marché sonnent donc à**

⁷⁴⁶ On retrouve mot pour mot cet avis dans la bouche d'un autre promoteur qui n'est pas intervenu sur Châteaureux : « Parce que s'il y a un endroit à Saint-Étienne qui va se développer c'est Châteaureux. Parce qu'à cette époque là l'ÉPASE était en train d'arriver, donc mobilisation forte de l'État, accompagnement économique important, de la même manière mobilisation des moyens, de manière orientée cette fois sur un secteur avec un outil en plus pour le faire, donc objectivement il n'y avait pas lieu que ça ne se fasse pas. » [Entretien Promoteur, 21.02.2011].

L'unisson pour signifier l'évidence de faire un projet urbain sur Saint-Étienne Châteaucreux, autour de la gare. Néanmoins, on ne peut se contenter de ce constat : quelles sont les éléments d'attractivité de la gare ? Pourquoi est-ce à ce point un argument commercial pour les promoteurs, à la fois auprès des investisseurs et des usagers finaux ? Pour cela, il ne faut pas nous en tenir à "la gare", mais la décomposer, comprendre précisément la caractéristique de la gare à laquelle il est fait référence par les promoteurs interrogés.

L'accessibilité permise par la gare : un argument commercial pris dans ses contradictions

Certaines des citations précédentes avancent quelques éléments d'explication : la gare c'est avant tout une infrastructure de transport, avec une desserte vers d'autres villes, mais aussi un nœud de transports urbains. L'atout principal de la gare c'est qu'elle permet l'accessibilité, elle « *relie [la ville] au monde* », pour reprendre l'expression d'un des promoteurs interrogés (entretien du 17.02.2010).

En fait, en accord avec l'adage qui fait loi dans le milieu immobilier selon lequel « les trois critères de choix d'un bien sont 1. la situation, 2. la situation, 3. la situation », **l'accessibilité est l'un des éléments de définition des emplacements de première catégorie**, dits « *prime* », dans le marché de bureaux :

« Un emplacement première catégorie : c'est de dire "est-ce que vous êtes près des transports ? dans un bâtiment neuf (on va dire de moins de deux ans, avec les dernières règles de sécurité, informatiques, thermiques, de confort, de etc) ?" Voilà. Donc c'est ce qu'on appelle les emplacements prime, donc c'est tout ce qui va être, si on prend une gare, je ne sais pas... à 200 mètres d'une gare en bâtiment neuf. Et puis après vous avez le deuxième rang d'excellente qualité [où] on est un peu moins près de la gare. » [Entretien Cogédim, 18.02.2010].

C'est pour cela que la présence de la gare est un **argument commercial**, largement mis en avant dans les supports de commercialisation des biens, comme le montre cet extrait d'un entretien où le promoteur commente sa propre plaquette promotionnelle, en détaillant les éléments qui y sont mis en avant, et qui lui servent d'argumentaire de vente pour son programme :

« Voilà, donc typiquement, une plaquette commerciale : on vend du bâtiment, plus loin on voit que l'on rentre dans le détail, on vend des plateaux de bureau, on ... mais au début c'est quoi ? on parle de quoi ? on parle de Saint-Étienne et Saint-Étienne en gros... en gros Saint-Étienne par rapport au monde, et la gare SNCF, on en parle tout le temps : Châteaucreux, machin, gare SNCF, c'est ... alors on parle aussi d'autres transports en commun, le tram etc. Mais c'est... mais en gros Saint-Étienne est relié à la capitale, ce qui va le plus vite c'est le train. Donc c'est très fort comme argument commercial. » [Entretien Cogédim, 17.02.2010].

Sous jacent à cette grille de lecture se trouve le discours de ceux dont sont dépendants les promoteurs, à savoir les investisseurs et les usagers finaux : les promoteurs sont unanimes pour souligner les **exigences des investisseurs en matière de localisation**, afin de sécuriser au maximum l'investissement.

« Pour le tertiaire, le plus propice, il faut aller dans des quartiers d'affaires, autrement on ne trouve pas d'investisseur donc il n'y a pas d'opération. Enfin le ouais... en gros, la question c'est : "pour faire une opération tertiaire, où est-ce que vous vous positionnez ?" C'est une

opération où les investisseurs vont aller et aussi, d'abord c'est plutôt une opération où il y aura de la demande, où il y aura des locataires. Donc là où il y a de la demande, là où il y a des locataires, l'investisseur va y aller, et en gros, où est-ce que c'est ? c'est – je parle pour les villes, je parle pour Lyon ou pour Saint-Étienne, c'est essentiellement où il y a des transports, ou des accès faciles, que ce soit en train ou par autoroute. Ou en transports en commun, métro etc. » [Entretien Cogédim, 17.02.2010].

Cette notion d'accessibilité repose sur la gare en tant que telle, mais prend également en compte les autres modes de transport en connexion à la gare : à travers la gare, c'est le pôle d'échanges multimodal qui est attractif :

« La gare, ça veut aussi dire généralement transports en communs et accessibilité voiture, parking et c'est ça qui est important pour une opération tertiaire. (...) Nous promoteur qui allons nous positionner sur un site avant de connaître le client, on va regarder ce qui peut fonctionner pour lui et comment il va venir sur ce site. La démarche du promoteur, c'est de dire "comment je vais faire venir du client, comment je vais intéresser un client à tel site ?" donc à côté d'une gare, avec la facilité d'accès que ça peut procurer. » [Entretien Art de Construire, 17.02.2010].

Et de cette localisation dépend le taux de rentabilité exigé par l'investisseur, clé de la négociation avec le promoteur :

« [Interviewer] : Vu que les investisseurs demandent un taux de rentabilité plus important, ils sont d'autant plus pointilleux sur la localisation ?
[Interviewé] - *Ab oui c'est sûr ! oui oui... en exagérant, on se décalerait de... c'est peut-être un peu grossier ce que je vais dire, mais on se décalerait de 300 mètres vers je ne sais pas, vers le Pont de l'Âne par exemple, si ça se trouve ils ne nous demanderont peut-être plus 8% de rentabilité, ils nous demanderont peut-être 8,5% de rentabilité ou 9%.*
- D'accord
- *Alors que plus vous vous rapprochez, en exagérant, plus vous vous approchez du centre-ville de Paris, plus votre rentabilité diminue, donc plus vous êtes proche d'un train, plus vous êtes proche du centre-ville de Paris. » [Entretien Cirmad, 20.01.2010].*

Cette dernière phrase souligne combien la logique de réseau et de connexité (rapprochement en distance-temps) par rapport aux centres les plus importants prime dans les critères de localisation et de rentabilité. À écouter les promoteurs, et les intentions qu'ils prêtent aux investisseurs, on peut alors se demander dans quelle mesure la présence d'une gare ne constitue pas également une **référence universelle** susceptible de toucher le plus grand nombre, et d'intéresser le potentiel investisseur qui ne connaît pas forcément Saint-Étienne, mais qui, en revanche, sait ce qu'est une gare :

« Alors c'est sûr que si vous vous adressez à un investisseur français, c'est bon, il a une carte, il a voyagé quand il était petit, il voit où est Saint-Étienne. Vous vous adressez à CBRE, à un Allemand, à des Anglais... Saint-Étienne il ne sait pas où c'est – je ne critiquerai pas car je ne connais pas leur pays – (...) mais si vous dites "c'est à 50 minutes de Lyon et il y a le TGV...", alors on peut commencer à entamer une discussion et dire "on est à 5 minutes d'une gare TGV". Le lambda moyen, je pense qu'avant de jeter le dossier, il tourne les pages. » [Entretien Cogédim, 18.02.2010].

Mais, et cette citation le suggère par l'importance que revêt le TGV dans l'argumentaire, la présence de la gare n'est pas elle seule garante de succès : **encore faut-il que la desserte présente un certain intérêt** :

« Alors maintenant ce n'est pas n'importe quelle gare : c'est une gare qui est aussi à 40 minutes de Lyon, enfin 50... allez on va dire 50 minutes de Lyon, donc c'est ça aussi, c'est parce que cette gare de Saint-Étienne elle est à 50 minutes de Lyon... ça serait la gare de je sais pas où... Tatatouine... enfin vous voyez, c'est ça, quoi ! » [Entretien Art de Construire, 17.02.2010].

Dans le cas de Châteaueux, la qualité de la desserte ferroviaire est réelle mais dans les discours, seules les liaisons vers les grandes métropoles sont mises en avant, à savoir Lyon et Paris. En fait, cela fait débat parmi les promoteurs. Pour certains, la liaison à Lyon prime, notamment dans le cas de la promotion résidentielle. L'intérêt est alors de capter des navetteurs qui habitent à Saint-Étienne et travaillent à Lyon :

« On connaissait déjà le marché stéphanois, et ce qui nous intéressait sur Châteaueux c'est qu'on était près de la gare, avec les TER. Aujourd'hui on est à quelques minutes de Saint-Étienne ; on s'est dit "c'est l'opportunité de proposer des logements à des prix nettement inférieurs à ceux de Lyon", moins de 3000 euros à des gens qui pourraient venir travailler à Lyon sans prendre les voitures etc., etc. » [Entretien BNP-Paribas, 02.03.2012].

Dans les milieux d'affaires en revanche, c'est l'affichage du TGV qui importe :

« Donc le TGV même si à Saint-Étienne il n'est pas à grande vitesse tout le long, il est là, on va à Paris facilement quelque part, le train est quand même assez souvent plein, on est quand même sur la première gare de province après les gares parisiennes, donc il y a énormément de flux entre Lyon et Paris, et quelque part bon, pour des sociétés privées c'est extrêmement rassurant, et nous les investisseurs quand ils achètent ça, ils se disent que peut-être que l'URSSAF partira un jour, mais s'il doit se faire quelque chose à Saint-Étienne ce sera là, ce sera à proximité de la gare ou de l'entrée de la ville, puisque que c'est à la fois l'entrée de la ville quand on vient de Lyon et le secteur de la gare donc ça permet effectivement de rassurer. » [Entretien Cirmad, 20.01.2010].

En creux, se lit dans cette citation que ce n'est finalement pas la qualité de la desserte (notamment la fréquence et l'amplitude des horaires) qui importe vraiment pour ce promoteur, mais l'image que cela procure. Cela est confirmé par le jugement porté *a contrario* sur le TER, dont la qualité de la desserte a pourtant été soulignée par ailleurs.

« Le TER ? pfff non... non, parce que je pense pas que ce soit un élément qui intéresse l'investisseur institutionnel international. Quand le pétrole sera à 200 dollars le baril, peut-être que si ! (...) Donc je ne suis pas sûr que le TER bien cadencé soit un atout pour une construction de bureau à cet endroit-là. Mais bon... » [Entretien Cogédim, 18.02.2010].

On aboutit donc au paradoxe suivant : ce n'est pas la relation de la meilleure qualité qui est mise en avant (la liaison TER cadencée) mais le TGV, malgré ses quatre allers-retours quotidiens seulement. Il y a donc une **déconnexion très nette entre le discours et les usages** : ce qui intéresse dans le **TGV, c'est l'image de marque plus que la réalité de la desserte**. Une personne interrogée (non promoteur) fait aussi part du déficit d'image du TER :

« Aujourd'hui le train, pour un homme d'affaires ou alors quelqu'un qui est dans les affaires, le train et notamment le train régional... ce n'est pas valorisant. Pourquoi un homme d'affaires qui prend le train, qui prend le TER... ce n'est pas un homme d'affaires : c'est un pauvre ! (rires) c'est un pauvre ! la peur de... s'il prenait le TER, vous allez en première classe : les gens qui se mettent en première classe, soit c'est des cadres sup' de la SNCF, qui y ont accès gratuitement,

soit c'est des gens qui sont en deuxième classe et qui se mettent en première classe. Vous n'avez pas de classe affaires aujourd'hui dans un TER, ça n'a pas vraiment de sens. Voilà. Et un homme d'affaires qui prend le TER il se mélange avec la populace. Je fais volontairement de la provoc ! Un homme d'affaires ou un promoteur il va vouloir avoir une certaine image donc il va arriver avec une belle voiture. Aujourd'hui c'est encore ça. Ou alors il va prendre le TGV : effectivement là il va arriver en train rapide. » [Entretien 07.12.2010].

On touche là aux représentations du transport ferroviaire, du standing supposé de chaque type de train en adéquation ou pas à certaines catégories socio-professionnelles : arguments aux antipodes de la rationalité d'usage, mais qui néanmoins jouent un rôle non négligeable dans la prise de décision. La **contradiction est donc réelle entre un discours lié aux contraintes du marché immobilier qui nécessitent une gare, et les usages réels** qu'en ont ceux qui prônent la nécessité de la gare pour lancer une opération. Les promoteurs, tous implantés à Lyon, confessent à l'unanimité ne jamais se rendre sur leur chantier à Châteaureux en train, car il est plus pratique de circuler en voiture pour aller en ville ou montrer d'autres terrains à l'éventuel investisseur (ce que l'on peut comprendre aussi dans le cadre d'une visite de plusieurs terrains, moins dans le cas d'une unique visite de chantier par exemple).

Toujours est-il que dans ces conditions, on comprend mieux pourquoi les collectivités locales se battent pour une desserte TGV. C'est en effet un élément de distinction à double titre : non seulement cela les distingue des villes qui ne l'ont pas, mais aussi cela leur permet de se doter de cette image de marque constituant la référence universelle qui permet à chacun de comprendre de quoi il retourne à Châteaureux.

Ainsi, la gare est **un signal positif pour les investisseurs, en vertu de considérations davantage financières que pratiques**. Ce décalage dans les discours se reproduit aussi dans les usages concrets de la gare. Les promoteurs ne cessent de vanter le côté « pratique » de la gare pour les entreprises situées près de la gare, mais certains reconnaissent le côté un peu fallacieux de l'argument :

« Interviewer : Quand vous dites que les investisseurs sont intéressés par le TGV... en même temps là ils sont arrivés en voiture... Donc c'est quoi qui intéresse les investisseurs dans le TGV ?

- Interviewé : *C'est la possibilité de déplacement. Aujourd'hui, sur Saint-Étienne le TGV est cadencé en fonction de la demande, qui n'est pas forcément importante, parce que au bout il n'y a pas d'emploi. (...) le raisonnement de la gare c'est ça : pouvoir offrir du déplacement et éventuellement un cadre de vie un peu différent à vos équipes. » [Entretien Cogédim, 18.02.2010 ; nous soulignons l'emphase du ton].*

Mis devant les contradictions des investisseurs, ce même promoteur insiste alors sur le caractère davantage *potentiel* que *réalisé* de l'intérêt de la présence de la gare, ce qu'il confirme ensuite :

« *Une partie des gens qui vont s'implanter là, leur souhait c'est d'être à 10 minutes de la gare, même si au final ils ne s'en servent que une fois par semaine, et que sur 10% de leur effectif... en soi c'est d'être à 10 minutes de la gare. » [Entretien Cogédim, 18.02.2010].*

Ainsi, en dépit des discours sur la desserte, l'image de marque, etc., à la fin reste le constat que **finalement, la gare est peu utilisée pour ce qu'elle est**. Bien qu'elle soit systématiquement mise en avant, la desserte ne peut expliquer à elle-seule le fait que la proximité de la gare constitue une situation de premier choix. Le caractère multicritère de la décision est une évidence, et certains promoteurs, dans un second temps, soulignent d'autres qualités liées à la gare. Néanmoins, rappelons que nous nous en tenons là aux discours des promoteurs, et non des usagers finaux des programmes, dont la décision peut être motivée par des considérations bien différentes. C'est ce que montre l'enquête de l'agence GIT Immobilier, qui, dans la perspective de son étude de marché annuelle sur le bassin stéphanois, demande à ses clients quels sont leurs critères de choix pour un bien tertiaire : en 2010, l'accessibilité n'arrive qu'en troisième position des arguments avancés, derrière le coût, et la présence de stationnements. Viennent ensuite la localisation, les transports en commun (critère plus important qu'avant), les prestations techniques, la climatisation (devient même indispensable), l'accessibilité PMR (quasi impératif) et enfin la certification HQE ou BBC (là aussi, la prise de conscience est progressive)⁷⁴⁷.

Les aménités autres que le transport proposées par la gare

La gare ne se caractérise pas seulement par sa fonction transport : elle s'insère dans un tissu urbain spécifique, et offre de ce point de vue d'autres avantages. Trois éléments sont récurrents dans le discours des promoteurs.

Le premier, le plus souvent mis en avant, est lié à la fonction de **repère urbain** de la gare : au sens propre, elle permet de se repérer facilement. Par conséquent, être à proximité immédiate de la gare procure non seulement une grande visibilité, mais aussi une lisibilité du parcours⁷⁴⁸ :

« Parce que dire "je suis à côté de Châteaueux, de la gare SNCF de Châteaueux", "ah ben oui ok je sais où c'est, je vois" : les gens ils visualisent, c'est-à-dire que c'est plus facile que de dire "à côté de telle rue absolument inconnue que personne ne connaît"... et rien que ça... et puis vous travaillez nationalement, la personne qui vient de Paris, elle peut aller à Saint-Étienne en direct en TGV, donc après vous êtes à côté de la gare, c'est plus facile que d'aller après... ce n'est pas ce qu'ils appellent à Saint-Étienne le centre-ville hein. (...) Ce n'est pas tellement l'axe centre-ville, c'est plutôt le positionnement, la facilité d'accès, globalement et puis la volonté d'être dans le quartier d'affaires et d'avoir un quartier d'affaires identifié. » [Entretien Art de Construire, 17.02.2010].

C'est un jugement largement partagé, qui vaut pour la configuration spécifique de Saint-Étienne (et le centre-ville apparaît dans les propos précédents comme répulsif), mais aussi de façon générale pour toutes les implantations à proximité de la gare. Ce type d'argument est particulièrement porteur pour les immeubles de bureaux, ce qui associe une nouvelle fois de façon très étroite quartier de gare et quartier d'affaires. Pour ce promoteur dont les bureaux sont implantés à cinq minutes à pied de la gare de la Part-Dieu à Lyon, cette importance de la visibilité

⁷⁴⁷ Source : Etude de marché annuelle produite par GIT Immobilier, bilan année 2010.

⁷⁴⁸ C'est exactement le même argument que pour l'Hôtel Terminus, en face de la gare du Nord de Paris, cf. carte postale dans le chapitre 1.

expliquerait même la naissance des quartiers d'affaires, par effet cumulatif. La gare aurait donc un réel pouvoir direct de polarisation :

« Maintenant, vous êtes Mitsubishi implanté à la Part-Dieu, quand vous direz à votre Anglais ou même à votre parisien : "vous êtes où ?" "Ben tu descends de la gare, tu tournes à gauche et tu fais 30 mètres tu verras notre bâtiment", ça donne une impression d'efficacité etc. Si le gars il faut qu'il prenne un taxi, même pour aller qu'à Gerland⁷⁴⁹, ça ne donne pas la même image, donc (silence) je pense que c'est un problème d'efficacité, comme... c'est-à-dire pourquoi les boîtes parisiennes elles vont à la Défense ? (silence) pour faire comme tout le monde ! enfin en grande partie. » [Entretien Cogédim, 18.02.2010].⁷⁵⁰

Cet argument de la visibilité, du côté pratique de la situation près de la gare constitue un atout tellement important qu'il permet de contrebalancer d'autres désagréments liés à cette même situation dans un tissu urbain plutôt dense, au premier rang desquels la perte d'accessibilité automobile :

« On a arrêté notre choix là-dessus parce que c'était un axe qui était directement face à la gare, et quand on a un client qui vient et qu'on lui dit "vous remontez face à la gare", c'est facile à trouver, en terme d'adressage⁷⁵¹ c'est aussi facile à trouver, en terme de visibilité c'est aussi facile, et nous on souhaitait, si le choix c'était d'aller s'embêter entre guillemets à aller en voiture en centre-ville, faire venir nos clients en centre-ville, il fallait en même temps qu'on soit dans un quartier proche du centre et en même temps dans un quartier proche des gares. » [Entretien XXL-Atelier 13.07.2011].

Cette citation met en avant un deuxième type d'avantages que procure la proximité d'une gare : la proximité du centre-ville. **Ce n'est donc pas là la gare en soi qui intéresse mais l'héritage historique de sa situation initiale en position péri-centrale et rattrapée par l'urbanisation.** Cet argument vaut aussi bien pour un usage résidentiel (la qualité de vie procurée) que tertiaire, en permettant d'optimiser les pauses déjeuner et de profiter de la proximité des commerces traditionnels.

« C'est vrai il fait un peu froid [à Saint-Étienne]... c'est pour ça qu'en même temps le fait d'être vraiment rapide sur la gare c'était important aussi. Tant qu'à faire de s'embêter au quotidien d'aller en centre-ville, enfin quand je dis s'embêter au quotidien, je pense qu'on va avoir de gros avantages quand on va aller déjeuner à midi, aller faire des courses, acheter des fringues ou autre... on prendra le tram et ça sera super bien, ça c'est sûr. Après d'un point de vue horaires de bureaux, il va falloir bien viser pour qu'on ne passe pas notre vie dans les bouchons, parce que sinon ça va être le problème. » [Entretien XXL-Atelier 13.07.2011].

C'est ce que l'architecte de XXL-Atelier qualifie de « terrain évident », c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de s'implanter à tout prix près d'une gare, encore faut-il que le terrain bénéficie de certaines qualités urbaines :

⁷⁴⁹ Quartier de Lyon regroupant le Biopôle de Lyon. La station de métro Gerland est à six arrêts de Part-Dieu, en ligne directe, soit une quinzaine de minutes en métro.

⁷⁵⁰ Peu de temps auparavant durant ce même entretien : « mais comme la plupart des grandes entreprises vont avoir le même la même réaction... on va au final par instinct grégaire tous se mettre ensemble, ce qui fait qu'au final si ce n'est pas là que vous êtes, on va finir par se demander pourquoi vous n'y êtes pas. »

⁷⁵¹ D'où l'effort de l'architecte pour organiser l'îlot de telle sorte que l'entrée des bureaux puisse bénéficier d'une adresse sur la rue Denfert-Rochereau, qui relie la gare au centre-ville.

« Proche d'une gare, il fallait aussi que ça soit un terrain qui soit évident [...] »

Un terrain évident c'est un terrain qui puisse à la fois avoir les qualités d'être proche des connexions ferroviaires et qui puisse à la fois être soit agréable à y vivre par ce qui se passe autour, soit dans un cœur de quartier, soit dans un cœur de centre-ville, mais au moins, enfin si on est en ville, qu'on soit dans un cœur de ville au moins, avec des magasins, avec tram, avec des transport en commun, pas nécessairement sur une avenue comme boulevard Vivier Merle⁷⁵² où finalement la vie elle se résume à voir passer des voitures quoi. » [Entretien XXL-Atelier 13.07.2011].

En creux s'esquisse une géographie du quartier de gare qui reproduit les avantages et inconvénients du quartier initial : en l'absence d'une opération suffisamment "urbanisante" comme cela risque d'être le cas sur la partie est de la gare de Châteaureux, il y a comme un **rejeu des rentes de situation** héritées de la morphologie urbaine historique, avec une prime au centre-ville. Cela produit inévitablement un gradient des valeurs, entre les terrains combinant à la fois proximité de la gare, et proximité du centre-ville (ce qui, à Saint-Étienne, limite les possibles, en raison de la configuration topographique des lieux), et ceux, plus éloignés, "en fond de ZAC" pourrait-on dire.

Dernière catégorie d'argument, ceux liés à la nature même du quartier de gare. Plusieurs promoteurs insistent sur le **caractère vétuste des espaces autour de la gare**, ce qui représente un potentiel foncier non négligeable, et permet des opérations de revalorisation de grande ampleur – or, la nécessité de trouver du foncier, c'est-à-dire de la matière première, est au fondement même du travail de promoteur. L'avantage des quartiers de gare en la matière est d'offrir de vastes terrains mutables, sans les contraintes liées au patrimoine que l'on trouve souvent en centre-ville, ce qui permet aussi des opérations de grande ampleur :

« À Saint-Étienne moi quand je regarde ce qu'il y a autour de la gare... pfff, il y a énormément de potentiel. Alors il y a des immeubles de bureau, de logement, il y a des trucs, mais c'est quand même souvent vétuste, c'est quelques fois un peu squatté ou pas en très bon état, donc il y a moyen de faire quelque chose⁷⁵³, d'effacer tout et de recommencer sur une période d'une décennie ou quinze ans, mais ya moyen de faire des nouveaux quartiers vraiment bien quoi.(...) »

« La gare c'est le premier endroit où l'on arrive dans une ville. Et les quartiers de gare étaient pourris (mal famés, vétustes) : il fallait passer l'éponge, parce que ces quartiers ont du potentiel. Ce n'est pas parce que c'est vieux qu'il faut casser (...). En revanche, il n'y avait pas de patrimoine à Part-Dieu ou à Châteaureux, ou du moins pas de patrimoine extraordinaire. » [Entretien Cogédim, 17.02.2010].

Cette absence de prise de conscience du potentiel patrimonial de certains bâtiments, notamment ferroviaires, explique cette **propension à la table rase** autour des gares, dont Châteaureux est un exemple particulièrement frappant, et ce en dépit de certains avis (par exemple, le Diagnostic

⁷⁵² Large boulevard urbain passant devant la gare de la Part-Dieu à Lyon, et bordé de nombreux immeubles de bureaux.

⁷⁵³ Ces propos ne sont pas sans faire écho à la théorie du différentiel locatif (*the rent gap theory*) établie par Neil Smith dans ses travaux sur la gentrification dès la fin des années 1970. Pour ce chercheur ayant une lecture marxiste de la production de l'urbain par le capitalisme, la gentrification des espaces urbains se fait de façon préférentielle dans les endroits où il existe un fort écart entre l'usage actuel, et l'usage potentiel optimal qui pourrait en être fait eu égard à ses aménités [Smith, 1979, 1987].

Foncier de 2001 qualifie la structure de la charpente du hangar Sernam d'« *intéressante* »). Cela va donc à l'encontre de ce qui a pu être fait sur les espaces portuaires en réhabilitant des hangars sur les docks – dont l'intérêt architectural n'était pourtant pas forcément évident lors de leur reconversion en lieux plutôt à la mode (cf. les docks de Bordeaux).

Ainsi, ce n'est pas seulement l'infrastructure de transport qui est attractive dans la gare, mais aussi sa **position urbaine héritée** qui en fait non seulement un **signal urbain** mais aussi un espace stratégiquement situé en péricentre, offrant la proximité des aménités urbaines, sans avoir à en subir tous les inconvénients liés à l'hyper-densité des espaces centraux. Cette situation apparaît donc comme **un bon compromis entre l'hyper-centre, souvent congestionné et difficile d'accès automobile, et les périphéries plus accessibles mais au tissu lâche et peu urbain**. La potentialité foncière de grande ampleur permet de travailler justement cet aspect qualitatif de l'offre, en proposant des biens peut-être plus ergonomiques et modernes que dans les logements anciens du centre-ville, tout en n'étant pas obligé de partir loin de ce même centre pour trouver des terrains suffisamment grands.

c. ... mais non suffisante

Aux dires des promoteurs, la situation près de la principale gare SNCF est un atout non seulement pour la desserte mais aussi pour les aménités urbaines *déjà là* des espaces alentours. Néanmoins, dans le cas du renouvellement de Châteaureux, il semblerait que la gare soit une condition nécessaire, mais non suffisante : à l'analyse, il s'avère que d'autres éléments d'attractivité des projets doivent être pris en compte, qu'il s'agisse d'autres éléments urbains attractifs (la présence de Casino en l'occurrence), ou de qualités intrinsèques aux projets développés.

Un siège de firme multinationale, véritable "locomotive du quartier" ?

Quand on interroge les promoteurs sur la raison de leur venue à Châteaureux, sur les éléments attractifs des projets pour lesquels ils ont concouru, arrive très tôt dans les réponses la présence du siège social de Casino.

« Les points forts pour nous du site, bien évidemment c'est la gare, il y avait néanmoins également le siège Casino. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, Châteaureux n'existait à proprement parler pas vraiment, pour autant il y avait déjà le siège Casino qui est énormissime en face du site et qui apportait déjà on va dire en terme de qualité d'immeuble un niveau de prestation. Donc ça veut dire que ça donnait un point de départ sur la typologie des bâtiments qui allaient être réalisés. » [Entretien Art de Construire, 17.02.2010]

Un peu plus tard dans l'entretien, interrogée sur ce qui a été l'impulsion du quartier, la personne en charge du projet des îlots A&B répond sans hésiter :

« C'est Casino. Pour moi c'est Casino. La Ville a tout fait pour garder Casino, Casino a dit "moi je veux faire construire mon bâtiment"... ce qui légitimise (je sais pas si c'est français) le quartier c'est Casino. C'est ce qui fait que aujourd'hui Châteauneuf peut ressembler à un quartier d'affaires parce que il y a un monstre qui est Casino qui se fait construire un bâtiment énorme, et ça donne le point de départ. (...) Pour terminer je pense que c'est effectivement plutôt Casino qui est important. D'ailleurs pour nous en tant qu'opérateur, on s'est dit : "ce quartier d'affaires, oui il fonctionne parce qu'il vient de démarrer avec Casino, Casino vient d'être livré". Et effectivement : premier immeuble, gros immeuble, grosse prestation, donc ça ça peut fonctionner. Après ce qui joue et ce qui fait que ça peut fonctionner c'est la gare. Mais l'impulsion, c'est plutôt je dirais Casino. » [Entretien Art de Construire, 17.02.2010]

La gare et Casino ne sont pas mis exactement sur le même plan, en raison de leur différence fondamentale entre un immeuble de bureaux et une infrastructure de transport. Cette vision est entièrement partagée par un autre promoteur :

« C'est différent. La gare c'est un moyen de transport, c'est un ouvrage fonctionnel d'une ville, comme il y en a dans toutes les villes, (...) S'il n'y avait pas eu Casino, on ne serait pas allé là. Parce que ça a quand même généré, boosté le développement de la ZAC Châteauneuf quand même, oui. » [Entretien BNP-Paribas, 02.03.2012].

Loin d'être concurrents, la gare et Casino sont manifestement complémentaires pour ces promoteurs : l'un impulse, l'autre permet le fonctionnement.

Casino est donc « un bon point »⁷⁵⁴ supplémentaire pour ces projets, favorablement accueilli par les investisseurs dans le domaine du tertiaire : « Il y a une locomotive, parce que ça, ça plaît... tous les investisseurs disent Casino c'est vachement bien » [Entretien Cirmad, 20.02.2012]. Ce rôle moteur de Casino est repris en des termes similaires par un autre promoteur, celui qui continue à détailler lors de l'entretien les arguments commerciaux de sa plaquette promotionnelle :

« [Interviewé] : Oui, commercialement c'est un avantage. On s'en sert d'ailleurs dans notre plaquette pour dire "regardez on n'est on n'est pas fous, il y en a déjà qui l'ont fait quoi !" on l'a mis là.

[Interviewer] : Ah oui c'est effectivement la deuxième photo

- oui il y a la gare, c'est donc important, le siège de Casino : "regardez..." je crois qu'on le met quelque part qu'il y a déjà, ouais voilà "groupe Casino". Donc "regardez, en gros déjà il y a la gare à Saint-Étienne, c'est là où il faut aller, regardez, il y en a déjà qui l'ont fait et pas des moindres". Bon alors ok, c'est Casino, à Saint-Étienne, ce n'est pas... il n'y a rien d'extraordinaire... mais c'est Châteauneuf : ils sont allés ici quoi, ils se sont mis là, ils ne se sont pas mis à Andrézieux⁷⁵⁵ ou à je ne sais pas où. Donc ça a de l'importance pour nous, et ça... alors malheureusement on ne peut pas parler de résultat parce qu'on a zéro résultats commerciaux pour l'instant je dirais, à part la DDT, mais c'est un des... c'est la locomotive en fait. C'est la locomotive... sans faire de jeu de mot pourri ! C'est la locomotive du quartier pour nous le groupe Casino. On ne voit que Châteauneuf [sur la plaquette] mais ... pour dire "ils y sont allés c'est bon ils peuvent attirer du monde". » [Entretien Cogédim 17.02.2010].

Ainsi, la présence de Casino rassure car elle ouvre la voie à la venue d'autres projets. Son identité de siège social d'un grand groupe inséré dans les circuits de la finance mondiale est une balise positive pour les investisseurs et signe la nature non seulement tertiaire mais aussi de quartier

⁷⁵⁴ Entretien Cogédim 18.02.2010.

⁷⁵⁵ Dans la plaine de la Loire.

d'affaires de Châteaueux. Elle sert de **signal favorable pour la constitution d'un marché immobilier de bureaux**. En ce sens, le diagnostic du maire de Saint-Étienne n'était pas erroné quand il affirmait avoir besoin de Casino pour lancer son projet, d'où ses efforts pour arrimer Casino à Châteaueux. L'ÉPASE considère que cette présence d'un élément moteur de visibilité internationale a d'ailleurs été insuffisamment exploitée :

« À Châteaueux c'est moins compliqué car l'opération était déjà sur les fonds baptismaux, et il y avait déjà Casino. Je pense que la puissance publique n'exploite pas assez la chance d'avoir le siège social de Casino, contrairement à Lille, où il y a Auchan : on cherche à anticiper les besoins du groupe pour que le groupe continue à essaimer sur le territoire. S'il n'y avait pas Casino à Saint-Étienne, ça serait le marasme, parce que ça représente 20 000 emplois sur la région. »
[Entretien cadre ÉPASE, 19.02.2010].

Il n'en reste pas moins que la plupart des investisseurs sont conscients des efforts qu'a consentis la Ville pour retenir Casino sur place, et pense que c'est une bonne chose. De ce point de vue, **l'accord est donc parfait entre la vision des acteurs publics et celle des acteurs du marché immobilier** : chacun reconnaît d'une part les limites de l'action publique pour impulser le renouveau d'un quartier dégradé et d'autre part la nécessité d'une "tête d'affiche" du secteur privé.

Néanmoins, l'argument Casino peut se retourner contre Châteaueux de la part de personnes connaissant bien le lien historique entre l'entreprise et le territoire stéphanois en général, Châteaueux en particulier (les entrepôts étaient à proximité de la gare, et ont polarisé les activités de gestion de l'entreprise à proximité). En effet, si la présence du siège de Casino peut être vue comme une locomotive et une garantie de l'existence d'un marché tertiaire à Saint-Étienne, elle peut tout aussi bien être interprétée comme un signe de fragilité du marché immobilier stéphanois, voire une mise en doute de la viabilité d'un marché tertiaire dépendant d'une entreprise locale, aussi importante soit-elle, et des subsides publics (dans la Cité Administrative) :

« Alors après, la crainte aussi qu'on a des investisseurs c'est de dire "oui mais à part Casino, qu'est-ce qu'il y a comme privé qui viennent, c'est quoi les opérations privées ?" c'est vrai qu'il y a la Cité des Affaires 90% de public, l'URSSAF c'est 100% public, l'ÉPASE qui a ses bureaux, qui occupent quand même pas mal de mètres carrés maintenant, et il y a le Conseil Général qui vient, qui ne vient pas, on ne sait pas très bien, et les gens effectivement disent "oui, mais c'est quoi le marché du privé, si un jour l'URSSAF s'en va, moi je me retrouve avec un bâtiment vide, et est-ce qu'il y a une offre privée ?" » [Entretien Cogédim, 20.02.2010].

L'équilibre est donc subtil à trouver pour les collectivités locales entre le besoin d'une entreprise privée qui joue le rôle de "poisson pilote" et le risque de **suspicion d'un marché "sous perfusion"**. D'une part, l'installation pionnière du poisson pilote dans un secteur peu réputé, rassure d'autres entreprises, ce qui permet d'enclencher le basculement de valeur dudit secteur. En revanche, la combinaison du volontarisme politique local et le maintien d'une entreprise locale peut faire penser à une situation favorable créée artificiellement. Cet accord est d'autant plus fragile que ladite entreprise peut partir à tout moment, dans la mesure où sa localisation repose sur des liens historiques et non sur l'exploitation de ressources naturelles par définition non délocalisables.

Au final, dans la mesure où le maintien de Casino à Châteaureux est en partie dû à la présence de la gare⁷⁵⁶ (voir conclusion du chapitre 5), cette dernière intervient en fait comme un facteur qui serait indirect, de deuxième degré : **le caractère attractif de la présence de Casino n'éclipse pas totalement la gare, mais la fait au contraire rejaillir en filigrane.**

Le primat du taux de remplissage

Au-delà de la présence de la gare et de Casino, l'analyse des propos des promoteurs révèle aussi une considération très pragmatique liée à la nature de leur activité, à savoir le taux de pré-remplissage des opérations, la pré-commercialisation. En effet, si leur matière première est le foncier, rien ne se fait sans l'accord d'usagers finaux. Les opérations lancées entièrement en blanc, c'est-à-dire que le chantier démarre en l'absence d'utilisateurs finaux connus, faisant reposer toute la prise de risque sur le promoteur, sont extrêmement rares, *a fortiori* dans des secteurs où le marché n'est pas très dynamique et risque de laisser durablement de nombreux lots à la charge du promoteur. La conjoncture économique et l'ampleur des projets menés sur Châteaureux interdit quasiment ce type de programme. En fait, la condition de possibilité d'une opération repose sur la présence d'un investisseur qui va avancer la trésorerie nécessaire au promoteur ; cet investisseur – il en va de même pour la banque – prend le risque d'investir à condition d'avoir un minimum de garanties relatives à la rentabilité de son investissement, c'est-à-dire la présence de locataires déclarés qui viendront s'installer au plus vite dans les murs une fois le programme livré. Plus la conjoncture est incertaine, le marché faible ou le projet risqué, plus le taux de pré-commercialisation exigé par les banques pour accorder un crédit demandé va être élevé.

Si l'on regarde attentivement les chronologies des programmes de Châteaureux, on se rend compte que pour plusieurs d'entre eux, la question de la précommercialisation ne s'est en fait pas posée – du moins pas au moment du concours – dans la mesure où les utilisateurs finaux étaient déjà connus. Cela est vrai pour trois programmes. Casino en premier lieu, est une opération « clés en main », et représente un projet sans aucune prise de risque pour le promoteur, puisqu'il s'agit de construire un bâtiment avec un occupant unique, propriétaire de ses murs, et donnant par ailleurs des signes de bonne santé financière (cotation en bourse), garantie de paiement du chantier : dans ces conditions, quand BNP-Paribas remporte le concours, il ne prend aucun risque. Cela est également vrai du programme pour le compte de l'URSSAF : lorsque Cirmad postule puis gagne le concours, l'utilisateur final, lui aussi unique, est connu d'avance, ce qui permet de convaincre la branche d'investissement de Bouygues d'acheter ces murs dont la perception d'un loyer est assurée dès le lendemain de la fin du chantier. C'est la raison pour laquelle son promoteur le qualifie de projet « *quand même assez idéal* » [entretien du 20.01.2010]. Dans ces conditions, l'essentiel étant assuré, peu importe l'environnement du projet, dans la mesure où la

⁷⁵⁶ N'ayant pas interrogé de protagoniste direct du programme Casino, nous ne pouvons dépasser le stade de l'hypothèse concernant les arguments qui ont réellement le plus pesé dans le choix de ce terrain. Cela est néanmoins confirmé par plusieurs personnes ayant côtoyé de près ou de loin des cadres de Casino à ce moment-là.

prise de risque est réduite au minimum grâce à l'assurance pour le promoteur qu'il n'en portera pas la charge après le chantier.

Pour la Cité Administrative, l'argumentaire initial était le même, grâce à un excellent taux de remplissage par diverses administrations que la Ville avait su mobiliser. Le promoteur le reconnaît, c'était un projet sans réelle prise de risque car il cumule tous les éléments de garantie de succès :

« Donc il y avait une consultation, le terrain était mis à prix dans des valeurs intéressantes, au moment de la consultation, le bâtiment était supposé être plein, donc il n'y avait pas de risque, ou de vente si c'était des investisseurs, ou si tous ces gens-là étaient locataires, c'était facile de trouver un investisseur, quand on connaît déjà les locataires d'avance. Donc voilà, il n'y a pas de risque commercial, Saint-Étienne ce n'est quand même pas très loin d'ici, le TGV arrive, régulièrement, on est à 200 mètres de la gare, c'est intéressant ! C'est un bon emplacement, toutes proportions gardées, c'est comme si on construisait à la Part-Dieu à Lyon, c'est un bon emplacement, c'est bien desservi, on peut y faire du parking, voilà, donc c'est euh (silence) c'est un gros bâtiment – 26 000 m² – donc voilà, on ne se déplace pas pour aller faire 50 m² de bureau à Villefranche... Donc c'était intéressant. » [Entretien Cogédim, 18.02.2010].

Mais quand survient le revers de fortune au sujet du remplissage, le ton change :

« Donc c'était un immeuble pré-rempli en quelque sorte. Après la victoire et réellement la vente de l'immeuble, en 2007, qui s'est passée au moment ... au moins deux ans, deux à trois ans, pendant cette période-là, il y a certains services de l'État qui ont dit "non je ne viens plus", par exemple la SNCF devait venir, elle ne venait plus, donc il y a énormément de surfaces qui se sont libérées, enfin qui se sont libérées... qui sont devenues vacantes, d'où la difficulté pour Cogédim de lancer l'opération, puisque n'ayant plus de... la difficulté c'est ça, c'est un quartier nouveau, donc n'ayant plus beaucoup on va dire d'utilisateurs dans l'immeuble, il était de plus en plus difficile de trouver des investisseurs (...) Châteaureux c'est nouveau... donc attirer des investisseurs avec un immeuble vacant ou presque, c'est un peu plus compliqué, donc c'est pour ça qu'il y a eu à mon avis entre 2004 et 2007... trois ans se sont écoulés parce qu'on n'avait pas... on cherchait des investisseurs quoi. » [Entretien Cogédim, 17.02.2010].

Le second jalon tertiaire de Châteaureux, destiné à mettre des grues sur le secteur (élément attractif pour les investisseurs, afin de montrer que les choses changent) retombe alors dans une logique de marché classique, ce qui montre les limites d'un volontarisme politique qui ne saurait finalement passer outre les règles du jeu du marché.

Toujours est-il que ces trois opérations très sécurisées interviennent au début du processus de renouvellement urbain de Châteaureux : elles sont destinées, surtout les deux premières chronologiquement, à impulser le retournement de valeur du secteur.

En ce qui concerne les suivantes, notamment celle sur l'îlot A&B, les usagers finaux ne sont pas connus d'avance. Pour pallier ce risque, l'EPA met d'une part en place une communication efficace auprès de son réseau afin d'attirer au plus vite d'éventuels occupants, et d'autre part limite la concurrence sur ce programme grâce à un strict phasage dans le temps des programmes à développer. Cette opération permet de mettre en évidence les leviers que peut actionner le secteur public (l'EPA en l'occurrence) pour **enclencher l'action sans pour autant porter**

financièrement l'opération : c'est par l'ingénierie, la mobilisation d'un carnet d'adresses et l'étalement temporel de l'action que l'acteur public sécurise l'action.

d. Synthèse : « Un placement de bon père de famille »

À la fin de cet exposé reposant sur les discours de promoteurs stéphanois, revenons un instant sur le cas liégeois, car il nous permet de faire la synthèse des propos précédents, en les confirmant en tous points. Nous faisons le choix d'un récit linéaire en suivant l'ordre d'arrivée des idées dans l'entretien avec la personne chargée du projet de la Tour des Finances chez Fedimmo⁷⁵⁷, car cela nous semble révélateur d'un cheminement du raisonnement que nous avons rencontré à Saint-Étienne, mais qui disparaît dans cette restitution globale et synthétique des propos recueillis.

Pour rappel, Fedimmo est une société immobilière détenue à 90% par Befimmo, une Sicafi, (REIT belge). Elle possède l'actuelle tour Dedoyard, occupée par le Ministère des Finances fédéral, et a décidé de déménager dans une nouvelle tour à construire au bout de l'esplanade des Guillemins.

On nous explique dans un premier temps que, de façon générale, la possession de biens près d'une gare rentre dans une stratégie d'investissement définie par l'entreprise, à savoir d'investir préférentiellement dans des immeubles de bureaux, situés dans un CBD, car « *c'est là qu'on crée de la valeur, c'est là qu'est la rareté* ». Immédiatement après vient l'argument des transports, au premier rang desquels la gare : « *cet immeuble est proche des transports en commun publics et d'une gare, il correspond à notre stratégie, nous n'aurions aucun intérêt à le vendre* ». La raison avancée est la nécessité d'offrir une alternative à la voiture au personnel des bureaux en question : dans ces conditions, la présence de la gare et des transports en commun garantit une attractivité locative : « *c'est une assurance-vie* ». En conséquence, dans un appel d'offre, le critère de la localisation est « fort important ». En particulier, le fait d'être près d'une gare est un « *fort critère de cotation pour la catégorie 'localisation'* » : la note varie en fonction de cercles concentriques à partir de la gare, nous explique-t-on. Néanmoins, la qualité du bâtiment est aussi importante que la localisation. Puis, après une digression sur les architectes retenus, la personne interrogée aborde la question des taux de rentabilité exigés à Liège (10%), plus forts que ceux de Bruxelles (6%) ; elle précise alors « *on ne construirait jamais à Liège sans locataire, on ne prendrait pas le risque* ». La présence d'un usager final garanti, qui plus est public, est donc l'argument de poids dans le choix d'investir au Guillemins – comme pour la Cité Administrative, Casino et l'URSSAF à Saint-Étienne. La conclusion de l'entretien est sans appel : ce projet est « *un placement de bon père de famille* ». Fedimmo est donc clairement dans une stratégie de minimisation totale de la prise de risque : en cela, la situation près de la gare des Guillemins donne entière satisfaction pour atteindre cet objectif.

⁷⁵⁷ Les citations de ce paragraphe sont issues de l'entretien du 22 avril 2010.

De fait, ces propos n'ont rien d'étonnant, et étaient même attendus de la part de promoteurs appartenant à de grands groupes nationaux cotés en bourse : la localisation près d'une gare TGV correspond à ce que les professionnels appellent une localisation « *défensive* »⁷⁵⁸. En outre, la littérature scientifique a déjà montré, en particulier pour l'immobilier tertiaire, l'importance de la localisation d'un bien dans le calcul de sa valeur [Crouzet, 2003-a], importance accrue sous les effets de la différenciation spatiale induite par la métropolisation [Crouzet, 2003-b], *a fortiori* au vu des évolutions récentes de l'immobilier, mues par des logiques de financiarisation [Renard, 2008 ; Baraud-Serfaty, 2009] et de titrisation [Bonnet, Morizet, 2003]. Cette « urbanisation du capital » [Malezieux, 1995] a pour corolaire une quête de rentabilisation maximale du produit, mais la volatilité des marchés entraînant une distorsion entre les cycles financiers et les temps de la production de l'urbain [Lorrain, 2002], incite à la neutralisation du risque. Dans ces conditions, la situation du bien, combinée à ses qualités, est une variable prépondérante pour déterminer le « *couple rentabilité-risque* » [Baraud-Serfaty, 2009, p 16].

⁷⁵⁸ Cf. l'étude produite pour le compte de DTZ Research, une société de conseil en immobilier par Juliette Berthon, qui, à partir d'une étude comparative de six cas (les trois gares TGV belges, éclairées par trois cas français) a montré l'attrait de la gare TGV auprès des promoteurs : « *Dans les villes belges, les investisseurs et les promoteurs optent massivement pour ce type de localisation "défensive", qui se traduit par un rendement comprimé lié aux types d'occupants présents.* » [Berthon, 2010, p 1].

Conclusion de la section 1.3. : La gare est une ressource polymorphe pour les promoteurs

Ce tableau des propos des promoteurs est à mettre en regard de celui des séquences précédentes de l'action publique sur Châteaureux, mais aussi du diagnostic que nous avons dressé dans le chapitre 3, faisant état des diverses ressources que proposaient, dans l'absolu, la gare et son quartier.

En ce qui concerne le premier point, nous avons mis en évidence l'exacte convergence de point de vue entre les promoteurs et les acteurs publics locaux sur la vocation tertiaire « évidente » du quartier de gare. Il s'agit en effet pour les uns de se doter d'un attribut métropolitain afin de se mettre à niveau par rapport aux autres villes, et pour les autres de ne pas déroger à la règle métropolitaine de la concentration des activités tertiaires dans des pôles avant tout clairement identifiés (et si possible bien connectés).

En ce qui concerne le second point, il apparaît que **la gare est mobilisée essentiellement pour trois raisons**, deux liées plus ou moins directement au transport, la troisième étant urbaine :

- le pôle d'échanges multi-modal – même si certains peinent à dépasser l'effet d'annonce,
- l'image de marque ou la valeur universelle que représente une gare TGV,
- la situation urbaine péricentrale, héritée de l'histoire du quartier (en cela les gares de centre-ville possèdent un avantage indubitable sur les gares exurbaines).

L'image de marque étant mise à part, les deux principales raisons mises en avant constituent **deux facettes de la même notion de situation**, régulièrement citée comme la condition numéro un pour définir un "bon terrain" : situation **sur le réseau** (les réseaux de transports inter- et intra-urbains, situation **dans un tissu urbain dense et ancien**, bénéficiant des aménités de la centralité.

En revanche, contrairement à ce que nous aurions pu penser, certains éléments mis en avant dans le diagnostic général ne ressortent pas ou peu dans le propos des promoteurs. Ainsi, l'opportunité foncière est rarement évoquée : cela est peut-être dû à la myopie provoquée par des opérations déjà lancées, oubliant donc la phase de prospection foncière au fondement même du métier de promoteur. L'effet de coupure urbaine est également largement absent des discours : dans le cas de Châteaureux, cela s'explique certainement par le fait que les premiers programmes engagés se font du côté urbain de la gare, et ne sont pas confrontés au franchissement de la frontière aussi bien physique que mentale que constituent les voies ferrées. Enfin, les contraintes de dépollution sont minimisées, comme intégrées par des promoteurs habitués à travailler en milieu urbain.

Il apparaît en outre que, de même qu'elle est mobilisée selon des modalités différentes à divers moments du projet urbain, **la gare est mobilisée de différentes manières au cours du programme immobilier**. En effet, dans le processus de l'opération immobilière, la gare est un

argument important pour le promoteur dans la plupart des interactions qu'il noue avec les autres acteurs avec lesquels il est en position d'interface :

- au moment de la prospection immobilière : choisir un terrain bien situé, près d'un transport collectif urbain – les quartiers de gares sont de ce point de vue fort propices dans la mesure où ils disposent et de l'infrastructure de transport, et de la disponibilité foncière,
- au moment de la prospection des détenteurs des capitaux, qu'il s'agisse des investisseurs ou des usagers finaux : la gare est une aménité, une valeur universelle – nous allons préciser ce point dans les paragraphes suivants,
- au moment du montage financier proprement dit du chantier, c'est-à-dire au moment de la négociation avec le banquier pour accorder les crédits, un niveau de pré-commercialisation minimal, etc. : là encore, c'est la référence universelle de la gare qui entre en ligne de compte.

Au final, la gare intervient donc dans les stratégies de promoteurs à des moments *a priori* très éloignés de l'usage de la gare, mais finalement peu dans la programmation proprement dite : cela explique certainement le caractère standard des opérations près de la gare.

Enfin, ces remarques établies à travers l'étude de cas de Saint-Étienne Châteaucreux sont entièrement confirmées par l'unique entretien de promoteur effectué à Liège (voir chapitre 6) : Fedimmo agit selon les mêmes règles prudentielles que les grands groupes de promotion immobilière français, en faisant le choix de biens situés en centre-ville, près des nœuds de transport, afin de minimiser la prise de risque. Au final, **cette attitude prudentielle semble être proportionnelle à l'intégration du promoteur dans les circuits de la finance** : plus le promoteur appartient à un grand groupe, coté en bourse, plus il se montrera prudent dans ses engagements pour lancer une opération – mais notre échantillon n'est sans doute pas suffisant pour appuyer une telle affirmation.

1.4. La valeur assurantielle de la gare garantit le retournement de valeur du quartier de gare (validation de la seconde hypothèse)

Reprenons le fil de notre argumentation pour répondre à notre questionnement général. Dans quelle mesure les propos des promoteurs nous permettent-ils de valider notre seconde hypothèse, (la dématérialisation du lien entre la gare et le quartier de gare) et de répondre à notre question de recherche (définir le rôle de la gare dans le retournement de valeur de ces espaces dévalorisés) ?

a. La gare joue un rôle indirect mais polyvalent dans l'opérationnalisation du projet

Premièrement, à travers l'analyse de l'argumentation des promoteurs, il apparaît clairement que la gare ne disparaît pas de la fabrique de ce morceau de ville. C'est une **condition manifestement nécessaire à l'engagement des projets** (projet urbain et programme), tant elle est omniprésente dans les discours⁷⁵⁹, mais elle ne saurait cependant expliquer à elle seule la prise de décision des promoteurs et des investisseurs de venir dans ces secteurs peu valorisés. Certes, au fil de l'entretien, la gare semble marginalisée par la mise en avant d'autres motivations liées à la spécificité de l'activité de promotion immobilière (dispositifs d'aide à la pierre pour le résidentiel par exemple). Mais au final, la gare ne peut pas être totalement évacuée des motivations des acteurs de marché : elle joue un rôle permanent, en **filigrane** des autres motivations avancées.

Deuxièmement, si l'on considère les arguments mis en avant par les promoteurs, on a vu qu'ils n'évacuaient pas la **dimension transport**, bien au contraire. En fait, si cette dimension reste présente, et même cruciale dans les discours de promoteurs, elle ne joue plus le même rôle que dans la fabrique du quartier de gare originel : au XIXe siècle, la gare générait un flux de voyageurs, dont les besoins en services de restauration créaient l'activité commerciale autour de la gare. Le raisonnement était le même pour les marchandises : leur flux expliquait la polarisation des activités (c'est ce que nous avons nommé le lien fonctionnel au début de cette thèse). Or, dans ces nouveaux quartiers de gare, il ne s'agit pas de capter un flux généré par la gare, mais de proposer aux usagers du programme immobilier une aménité conférée par la gare. En ce sens, la gare n'est donc plus génératrice de façon directe du quartier : elle se trouve instrumentalisée pour fabriquer le quartier – cette "fabrique" n'étant plus spontanée comme au XIXe siècle, mais planifiée. **Le lien entre la gare et son quartier** est donc non seulement indirect mais en quelques sortes **inversé**.

⁷⁵⁹ On peut toutefois supposer un biais de l'entretien en raison de l'objectif avoué de mon travail de recherche, à savoir travailler sur le projet de renouvellement urbain du quartier *de gare*.

b. La valeur assurantielle de la gare, condition de possibilité du retournement de valeur de ces espaces dévalorisés

Une fois la dématérialisation du lien entre gare et quartier de gare établie, il faut alors définir ce sur quoi repose ce lien, préciser sa nature qui lui donne une telle valeur d'échange. Là encore, il nous faut procéder en deux temps : c'est à travers la validation du potentiel métropolitain que nous pourrons apporter une réponse à notre problématique générale.

La gare, ferment métropolitain (1/2) : la dimension réticulaire

Les notions d'accessibilité, de connexion inter- et intra-urbaine mettent l'accent sur la dimension transport, mais sur une modalité différente de celle de la ville au XIX^e siècle : c'est la dématérialisation de la fonction transport dans le lien entre la gare et son quartier que l'on observe aujourd'hui : la fonction transport n'est plus un lien matériel et essentiel au fonctionnement du quartier, mais revêt **une dimension idéale** dans la mesure où c'est une aménité, un possible. La valeur de la gare est reportée sur ce possible, qui permet l'échange, et non plus sur le concret, lié à l'usage. Autrement dit, cela établit le passage d'une valeur d'usage à une valeur d'échange de la gare.

Une fois que cela est posé, on se rend compte que **la fonction transport reste essentielle** pour comprendre l'intérêt porté à la gare par les divers acteurs. Il reste néanmoins un point à élucider : de quelle gare parle-t-on ? En effet, quand on évoquait la gare du XIX^e siècle, c'est bien la gare *hic et nunc* qui sert d'exutoire aux produits et qui génère un flux de voyageurs fréquentant les services en front de gare. Aujourd'hui au contraire, en raison peut-être de cette dématérialisation de la fonction transport de la gare, il semble y avoir un décrochage entre la gare effective (de la ville en question) et la gare telle qu'elle transparaît dans les discours, dénotant une vision quelque peu stéréotypée⁷⁶⁰, tant et si bien que l'on peut se demander dans quelle mesure "la gare" dont il est question n'est pas une gare sinon fantasmée, du moins déconnectée de la gare concrète de la ville en question, aboutissant à une dématérialisation totale de la gare. Cela s'explique par la nature même de la gare. En effet, la gare ne vaut pas en tant que telle, elle vaut pour le réseau auquel elle appartient⁷⁶¹. Or, c'est le réseau dans son ensemble qui génère la valeur positive – la valeur métropolitaine en l'occurrence puisqu'il s'agit du réseau de la grande vitesse. Par conséquent, la gare devient l'expression d'une **valeur réticulaire**. Dans ces conditions, le travail de l'action collective urbaine va alors consister à **capter cette valeur positive conférée par le réseau dans son ensemble au profit du morceau de ville dégradé qu'est le quartier de gare, à travers le point d'entrée sur ledit réseau qu'est la gare**. Pour cela, la collectivité met en œuvre un projet urbain, formant le cadre de l'interaction avec les acteurs privés, attirés par cette dimension réticulaire de la gare.

⁷⁶⁰ Souvent fortement influencée par la grande gare (parisienne).

⁷⁶¹ Pensons par exemple au jeu de *Monopoly* : chaque gare coûte le même prix (un prix moyen d'ailleurs par rapport au reste du plateau). En revanche, le bénéfice que l'on tire de la gare croît en fonction du nombre de gares que l'on possède : c'est bien la logique de réseau qui accroît la valeur de l'ensemble des gares.

La gare, ferment métropolitain (2/2) : la dimension assurantielle

Nous avons montré que la gare est mobilisée de différentes manières, à des moments différents du projet urbain et du programme immobilier, parfois très éloignés de la production concrète de la ville. Tracer le rôle de la gare dans le projet urbain nous a en effet conduit à opérer certaines "remontées de filière", notamment pour comprendre les logiques des investisseurs. C'est dans ces discours-là que la gare nous a semblé la plus déconnectée de la réalité observée. Ce n'est pas la gare en soi, mais l'usage potentiel que l'on peut en avoir, à travers le réseau mais aussi dans sa dimension urbaine (sinon les promoteurs iraient près des gares TGV exurbaines). Ces deux arguments – le réseau de transport, et l'urbanité – constituent une sorte de garantie⁷⁶² pour trouver facilement un investisseur, et/ou un usager final, car ils **démultiplient les possibles grâce aux réseaux de transports inter- et intra-urbains**. Non seulement cela confère une accessibilité au lieu pour les employés ou les clients dans venant travailler là, mais en plus cela ouvre l'accès à d'autres bassins d'emplois, si les résidents n'ont pas de débouchés localement (ils peuvent alors penduler).

En cela, la gare apparaît réellement comme un **ferment métropolitain**, avec les caractéristiques prêtées à la métropolisation par Pierre Veltz. En effet, quand cet économiste étudie les nouvelles stratégies de localisation des entreprises, il avance l'explication suivante à la concentration métropolitaine :

« On peut avancer l'hypothèse que le tropisme métropolitain, pour les firmes, repose moins sur des bénéfices directs de la grande ville, que sur cette recherche d'assurance d'horizon relativement indéfini. » [Veltz, 1996, p 239].

De ce point de vue, la gare correspond exactement à cette définition : la localisation près d'une gare⁷⁶³ permet de minimiser les risques en maximisant le potentiel de réversibilité de l'action. **Ce n'est pas le bénéfice immédiat d'une situation près de la gare qui est recherché, mais l'assurance d'une relocation facile en cas de départ de l'occupant actuel**. De ce point de vue, la localisation près d'une gare, à l'instar d'une localisation métropolitaine, est assurément « *le choix le moins risqué pour les acteurs économiques* » [Veltz, 1996, p 683]. En raison de son rôle de ferment métropolitain (dans ses dimensions essentiellement réticulaires en l'occurrence), la gare (étouffée du pôle d'échanges) est une garantie d'attractivité et de valeur positive de l'emplacement pensée comme pérenne, et universelle dans la mesure où cette valeur positive de la gare, *a fortiori* de la gare à grande vitesse est très largement partagée, au moins dans les pays occidentaux. Cela s'explique par le réseau avec lequel la gare met en relation : si l'implantation locale périclité, la gare permet de mettre en lien avec d'autres espaces dynamiques, notamment d'autres bassins d'emplois.

Dès lors, la gare cumule les atouts d'une part grâce à ses qualités urbaines immédiates (tissu urbain dense, péricentral, proches des aménités du centre-ville historique), et d'autre part grâce à

⁷⁶² Les propos recueillis à Fedimmo sont de ce point de vue exemplaires, en évoquant une « *assurance-vie* », un « *placement de bon père de famille* » pour qualifier les opérations tertiaires près des gares.

⁷⁶³ Cela est très net dans les propos des promoteurs du CN-CESU à Châteaucreux, ainsi que dans les stratégies de la Foncière INEA et de Fedimmo.

la démultiplication des exutoires possibles offerte par le réseau : **cela explique pourquoi la localisation près d'une gare, par la double maximisation des potentiels contigus et connexes, permet de minimiser les risques. La plus-value conférée par la gare sur les autres espaces urbains paraît alors indéniable.**

De fait, on observe une quête d'assurantalité croissante à mesure que les promoteurs sont intégrés dans les circuits économiques et financiers mondiaux. De même, c'est dans leurs discours que la déconnexion avec la valeur d'usage de la gare semble la plus grande. Dans ces conditions, il serait alors tentant d'expliquer ainsi la standardisation de ces projets par le fait que l'ampleur des opérations élimine de fait les plus petits promoteurs au profit des grands groupes⁷⁶⁴, disposant de suffisamment de moyens financiers et humains pour mener de tels chantiers : cette prime au grand promoteur, plus dépendant des grands groupes bancaires, dont l'action est guidée par des rationalités extrêmement prudentielles, expliquerait peut-être la moins grande originalité des programmes. Cette affirmation ne peut néanmoins dépasser le stade de l'hypothèse dans la mesure où notre panel d'observation est somme toute assez restreint.

Cette valeur assurantielle joue un rôle pour les promoteurs quand ils démarchent les détenteurs de capitaux, mais on peut l'étendre aux acteurs publics, qui sont également conscients de cette valeur positive générale de la gare : la gare possède une valeur assurantielle pour eux aussi, pour des raisons peut-être moins économiques que stratégiques ou politiques. Au-delà de la stratégie métropolitaine de développement territorial, l'opération de renouvellement urbain autour d'une gare permet d'être en pleine adéquation avec les documents de planification où l'articulation urbanisme – transport est prônée, avec préconisation de densification autour des nœuds de transports collectifs. En cela, ces projets de renouvellement urbain autour des gares permettent peut-être, dans un souci de reconstruction *a posteriori* de l'action, de revêtir de simples opérations de retour dans le marché avec des arguments relatifs au développement urbain durable.

>>> Dans ces conditions, on comprend que, contrairement aux espaces portuaires où la mutation du lieu est totale, avec une disparition complète de la fonction portuaire⁷⁶⁵, la mutation des quartiers de gare repose en revanche sur le maintien précisément de la fonction ferroviaire, en raison de l'accès au réseau métropolitain qu'elle confère. Autrement dit, **la mutation incomplète de ces espaces à travers une gare toujours en fonction est bel et bien la condition de possibilité de la mutation du quartier de gare.** La gare, grâce à sa dimension réticulaire stable, permet alors non seulement la mutation urbaine actuelle, mais assure aussi la réversibilité de l'action future.

⁷⁶⁴ L'opération White[carbon] de Saint-Étienne en est un parfait contre-exemple, mais il faut souligner le caractère pionnier mais aussi risqué de la façon dont le programme est mené, non sans une certaine dimension militante dans la vision très urbaine et qualitative développée par l'architecte en question.

⁷⁶⁵ Cf. chapitre 2.

c. Jeux et rejeux de la gare dans la (re)création de valeur urbaine

La double grille de lecture fondée sur l'incrémentalité de l'action collective [Scherrer, 2004] et la congruence des phénomènes comme modèle explicatif [Offner, 1993] peut de nouveau être mobilisée pour la validation de notre seconde hypothèse. Cette validation se fait grâce à la remise en perspective des discours de promoteurs à travers ce qui a été montré de l'action *publique* : cela nous permettra alors d'élaborer un modèle explicatif général de l'action *collective* urbaine sur les espaces autour de la gare centrale.

De la valeur d'usage à la valeur d'échange : le retournement de valeur du quartier de gare est lié au changement de statut de la gare

Nous pouvons désormais reprendre et compléter l'approche séquentielle du projet urbain qui a été esquissée au début de ce chapitre. Ce terme de "séquentiel" ne doit pas prêter à confusion : nous l'utilisons par commodité pour désigner les différentes séquences ou phases du projet urbain, sans pour autant dire que ces séquences s'enchaînent parfaitement les unes aux autres⁷⁶⁶. Au contraire, ces séquences se chevauchent dans le temps. On peut néanmoins dégager, de façon théorique, trois grands temps constitutifs du projet urbain :

- la mise en mode projet, et plus globalement la **démarche** de projet urbain,
- la programmation urbaine, c'est-à-dire la définition du **contenu** du projet urbain,
- la phase opérationnelle correspondant à la **mise en œuvre** programme par programme du projet urbain.

Notre observation s'est concentrée sur deux moments : la mise en mode projet et la phase opérationnelle (le « *turning point* »). Comme le montre le schéma ci-contre (figure n°6), la gare est plus ou moins mobilisée dans chacune de ces phases, et pas toujours pour les mêmes caractéristiques.

(1) Dans la première phase de démarche de projet, la gare joue un rôle clairement mobilisateur de l'action publique, à travers notamment le pôle d'échanges multimodal. En cela, nous retrouvons des éléments déjà mis en évidence sur le rôle fédérateur de l'infrastructure de transport [Offner, 2001]. Dans le cas de Saint-Étienne, c'est la prise de conscience d'une faiblesse multimodale autour de la gare qui fédère les acteurs autour d'un projet de tramway, remettant à plat l'organisation de l'ensemble des transports urbains mais aussi de l'aménagement urbain dans le périmètre immédiat de la gare. L'action publique se concentre alors sur le parvis de la gare, qui cristallise les efforts des acteurs pour visibiliser l'action⁷⁶⁷. Dans cette phase, la dimension idéale / symbolique de la gare est importante, avec les effets d'image de marque, d'appartenance à un réseau métropolitain qu'elle procure, d'où les attitudes parfois mimétiques : il

⁷⁶⁶ Il ne s'agit pas de dire que la phase 2 s'enclenche une fois la phase 1 terminée.

⁷⁶⁷ A ce titre, on pourrait parler d'un premier « *turning point* », ce moment de concrétisation du projet, mais du projet transport.

s'agit de reproduire une stratégie vue ailleurs, et dont on espère les mêmes effets malgré des territoires différents. Surtout, elle marque avec force dans le paysage urbain l'action publique (et ce indépendamment des travaux de la gare, plus tardifs, et relevant de la seule logique SNCF).

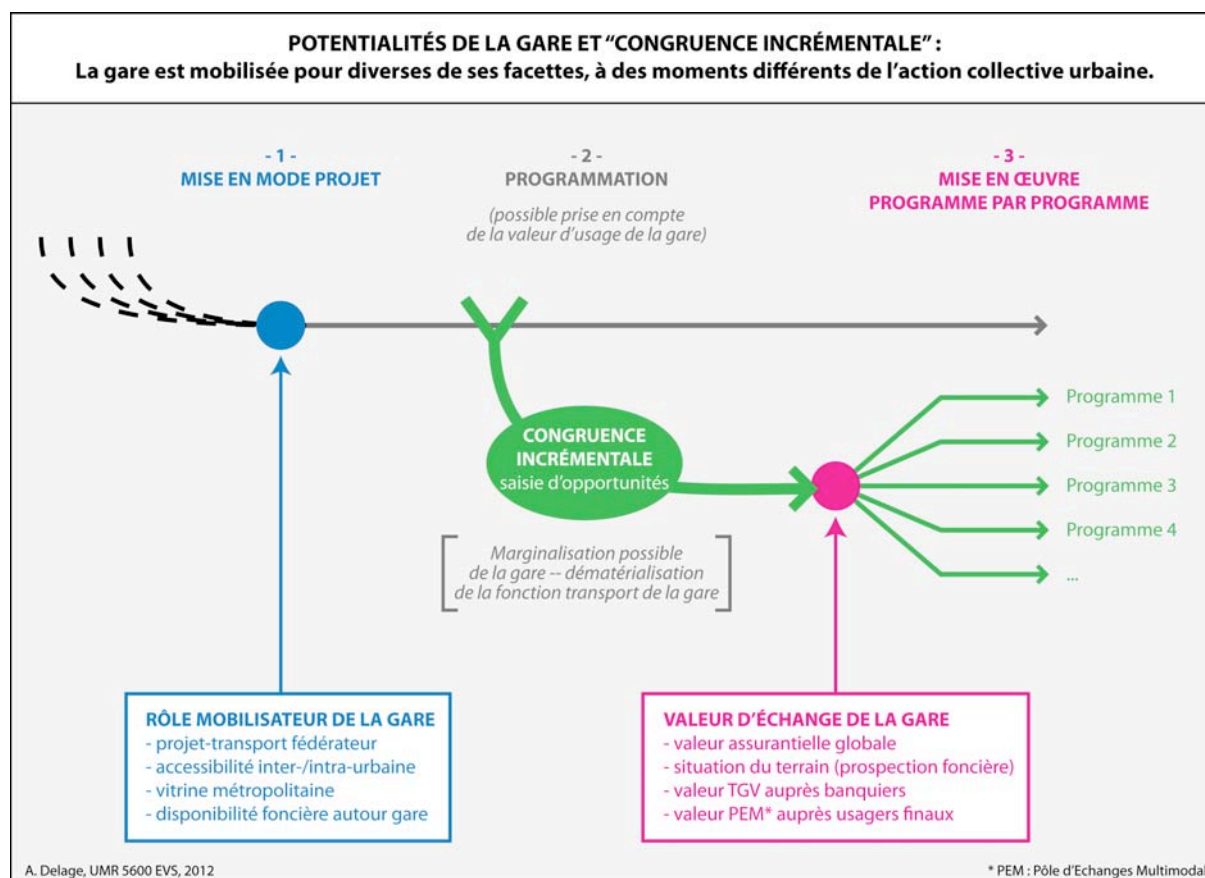


Figure 6 : Potentialités de la gare et « congruence incrémentale » (A. Delage, 2012)

(2) **La seconde phase de programmation urbaine**, est moins évidente à distinguer, en raison du caractère itératif du projet, qui ne consiste pas en une feuille de route établie une bonne fois pour toutes : le projet de Châteaureux montre bien ce caractère incrémental et congruent de l'action collective urbaine qui rebat sans cesse les cartes. En effet, dans les années 2000-2005, on assiste à deux mouvements parallèles. D'une part, la Ville commande des plans de composition à des cabinets d'architectes urbanistes : leurs propositions (Chavannes, Maki) intègrent pleinement la présence de la gare et la spécificité qu'elle procure au quartier. Chavannes articule son schéma directeur autour du faisceau ferroviaire tandis que Maki conçoit un programme destiné spécifiquement aux usagers de la gare : dans un cas comme dans l'autre, le lien à la gare – mobilisée pour sa valeur d'usage – est fort, direct. D'autre part, on assiste à deux phénomènes congruents, qui lancent véritablement le quartier, à savoir le tramway et Casino : deux opérations qui entraînent rapidement une troisième (du moins dans la conception⁷⁶⁸), à savoir la Cité Administrative. Cette phase illustre très précisément la marginalisation de la gare dans la

⁷⁶⁸ Puisque la construction prend plus longtemps que prévu pour des raisons exposées au chapitre 5.

programmation pour ne pas rater les opportunités d'opération immobilière susceptible d'aboutir rapidement. Le rôle de la gare devient plus immatériel, même s'il ne disparaît pas complètement dans ce phénomène de congruence entre le tramway et le siège de Casino grâce à la clé du foncier (cf. figure 5, chapitre 5). **C'est cette volonté de saisir les opportunités au moment où elles se présentent qui entraîne une mise à l'écart (temporaire ?) de la programmation ambitieuse articulée autour de la gare, et donc une dématérialisation du lien fonctionnel entre la gare et le quartier de gare.** Finalement, c'est davantage la dimension foncière du quartier de gare qui est ici mobilisée en vue du développement urbain.

(3) **Dans la troisième phase**, celle de la mise en contact avec les acteurs privés pour la concrétisation du projet à travers des programmes immobiliers, **le rôle de la gare est de nouveau important, bien qu'indirect, grâce à sa valeur assurantielle** : c'est l'infrastructure de transport qui attire les investisseurs, à la fois dans sa dimension ferroviaire et, le cas échéant, de pôle d'échanges multimodal (capitalisant ainsi la première phase de mobilisation des acteurs), et dans ses qualités urbaines. Dans cette phase – qui se reproduit à chaque lancement de programme, **la gare a davantage une valeur d'échange qu'une valeur d'usage. C'est ainsi que la dimension symbolique de la gare est transformée en valeur économique pour l'espace autour de la gare**, au moment de l'opération immobilière. La transaction se noue grâce à la valeur assurantielle de la gare.

Proposition d'un modèle global d'explication du retournement de valeur urbaine grâce à la gare

Pour clore cet exposé des résultats de thèse, reprenons l'évolution des quartiers de gare sur le temps long.

Le schéma de la page suivante (planche de synthèse n°19) retrace la trajectoire de la gare en tant qu'infrastructure de transport. On y voit que c'est la combinaison de ses deux versants transport de marchandises / transport de voyageurs qui lui confère deux de ses principaux atouts, et qui permet de donner une base solide à l'accord entre acteurs publics et acteurs privés, dont on a vu au chapitre 2 que l'action commune était nécessaire dans la fabrique urbaine contemporaine, *a fortiori* dans des espaces peu attractifs où les acteurs publics ne peuvent agir seuls par manque de moyen, et où les acteurs privés ne veulent aller de leur propre chef, préférant les localisations plus attractives et plus sûres.

D'une part, **le transport de voyageurs est l'élément pérenne de la gare** – le fret étant de plus en plus souvent extraits des gares enkystées dans le tissu urbain. Le transport de voyageurs est ce qui a donné naissance au "quartier de gare" dans sa dimension de services aux voyageurs : la gare génère un flux de voyageurs, qui ont des besoins (restauration rapide, nuitées de courte durée), ce qui a entraîné la concentration aux abords immédiats de la gare, du côté urbain, de brasseries, cafés, hôtels. Ces activités se maintiennent au fil du temps dans la mesure où, même si le voyage

en train périlite, il ne disparaît pas : il y a toujours des voyageurs à restaurer, héberger, etc. Cette fonction de transport prend une nouvelle dimension, métropolitaine, avec le renouveau du transport ferroviaire, et l'apparition de la grande vitesse. Dans un contexte de différenciation spatiale accrue due à la mondialisation, les localisations près des *aménités* urbaines, tels que les transports en commun urbains et inter-urbains, prennent une importance cruciale dans les stratégies de localisation des entreprises, ce qui oriente la fabrique urbaine dans ces secteurs. Cette connexion au réseau, permettant la démultiplication des possibles, confère une valeur métropolitaine assurantielle à une localisation près d'une gare. En cela, la gare constitue un argument de poids pour attirer les promoteurs et les investisseurs dans ces endroits dévalorisés. Néanmoins, encore faut-il avoir du foncier à leur proposer pour monter des opérations : c'est là que le second versant de la gare intervient.

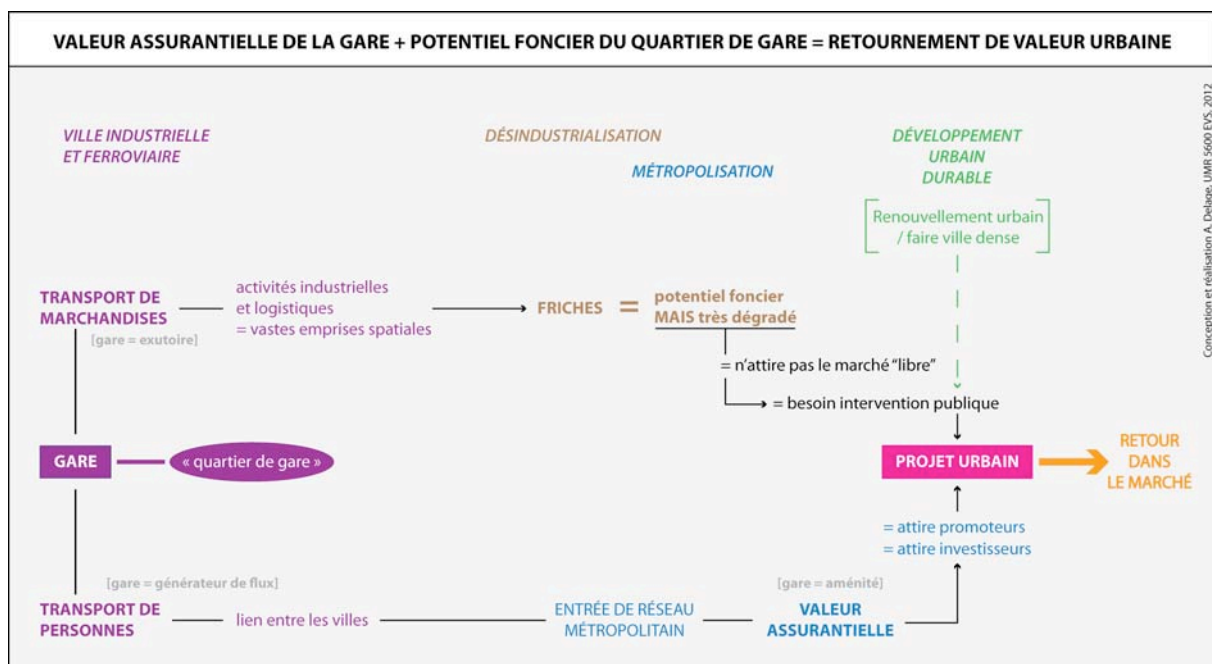


Planche de synthèse 19 : Trajectoire de la gare et de son quartier (A. Delage, 2012)

D'un autre côté en effet, **la gare est aussi – la plupart du temps – originellement un point de chargement pour le transport de marchandises**, notamment les pondéreux. Cet embarcadère a polarisé au XIXe siècle des activités tirant parti de cette proximité de l'embarcadère de marchandises : logistique, industries, etc.. L'implantation de ces activités se justifie au XIXe siècle par le foncier alors disponible en lisière de ville, et l'usage qu'elles font de la gare. Mais ces activités sont frappées par la crise industrielle de la seconde moitié du XXe siècle, sous le coup de la mondialisation et de la nouvelle donne économique en matière de localisation des industries (déconcentration urbaine, puis délocalisation internationale). Le départ de ces activités industrielles, pour des raisons indépendantes du transport ferroviaire, laisse de vastes friches, souvent de l'autre côté des voies certes, mais bénéficiant quand même de cette position péricentrale acquise par la gare rattrapée par la croissance urbaine rapide du XIXe siècle.

Ces friches constituent alors un gisement foncier non négligeable, mais longtemps inexploité en raison des surcoûts que nécessite leur traitement (dépollution, construction en tissu urbain déjà constitué). Pour que ces terrains deviennent potentiellement attractifs, il faut attendre un changement de conjoncture plus favorable à ces espaces délaissés : pression foncière accrue sur les espaces centraux, qui gagne progressivement ces espaces péri-centraux, mais aussi injonction à la ville durable encourageant à la densification urbaine, en particulier autour des nœuds de transports. Ces quartiers dans l'ensemble très dégradés, cumulant problèmes sociaux et spatiaux sont globalement répulsifs pour les investisseurs, et restent hors marché, d'où la nécessité d'une intervention publique sur ces espaces délaissés. Or, dans le contexte de la montée des gouvernements urbains, et du désengagement de l'État sur les questions urbanistiques, les collectivités locales ne peuvent mener seules leurs projets à bien, elles sont dépendantes de l'arrivée de promoteurs, et à travers eux d'investisseurs (individuels ou collectifs, usagers finaux ou pas) capables d'investir localement et de permettre la sortie de terre de programmes, signant le renouvellement urbain du quartier. En la matière, les collectivités locales disposent d'un levier puissant, à savoir la maîtrise foncière. C'est ainsi qu'elles peuvent se rendre maîtres de fonciers délaissés (via un établissement public foncier ou pas) et d'en orienter la valorisation.

La conjonction d'une offre de foncier disponible de la part de la collectivité près de la gare (parce que c'est là qu'est un important gisement foncier dans la ville) **et d'une demande en foncier près des gares de la part des promoteurs** en raison de leur valeur assurantielle explique non seulement les projets de renouvellement urbain autour des gares que nous venons d'étudier, mais aussi leur succès, c'est-à-dire leur démultiplication dans plusieurs villes, en même temps (un effet de mode n'est pas à exclure), et selon des modalités proches. La conjonction de ces deux éléments, hérités pour partie de l'histoire des gares et des quartiers de gare constitue une sorte de **recette de fabrique urbaine relativement facile**, dans la mesure où, toutes les villes disposent d'une gare. Mais cette conjonction ne peut se faire que dans un certain type de contexte propice à l'énonciation de ces valeurs positives : on retrouve là encore un effet de congruence, à savoir la mise en place d'un mode de faire qui correspond le mieux, *à un moment donné* à l'apparition de nouvelles formes d'organisation spatiale (cf. Offner, 1993).

Dans ce schéma, on comprend que **l'intérêt de la gare est de permettre cette congruence, en articulant (telle une bielle) des acteurs aux logiques différentes, dans un contexte propice** à cette congruence. Si l'on reprend la grille de lecture établie par Franck Scherrer au sujet des différents temps du projet urbain, l'une des difficultés de l'action collective urbaine en mode projet est en effet de concilier deux logiques contradictoires, avec d'un côté des acteurs publics mus par « *l'urgence de la prise de décision* » et un besoin d'« *irréversibilité de l'action* » afin de légitimer leur pouvoir auprès de leurs administrés / électeurs [Scherrer, 2007, p 8]. D'un autre côté, les acteurs privés doivent combiner à la fois « *une logique d'anticipation* » et une « *logique de réversibilité* » qui leur permettent de sécuriser leur action face à la concurrence de plus en plus forte, en étant à la fois réactifs et flexibles [*ibid.*]. En étant mobilisée à plusieurs reprises et sur des registres différents, la gare permet l'articulation entre ces logiques différentes :

- Par son rôle mobilisateur autour des questions de transport et de vitrine urbaine, la gare permet de fédérer efficacement les acteurs publics autour de la construction d'un pôle d'échanges multimodal, producteur d'irréversibilité, bien visible dans le paysage urbain, et donc efficace d'un point de vue politique puisque c'est un équipement indubitablement au service du public. Pour cela, elle peut mobiliser le potentiel foncier disponible autour des gares.
- Par sa valeur assurantielle, la gare permet de répondre aux attentes des acteurs privés à la fois en termes d'anticipation par les garanties que la gare procure, mais aussi en termes de réversibilité : en cas de départ de l'utilisateur final, il est plus facile de trouver un autre locataire dans un contexte métropolitain, en vertu de l'ouverture des possibilités permise par le réseau. Cette réversibilité peut alors se doubler d'aménagements internes aux programmes concernés allant vers plus de modularité, permettant une flexibilité plus grande face aux attentes des usagers (attirés par la gare).

Enfin, si toutes les villes disposent d'une gare, et si, les mêmes causes produisant globalement les mêmes effets, la majeure partie des villes dispose de ce gisement foncier près des gares, **toutes les gares dégagent-elles pour autant la même valeur assurantielle ?** La valeur assurantielle est-elle universelle ou comporte-t-elle certains degrés d'assurantialité ? Dans quelle mesure ce modèle est-il reproductible dans d'autres villes de moindre importance que Liège ou Saint-Étienne ? Répondre à ces questions revient à évaluer le potentiel métropolitain des villes : la métropolisation est-elle un phénomène qui se décline de façon uniforme quel que soit le territoire ou au contraire, le modèle établi à partir de l'observation des plus grandes villes-mondes subit-il une dégradation en s'appliquant à des espaces urbains différents ?

2. Perspectives

Pour clore cette thèse, il convient de la replacer dans le paysage scientifique actuel afin d'en dégager les principaux apports, mais aussi les perspectives de dépassement dans le cadre de travaux de recherche ultérieurs.

2.1. Replacer cette thèse dans le paysage scientifique actuel

Après la période d'intenses recherches sur les gares dans les années 1990, la recherche semblait avoir délaissé cet objet de recherche. Le retour dans l'actualité des gares, en raison des changements règlementaires propres au transport ferroviaire, mais aussi du regain d'intérêt pour ces espaces urbains de la part des collectivités locales, entraîne depuis quelques années une recrudescence des travaux de recherche traitant de la gare dans des perspectives renouvelées. Au premier rang de ces travaux se trouve le programme de recherche POPSU 2⁷⁶⁹, qui vise à aborder les gares dans une perspective urbaine, à des échelles diverses – l'équipe lyonnaise cherche à déplacer le questionnement de la régénération des espaces autour des gares dans des villes en couronne périphérique de grande ville. La gare fait également l'objet d'un regain d'intérêt de la part de la jeune recherche en études urbaines.

a. *Un « retour des gares en thèse » ?*

Parmi les travaux de recherche doctorale traitant actuellement des gares, on peut établir (de façon non exhaustive) deux catégories : les thèses avec une approche très centrée sur le bâtiment voyageurs et / les logiques d'entreprise ferroviaire ; celles avec une dimension davantage territoriale, qui envisagent les liens entre l'infrastructure de transport et l'aménagement urbain ou du territoire qui en découle.

Dans la première catégorie, **Étienne Riot**⁷⁷⁰ étudie « *ce qui fait gare* » à la lumière des réorganisations institutionnelles affectant les entreprises ferroviaires. À partir d'une comparaison internationale, il centre son propos sur les très grandes gares (Milan Centrale, Londres Saint-Pancras et Paris Gare du Nord), afin d'envisager leur perception symbolique potentiellement différente dans chacun des pays envisagés, mais aussi la standardisation potentielle des gares [Riot, 2011].

⁷⁶⁹ Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines, programme de recherche-action avec les collectivités locales, dont la seconde phase a été lancée en 2010, et compte parmi ses axes de recherche un volet sur « Les Gares, pôles d'échanges et leurs quartiers », coordonné par Philippe Ménerault.

⁷⁷⁰ Laboratoire Ville Mobilité Transport – LVMT, sous la direction de Nacima Baron-Yelles et Vincent Kaufmann. Le suivi des travaux est assuré par Caroline Gallez (LVMT).

Félix Adisson⁷⁷¹ concentre son attention sur le foncier de RFF et sa valorisation urbaine : il envisage la coordination urbanisme-transport sans préjuger des supposées vertus d'un modèle urbain tels que les TOD peuvent l'envisager, et en s'attachant à une démarche empirique lui permettant de comprendre les enjeux soulevés par la transformation de ces espaces parfois encore utiles au fonctionnement ferroviaire, en dépit des apparences. Il procède lui aussi par comparaison internationale [Adisson, Riot, 2011], et à deux époques différentes : un premier couple de comparaison est constitué de Paris-Rive Gauche et la Spina de Turin, le second s'articule autour de la comparaison de Paris Clichy-Batignolles et *Circle Line* à Milan. Par ce choix de localisations urbaines, centrales, il se démarque du travail de thèse mené par **Anne Hecker** sur l'aliénation, la patrimonialisation ou l'usage ludique des voies ferrées désaffectées en Lorraine [Hecker, 2004, 2010], qui prenait en compte les friches à l'échelle des lignes de chemin de fer⁷⁷².

Dans la seconde catégorie, **Sophie Lufkin**⁷⁷³ traite également des friches ferroviaires mais dans une perspective plus large d'aménagement urbain. Sur la base d'études de cas suisses, elle a élaboré une typologie de friches proches de gares dans des tissus périurbains, et proposé des scénarios d'aménagement urbain, en s'appuyant notamment sur la notion de « nature ferroviaire », qui serait un pendant périurbain de l'espace public urbain, et permettrait une densification de ces espaces tout en préservant « *l'hospitalité du site* » [Lufkin, 2010].

Enfin, **Juliette Maulat**⁷⁷⁴ travaille elle-aussi sur cette articulation urbanisme-transport dans les communes périurbaines, mais dans une perspective davantage planificatrice, en s'appuyant sur les réseaux de transport ferroviaire régional. À partir de l'étude de communes périphériques de la communauté urbaine de Toulouse, elle cherche notamment à discuter « l'écart entre les injonctions de la planification métropolitaine et la réalité des stratégies et des pratiques locales en matière de cohérence urbanisme/transport ferroviaire et d'aménagement des quartiers de gares régionales » [Maulat, 2011].

Il y a donc un renouveau manifeste en études urbaines de la réflexion sur la gare, sur son intégration dans le tissu urbain, mais aussi sur sa place dans l'imaginaire. Trois des cinq thèses ici mentionnées ont été engagées en 2010, preuve du caractère récent des réflexions, mais n'étant pas achevées, nous ne pouvons nous appuyer sur leurs conclusions. Il s'avère en outre que notre perspective était finalement assez différente tout en partant du même objet urbain.

⁷⁷¹ Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés – LATTS, en co-tutelle avec le DiAP du Politecnico de Milan.

⁷⁷² À partir de relevés de terrain sur le réseau ferré de Lorraine, cette géographe a montré que près d'un quart des friches ferroviaires ne présentaient pas d'intérêt de valorisation, et que pour le reste, en l'absence de moyens suffisants, il était nécessaire de ne conserver que les emprises les plus remarquables.

⁷⁷³ École Polytechnique Fédérale de Lausanne, sous la direction de Vincent Kaufmann et Inès Devanthéry-Lamunière. Thèse soutenue en 2010, sous le titre « *Entre ville et campagne : stratégies de densification qualitative ciblée des friches ferroviaires régionales* ».

⁷⁷⁴ En thèse au sein de l'UMR Géographie-Cités, sous la direction de Francis Beaucire, et en contrat Cifre (Convention industrielle de formation par la recherche) au sein de Réseaux Ferrés de France.

b. Les apports de cette thèse

Par l'approche et l'entrée retenues sur les quartiers de gare, ce travail ne se limite pas aux questions de transport ferroviaire ou multimodal auxquelles fait penser spontanément la gare, mais vise davantage à alimenter le débat sur l'action collective urbaine et la fabrique de la ville sous contraintes.

Un regard inédit sur les gares et les quartiers de gare

Notre travail se démarque de la plupart des travaux sur les gares précités par l'attention portée aux mécanismes de création de valeur urbaine, qui nécessitent de prendre en compte une multiplicité d'acteurs intervenant dans ce secteur⁷⁷⁵. En effet, en intégrant le temps long sans pour autant adopter une démarche historique, et en ne nous cantonnant pas au périmètre restreint de la gare, nous avons cherché à **replacer la gare et son quartier dans la dynamique actuelle des villes européennes** confrontées à la négociation du tournant post-industriel et post-Kyoto. Du fait de ses caractéristiques historiques, morphologiques, sociales et économiques, le quartier de gare fait en effet figure de caisse de résonance de nombre des enjeux actuels auxquels la ville contemporaine est confrontée.

En affirmant le statut de **ferment métropolitain** de la gare, nous avons cherché à replacer cette infrastructure de transport dans les enjeux de l'action collective urbaine en montrant comment la gare pouvait être envisagée de façons différentes en fonction des acteurs considérés (eux-mêmes contraints par les échelles spatiales et temporelles dans lesquelles ils s'inscrivent ou agissent) ainsi qu'en fonction du moment de l'action pris en compte. Cette **mobilisation multiple** de la gare est un puissant élément favorisant l'action collective urbaine, tout comme elle révèle certaines recompositions dans les stratégies territoriales. Cela est particulièrement vrai dans les villes les moins dynamiques, où le potentiel métropolitain de la gare met en tension les échelles inter- et intra-urbaines en termes d'attractivité auprès des acteurs privés.

L'action collective urbaine mise en tension

Ce travail de recherche doctorale a en outre cherché à mettre en tension l'articulation entre acteurs publics et acteurs privés : il ne s'agissait pas de débattre de la notion de gouvernance entre des acteurs multiples aux relations faiblement hiérarchisées, mais bien plutôt d'envisager la mise en œuvre concrète de leur action, afin de voir le résultat produit, en décortiquant les mécanismes de création de valeur dans des espaces délaissés de la ville. Les projets de renouvellement urbain autour des gares montrent de façon très nette des effets de convergence entre les stratégies des collectivités locales et celles des acteurs privés, qu'ils appartiennent à de grands groupes

⁷⁷⁵ Les études de cas mobilisées pourraient également alimenter d'autres pistes de réflexion que nous n'avons pas abordées dans le cadre de ce manuscrit.

financiarisés ou pas. Cette convergence s'opère en vertu des logiques conformes aux principes – essentiellement prudentiels et donc spatialement sélectifs – du marché. En particulier, la collectivité publique oriente son action vers les secteurs susceptibles d'intéresser les acteurs privés, confirmant la rupture avec les pratiques keynésiennes de l'époque antérieure où l'État providence intervenait au contraire de façon préférentielle là où les forces du marché ne jouent pas spontanément. Cette **absence d'action spatialement contra-cyclique de la part des acteurs publics** ne s'observe pas uniquement dans le choix des endroits de la ville où intervenir, elle est **accentuée par le choix des opérations à mener**. En programmant des opérations de grande ampleur, les collectivités locales non seulement éliminent de fait les promoteurs locaux, mais garantissent également un certain volume d'opération aux grands promoteurs : c'est la combinaison de la valeur assurantielle de la gare et de programmes de grande ampleur qui constitue à nos yeux un ticket gagnant susceptible d'attirer les promoteurs dans des villes où le marché est très bas⁷⁷⁶. Par conséquent, au-delà de l'effet de prestige suscité par l'annonce d'un quartier d'affaires autour de la gare, ces projets ainsi dessinés par la collectivité locale, qui pourraient paraître surdimensionnés, permettent d'opérer une **double péréquation du risque pour le promoteur**. D'une part, la situation globalement peu attractive d'une ville avec une mauvaise image est contrebalancée par la présence de la gare, qui représente une garantie métropolitaine. D'autre part, le volume d'opération permet de couvrir les frais de fonctionnement du promoteur – à condition toutefois de trouver un nombre d'usagers finaux suffisants. En la matière, dans le secteur du logement, les aides nationales à la pierre et autres dispositifs de défiscalisation semblent un levier non négligeable, mais qui fausse quelque peu le jeu immobilier sur ces secteurs. De telles modalités d'arrangement de l'action collective urbaine [Boino, 2009] posent alors question au sujet de la pérennité de la ville ainsi produite : à moyen et long-terme, dans quelle mesure les logements Sellier neufs⁷⁷⁷ trouveront-ils locataire dans un marché immobilier encore très bas en centre-ville, ou dans quelle mesure de nouveaux usagers finaux viendront-ils à Châteaureux en cas de départ de Casino ? **Il semblerait en effet que cette valeur assurantielle de la gare, reposant sur une valeur d'échange, ne soit valable que dans la phase de production concrète de la ville : elle ne préjuge sans doute en rien des usages ultérieurs de la ville ainsi produite.**

Cette absence d'action compensatrice de la puissance publique à l'échelle de la ville doit toutefois être nuancée. Il n'est pas dit en effet que ces projets de renouvellement urbain des gares, qui semblent bien commodes pour sceller un arrangement "gagnant-gagnant", ne doivent pas être lus dans une stratégie d'agglomération globale, où le projet autour de la gare servirait de produit d'appel à l'échelle du projet de territoire à destination des acteurs privés réticents : en montrant que des opérations sont possibles dans la ville, on espère faire revenir ces acteurs privés sur d'autres secteurs, peut-être moins assurantiels, de la ville. Cette hypothèse serait évidemment à

⁷⁷⁶ Pour le dire de façon très prosaïque, BNP Paribas ne se déplacera pas pour faire 15 logements à Saint-Étienne, quand bien même ce serait près de la gare TGV. Le promoteur a besoin d'un certain volume d'opération pour équilibrer son budget et amortir ses frais de gestion.

⁷⁷⁷ Donc au prix de location supérieur à celui des logements anciens.

étayer d'une observation approfondie des études de cas, mais dans celui de Saint-Étienne, on pourrait se demander dans quelle mesure le quartier tertiaire de Châteaureux n'est pas une amorce – certes banale et standard – pour ensuite développer des projets plus distinctifs tel que le campus métropolitain de Plaine-Achille. Dans ce cas là, la stratégie métropolitaine se comprend en deux temps et à une échelle plus large : Châteaureux serait la preuve de la capacité de Saint-Étienne à se doter des attributs standards de la métropole, tandis que Manufacture Plaine-Achille serait son pendant davantage distinctif pour se détacher dans le concert métropolitain.

Mieux comprendre les rationalités des promoteurs immobiliers

L'un des intérêts de cette thèse est de mettre en lumière le rôle des promoteurs dans la fabrique urbaine. Ce type d'acteurs connaît actuellement un regain d'intérêt de la part de jeunes chercheurs issus d'horizons différents, comme en attestent les nombreuses soutenances récentes de thèses en géographie, aménagement ou sciences politiques traitant de la promotion immobilière ou des promoteurs immobiliers. À la fin des années 2000, les travaux en sciences politiques de Julie Pollard sur les promoteurs face aux politiques de logement en France et en Espagne ont initié le renouveau d'un champ longtemps dominé en France par les travaux de Christian Topalov proposant une lecture marxiste de la production immobilière [Topalov, 1973]. Les approches actuelles des promoteurs immobiliers sont de plusieurs ordres : soit elles reposent sur un type particulier de bien produit, qu'il s'agisse d'immobilier tertiaire [Crouzet, 2003 ; Halbert, 2006 ; Nappi-Choulet, 2010], ou d'immobilier résidentiel [Callen, 2011 ; Vergriete, 2013 ; ANR sur les interactions public-privé dans la production de logements périurbains dirigée par Renaud Le Goix, à Paris 1]. D'autres travaux croisent la promotion immobilière avec un autre thème, que ce soit sa financiarisation, en France [Nappi-Choulet 2011, 2012 ; Halbert et Le Goix, 2012], ou à l'étranger [Cattaneo, 2012], ou bien le développement urbain durable [Taburet 2012] et la mobilisation de ce dernier discours dans les techniques de construction ou de commercialisation [Attuyer, Guironnet, Halbert, 2012]. Le lien privilégié des promoteurs aux investisseurs fait également l'objet d'investigations par le groupe de travail récemment créé au sein du LATTIS, "Fit In", dirigé par Ludovic Halbert, afin de comprendre les logiques de filière à l'œuvre. Ce panorama non exhaustif peut être complété par les travaux du sociologue Loïc Bonneval sur les pratiques professionnelles des agents immobiliers [Bonneval, 2011], ainsi que ceux de Guilhem Boulay sur la compréhension des stratégies des acheteurs privés face à des marchés immobiliers instables [Boulay, 2011, 2012].

Pour notre part, les promoteurs immobiliers sont arrivés "par la bande" dans notre questionnement. C'est la raison pour laquelle nous ne nous sommes pas concentré sur un type de bien immobilier ni sur une catégorie d'acteurs : l'entrée par le projet urbain nous a permis d'envisager différents types de promoteurs et différents types de programmes en coprésence sur un périmètre opérationnel. Nous avons également essayé de dépasser le clivage entre acteurs

publics et privés, qui semblerait caduc par certains côtés [Delage, à paraître⁷⁷⁸], en montrant comment les promoteurs sont au cœur du système de production de la ville, et constituent une interface essentielle entre les aménageurs publics (dans le cas de périmètres opérationnels telle que la ZAC), les investisseurs ainsi que les usagers finaux. Notre travail de terrain a permis de décomposer les différentes phases constitutives d'un programme immobilier, et d'exposer une partie du champ de contraintes pesant sur les promoteurs. Surtout, **la mise en évidence de la valeur assurantielle de la gare souligne le poids des représentations attachées aux espaces** dans la façon dont les promoteurs agissent et interagissent avec les autres acteurs. Sans minimiser la réalité des contraintes financières et politiques dans leur action, force est de constater que la valeur assurantielle qu'ils accordent à la gare illustre l'importance du consensus sur les qualités supposées du programme acquises par sa localisation près d'une gare, qui permet d'alimenter une **valorisation du bien par anticipation positive**. Au-delà des mécanismes financiers complexes de la financiarisation de l'immobilier, on est alors tenté de voir dans la valeur assurantielle de la gare la manifestation de l'un de ces « *puissants principes d'alignement* » relevés par Dominique Lorrain dans le domaine de la fabrique de la ville par les acteurs publics et privés [Lorrain, 2011, p 1119] : ces principes « *supérieurs* » conduisent selon cet auteur à « *une certaine manière de lire les projets et de mesurer leur valeur* » [ibid.], et sont, *in fine*, le fruit de « *la main discrète* » de la finance globale⁷⁷⁹. Cette affirmation est confortée par le constat à Saint-Étienne de la similitude – que l'on ne saurait qualifier de mimétique⁷⁸⁰ – des stratégies adoptées par les promoteurs et les collectivités locales.

Comprendre les mécanismes de création de valeur urbaine

De façon plus générale, ce travail de recherche doctorale alimente la réflexion sur la création de valeur urbaine, en l'occurrence en milieu urbain dégradé. L'approche qualitative retenue, ainsi que la focalisation sur les stratégies de deux types d'acteurs – les collectivités locales et les promoteurs (dans leur diversité) – a permis de remettre en cause tout schéma explicatif reposant sur des causalités linéaires pour au contraire accepter le **caractère multifactoriel et systémique du retournement de valeur** d'un espace urbain. Le choix de décomposer phase par phase le projet urbain a permis d'identifier précisément les différents moments qui concourent à la création de valeur. L'étude du rôle de la gare dans le projet a conduit à comprendre que chaque moment revêt des modalités et des configurations actuelles différentes, tous concourant au retournement

⁷⁷⁸ Le choix par les collectivités locales d'espaces et de programmes conformes aux attentes des promoteurs va de pair à Saint-Étienne avec une attitude très volontariste des acteurs publics locaux, particulièrement pro-actifs dans la recherche de prospects. En cela, on peut considérer qu'ils endossent pour partie les habits du promoteur. Par conséquent, il y a une sorte de brouillage des rôles entre les acteurs : la ligne de partage entre acteurs publics et acteurs privés semble perdre de son effectivité, *a fortiori* quand on prend en considération les choix pas entièrement conformes aux logiques prudentielles du marché opérées par Casino, qui décide de rester à Saint-Étienne au lieu de se rapprocher des centres décisionnels mondiaux. Ce sont donc bien plutôt des pratiques d'acteurs *de marché* qui semblent structurer l'action collective urbaine contemporaine [Delage, à paraître].

⁷⁷⁹ Élément de fait non quantifiable dans les calculs adoptant la méthode hédonique.

⁷⁸⁰ Les entretiens n'ont pas permis d'aller au-delà du simple constat de la convergence des discours entendus parmi les acteurs publics et privés. Nous ne saurions donc affirmer qu'il y a une stratégie *consciente* de la part des uns de calquer leur comportement sur celui des autres.

de valeur global, à la fois symbolique et économique. En concentrant notre analyse sur les programmes immobiliers, nous avons finalement pu isoler le moment précis du basculement d'une valeur potentielle à une valeur réelle, concrétisée dans le paysage urbain par le nouveau bâtiment – même si nous ne sommes pas en mesure d'évaluer la pérennité de la valeur ainsi créée. Au final, cette étude des projets de renouvellement urbain autour des gares centrales, en mettant l'accent sur les mécanismes de création de valeur, invite à une relecture des premiers travaux – peu accessibles et peu connus – de Maurice Halbwachs, qui, dès 1909, affirmait la corrélation entre les prix du foncier et les « *valeurs d'opinion* » [Halbwachs, 1909⁷⁸¹, cité par Topalov, 2001, p 22], c'est-à-dire l'importance des représentations collectives dans l'anticipation de la (re)valorisation d'un secteur urbain.

2.2. Les prolongements possibles de cette recherche doctorale

Au vu de ces éléments, et dans la perspective de travaux de recherche ultérieurs, il nous semble que deux grandes pistes de recherche sont tracées.

Dans l'immédiat, et dans le cadre du programme de recherche POPSU 2 – piloté à Lyon dans sa dimension gare par Roelof Verhage (Université Lyon 2 – Lumière), nous pouvons **mettre nos résultats issus de l'observation de gares TGV, à l'épreuve de gares plus modestes, dans des tissus urbains de première ou deuxième couronne de grande ville**. Les mécanismes de production de valeur urbaine reposent-ils sur les mêmes ressorts, en particulier, la valeur assurantielle de la gare est-elle présente, et si oui repose-t-elle sur les mêmes ingrédients métropolitains (ce terme étant sans doute à redéfinir dans ce contexte spécifique), joue-t-elle un rôle aussi important que dans les espaces autour des gares de grande taille ? Ou, au contraire, la création de valeur urbaine repose-t-elle davantage sur la valeur d'usage de la gare, dans la mesure où ces espaces semblent moins sujets aux enjeux métropolitains de grande échelle ? Au vu des premiers propos recueillis, la qualité de la desserte (fréquence, pôles d'activités desservis) semble être plus discriminante dans le choix des promoteurs, sensibles aux effets de seuil (un train toutes les quinze minutes donne un caractère plus urbain à la desserte et est donc susceptible d'attirer des pendulaires car le train devient alors concurrentiel par rapport à l'automobile). Autrement dit, alors que la desserte dans les grandes gares constitue un "déjà-là", intégré dans les potentialités de la gare, l'amélioration en cours de la desserte de ces gares secondaires semble être un réel enjeu

⁷⁸¹ Il s'agit de la thèse de doctorat en droit que Maurice Halbwachs a soutenue en 1909 ; elle a pour titre « Les Expropriations et le prix des terrains à Paris (1860-1900) ».

en termes de création de valeur : la gare retrouverait donc une forte valeur d'usage dans ces projets. Cela ne signifie pas pour autant que la valeur assurantielle de la gare soit absente, et il convient d'en affiner les modalités d'expression en fonction des acteurs (élus, promoteurs de programmes résidentiels ou tertiaires).

À plus long terme, il nous semble intéressant de poursuivre l'investigation de la création de valeur urbaine à travers les stratégies de promoteurs (en investiguant de façon plus systématique les investisseurs avec lesquels ils sont en relation) : le but ne serait pas de comprendre les arcanes de la financiarisation de l'économie et de la titrisation de l'immobilier (comme le fait l'équipe du LATTS), mais de continuer à explorer cette voie de la production concrète de la ville, ce moment du basculement dans l'opérationnel où la valeur devient de potentielle à actuelle. Il serait intéressant de **poursuivre cette investigation sur le retournement de valeur dans des espaces dégradés dépourvus de gare pour servir de support à l'action**. Nous pensons par exemple aux quartiers en fin de convention ANRU, ou aux abords immédiats de ces périmètres pour l'instant soumis à des régimes fiscaux incitatifs : comment se passe le retour dans le marché une fois que l'action publique s'est retirée ? Comment attirer les promoteurs pour proposer des logements en accès libre dans des secteurs autrefois fortement stigmatisés ?

Nous pensons également aux espaces proches des autoroutes urbaines : au-delà de leur obsolescence technique, la contestation de l'utilité même de ces liens inter-urbains coupant localement le tissu urbain indique un changement de regard sur cette infrastructure de transport initialement envisagée comme un équipement nécessaire au développement urbain. L'étude des autoroutes urbaines permet de tester notre questionnement sur une infrastructure de transport de nature différente mais dont la modalité de transport ne bénéficie pas du même capital positif que celui que le transport ferroviaire a retrouvé récemment. La pollution induite par les automobiles étant fortement décriée, le débat environnemental vient alors percuter de front les intérêts métropolitains par la mise sur la table des enjeux de qualité de vie des riverains – dimension relativement absente des projets urbains autour des quartiers de gare. La création de valeur urbaine se trouverait donc mise en tension en fonction de l'échelle – locale ou régionale – favorisée : elle reposerait moins sur des éléments de connexité, comme cela a été mis en évidence avec la gare, que sur des éléments de proximité / contiguïté. Cela signifie-t-il pour autant que la création de valeur alimenterait moins le processus de différenciation spatiale accrue actuellement observé ?

Sources écrites et orales

Entretiens semi-directifs

1. Général / France

- Directeur Général de Villes et Projet, filiale de Nexity : 18 mars 2009 (La Défense)
- Architecte associé de BauArt, maître d'ouvrage du projet Ecoparc, Neuchâtel : 03 avril 2009 (Neuchâtel, Suisse)
- Christophe FRADIER, CETE Lyon, 10 avril 2009 (Lyon)
- Bruno FAIVRE D'ARCIER, professeur au Laboratoire d'Économie des Transports : 1^{er} février 2010 (Lyon)
- Ancien Président de la Fédération Nationale des Promoteurs Constructeurs : 16 novembre 2010 (Lyon)
- Directeur de l'Agence Bowfonds-Marignan Immobilier de Lyon : 21 février 2011 (Lyon)

2. Saint-Étienne

Entretiens exploratoires

- Christelle MOREL-JOURNEL, Maître de Conférences à l'Université de Saint-Étienne : 09 mars 2012 (Lyon)

Acteurs du ferroviaire

- Directeur départemental adjoint, responsable du pôle Gestion-Finance ; précédent chef de gare de Châteaueux : 15 avril 2008 (Saint-Étienne)
- Responsable communication, Établissement Exploitation de Saint-Étienne Loire : 15 avril 2008 (Saint-Étienne)
- Directeur de projet, SNCF – Gares et Connexions, direction du Développement : 05 février 2010 (Lyon)
- Conducteur d'opération Châteaueux, SNCF (prestataire de service Parvis) : 11 février 2010 (Lyon)
- Chargé de mission patrimoine, RFF, Direction régionale Rhône-Alpes Auvergne : 08 février 2010 et 07 décembre 2010 (Lyon)

Ville de Saint-Étienne

Élus

- Michel THIOLLIÈRE, ancien Sénateur-maire de Saint-Étienne (1994-2008) : 28 mars 2012 (Paris)
- Florent PIGEON, adjoint au maire de Saint-Étienne, délégué à l'urbanisme : 15 février 2010 (Saint-Étienne)
- François VEYSSIÈRE, élu référent au conseil de quartier de Châteaueux : 19 janvier 2009 (Saint-Étienne)

Services techniques

- Directeur Général des Services du pôle urbanisme et développement : 24 février 2010 (Saint-Étienne)
- Directeur de l'Aménagement Urbain et Maîtrise d'Ouvrage urbaine : 17 avril 2008 (Saint-Étienne)
- Chargé de projets, Direction de l'Aménagement et Maîtrise d'Ouvrage urbaine, Service Opérations partenariales : 15 avril 2008 ; 28 janvier 2010 (Saint-Étienne)
- Responsable du Bureau d'Études de la Maîtrise d'Ouvrage (BEMO), Direction Ressources et Pilotage du projet urbain, Pôle Urbanisme et Développement : 19 février 2010 (Saint-Étienne)
- Responsable Ressources et Évaluation au BEMO : 24 février 2010 (Saint-Étienne)

Communauté d'agglomération : Saint-Étienne Métropole

- Directeur Général Adjoint, Aménagement du territoire (opérationnel) : 17 avril 2008 (Saint-Étienne)
- Ancien chef de projet tramway (Saint-Étienne Métropole et Ville de Saint-Étienne) : 28 avril 2008 (Saint-Étienne)
- Chargé de mission, Service Aménagement du territoire (prospective) : 16 avril 2008 (Saint-Étienne)
- Directeur du service Construction, Aménagement, patrimoine : 19 février 2010 (Saint-Étienne)
- Responsable Service Aménagement opérationnel, Direction Construction Aménagement Patrimoine, Saint-Étienne Métropole : 09 février 2010 (Saint-Étienne)

Établissement Public d'aménagement de Saint-Étienne

- Directeur général adjoint : 19 février 2010 (Saint-Étienne)
- Chef de projet Châteaueux : 16 avril 2008 ; 1er décembre 2009 (Saint-Étienne)
- Nouveau chef de projet Châteaueux : 21 juin 2011 (Saint-Étienne)
- Assistant de Gérard Penot, atelier Ruelle : 09 février 2010 (Saint-Étienne)
- Directeur marketing EPASE / Saint-Étienne Métropole : 21 juin 2011 (Saint-Étienne)

Autres acteurs publics

- Responsable du pôle Mobilité, Déplacements, Transports, EPURES (agence d'urbanisme de Saint-Étienne), le 14 avril 2008 (Saint-Étienne)
- Chargé de projets gare, Direction des Transports et des technologies, Région Rhône-Alpes : 27 janvier 2010 (Charbonnières)
- Chef de projet, mission Saint-Étienne, à l'EPORA : 22 janvier 2010 (Saint-Étienne)
- Chargé de mission EPORA / EPASE au sein de la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture de la Loire : 16 février 2010 (Saint-Étienne)

- Directeur du GIP-GPV, ayant participé à la mission de préfiguration de l'EPASE : 18 avril 2008 (Saint-Étienne)

Promoteurs et acteurs de l'immobilier

- Chef de projet CIRMAD Grand Est : 20 janvier 2010 (Lyon)
- Chef de projet Art de construire : 17 février 2010 (périphérie lyonnaise)
- Chef de projet Altarea COGEDIM : 17 février 2010 (Lyon)
- Ancien chef de projet en charge de Luminis à COGEDIM Altarea : 18 février 2010 (Lyon)
- Architecte associé XXL-Ateliers : 13 juillet 2011 (Saint-Étienne)
- Directeur d'agence adjoint BNP-Paribas Immobilier Rhône-Alpes : 02 mars 2012 (Lyon)
- Responsable de l'Immobilier Tertiaire à GIT Immobilier : 01 mars 2011 (Saint-Étienne)
- 3 agents immobiliers du quartier : Agences immobilières FNAIM Référence (16 février 2010), ORPI (16 février 2010), Century 21 (24 février 2010).

2. Liège

Entretiens exploratoires

- Jean ENGLEBERT, ancien professeur au Lepur (ingénieur architecte) : 08 mars 2010 (Angleur)
- Pierre FRANQUIGNOULLE, professeur à l'Institut Saint-Luc (architecture) : 10 mars 2010 (Liège)
- Jean-Marie HALLEUX, professeur de Géographie, Université de Liège : 16 mars 2010 (Liège)
- Philippe HANOCQ, architecte, professeur à l'Université de Liège : 24 avril 2009 (entretien téléphonique)
- Bernadette MERENNE-SCHOUMAKER, professeur de géographie : 16 mars 2010 (Liège)
- Jacques TELLER, professeur au Lepur (ingénieur architecte) : 05 mars 2010 (Liège)
- Bruno BIANCHET, consultant PLURIS : 19 avril 2010 (Liège).

Ville de Liège

Élus

- Michel FIRKET, Premier échevin délégué à l'urbanisme (cdH) : 12 avril 2010 (Liège)
- Valérie BURLET, collaboratrice de l'échevin Firket, élue cdH à la Province de Liège : 28 avril 2010 (Liège) ; 05 juin 2012 (entretien téléphonique)
- Elisabeth GERARD, Cabinet du Bourmestre (PS) : 05 juin 2012 (entretien téléphonique).

Services techniques

- Directeur du département d'urbanisme : 07 avril 2010 (entretien collectif) ; 28 avril 2010 (Liège)
- Directeur adjoint du département de l'urbanisme : 08 mars 2010 (entretien conjoint avec le chargé d'étude) (Liège)
- Chargé d'étude, Département de l'urbanisme, Service de l'Aménagement : 10 septembre, 2009 ; 08 mars 2010 ; 07 avril 2010 (Liège) ; 31 mai 2012 (entretien téléphonique)

- Recteur de la cellule stratégique : 27 avril 2010 (entretien interrompu par la crise institutionnelle belge de 2010)
- Responsable mobilité, cellule stratégique, 13 avril 2010 (Liège)
- Conseiller à la cellule d'accueil des investisseurs : 13 avril 2010 (Liège).

Autres élus

- Véronica CREMASCO, députée Écolo (parti écologiste de Wallonie) au parlement de la région Wallonne (et ancienne chercheuse au Lepur) : 02 avril 2010 (Liège).

Autres acteurs public ou para-public

- Fonctionnaire délégué de la région Wallonne : 22 mars 2010 (Liège)
- Directeur du GRE : 21 avril 2010 (Liège).

Acteurs du transport

- Société des Transports de la Région Wallonne (SRWT), Direction Technique : 09 avril 2010 (Namur)
- Porte-Parole chargée des relations publiques, Euro-Liège TGV : 20 avril 2010 (Liège).

Acteurs de l'immobilier

- Daniel DETHIER, architecte associé Dethier et associés : 20 avril 2010 (Liège)
- Chargé de projet Tour des Finances, FEDIMMO : 22 avril 2010 (Bruxelles)
- Entretien reporté avec agent immobilier Immoquest, spécialisé dans le tertiaire.

Acteurs de la société civile / militants

- Président du comité de quartier Fragnée-Blonden : 16 avril 2010 (Liège)
- Président du Comité des riverains de la gare : 27 avril 2010 (Liège)
- Président de l'association UrbAgora : 19 mars 2010 (Liège)
- Thierry MICHEL, documentariste : 26 avril 2010 (Liège).

Observation non participante

Programme de recherche-action BahnVille 2

- Comités Techniques du 29.11.2007 ; 07.03.2008, 30.05.2008 ; 26.02.2009 ; 26.03.2009 ; 28.05.2009 ; 03.09.2009 à Saint-Étienne
- Comité de suivi scientifique : 30.09.2009 à Lyon
- Journée « Méthodes et transversalité » : 11.03.2008 à Lyon
- Séminaire de clôture du 30 novembre 2009, à Saint-Étienne.

Liège

- Commission de Rénovation Urbaine – Quartier des Guillemins (Liège) : 31 mars 2010.

Séminaires et colloques professionnels

- Les ateliers du territoire « Réconcilier urbanisme et transport », organisé par EPURES, 30 novembre 2007 à Saint-Étienne
- « L'urbanisme de gare », séance « 5 à 7 » organisée par l'Agence d'Urbanisme de Lyon, le 11 février 2009.
- « Gares centrales, pôles d'échanges et quartiers de gares centrales. Panorama et évolutions des pratiques en France et en Europe. », séance « Repères Européens » organisée par l'Agence d'Urbanisme de Lyon, le 10 mars 2009.
- « Stratégies, expériences, et projets de régénérations urbaine et culturelle à Birmingham » (Lauren Andrès), séance « Repères Européens » organisée par l'Agence d'Urbanisme de Lyon, le 14 mai 2009.
- « Railway stations, Future in Progress », forum organisé par le COBATY International, séance « Les gares ferroviaires et la ville » : séance du 17 juin 2009 au Conseil Régional de Rhône-Alpes, Charbonnières-les-Bains.
- Colloque « Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain », organisé par le Grand Lyon, 3 et 4 juin 2009, à Lyon.
- « Gouvernance et montages opératoires des restructurations de gares centrales et de leurs quartiers », séance « Repères Européens » organisée par l'Agence d'Urbanisme de Lyon le 25 juin 2009.

Documents et études

1. France / Généralités

Rapports de recherche consultés

- AMAR G. (1989), *Lieux-mouvement, les enjeux de la station*, RATP, Rapport réseau 2000 n°46, 26 p.
RATP Prospective, SNCF Gares, Ministère de l'Équipement, *Villes en gares. Pôles d'échanges, relais et ressources de la ville*.
- BOURDIN A., LE BRETON E. (2000), *Le compromis territorial. La constitution des territoires de gare – Massy*, RATP.
- BOURGEOIS F., BARTHELEMY J.-M., LIOTARD M., GUYON P. (1997), *Les Gares, locomotives du développement urbain? Plan urbain, Économie et Humanisme, Fondation des Villes, Économie et Humanisme, Habitat et Société*.
- GERARD A. et al. (2000), *Le croisement de deux magistrales de TGV en gare centrale de Strasbourg au début du XXIème siècle, considéré comme la question clé de la transformation de la gare et de son environnement. Projet exploratoire à l'horizon 2015/2020.*, Recherche « Gares et quartiers de gares », PUCA ? SNCF, Communauté Urbaine de Strasbourg, 203 p.
- JOSEPH I. (1996), *Villes en gares – gares intelligentes (notes de travail 1994-1996)*.
- JOSEPH I. (1997), *Gares et quartiers de gare, bilans et perspectives du programme 1997*.
- JOSEPH I. et alii, 1999, *Gare du Nord mode d'emploi*, en coédition avec le Plan Urbain, la RATP et la SNCF, 376 p.
- JOSEPH I. (1999), *Gares intelligentes, accessibilité urbaine et relais de la ville dense*, Paris : RATP-Mission Prospective, 146 p.
- Les lieux-mouvements de la ville*, Séminaire de recherche du programme de recherches concertées, Plan Urbain, RATP, SNCF, PREDIT (1994-1996)
- Volume 1 : « Histoire des gares – histoire urbaine », 17 février 1995, 174 p.
- Volume 2 : « Architecture des lieux-mouvements et conception de réseaux », 7 avril 1995 et 22 février 1996, 164 p.
- Volume 3 : « Mobilités réduites : les épreuves de l'accessibilité », 16 février 1996, 172 p.
- Volume 4 : « Equipements et métiers de la multimodalité », 20 octobre 1995, 3 mai et 14 juin 1996, 239 p.
- Volume 5 : « La gare : dedans, dehors », 11 octobre et 15 novembre 1996, 237 p. hors annexes
- L'HOSTIS A. (coord.) (2009) *Concevoir la ville à partir des gares*, Rapport final du Projet BahnVille 2 sur un urbanisme orienté vers le rail, coordonné par Alain L'Hostis, 2009, 84 p.
- MENERAULT Ph. (dir.), (2006), *Multipolarités urbaines et nouvelles organisations intermodales*, Rapport GRRT, INRETS, 126 p.
- MVA-CONSULTANTS, *Les lieux-mouvements de la ville : détermination d'indicateurs de la rentabilité d'investissements*, Plan Urbain, avril 1996.
- OLLIVRO J. et al. (2001), *Gares et quartiers de gares, analyses autour de Rennes*, Rapport final, PUCA, SNCF, Ville de Rennes, 138 p.

Littérature grise

Rapport parlementaire

La gare contemporaine, Rapport à M. le Premier Ministre de Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin, remis le 10 mars 2009, 298 p.

Compte-rendus de séminaires et colloques professionnels

- « Le rôle des opérateurs privés dans le renouvellement urbain », compte-rendu de la table-ronde n°3 animée par J.-L. POIDEVIN, lors des rencontres « Ville et recherche urbaine », 23-24 octobre 2006, organisées par le PUCA, in Journal d'informations du PUCA, supplément février 2007, p 12.
- Verbatim « Quartiers de gare », Le club des Aménageurs franciliens, séance du 21 juin 2007, 66 p.
- « Que sera la gare du XXIème siècle / La gare contemporaine : quelle gouvernance ? quel modèle économique ? », Conseil Economique, Social et Environnemental, TDIE, Palais d'IENA, Paris, Jeudi 25 juin 2009, en partenariat avec ACFCI, Keolis, RATP, RFF, SNCF, STIF, UTP, Veolia Transport.
- Rencontre nationale « Transport et accessibilité des villes moyennes : de l'interrégional aux quartiers de gare », Le Puy en Velay, 11 septembre 2009.
- Colloque « Gares périurbaines : point d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré », FNAU, FNAUT, GART, CR IdF, Mardi 29 septembre 2009, Paris.
- « Les gares, une vision d'avenir », COBATY International, 3 juin 2010, Bruxelles
- « Les gares au cœur de la ville durable », groupe de travail « Villes et Gares », colloque organisé par l'AMGVF, Gares et Connexions, FNAU + ARG, CERTU, GART, UTPF) : 1ère journée le 30 juin 2010 à Paris ; 2ème journée le 22 juin 2011 à Paris : « La gouvernance de la gare : acteurs, rôles et premiers résultats ».
- Valorisation foncière et ares TER – quelques éléments bibliographiques : établi par Gilles Bentayou dans le cadre des journées organisées au CERTU sur les gares périurbaines. Notamment nombreuses études d'agences d'urbanisme.

« Les ateliers de la gare », Gares et Connexions, n° de *Transport public*, mars 2011.

Sources législatives

Directive CEE 91/944.

Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI, loi n°82-1153).

Films documentaires

LALLIER C. (1995), *Changement à gare du Nord, Les relations agents-voyageurs lors des passages entre les zones RATP/SNCF*, 45 minutes.

LALLIER C. (2010), *La ville sur des rails. L'utopie de la métropole*, 60 et 62 minutes.

La ville entre en gare (2012), Maud Gangler et Pierre Lalanne, production Capa avec la participation de France 3, diffusé sur France 3 le 28 janvier 2013, 1h57.

Articles de presse cités

Général

« Gares TGV : le film », *Le Moniteur*, 07.12.1990, pp. 86-89.

Entretien avec Jean-Pierre Farandoux, *Les Échos*, le 19 juin 2008 (consultable en ligne : <http://archives.lesechos.fr/archives/2008/lesechos.fr/06/19/300274416.htm>, dernière consultation le 27.07.2012).

- « Les territoires à l'heure de la grande vitesse ferroviaire », *Traits d'Agence*, supplément au n°35, hiver 2009).
- « Naples, le temps des gares », *Urbanisme* n°368, 2009, p 13.
- « Montpellier, métropole avec un M comme mobilités », *Traits urbains* n°44, 2011, p 5.
- « Saint-Malo met le TGV dans sa Manche », *Urbanisme Hors-Série* n°39, 2011, p 23.
- « Futur quartier EuroRennes : la grande vitesse prend son temps », *Urbanisme Hors-Série* n°39, 2011, p 18.
- « Creil mise sur sa gare », *Urbanisme* n°376, 2011, pp 64-65.
- « Gare-République, quatrième centralité pour Saint-Malo », *Traits Urbains* n°55, juin-juillet 2012, pp. 35-36.
- « Gares de marchandises », *Libération* en date du 03/04/2009, par Julia Tissier.
- « Les gares rivalisent avec les centres commerciaux », *Le Figaro*, 12 mai 2010.

2. Saint-Étienne

Documents d'urbanisme règlementaire / documents officiels

- Agenda 21* de Saint-Étienne-Métropole (2007), 21 p.
- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Sud-Loire*, 2009 (Document d'Orientation Générale).
- Plan des Déplacements Urbains de Saint-Étienne-Métropole*, 2004, 110 p.
- Contrat de Plan État-Région 2007-2013*.
- Plan de Mandat Maurice Vincent 2008-2014*.

Documents ÉPASE

- Note de cadrage adjointe au débat d'orientation générale sur l'Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne, Conseil d'administration du 20 avril 2007, 9 p.
- Plan-Guide de Châteaueux.
- Dossier de création de ZAC.
- Dossier de réalisation de ZAC.
- Dossier de déclaration d'Utilité Publique.

Rapports et études (littérature grise)

- Saint-Étienne Châteaueux (1986), Services Techniques Ville de Saint-Étienne, EPURES, 10 p.
- Étude de faisabilité (1991), SEFROM (accès indirect)
- Saint-Étienne Horizon 2020 (1994), Taller de Arquitectura Bofill, 24 p.

Châteaureux, un quartier de gare pour Saint-Étienne (1994), Étudiants du magistère du CESA de Tours.

Étude préalable de définition, secteur Châteaureux / La Montat (1995), BETURE Conseil, non paginé.

Étude pré-opérationnelle sur le secteur de Châteaureux (1998), Étudiants du mastère aménagement de l'École des Ponts et Chaussées.

Organisation fonctionnelle du secteur de Châteaureux. Rapport d'étape : diagnostic et perspectives dévolution (1998), EPURES (document provisoire).

Diagnostic foncier. Secteur de Châteaureux – Le Soleil. Rapport de synthèse (2001), EPURES, 53 p.

Référentiel foncier. Secteur Châteaureux (2008), EPURES, 37 p.

Plan masse général – projet urbain de Châteaureux (2004), AAUPC – Vegetude – OGI (4 cahiers).

Schéma Directeur du patrimoine ferroviaire de Saint-Étienne Châteaureux, RFF (2009).

Rapports annuels des études de marché GIT Immobilier 2007, 2008, 2009, 2010.

Documents de communication

Plaquette de promotion des programmes immobiliers.

Plaquettes de promotion de la Ville et de l'EPASE (notamment pour le MIPIM).

Articles de presse cités

« Il n'y a pas que le foot à Saint-Étienne », *Le Soir*, édition du 11 mai 1998, p. 22.

Entretien avec Jean-François Millier, directeur artistique de la Biennale, *L'Express*, édition du 07 février 2005.

« Châteaureux : la mutation pas à pas », *Le Progrès*, 11 septembre 2005.

« La capitale de la Loire que l'on croyait morte il y a une dizaine d'années, renaît de ses crassiers. », *La tribune de Lyon*, édition du 02 août 2007

Gazette de la Loire, 27 juin 2011 : <http://www.lagazettedelaloire.fr/Infos-du-jour/Saint-Etienne-4718> - dernière consultation de l'URL le 03/07/2012.

« Emprunts toxiques à Saint-Étienne : la banque RBS à nouveau déboutée, article paru dans *Les Échos*, édition du 04 juillet 2012 (<http://www.lesechos.fr/economie-politique/france/actu/0202156489596-emprunts-toxiques-a-saint-etienne-la-banque-rbs-a-nouveau-deboutee-340868.php>).

3. Liège / Belgique

Documents officiels

Lettre du Fonctionnaire Délégué de la Région Wallonne à Monsieur le Ministre du Logement, des Transports et du Développement Durable, relative au périmètre de remembrement urbain des Guillemins, article 127, § 8 du CWATUP, 13 juillet 2007, 5 p.

Rapports et études (littérature grise)

- Construction de la nouvelle gare de Liège-Guillemins. Étude d'incidences sur l'environnement. Résumé non technique (1999) SNCB / Pissart Van der Stricht, 98 p.
- Rapport d'incidences – Demande de permis d'urbanisme de la SNCB. Gare de Liège – Guillemins. Bâtiment de voyageurs et infrastructure ferroviaire (1999), Ministère de la Région Wallonne (DGATLP), 33 p.
- Urbanisation du quartier des Guillemins à Liège. Nouvelle place de la gare – étude de faisabilité (1999), *Ateliers du Sart-Tilman (Strebelle)*.
- Faisabilité urbanistique du Schéma Directeur des Guillemins (2000) AGUA, 94 p. (note de synthèse : 19 p).
- Périmètre de Remembrement Urbain du quartier des Guillemins. Projet de délimitation et évaluation des incidences sur l'environnement (2007), Ville de Liège, département de l'Urbanisme, 71 p.
- Les perspectives de développement du site des Guillemins en lien avec la gare TGV. (2005) *Partenaires Développement : Identification des enjeux* (2005), 55 p.; *Benchmark. Analyse comparative d'opérations d'aménagement de quartiers de gare TGV* (2005), 91 p. ; *Synthèse des études* (2006), 24 p.
- BERTHON J. (2010), *Gares TGV et pôles de bureaux. Un marché à grande vitesse ?* Rapport pour le compte de DTZ Research, Bruxelles, 24 p.

Documents de communication

- « Liège, The Place to Build », plaquette de promotion Ville de Liège, 2010.
- Plaquette de promotion du GRE (2010).

Articles de presse cités

- « Pour Calatrava, le projet de la place n'est pas suffisant » *Le Soir*, édition du 6 mars 2004.
- « La rue Varin perd encore des vitrines », *Le Soir*, édition du 27 mai 2005, p. 10.
- « Les urbanistes français stupéfiés », *Le Soir*, 15 novembre 2006.
- « Gare, la fin des expropriations », *Le Soir*, 07 mars 2007.
- « Liège se taille la part du lion », *La Libre Belgique*, 23 mai 2008 (consultable : <http://www.lalibre.be/actu/gazette-de-liege/article/423130/FEDER-liege-se-taille-la-part-du-lion.html>)
- « Gare à vous ! », retransmission du spectacle d'inauguration de la gare de Liège Guillemins, RTBF, 18 septembre 2010.
- « Métamorphoses d'une gare », film documentaire de Thierry Michel, 80 minutes (2009).
- « Santiago Calatrava : la symétrie ou la tangente? Gare des Guillemins, Liège », A+ n° 175 pp. 88-93.
- « Des transports publics en chantier », *Le Monde Diplomatique*, septembre 2012, supplément Liège.

Bibliographie

- ADISSON F., RIOT E. (2011), « L'intégration urbaine des réformes ferroviaires : regards croisés sur Paris et Milan ». Communication à l'Ecole thématique CNRS « Les controverses de l'action publique. La comparaison en sciences sociales ».
- ALAMI S., DESJEUX D., GARABUAU-MOUSSAOUI (2009), *Les méthodes qualitatives*, Que Sais-je ? n°2591, Presses Universitaires de France, Paris, 128 p.
- ALLAIN R. (2004), *Morphologie urbaine*, Éditions Armand Colin, Paris, 254 p.
- ALLARD S., LAMBERT M., LEBRETON A.-S., TERADE A. (1996), « Gare Saint-Lazare. De la porte de la ville à l'interconnexion des transports », in *Annales de la Recherche urbaine*, n°71: « Gares en mouvement », p. 24-33.
- AMAR G. (2004), *Mobilités urbaines. Éloge de la diversité et devoir d'invention*, Éditions de l'Aube, Paris, 254 p.
- AMAR, G. (1999), « Gares cœur de la ville, le complexe d'échange urbain de la Défense », in *Annales des Ponts et Chaussées*, n°89 (avril 1999) : « Gares et urbanisation », p. 39-44.
- ANDRES L. (2008), *La ville mutable. Mutabilité et référentiels urbains : les cas de Bouchayer Viallet, de la Belle de Mai et du Flon*, thèse en Urbanisme et Aménagement sous la direction de Martin Vanier, soutenue le 20 juin 2008 à l'Université Pierre Mendès-France de Grenoble.
- ANDRES L. (2011), « Les usages temporaires des friches urbaines, enjeux pour l'aménagement », *Métropolitiques*, 11 mai 2011. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-usages-temporaires-des-friches.html>
- APPLEYARD D. (1970), "Styles and methods of structuring a city", in *Environment and Behaviour*, 1970-2, p. 100-117.
- ARAB N. (2004), « *L'activité de projet dans l'aménagement urbain, processus d'élaboration et modes de pilotage. Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier* », thèse de doctorat en géographie soutenue en décembre 2004 sous la direction de Jean-Marc Offner (LATTS – ENPC).
- ARAB N. (2007), « Activité de projet et aménagement urbain : les sciences de gestion à l'épreuve de l'urbanisme », in *Management & Avenir*, 2007/2 n° 12, p. 147-164.
- ARSAC G. (2007), « *Cohérence entre urbanisme et déplacements : une notion entre injonction nationale et opportunités locales. Le cas de l'agglomération stéphanoise abordé à partir de ses Plans de Déplacements Urbains (1995-2005)* », thèse de géographie, aménagement et urbanisme sous la direction de Paul Boino, soutenue le 7 décembre 2007, à l'Université Lumière Lyon 2, 443 p.
- ASCHER F. (1992), *Projet public et réalisations privées. Le renouveau de la planification des villes*, in *Les Annales de la Recherche urbaine*, n° 51, 1992, p. 4-15.
- ASCHER F. (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob, Paris, 346 p.
- ASCHER F. (2001, rééd. 2004), *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Éditions de L'Aube, Paris, 107 p.
- ASCHER F. (2005), « Les sens du mouvement : modernités et mobilités », in ALLEMAND S., ASCHER F., LEVY J. (2005), *Les sens du mouvement*, Éditions Belin, Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), Paris, 336 p., pp.21-34
- Atlas des pôles d'échanges, appréhender l'organisation spatiale des lieux de la mobilité* (1998), Document réalisé pour le compte du PREDIT par AREP – Études urbaines, en partenariat avec le Groupe de Programmation des Gares (SNCF – APG), décembre 1998 – septembre 1999, 60 p.

- ATTUYER K., GUIRONNET A., HALBERT L. (2012), « "Turning pumpkins into carriages": sustainable urban development and the financialization of 'green' commercial real estate in France », *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], 9 | 2012, Online since 23 November 2012, connection on 11 February 2013. URL : <http://articulo.revues.org/2155>)
- AUBERTEL P. (1999), « Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises », in *Flux*, n°38, p. 39-46.
- AUGÉ M. (1992), *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Éditions du Seuil, Paris, 155 p.
- AUPHAN E. (1992), « Les gares TGV régionales : un exemple de contre-aménagement du territoire », *Hommes et Terres du Nord*, n°1, 1992, pp 14-20.
- AUPHAN E. (2008), « Un quart de siècle de grande vitesse ferroviaire en France. », *Bulletin de l'Association de Géographes Français (BAGF)*, n° 2008-4, pp. 431-442.
- AUPHAN E. (2010), « Un quart de siècle à grande vitesse ferroviaire en France », *Bulletin de l'association des géographes français*, 2008-4, n° spécial « Bilan et perspectives de la grande vitesse ferroviaire en France et en Europe », pp. 431-442.
- AUPHAN E. (2012), « Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français », *Annales de géographie*, 2012/2 (n° 684), pp. 194-213.
- AVELINE N. (2003), *La ville et le rail au Japon : l'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*, CNRS Éditions, Paris, 238 p.
- AVELINE N. (2005), *Les marchés fonciers à l'épreuve de la mondialisation. Nouveaux enjeux pour la théorie économique et pour les politiques publiques*. Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Lyon 2-Lumière, 211 p.
- BAILLAUD L. (2006), « Les chemins de fer et l'heure légale », in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°35, p. 25-40.
- BÁN D. (2008), « Les sciences sociales françaises face à la gare. Bilan et lecture critique », in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38, p. 11-18.
- BARANZINI A. et al. (eds.), *Hedonic Methods in Housing Markets*, Springer Science, New York, 278 p.
- BARAUD-SERFATY I. (2008), « Capitales et capitaux. Vers la ville financiarisée ? », in *Le Débat*, 2008/1 n°148, pp. 96-105.
- BARAUD-SERFATY I. (2009), « La ville financiarisée », in *Les nouvelles formes de l'aménagement. Crise du logement, crise du foncier ?*, ADEF, Paris, 184 p. pp 13.-23.
- BARAUD-SERFATY I. (2011), « La nouvelle privatisation des villes », *Esprit*, mars-avril 2011, pp. 149-167.
- BAUMONT C., LEGROS D., 2009, « Neighborhood Effects in Spatial Housing Value Models. The Case of the Metropolitan Area of Paris (1999) », *Documents de travail du Laboratoire d'Économie et de Gestion*, 29 p.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2010), « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature », communication lors du 47^{ème} colloque de l'Association des Sciences Régionales de langue française (ASRDLF), Aoste, 20-22 septembre 2010.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. et C. BLANQUART (2011), « Les effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse : des divergences d'objectifs qui limitent la portée des stratégies d'accompagnement », communication lors du 48^{ème} colloque de l'Association des Sciences Régionales de langue française (ASRDLF), session thématique « Les effets des dessertes à grande vitesse : un vieux débat au cœur d'une actualité nourrie », Schœlcher, 6, 7 et 8 juillet.
- BAZIN S., et al. (2010), « Ligne à grande vitesse et marchés immobiliers résidentiels à Reims : entre attractivité, aménités et anticipations. », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2010/2 – mai, pp. 313-336.
- BEAL V. (2006), « L'évolution du gouvernement municipal dans une ville industrielle : le cas de Saint-Étienne », in *Pôle Sud*, 2006/2 n°25, pp. 89-105.
- BEAL V., PINSON G. (2009), « Du petit chose au '5th best mayor'. Un maire urbain entre stratégies de légitimation et recherche de ressources pour l'action », *Pôle Sud*, n° 30, pp. 7-29.

- BEAL V., DORMOIS R., PINSON G. (2010), « Relancer Saint-Étienne. Conditions institutionnelles et capacité d'action collective dans une ville en déclin. », in *Métropoles* [en ligne], numéro 8 | 2010, mis en ligne le 30 novembre 2010, URL : <http://metropoles.revues.org/4380> (dernière consultation le 10/01/2012).
- BEAUCIRE F. (2005), « Un paysagiste nommé... chemin de fer ? », in *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 32-33 | 2005, mis en ligne le 16 mai 2011, consulté le 27 juillet 2011. URL : <http://rhcf.revues.org/560>.
- BECKER H. S. (1998, 2002 éd. Française), *Les ficelles du métier. Comment conduire sa recherche en sciences sociales*, Éditions de la Découverte, Paris, 354 p.
- BÉHAR D. (2010), « Métropolisations : version française d'un paradigme universel », in CAILLY L., VANIER M. (dir.), 2010, *La France, une géographie urbaine*, Éditions Armand Colin, Paris, 368 p., pp. 113-124.
- BÉHAR D., ESTÈBE Ph., 1999, « L'État peut-il avoir un projet pour le territoire ? », *Annales de la Recherche urbaine*, n°82, pp. 80-91.
- BELLET C., GUTIERREZ A. (2011), "Urban integration of high speed rail in Spanish cities", communication lors du 48^{ème} colloque de l'Association des Sciences Régionales de langue française (ASRDLF), session thématique « Les effets des dessertes à grande vitesse : un vieux débat au cœur d'une actualité nourrie », Schœlcher, 6, 7 et 8 juillet.
- BELLET M., ROYON M., VINCENT M. (1992), *L'économie de la région stéphanoise. Changements structurels et perspectives d'évolution*, PUSE, 195 p.
- BELLIOT M. (2009), « Vers le grand retour des gares », in *Urbanisme*, n°365, p 4.
- BERION P. *et al.*, (2007), « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2007/4 novembre, pp. 651-676.
- BERTOLINI L. (1996) « Des gares en transformation. Nœuds de réseau et lieux dans la ville », *Annales de la Recherche urbaine*, n°71, juin 1996, pp 86-91.
- BERTOLINI L., SPIT T. (1998), *Cities on Rails, the Redevelopment of Railroad Stations Areas*, E. & FN. Spon, Londres, 236 p.
- BERTONCELLO B., DUBOIS J. (2010), *Marseille Euroméditerranée, Accélérateur de Métropole*, Editions Parenthèses, Marseille, 269 p.
- BIDOU-ZACHARIASEN C. (dir.), (2003), *Retours en ville – des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centre*, Descartes et Cie, collection « Les urbanités », Paris, 267 p.
- BLANCHET A., GOTMAN A. (2010, 1ère édition 1992), *L'enquête et ses méthodes. L'entretien*, Éditions A. Colin, 126 p.
- BLANCHON L., BONNEFOY J., CIOCHETTO L. (2007), *Saint-Étienne la générreuse*, Éditions Autrement, collection « Villes en mouvement », Paris, 200 p.
- BOINO P. (dir.) (2009), *Lyon. La production de la ville*, Éditions Parenthèses, Marseille, 261 p.
- BONERANDI E., ROTH H. (2007), « Pour une géographie des espaces anti-héros : au-delà de la banalité des espaces intermédiaires », communication au XLIII colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry, 11, 12, 13 juillet 2007, « Les dynamiques territoriales », session « Débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires ».
- BONNAFOUS A. (1980), « Rhône-Alpes, capitale Paris : les effets prévisibles du T.G.V. », in *Revue de Géographie de Lyon*, n° 3, 1980.
- BONNAFOUS A. (1987), « The regional impact of the TGV », *Transportation* (vol. 14, n°2), pp. 127-137.
- BONNAFOUS A. (1992), « Calcul économique et objectifs d'aménagement du territoire », in *Proceedings of the 6th WCTR*, Lyon, Volume 1.
- BONNAFOUS A., PLASSARD F. (1974), « Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport », *Revue économique*, volume XXV, n°2, mars, pp. 208-232.
- BONNAFOUS A., PATIER-MARQUE D., PLASSARD F. (1981), « Les déplacements d'affaires Lyon-Paris », LET, collection « Études et recherches », Lyon, 88 p.
- BONNEVAL L. (2011), *Les agents immobiliers. Pour une sociologie des acteurs des marchés du logement*, ENS Éditions, Lyon, 254 p.

- BONNEVILLE M. (2004), « Les ambiguïtés du renouvellement urbain en France. Effets d'annonce, continuité ou rupture ? », in « *Renouvellements Urbains* », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°97, p. 7-16.
- BONNEVILLE M. (dir.), 2008, *Saint-Étienne mutations. Lieux, enjeux, acteurs*, Publications de l'Université de Saint-Étienne, Saint-Étienne, 176 p.
- BONNET J., MORISET B. (2003), « L'immobilier d'entreprise », *Géocarrefour*, volume 78, n°4, pp 265-268.
- BONNIN S. (2005), mémoire de master 1, sous la direction de Chantal Gillette, ENS-LSH.
- BOUINOT J. (2002), *La ville compétitive. Les clés de la nouvelle gestion urbaine*, Economica, Paris, 184 p.
- BOULAY G. (2011), *Le prix de la ville. Le marché immobilier à usage résidentiel dans l'aire urbaine de Marseille-Aix-en-Provence (1990-2010)*, thèse de géographie et d'aménagement sous la direction de Bernard Morel, Université Aix-Marseille, 2011.
- BOULAY G. (2012), « Assurer et rassurer le marché : géographie de l'incertitude économique et dispositifs de marché », *Rives méditerranéennes*, n° 42, UMR 6570 Telemme / MMSH, Aix-en-Provence, 2012, pp. 113-133.
- BOURDIN A. (2011), « Vers la ville gare », in TERRIN J.-J., MARIE J.-B., LEHEIS S. (dir.), (2011), *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Éditions Parenthèses, Marseille, 217 p.
- BOURELLY T. (2008), « Les embranchements particuliers et l'espace public à Lyon au temps du PLM : un destin ferroviaire précaire », in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38, p. 109-126.
- BOURILLON F. (2008), « Les gares dans la ville. Le lieu, l'espace, le bâtiment », in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38, p. 158-163.
- BOWIE K. (1995), « Écrire l'histoire des gares françaises : sources et défis », séminaire *Les Lieux - Mouvements de la Ville* (Plan Urbain, PREDIT, RATP, SNCF), volume 1 : « Histoire des gares - Histoire urbaine » (Actes de la journée du 17 Février 1995), Paris, 175 p., pp. 10-26.
- BOWIE K. (1996), « De la gare au XIXème siècle au lieu-mouvement, évolution ou rupture », in *Les Annales de la Recherche urbaine n°71 : Gares en mouvement*.
- BREEN A., RIGBY D. (1994), *Waterfronts: cities reclaim their edge*, McGraw-Hill, 333 p.
- BREEN A., RIGBY D. (1996), *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, McGraw-Hill Professional, 224 p.
- BRETAGNOLLE A. (2009), *Villes et réseaux de transport : des interactions dans la longue durée (France, Europe, États-Unis)*, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne., 203 p.
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H. (2005, 1ère édition en 1992), *Les mots de la géographie*, dictionnaire critique, Reclus, Éditions Belin, Paris, 518 p. articles "Antimonde", "Géographie".
- BRUNO G. (1877, réed. 2001), *Le tour de la France par deux enfants : devoir et patrie : livre de lecture courante avec 212 gravures instructives pour les leçons de choses et 19 cartes géographiques : cours moyen*, France Loisirs, Paris, 322 p.
- CALLEN D. (2011), *La "fabrique périurbaine" : système d'acteurs et production des ensembles pavillonnaires*, thèse sous la direction de Denise Pumain, soutenue le 13 décembre 2011 à l'université Paris I Panthéon-Sorbonne, 402 p.
- CALLON M., LASCOUMES P., BARTHES Y. (2001), *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Seuil, Paris, 358 p.
- CALTHORPE P. (1993), *The Next American Metropolis. Ecology, community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, 175 p.
- CAMAGNI R. (2005), « Attractivité et compétitivité : un binôme à repenser », in *Territoires 2030*, mai 2005 n°1, DATAR, pp. 11-15.
- CAMAGNI, R., 2007, "City networks as tools for competitiveness and sustainability", in TAYLOR P.J., et al. (eds.), 2007, *Cities in globalization : practices, policies and theories*, Routledge, London, 330 p, pp. 107-129.
- CARON F. (1997-2005), *Histoire des Chemins de Fer, 1740-1883, 1883-1937*, 2 tomes, Éditions Fayard, Paris.
- CARON F. (2000), chapitre « Histoire » in *La France des gares*, 2000, Guide Gallimard, collection du Voyageur, Paris, 260 p.

- CATTANEO R. (2012), *La fabrique de la ville : promoteurs immobiliers et financiarisation de la filière du logement à Santiago du Chili*, thèse sous la direction de Marie-France Prévost-Schapira soutenue le 07 décembre 2012 à l'Université Paris 8 – Vincennes.
- CERVERO R. (1998), *The Transit Metropolis. A Global Inquiry*, Washington DC, Island Press
- CERVERO R. (2004), *Transit Oriented Development in America: Contemporary Practices, Impacts, and Policy Directions*, paper prepared for International Symposium etc. (ensuite publié dans *Incentives, Regulations and Plans: The Role of States and Nation-states in Smart-Growth Planning.*, G. Knaap, et al., eds. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, Chapter 7, 2007, pp. 149-167.
- CHADOIN O., GODIER P., TAPIE G. (2000), *Du politique à l'œuvre : Bilbao, Bordeaux, Bercy, San Sébastian : système et acteurs des grands projets urbains et architecturaux*, Éditions de l'Aube, La tour d'Aigues, 238 p.
- CHAM'S (1992), *Géographie économique et représentations*, Anthropos, GIP Reclus, Paris/Montpellier, 254 p.
- CHARMES E., SOUAMI T. (2009), *Villes rêvées, villes durables*, Gallimard, Paris, 9 p.
- CHOAY F. (1970), « L'histoire et la méthode en urbanisme », in *Annales*, E.S.C., juillet-août 1970, n°4, 25^{ème} année, pp. 1143-1154.
- CLAUDE V. (2000), « Le projet urbain, un ici et maintenant ou un nouvel ailleurs ? Quelques réflexions sommaires », in HAYOT A., SAUVAGE A. (dir.), 2000, *Le projet urbain. Enjeux, expérimentations et professions*, Actes du colloque « Les Sciences humaines et sociales face au projet urbain », organisé par l'INAMA et SHS-TEST, à Marseille, les 31 janvier et 1^{er} février 1997, Éditions de la Villette, Paris, 402 p., pp. 61-77.
- CLAUDE V. (2006), *Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au XXème siècle*, Éditions Parenthèses, Marseille, 253 p.
- CLOZIER R. (1940), *La gare du Nord*, Éditions P. Baillière, Paris, 294 p.
- Collectif (2001), « Genèse d'une ville », *Saint-Étienne histoire et perspectives du pays stéphanois*, Éditions TV and Co communication, Saint-Étienne, 220 p.
- CORONADO J.-M. (2010), « Les logiques d'implantation des gares de la grande vitesse en Espagne », communication au colloque « Gares et territoires de la grande vitesse ferroviaire », le 16 juin à Dijon.
- COX K., MAIR A. (1988), "Locality and Community in the Politics of Local Economic Development", *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 78, No. 2 (June 1988), pp.307-325.
- CRESSWELL J. W. (2008 – 3rd édition), *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*, SAGE Publication, London, 296 p.
- CROUZET E. (2001), « Géographie économique des bureaux : l'organisation urbaine en question », in *L'Espace géographique* 3/2001 (tome 30), pp. 256-264.
- CROUZET E. (2003-a), L'immobilier de bureau dans l'espace urbain : évolution des approches théoriques, *Géocarrefour*, vol 78, n°4, 2003, pp. 269-279.
- CROUZET E. (2003-b), « Le marché de bureaux et les territoires métropolitains : vers un renforcement de la discrimination territoriale. » in *Espace géographique* n° 2003-2, pp. 141-154.
- CROZIER M. THOENIG J. C. (1975), « La régulation des systèmes organisés complexes. Le cas du système de décision politico-administratif local en France », *Revue française de Sociologie*, vol. 16, n° 1, janvier-mars 1975, pp. 3-32.
- CROZIER M., FRIEDBERG E. (1977, rééd. 1992), *L'acteur et le système*, Éditions du Seuil, Paris, 502 p.
- DAMON J. (1995), « Les indésirables dans les gares », *Fondations*, n° 1, pp. 73-87.
- DAMON J. (1996), « La gare des sans-abri, un miroir de la question sociale », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°71 : « Gares en Mouvement ».
- DAMON J. (2012), « Pauvres gares... de pauvres », in *Revue Urbanisme* n°382 (janvier-février 2012) : « Les gares du Grand Paris Express », p 65.
- DAVIS D. (2005), « Cities in global Context: a Brief intellectual History, in *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(1): 92-109, Blackwell.
- DE JONG M. (2009), *European high-speed train station area: the renaissance of the railway station*, The Association for European Transport and contributors, consultable en ligne : <http://www.etcproceedings.org/paper/european-high-speed-train-station-areas-the-renaissance-of-the-railway-station>

- DEBREZION G., PELS E., RIETVELD P. (2011), "The Impact of Rail Transport on Real Estate Prices: An Empirical Analysis of the Dutch Housing Market", *Urban Studies*, n°48 (5), pp 997-1015.
- DELAGE A. (2005), *La place Carnot, point chaud lyonnais : un espace public sous tension*, mémoire de master 1 sous la direction d'Emmanuelle Bonerandi, ENS-LSH, 111 p.
- DELAGE A. (2008), « Changer la gare, changer la ville. Le renouvellement urbanistique à travers un « lieu-mouvement » : pistes exploratoires », mémoire de master 2 sous la direction de Franck Scherrer, ENS-LSH / Institut d'Urbanisme de Lyon, 105 p.
- DELAGE A. (2010), « In / Out : marginalité sociale et centralité spatiale. Les SDF en gare de Pennsylvania Station (New York City, NY), étude de cas. » in Gabriele Clemens, Jean El Gammal et Hans-Jürgen Lüsebrink (dir.), *Städtischer Raum im Wandel. Modernität - Mobilität – Repräsentationen / Espaces urbains en mutation. Modernités - mobilités - représentations*, Berlin, Akademie Verlag, 2010, pp. 201-220 (Vice-Versa. Deutsch-französische Kulturstudien Bd. 4).
- DELAGE A. (à paraître – papier accepté, sous presse), « Des acteurs en quête de marché. Le projet de renouvellement urbain autour de la gare de Saint-Étienne Châteaureux. », à paraître dans *EspacesTemps.net*, dans la « Traverse » intitulée « Les acteurs de marché font-ils la ville ? », coordonnée par Charlotte Halpern et Julie Pollard.
- DELAPLACE M. (2011), « Pourquoi les "effets" TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque innovations, territoires et stratégies », communication lors du 48^{ème} colloque de l'Association des Sciences Régionales de langue française (ASRDLF), session thématique « Les effets des dessertes à grande vitesse : un vieux débat au cœur d'une actualité nourrie », Schoelcher, 6, 7 et 8 juillet.
- DELMER S., MENERAULT Ph., CASTEX E. (2010), « Logiques d'implantation des gares de la grande vitesse en Belgique : dynamiques urbaines et gares centrales », communication au Colloque « Gares et territoires de la grande vitesse ferroviaire », Dijon/Besançon, 16, 18 juin 2010.
- DELPIROU A. (2011), « La "thérapie du chemin de fer" à Rome : les impasses de l'articulation entre urbanisme et transport », *L'espace géographique* 2011/4, tome 40, pp. 352-366.
- DERYCKE P.-H. (2009) « Comprendre les dynamiques métropolitaines », in LACOUR C., PUISSANT S. (dir), 1999, *La métropolisation. Croissance, diversité, fracture*. Anthropos, 190 p. pp 1-19.
- DESJARDINS X., LEROUX B., 2007, « Les schémas de cohérence territoriale : des recettes du développement durable au bricolage territorial », *Flux*, 2007/3, n° 69, p. 6-20.
- DETHIER J. (1978), *Le temps des gares*, Centre National d'art et de culture Georges Pompidou, Centre de Création Industrielle, Paris, 160 p.
- DETHIER J. (1991, réimpression 2002), « Les gares. De fer et de vapeur », in *Les annales de l'Art de Franco Maria Ricci*, 17 volumes, section 8, tome 2, Grafiche Mazzucchelli, Milan, p. 38-50.
- DETHIER J., et alii (1988), *Gares d'Europe*, Éditions Denoël, Paris, 187 p.
- DI MÉO G. (2010), « La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques », in *L'Information géographique*, 2010/3 Vol. 74, p. 23-38.
- DIEHL, L. B. (1985), *The late, great Pennsylvania Station*, American Heritage, 168 p.
- DIGAETANO A., KLEMANSKI J.S. (1993), "Urban Regime Capacity: a comparison of Birmingham (England) and Detroit (Michigan)", *Journal of Urban Affairs*, Volume 15, Issue 4, pp. 367–384, December 1993.
- DINNIE K. (2010), *City branding. Theory and Cases*, Palgrave Macmillan, London, 272 p.
- DOBRUSZKES F., LANNEAUX M.-A. (2010), « Conclusions : comme un reflet de la géographie des transports à la française », *Belgéo* 2010 1-2, « Villes et grands équipements de transport. Compétition, tensions, recompositions », pp. 241-242.
- DOLLFUS O. (1994), *L'espace monde*, Economica, Paris, 1994, 111 p.
- DORMOIS R., (2004), *Coalitions d'acteurs et règles d'action collective. L'exemple des dynamiques de planification urbaine dans les agglomérations de Nantes et de Rennes*, Thèse de doctorat de science politique, Montpellier.
- DORMOIS R., (2008), « Les coalitions dans l'analyse des politiques urbaines post-keynésiennes », *Métropoles* [En ligne], 4 | 2008, mis en ligne le 18 décembre 2008, consulté le 24 juillet 2012. URL : <http://metropoles.revues.org/3122>.
- DOUAY N., 2007, *La planification urbaine à l'épreuve de la métropolisation : enjeux, acteurs et stratégies à Marseille et à Montréal* thèse de doctorat (dir. A. Motte, M.O. Trépanier), Université Paul Cézanne et Université de Montréal, 396 p.

- DOWDING K. (2001), « Explaining Urban Regimes », *International Journal of Urban and Regional Research*, march 2001, volume 25, n°1, pp.7-19
- DUMONT M., DEVISME L. (2006), « Les métamorphoses du marketing urbain. », *EspacesTemps.net*, Mensuelles, 04.02.2006, <http://espacestems.net/document1831.html>.
- DUNCAN M. (2011), "The Impact of Transit-oriented Development on Housing Prices in San Diego, CA", *Urban Studies*, vol.48 (1), pp.101–127.
- DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile*, Anthropos-Economica, Paris, 160 p.
- DUPUY G., RIBEILL G., SAVY M. (1985), « Les effets de réseau des trains à grande vitesse », in *Les aspects socio-économiques des trains à grande vitesse*. Paris, Documentation Française, 1985, pp. 685-696.
- EPSTEIN R. (2005), « Quand l'Etat se retire des territoires », in *Revue Esprit*, dossier « Des territoires ingouvernables ? », n°11, p. 96-111.
- FACCHINETTI-MANNONE V., BAVOUX J.-J. (2010), « L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales », in *Belgéo* 2010 1-2, pp. 9-22.
- FAINSTEIN S. (1990), "The changing world economy and Urban Restructuring", from Dennis Judd and Michaël Parkinson (eds), in *Leadership and urban regeneration*, Sage Publications Inc., Thousand Oaks., p. 31-47.
- FAINSTEIN S. (1994), *The City Builders: Property, Politics, and Planning in New York and London, 1980-2000*, Blackwell, Oxford, 298 p.
- FAURE A. (2004), définition « Territoires / territorialisation », in *Dictionnaire des politiques publiques – Les Presses de Sciences Po*, 518 p., 2004, Sous la direction de Laurie Boussaguet, Sophie Jacquot et Pauline Ravinet.
- FAURE J.-Cl., VACHEZ G. et les « amis du rail du Forez » (2000), *La Loire, berceau du rail français*, Éditions ARF, Saint-Étienne, 128 p.
- FEILDEL B. (2010), *Espaces et projets à l'épreuve des affects. Pour une reconnaissance du rapport affectif à l'espace dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme*. Thèse soutenue sous la direction de Denis Martouzet le 16 novembre 2010, Université François Rabelais de Tours, 649 p.
- FÉRÉ C. (2011), *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise*. Thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme sous la direction de Franck Scherrer, soutenue le 15 novembre 2011, Université Lyon 2 – Lumière, 445 p.
- FLORIDA R. (2002), *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community And Everyday Life*, Basic Books, 416 p.
- FLORIDA R. (2004), *Cities and the Creative Class*, Routledge, 208 p.
- FREMONT A. (1976), *La Région, espace vécu*, Presses Universitaires de France, Paris, 223 p.
- FRIEDMANN J. (1985), *The World City Hypothesis*, Graduate School of Architecture and Urban Planning, University of California, Los Angeles, 66 p.
- GALLEZ C., GUERRINHA C., KAUFMANN V., MAKSIM H., THEBERT M. (2008), *Mythe et réalités de la cohérence urbanisme-transport. Trajectoires urbaines comparées en Suisse et en France*, Rapport final du programme interdisciplinaire de recherche Développement Durable Urbain, 143 p.
- GARREAU A. (1992), *Le Benchmarking : mode ou nouvelle méthode d'amélioration de la performance*, Cahiers de recherche - <http://hal-hec.archives-ouvertes.fr/hal-00611532/fr/> .
- GATEAU-LEBLANC N., PARIS R. (2004), « Économie du renouvellement urbain », in « Renouvellements Urbains », *Annales de la Recherche Urbaine* n°97, pp 17-22.
- GAUTHIER B. (dir.), 2003 (4^{ème} édition), *Recherche sociale. De la problématique à la collecte des données*, Presses de l'Université du Québec, Québec, 620 p.
- GAVIRIA M. (1996), in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°71 : « Gares en Mouvement ».
- GENAILLE N. (2007), « Le concept de *flagship*, un projet d'image en direction de l'attractivité », in INGALLINA P., 2007, *L'attractivité des territoires. Regards croisés*, Actes des séminaires du programme de recherche « Le renouvellement urbain. Attractivité et attractivité des villes », PUCA, Paris, 124 p., pp. 111-115.

- GENESTIER Ph., JOUVE B., BOINO P. (2008), « L'aménagement urbain et territorial, entre post-keynésianisme et néo-keynésianisme », *Métropoles* [En ligne], 4 | 2008, mis en ligne le 23 décembre 2008, consulté le 04 septembre 2012. URL : <http://metropoles.revues.org/3583>
- GERARD A.-L. et GERARD R. (1995), « Place de la gare et centralités transports et urbaines ; le cas de Strasbourg », séminaire *Les Lieux - Mouvements de la Ville* (Plan Urbain, PREDIT, RATP, SNCF), volume 5 : « La gare : dedans, dehors. » (Actes des journées du 11 octobre et 15 novembre 1996), Paris, pp. 187-215.
- GHORRA-GOBIN C. (dir.) (2006), *Dictionnaire des mondialisations*, Armand Colin, Paris, 398 p. (article « métropolisation »)
- GLASER B., STRAUSS A. (1967), *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*, De Gruyter, New York, 271 p.
- GOMEZ, M. V. and GONZALEZ, S. (2001) "A reply to Beatriz Plaza's 'The Guggenheim-Bilbao Museum effect'", *International Journal of Urban and Regional Research*, 25, pp. 898-900.
- GOULD, P, WHITE R. (1974), *Mental maps*, Harmondsworth: Penguin Books, 172 p.
- GOURDON J.-L., PERRIN E., TARRIUS A. (ed.), (1995), *Ville, espace et valeurs : un séminaire du Plan urbain [en 13 séances du 23 février 1988 au 15 novembre 1990]*, L'Harmattan, Paris, 582 p.
- GRATALOUP C. (2007), *Géohistoire de la mondialisation. Le temps long du Monde*, Paris, Armand Colin, 256 p.
- GRAVARI M. (1990), *La mer retrouvée, Baltimore et autres reconquêtes de fronts d'eau urbains*, thèse de doctorat sous la direction de J. Bastié, soutenue à l'Université PARIS IV – Sorbonne en géographie-aménagement, le 18/06/1992, 3 volumes, 893 p.
- GREMION P. (1976), *Le pouvoir périphérique. Bureaucrates et notables dans le système politique français*, Éditions du Seuil, Paris, 477 p.
- GUMUCHIAN H. (1991), *Représentations et aménagement du territoire. aménagement, Développement territorial, environnement*, Éditions Anthropos, Paris, 425 p.
- HALBERT L. (2005), "Les métropoles, moteurs de la dématérialisation du système productif urbain français : une lecture sectorielle et fonctionnelle (1982-1999)", *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 82/3, pp. 277-299.
- HALBERT (2006), « Les bureaux et l'aménagement métropolitain en Europe de l'Ouest », *Cahiers de l'IAURIF* n°145 : « Immobilier d'entreprise. Nouvelle géographie, nouvelle stratégie », 180 p., pp. 28-34.
- HALBERT L. (2010), *L'avantage métropolitain*, PUF, Collection La ville en débats, Paris, 143 p.
- HALBERT L., LE GOIX R. (coord.), (2012), Dossier « La ville financiarisée » paru dans la revue *Urbanisme*, n°384, mai-juin 2012.
- HALLEUX J.-M. (2010), « Des coûts de transaction et de développement incompressibles ? L'exemple du remembrement urbain en Wallonie », *Études Foncières*, n°145, mai-juin 2010, pp. 10-12.
- HARVEY D. (1989), « From Managerialism to Entrepreneurialism: the Transformation in Urban Governance in late Capitalism », *Geografiska Analer* 71B-1, pp. 3-17.
- HASSENTEUFEL P. (2000), « Deux ou trois choses que je sais d'elle. Remarques à propos d'expériences de comparaison européennes », in *Les méthodes au concret*, CURAPP, PUF, Paris, p.105-124.
- HAYOT A., SAUVAGE A. (dir.), 2000, *Le projet urbain. Enjeux, expérimentations et professions*, Actes du colloque « Les Sciences humaines et sociales face au projet urbain », organisé par l'INAMA et SHS-TEST, à Marseille, les 31 janvier et 1^{er} février 1997, Editions de la Villette, Paris, 402 p.
- HECKER A. 2004, *Quelles réaffectations pour les voies ferrées désaffectées ? Le cas de la Lorraine*, Thèse sous la direction d'Etienne Auphan, soutenue le 15 octobre 2004 à l'université Paris IV-Sorbonne.
- HECKER A., 2010, *La reconversion des friches de transport en milieu urbain*, in « *La France en Villes* », dirigé par Gabriel Wackermann, éditions Ellipses.
- HENRION P. (2009), « De verre, de béton et de métal », *Culture*, le magazine culturel en ligne de l'Université de Liège : http://culture.ulg.ac.be/jcms/prod_95315/de-verre-de-beton-et-de-metal
- INGALLINA P., 2007, *L'attractivité des territoires. Regards croisés*, Actes des séminaires du programme de recherche « Le renouvellement urbain. Attractivité et attractivité des villes »,

- PUCA, Paris, 124 p.
- INGALLINA P., 2010 (1ère édition 2001), *Le projet urbain*, PUF, Collection Que sais-je ? n°3585, Paris, 128 p.
- JACCAUD J.-P., KAUFMANN V., LAMUNIERE I., LUFKIN S. (2008), « Les friches ferroviaires urbaines en Suisse, un potentiel à conquérir », *Géo-regards, Revue neuchâteloise de géographie*, 1, Neuchâtel, Société Neuchâteloise de géographie, pp. 53-66.
- JACQUOT S. (2007), *Les enjeux du réinvestissement public et privé des espaces historiques centraux, une étude comparée de Gênes, Valparaiso et Liverpool*, Thèse de doctorat, sous la direction de Maria Gravari-Barbas, Université d'Angers, 643 p.
- JANVIER Y. (1996), « Nouveaux enjeux de société », in MARTINAND C., LANDRIEU J. (dir.), *L'aménagement en question*, ADEF – DAEL, pp. 13-83.
- JAOUEN M., groupe TEN (1993), *Gares TGV et urbanisme. Etude sur neuf agglomérations des impacts d'une gare TGV*, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Ministère de l'Équipement, 71 p.
- JENKS M., BURTON E., WILLIAMS K., (éd.), (1996), *The Compact City : a sustainable urban form ?*, Oxford, E et FN Spon.
- JESSOP B. (1993), "Towards a Schumpeterian Workfare State? Preliminary Remarks on Post-Fordist Political Economy", *Studies in Political Economy*, 40, pp. 7-39.
- JESSOP B. (1998), « L'essor de la gouvernance et ses risques d'échec : le cas du développement économique », *Revue Internationale de Sciences Sociales*, n°155, mars 1998, pp. 31-49
- JESSOP B. (2002, reed. 2003.), *The Future of the Capitalist State*, Polity Press, Cambridge, 330 p.
- JOBERT B., MULLER P. (1987), *L'État en action. Politiques publiques et corporatismes*, Presses Universitaires de France, Paris, 242 p.
- JOHNSTON R.J., et al , 2000, *The Dictionary of Human Geography*, article "Globalization" by Peter Dicken.
- JOIGNAUX G. (1997), « L'approche des relations entre infrastructures et territoires : retours sur la théorie et les méthodes », in BURJMEISTER A., JOIGNAUX G. (dir), 1997, *Infrastructures de transport et territoires. Approche de quelques grands projets*, L'Harmattan, 319 p. pp. 17-38.
- JOSEPH I. (1996), « Ariane ou l'opportunisme méthodique », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°71 : « Gares en mouvement », pp. 4-13.
- JOSEPH I. (dir.), (1999), *Villes en Gares*, La-Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, Paris, 315 p.
- JOUVE B. (2003-a), *La gouvernance en question*, Elsevier, Paris, 128 p.
- JOUVE B. (2003-b), *Les politiques de déplacement en Europe, l'innovation en question dans cinq villes européennes*, L'Harmattan, Paris, 192 p.
- JOUVE B., LEFEVRE C. (2002), *Métropoles ingouvernables : les villes européennes entre globalisation et décentralisation*, Elsevier, Librairie Lavoisier, Paris, 208 p.
- JOUVE B., LEFEVRE C. (ed.), (2004), *Horizons métropolitains*, Presses Polytechniques et Fédérales Romandes, Lausanne, 274 p.
- KAUFMANN V. (2008), *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 116 p.
- KAUFMANN V., JEMELIN C. (2003), « Articulation entre urbanisme et transports : quelles marges de manœuvre ? », *Revue internationale de sciences sociales*, n°176, pp. 329-240.
- KAUFMANN V., SAGER F., FERRARI Y., JOYE D. (2003), *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 220 p.
- KAUFMANN V., SAGER F. (2009), « Amarrer le développement urbain aux infrastructures de transport publics. Examen comparatif des politiques locales de quatre agglomérations suisses », in *Environnement urbain / Urban environment*, volume 3, 2009, pp. a-10 à a-27.
- KLEIN O. (2001) *Les horizons de la grande vitesse : le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*. Thèse pour le doctorat de sciences économiques. (économie des transports) : Université Lumière, Lyon 2.
- KOKOREFF M. (2002), « Pratiques urbaines d'un quartier de gare », in *Espaces et Sociétés*, n°108-109, p. 177-196.
- LACOSTE, Y. (1976), *La géographie, ça sert, d'abord à faire la guerre*, Éditions Maspéro, petite collection Maspéro n°165, Paris, 187 p.

- LACOUR C., PUISSANT S. (dir), 1999, *La métropolisation. Croissance, diversité, fractures*. Anthropos, 190 p.
- LAMBERT M. (1991), « Les problématiques du chemin de fer dans la ville, 1830-1855 », in *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, n°5-6, p. 195-235.
- LAMBERT M. (1995), « L'insertion des chemins de fer dans la ville », , séminaire *Les Lieux - Mouvements de la Ville* (Plan Urbain, PREDIT, RATP, SNCF), volume 1 : « Histoire des gares - Histoire urbaine » (Actes de la journée du 17 Février 1995), Paris, 175 p., pp. 75-122.
- LE GALÈS P. (1995), « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. », in *Revue française de science politique*, 45e année, n°1, p. 57-95.
- LE GALÈS P. (2003), *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Les Presses de Sciences Po., Paris, 453 p.
- LE GALÈS P. (2011, 2è édition, augmentée), *Le retour des villes européennes*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris, 486 p.
- LECOQUIERRE B., LEVEQUE L., STECK B. (2010), « Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine », *Belgeo* 2010.1-2, pp.135-146.
- LEFEVRE C. (2009), *Gouverner les métropoles*, L.G.D.J. / Dexia, Paris, 115 p.
- LEMOINE B. (1995), « Vapeur et vitesse, les gares », séminaire *Les Lieux - Mouvements de la Ville* (Plan Urbain, PREDIT, RATP, SNCF), volume 1 : « Histoire des gares - Histoire urbaine » (Actes de la journée du 17 Février 1995), Paris, 175 p., pp. 53-74.
- LEPETIT B. (1986), « L'impensable réseau : les routes françaises avant les chemins de fer », compte rendu de la journée du 13 juin 1986, MSH, groupe Réseaux, juillet 1986, *Cahier n° 5*, École nationale des ponts et chaussées, pp. 12-29.
- LEVY J., LUSSAULT M. (dir.), (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Éditions Belin, Paris, 1034 p. (définitions « Acteur », « Projet urbain », « Quartier ».
- LEYSSENS T. (2011), Reconfiguration des réseaux de transport et renouveau urbain : l'enjeu d'un urbanisme orienté vers le rail, Thèse de doctorat sous la direction de Philippe Ménerault et Alain L'Hostis, Université Lille 1, soutenue le 28 septembre 2011, 409 p.
- LINOSSIER R., RUSSEIL S., VERHAGE R., ZEPF M. (2004), «Effacer, conserver, transformer, valoriser. Le renouvellement urbain face à la patrimonialisation », in « Renouvellements Urbains », *Annales de la Recherche Urbaine* n°97, pp 23-26
- LOGAN J., MOLOTCH H., *Urban Fortunes, The Political Economy of Place*, Berkeley, University of California Press, 1987.
- LORRAIN D. (1989), La montée en puissance des villes, in *Économie et Humanisme*, n° 305, pp.6-20, janvier-février 1989.
- LORRAIN D. (1992), « Le modèle ensemblier en France. La production urbaine après la décentralisation », in CAMPAGNAC E., *Les grands groupes de construction : de nouveaux acteurs urbains*, L'Harmattan, Paris, 196 p, pp 71-82.
- LORRAIN D. (1998), « Administrer, gouverner, réguler », *Annales de la Recherche urbaine* n°81, pp. 84-91.
- LORRAIN D. (2002), « Capitalismes urbains : la montée des firmes d'infrastructures », in *Entreprises et Histoire*, 2002/2, volume 30, pp. 7-31.
- LORRAIN D. (2011), « La main discrète » La finance globale dans la ville, *Revue française de science politique*, 2011/6, vol. 61, pp. 1097-1122.
- LUFKIN S. (2010), *Entre ville et campagne : stratégies de densification qualitative ciblée des friches ferroviaires régionales*. Thèse sous la direction d'Inès Devanthéry-Lamunière et Vincent Kaufmann, soutenue à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), 351 p.
- LUSSAULT M. (1992), *Tours : images de la ville et politique urbaine*, thèse de doctorat en géographie soutenue à l'Université de Tours.
- LUSSAULT M. (2003), « L'espace avec les images », p. 39-59, in DEBARBIEUX B., LARDON S. (dir.), *Les figures du projet territorial*, Éditions de l'Aube, DATAR, Paris, 270 p.
- LYNCH K. (1960 Ed. Originale, 1970), *L'image de la Cité*, collection aspect de l'urbanisme, Éditions Dunod.
- MACE G., PETRY F. (2000, 2^{ème} édition 2003), *Guide d'élaboration d'un projet de recherche*, Les Presses de l'Université de Laval, 134 p.

- MALEZIEUX J. (1995), « L'urbanisation du capital : l'évolution récente de l'immobilier d'entreprise en France, in *La ville monde aujourd'hui : entre virtualité et ancrage*, collection Futur Antérieur, Editions de l'Harmattan, n°30-32, pp. 87-98.
- MALLE R. (2009), « Méthode hédonique et loyer des bureaux en Île-de-France », in *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°5, p. 905-933.
- MANNONE V. (1995), *L'impact régional du TGV Sud-Est*, thèse pour l'obtention du doctorat de géographie, 2 tomes, Université de Provence Aix-Marseille 1.
- MANNONE V. (1997), « Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre-ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est », *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°31, 1997, pp. 71-97.
- MARTOUZET D. (2002), *Normes et valeurs en aménagement-urbanisme. Limites de la rationalité et nécessité de prise en compte du multi-niveau*, mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université de Bordeaux III, 515 p.
- MASBOUNGI A., DE GRAVELAINE F. (dir.) (2005), *Construire un projet de ville. Saint-Étienne* « in progress », Éditions du Moniteur, Paris, 111 p.
- MAULAT J. (2011), « Densifier autour des gares : l'injonction générique à l'épreuve des héritages territoriaux », communication aux Journées d'études « Métropoles hors sol. Vers une déterritorialisation de la production de l'urbain en question », Institut d'Urbanisme de Lyon – Université Lyon 2 Lumière, Lyon, 17 et 18 novembre 2011.
- MAYOR K., LYONS S., DUFFY D., TOL R. (2008), "A Hedonic Analysis of the Value of Rail Transport in the Greater Dublin Area", Working paper n°264, Economic and Social Research Institute (ESRI), Papers 01/2008.
- McDONALD J.F., McMILLEN D. (2010, 1st Ed. 2007), *Urban Economics and Real Estate. Theory and Policy*. John Wiley & Sons, inc., Hoboken NJ., 560 p.
- MENERAULT Ph. (2006), « Réseaux de transports publics à grande vitesse et aménagement, au croisement des échelles spatiales et temporelles », in DUPUY G., GENEAU I. (dir.), *Changements d'échelle de l'activité économique et des réseaux. Quelles conséquences pour l'aménagement ?*, CNRS Éditions, Paris.
- MENERAULT Ph. (2010), « Grande vitesse et système métropolitaine : une troisième gare TGV à Lille, enjeux et limites », communication au colloque « Gares et territoires de la grande vitesse ferroviaire », le 16 juin à Dijon.
- MENERAULT Ph., BARRE A. (dir. et coord.), 2001, *Gares et quartiers de gare : signes et marges. Actes du séminaire international du 22 mars 1999 à Villeneuve d'Ascq*, Éditions INRETS, Arcueil, 216 p.
- MENERAULT Ph. (dir.), (2006), *Les pôles d'échange en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse*, CERTU, Lyon, 180 p.
- MENERAULT Ph., GROUX A. (coord.) (2011), « Valorisation des quartiers de gare. La clé du sol », dossier paru dans *Études foncières*, n°150, mars-avril 2011, pp. 31-57.
- MERENNE-SCHOUMAKER B. (2005), « Liège en 2005 : réalités et espoirs », in RENARDY C. (dir.) (2005), *Liège et l'Exposition Universelle de 1905*, La Renaissance du Livre, Bruxelles, 318 p, pp. 261-280.
- MERLIN P. (1991), *Géographie, économie et planification des transports*, PUF, collection *Fondamental*, Paris, 472 p.
- MERLIN P. (1992), *Géographie des transports*, Presses Universitaires de France, Paris, 126 p.
- MERLIN P. (1994), *Les transports en France*, La documentation Française, Paris, 176 p.
- MERLIN P. (2002), *L'aménagement du territoire*, PUF, Paris, 448 p.
- MERLIN P., CHOAY F., 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris, 724 p., Articles « Établissement Public d'Aménagement », « Quartier », « Société d'Économie Mixte », « Zone d'Aménagement Concerté »
- MERLEY J. (1990), *Histoire de Saint-Étienne*, Éditions Privat, Toulouse, 318 p.
- MERRYFIELD A., SWYNGEDOUW E. (ed) (1996), *The Urbanization of Injustice*, Lawrence & Wishart, 245 p.
- MEUNIER-CHABERT M. (2011), « Contrats d'axe », in MENERAULT Ph., GROUX A. (coord.) (2011), « Valorisation des quartiers de gare. La clé du sol », dossier paru dans *Études foncières*, n°150, mars-avril 2011, pp. 31-57., pp. 54-56.
- MICHEAU M. (1999), « Amiens : Gare et Quartier de Gare. Quels référents spatiaux ? », Rapport de recherche du programme *Gares et Quartiers de gare* (Plan Urbain, Ministère Equipement,

- Transports, Logement ; Ville d'Amiens (Atelier d'urbanisme) ; Direction du Développement des Gares – SNCF), 115 p.
- MILES M. B., HUBERMAN A. M. (1994, 2003 / 2007 rééd.), *Analyse des données qualitatives / Qualitative Data Analysis. An expanded sourcebook*, traduction de la deuxième édition américaine par Martine Hlady Rispal, Éditions de Boeck, Bruxelles, 626 p.
- MOLINA G. (2011), « "Archistars", ville et littérature », *Urbanisme*, n°379, juillet-août 2011
- MOREL P. (2009), « Une gare qui va transformer la ville », *Culture*, le magazine culturel en ligne de l'Université de Liège : http://culture.ulg.ac.be/jcms/prod_95273/une-gare-qui-va-transformer-la-ville
- MOREL-JOURNEL C., PINSON G., « Néo-management et/ou néo-libéralisation des politiques urbaines : analyse de l'outil "EPA" et de son acclimatation stéphanoise », document de travail issu d'une communication au Congrès de l'Association Française de Science Politique à Science Po Strasbourg (31 août-2 septembre 2011), session thématique 14 « Retour sur l'État local », 36 p.
- NAPOLITAN F., ZEGRAS P. C. (2007), "Shifting Priorities: The Removal of Inner City Freeways in the United States", *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, n° 2046, Transportation Research Board of the National Academies, Washington DC, pp. 68-75.
- NAPPI-CHOULET I. (2007), « Value Creation and the Impact of Corporate Real Estate Assets. An Empirical Investigation with French Listed Companies », in *Dauphine Real Estate Workshop*, 20 p. (document de travail à ne pas citer)
- NAPPI-CHOULET I. (2010), *L'immobilier d'entreprise. Analyse économique des marchés*, Éditions Economica, Paris, 256 p.
- NAPPI-CHOULET I. (2011), « La financiarisation des quartiers d'affaires : l'exemple de « Coeur Défense » », *Esprit*, 2011/11, novembre, pp. 30-43.
- NAPPI-CHOULET I. (2012), « Le logement, laissé-pour-compte de la financiarisation de l'immobilier », *Esprit*, 2012/1, janvier, pp. 84-95
- NAPPI-CHOULET I., MALEYRE I., MAURY T.-P. (2007), « Un modèle hédonique des prix des bureaux à Paris et en Petite Couronne », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°3, pp. 421-451.
- NESSI H. (2010), « Formes urbaines et consommations d'énergie dans les transports », *Études foncières*, n°145, mai-juin 2010, pp. 30-32.
- NEVERS Jean-Yves, 1997, *Coopération et construction d'une capacité de gouvernement, le concept d'"Urban Regime" chez Clarence Stone*, in : Gaudin JP et Novarina G, Politiques Publiques et Négociation, CNRS Editions, 143-161.
- NEWMAN & KENWORTHY (1989), *Cities and Automobile Dependence*, Gower, Aldershot, Royaume-Uni,
- NIJMAN J. (2007), "Comparative urbanism", *Urban Geography*, 2007, 28, 1, pp. 1-6.
- NOVARINA G. (1998), « La construction des demandes sociales par le projet d'urbanisme », in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n° 80-81, numéro thématique « Gouvernances », pp. 172-178.
- NOVARINA G. (2000), « Conduite et négociation du projet d'urbanisme », in SÖDERSTRÖM O. (ed.), *L'usage du projet*, Payot, Lausanne, pp 51-64.
- NOVARINA G. (dir.) (2003), *Plan et projet. L'urbanisme en France et en Italie*, Éditions Economica, collection Anthropos, Paris, 234 p.
- OFFNER J.-M. (1993), « Les 'effets structurants du transport' : mythe politique, mystification scientifique », in *L'espace Géographique*, n°3, pp. 233-242.
- OFFNER J.-M. (2001), « Raisons politiques et grands projets », in *Annales des Ponts et Chaussées* n°99, juillet-septembre 2001, pp. 55-59.
- OFFNER J.-M., PUMAIN D., (1996), *Réseaux et territoires. Significations croisées*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 284 p.
- OLLIVRO J. (1996), « L'ambiguïté des gares. Clé du développement contemporain », in *Annales de la Recherche urbaine*, n°71, p. 34-43.
- OLLIVRO J. (1999), « Quand la vitesse recompose le territoire. Localisation des gares TGV et organisation urbaine », in *Annales des Ponts et Chaussées*, n°89, p. 26-38.
- ORFEUIL J.-P., 2000, *L'évolution de la mobilité quotidienne*, Synthèse INRETS, n° 37.
- ORFEUIL J.-P., 2008, *Une approche laïque de la mobilité*, Éditions Descartes et Cie, Paris, 173 p.

- OZDILEK U. (2006), *Valeur hédonique des terrains à usage résidentiel unifamilial sur l'île de Montréal*, thèse sous la direction de Jean McNeil, soutenue à l'Université de Montréal, janvier 2006, 302 p.
- PADEIRO M. (2009), *Le métro hors les murs : prolongements de lignes et évolution urbaine de la banlieue parisienne*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme sous la direction de Francis Godard et Marie-Hélène Massot, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, soutenue le 15 octobre 2010, 489 p.
- PAILLÉ P. (2006), *Méthodologie qualitative, postures de recherche et variables*, Éditions Armand Colin, Paris,
- PAQUOT Th. (2007), Article « Mobilités », in *Urbanisme*, « Rénovation urbaine : enjeux, mise en œuvre, qualité », Hors Série n°30 (février 2007), p 68
- PAULET J.-P. (2002), *Les représentations mentales en géographie*, Economica Anthropos, Paris, 152 p.
- PAULHIAC F. (2002), *Le rôle des références patrimoniales dans la construction des politiques urbaines à Bordeaux et Montréal*, thèse de doctorat sous la direction de J.-P. AUGUSTIN (Bordeaux III – Michel de Montaigne) et D. LATOUCHE (INRS – Urbanisation, Culture et Société, Montréal), soutenue le 19/12/2002 à l'Université de Bordeaux III – Michel de Montaigne.
- PAULHIAC F. (2008), « La cohérence urbanisme – transport à l'épreuve des impensés du débat public », in CHALAS Y., PAULHIAC F. (dir), 2008, *La mobilité qui fait la ville. Actes des 3èmes rencontres internationales en Urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble*, Éditions du Certu, Lyon, 326 p.
- PINSON G. (2002), *Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin*, Thèse de doctorat de Sciences politiques, Université de Rennes 1, 728 p.
- PINSON G. (2005), « L'idéologie des projets urbains. L'analyse des politiques urbaines entre précédent anglo-saxon et "détour" italien », *Sciences de la Société*, n°65, pp. 28-51.
- PINSON G. (2006), « Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes. », *Revue Française de Science Politique*, vol. 56, n°4, pp. 619-651.
- PINSON G. (2007), « Gouverner une grande ville européenne. Les registres d'action et de légitimation des élus à Venise et Manchester », *Sciences de la Société*, n°71, pp. 89-113.
- PINSON G. (2009), *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris, 420 p.
- PIRON O. (2002), *Renouvellement urbain. Analyse systémique*, Plan Urbanisme construction architecture, Paris, 135 p.
- PLASSARD F. (1992), « L'impact territorial des réseaux à grande vitesse », in DERYCKE P.-H. (dir), *Espace et dynamiques territoriales*, Economica, Paris, pp. 243-262.
- PLASSARD F. (1994), « Le transport à grande vitesse et le développement régional », in *CEMT, table ronde : Politiques régionales, réseaux de transport et communications*, Paris.
- PLASSARD F. (1997), « Les effets des infrastructures de transport, modèles et paradigmes », in BURJMEISTER A., JOIGNAUX G. (dir.), (1997), *Infrastructures de transport et territoires. Approche de quelques grands projets*, L'Harmattan, 319 p, pp. 39-54.
- PLASSARD-BUGUET F. (1989), « Infrastructures de transport et transformations de l'espace. Le cas de la région du Creusot et de Montceau-les-Mines entre 1780 et 1980 », n°19, *Transports* (mars 1989), pp 150-158.
- PLAZA, B. (2000), "Evaluating the influence of a large cultural artifact in the attraction of tourism: the Guggenheim Museum Bilbao case", *Urban Affairs Review*, 36, pp. 264–274.
- POLESE M. (1994), *Économie urbaine et régionale : logique spatiale des mutations économiques*, Economica, Paris, 400 p.
- POLESE, M. et SHEARMUR R. (2009.), *Économie urbaine et régionale : introduction à la géographie économique*, 3e édition, Economica, Paris, 438 p.
- POLLARD J. (2007), « Les grands promoteurs immobiliers français », *Flux* 2007/3, n° 69, pp. 94-108.
- POLLARD J. (2009), *Acteurs économiques et régulation politique : Les promoteurs immobiliers au centre des politiques du logement dans les régions de Paris et de Madrid*, thèse de doctorat en

- sciences politiques sous la direction de Patrick Le Galès, Sciences Po. Paris, soutenue le 03 avril 2009, 530 p.
- POUPARDIN F. (2008), « Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale », in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38, p. 59-71.
- PRELORENZO C., ROUILLARD D. (dir.) (2009), *La Métropole des infrastructures*, Picard, Paris, 333 p.
- QUERRIEN A., LASSAVE P. (dir.) (2004), « Renouvellements Urbains », *Annales de la Recherche Urbaine* n°97.
- RAGON M. (1984), *L'architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Éditions Denoël, Paris, 108 p.
- RENARD V. (2008), « La ville saisie par la finance », *Le Débat* n°148, janvier-février 2008, pp 106-117.
- RENARDY C. (dir.) (2005), *Liège et l'Exposition Universelle de 1905*, La Renaissance du Livre, Bruxelles, 318p.
- Revue Urbanisme n°308, octobre 1999, numéro spécial Renouvellement Urbain
- RIBEILL G. (1995), « D'un siècle à l'autre, les métamorphoses de la grande gare », séminaire *Les Lieux - Mouvements de la Ville* (Plan Urbain, PREDIT, RATP, SNCF), volume 1 : « Histoire des gares - Histoire urbaine » (Actes de la journée du 17 Février 1995), Paris, 175 p, pp. 27-52.
- RIBEILL G. (1996), *Les métamorphoses de la grande gare française*, in *Annales de la Recherche urbaine*, n°71, p. 54-65.
- RIBEILL G. (1999), « La gare au confluent utopique de réseaux et services, ou le mythe récurrent de l'interconnexion », in *Annales des Ponts et Chaussées*, n°89, p. 10-18.
- RICHARDS J., MAC KENZIE J. (1986), *The Railway Station: a Social History*, Oxford University Press, Oxford, 480 p.
- RICHER C. (2007), *Multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échanges, un enjeu de la coopération intercommunale ?*, thèse de doctorat en géographie soutenue en décembre 2007, sous la direction de Philippe MENERAULT (INRETS)
- RICHER C., BERION P., FACCHINETTI-MANNONE V. (2009), « L'observatoire des effets territoriaux des gares TGV du Rhin-Rhône : contexte, enjeux et perspectives », in *Images de Franche-Comté* 40 (2009), pp. 2-5.
- RIOT E. (2011), « Vers des gares internationales standardisées ? », communication aux Journées d'études « Métropoles hors sol. Vers une déterritorialisation de la production de l'urbain en question », Institut d'Urbanisme de Lyon – Université Lyon 2 Lumière, Lyon, 17 et 18 novembre 2011.
- RODRIGUES-MALTA (2004), « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe », in « Renouvellements Urbains », *Annales de la Recherche Urbaine* n°97, pp 93-101
- RONCAYOLO M. (1996), *Les grammaires d'une ville*, EHESS, Paris, 507 p.
- RONCAYOLO M. (2000), « Mémoires, représentations, pratiques – réflexions autour du projet urbain », in HAYOT A., SAUVAGE A. (dir.), 2000, *Le projet urbain. Enjeux, expérimentations et professions*, Actes du colloque « Les Sciences humaines et sociales face au projet urbain », organisé par l'INAMA et SHS-TEST, à Marseille, les 31 janvier et 1^{er} février 1997, Éditions de la Villette, Paris, 402 p., pp. 25-31.
- RONCAYOLO M. (2002), *Lectures de villes, Formes et Temps*, Marseille, Éditions Parenthèses, Marseille, 386 p.
- RONCAYOLO M. (2007), « Réflexions autour de la notion d'attractivité », in INGALLINA P., 2007, *L'attractivité des territoires. Regards croisés*, Actes des séminaires du programme de recherche « Le renouvellement urbain. Attractivité et attractivité des villes », PUCA, Paris,
- RONEZ B. (2007), *Conception et réalisation d'un pôle d'échanges à Shanghai. Création et utilisation d'une place forte*. Mémoire de Master 2, sous la direction de Franck Scherrer (IUL – Lyon 2).
- ROSEMBERG M. (2000), *Le marketing urbain en question, production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Éditions Economica, Paris, 188 p.
- ROSEN S. (1974), "Hedonic Prices and Implicit Markets: Product Differentiation in Pure Competition", *The Journal of Political Economy*, Vol. 82, No1 (Jan-Feb, 1974), pp 34-55.
- ROTY T. (1996), « EKI, le relais : la gare au Japon », *Les Annales de la Recherche urbaine* n°71 : « Gares en mouvement », pp. 75-85.

- ROUSSEAU M. (2008-a), « Richard Florida in Saint-Etienne ? Sociologie de la "classe créative" stéphanoise », in *Annales de la Recherche Urbaine* n°105, pp 112-119
- ROUSSEAU M. (2008-b), « "Bringing politics back in" : la gentrification comme politique de développement urbain ? Autour des "villes perdantes" », in *Espaces et sociétés* 2008/1-2, n°132, p. 75-90.
- RUELLE C., TELLER J. *et al.* (2002), *Internal report on the application of EIA to cultural heritage & Guillemins extended case study analysis*. Rapport de recherche du programme SUIT (Sustainable Development of Urban Historical areas through an active Integration within Towns), 76 p.
- RUELLE C., BREUER C. (2008) « Études de cas concret : le quartier des Guillemins. » Non publié, accessible sur le site du master complémentaire : <http://gaston.lema.arch.ulg.ac.be/urba/cas0708.html>
- RUELLE C., TELLER J. (2008), « Tensions entre planification stratégique et prise d'opportunité dans le cadre de l'aménagement des villes moyennes », in Cadé, Daniel; Diab, Youssef (Eds.) *La Ville durable : Décision, Action, Financement, Communication*, pp. 79-93. Il a été publié suite à l'Université d'été de l'Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris (27-30 août 2007). ISBN: 12818305. Accessible sur: <http://orbi.ulg.ac.be/handle/2268/32163>.
- SAGNARD J., BERTHET J. (2002), *Saint-Étienne*, Éditions Alan Sutton, collection « Mémoires en images », Saint-Cyr-sur-Loire, tome 1, 128 p.
- SANDER A. (1991), « Intégration de la gare dans la ville, options pour la réhabilitation du patrimoine de la SNCF », in *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, n°5-6, p. 149-160.
- SANSOT P. (1996, rééd. 2004), *Poétique de la ville*, Éditions Payot et Rivages, Paris, 626 p.
- SASSEN S. (1991), *The Global City*, Princeton, Princeton University Press, 397 p.
- SASSEN S. (1994), *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks CA: Fine Forge Press.
- SASSEN S. (1998), *Globalization and its discontents: essays on the new mobility of people and money*. The New Press, NY Sassen, 2000.
- SASSEN S. (2001), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton, 412 p.
- SAUGET S (2008), « Pour une histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares voyageurs », in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38, p. 19-26.
- SAUGET S. (2009), *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Éditions Tallandier, Paris, 299 p.
- SCHERRER F. (2004), « Désynchroniser, resynchroniser l'action collective urbaine », in (Coll.) *Les rythmes urbains*, Éditions du Musée Gadagne, Lyon, pp. 39-49.
- SCHERRER F. (2007), « Comment pense-t-on les temps du projet aujourd'hui? », in (coll) *Comment synchroniser les temps des projets urbains*, Grand Lyon, Direction Prospective et Stratégie d'Agglomération, Espace des Temps, pp. 8-12.
- SCHMID H. (2009), *Economy of Fascination. Dubai and Las Vegas as Themed Urban Landscapes*, (translated by John Steward) Gebrüder Borntraeger, Berlin, Stuttgart, 272 p.
- SCOTT A.J. (1988), *Metropolis: From the Division of Labor to Urban Form*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 264 p.
- SCOTT A., STORPER M. (2003), "Regions, globalization, development", *Regional Studies*, vol. 37: 6&7, pp 579-593.
- SFEZ L. (1973), *Critique de la décision*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences politiques, Paris, 368 p.
- SFEZ L. (2004), *La décision*, PUF, Collection « Que-Sais-Je ? » n° 2181, Paris, 126 p.
- SHORT J.R., KIM Y.H. (1999), *Globalization and the City*, Longman, 170 p.
- SIINO C. (coord.), (2004), *Métropolisation et grands équipements structurants*, Presses Universitaires du Mirail, Toulouse, 305 p.
- SMITH N. (1979), "Toward a Theory of Gentrification. A Back to the City Movement by Capital, not People", *Journal of the American Planning Association* 45:4, pp. 538-548.
- SMITH N. (1987), "Gentrification and the rent-gap", *Annals of the Association of American Geographers* 77 (3) pp. 462-465.
- STOKER G., 1998, « Cinq propositions pour une théorie de la gouvernance », in *Revue Internationale des Sciences Sociales - RISS*, n° 155, pp. 19-30.

- STOKER G., MOSSBERGER K. (1994), « Urban regime theory in a comparative perspective », *Environment and Planning C : Government and Policy*, vol 12, n°2, 1994.
- STOKER G., MOSSBERGER K. (2001), « The Evolution of Urban Regime Theory. The Challenge of Conceptualization », *Urban Affairs Review*, volume 36, n°6, July 2001, pp. 810-835.
- STONE C. N. (1989), *Regime Politics: Governing Atlanta, 1946-1988*, Lawrence, Kans.: University Press of Kansas, 314 p.
- STONE C. N. (1993), « Urban regime and the capacity to govern: a political economy approach », *Journal of Urban Affairs*, vol. 15, n° 1, 1993.
- TABURET A. (2012), *Promoteurs immobiliers privés et problématiques de développement durable urbain*, thèse en géographie sociale et régionale sous la direction de Jacques Chevalier et Cyria Emelianoff, soutenue le 3 décembre 2012 à l'Université du Maine, 378 p.
- TAYLOR L. (2008), "Theoretical Foundations and Empirical Developments in Hedonic Modeling", in BARANZINI A. et al. (eds.), *Hedonic Methods in Housing Markets*, Springer Science, New York, 278 p., pp. 15-37.
- TELLER J. (2009), « Coup d'œil sur les grands chantiers de Liège », *Culture*, le magazine culturel en ligne de l'Université de Liège : http://culture.ulg.ac.be/jcms/prod_95226/coup-doeil-sur-les-grands-chantiers-de-liege-par-jacques-teller
- TERADE A. (2007), « Le 'Nouveau quartier de l'Europe' à Paris. Acteurs publics, acteurs privés dans l'aménagement de la capitale (1820-1839) », in *Histoire urbaine*, n°19, p. 11-29.
- TERRIN J.-J., MARIE J.-B., LEHEIS S. (dir.), (2011), *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Éditions Parenthèses, Marseille, 217 p.
- THERMEAU G.-M., SIGEL B., CARRIER-REYNAYD B., RIVATTON B. (2011), *Une histoire de Saint-Étienne*, Actes Graphiques Éditeur, Saint-Étienne, 141 p.
- THIARD Ph. (2005), « L'offre territoriale : un nouveau concept pour le développement des territoires et des métropoles ? », *Territoires 2030*, mais 2005 n°1, DATAR, pp. 17-28.
- THIARD Ph. (2007), « Attractivité et compétitivité : offre territoriale, approches marketing et retombées », in INGALLINA P., 2007, *L'attractivité des territoires. Regards croisés*, Actes des séminaires du programme de recherche « Le renouvellement urbain. Attractivité et attractivité des villes », PUCA, Paris, 124 p.
- THIARD Ph. (2007), « La prospective urbaine est-elle soluble dans le marketing territorial ? Réflexions sur l'évocation du futur dans la promotion de la ville. » *Territoires 2030, Expériences de prospective*, DIACT, n°4, pp. 141-154.
- THOMAS E. (1996), « Restructuration des services municipaux stéphanois et rupture dans le mode de planification urbaine », in *Revue de Géographie de Lyon*, volume 71, n°3, p. 217-221.
- TIANO C. (2007), *Les fauteurs d'imaginaire. Construction d'un imaginaire et jeu d'acteurs dans les opérations de requalification urbaine Eurail, Euroméditerranée et Neptune*. Thèse en urbanisme, aménagement et études urbaines sous la direction d'Alain Bourdin, soutenue le 03 décembre 2007, Université de Paris 8 – Vincennes Saint-Denis, 416 p.
- TIANO C. (2010), « Quelles valeurs pour revaloriser les territoires urbains ? », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Débats, Les valeurs de la ville, mis en ligne le 03 mai 2010, consulté le 05 septembre 2012. URL : <http://cybergeo.revues.org/23091>
- TIRY C. (2008), *Les mégastructures du transport. Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*, Editions du CERTU, Lyon, 144 p.
- TOPALOV C. (1973), *Les promoteurs immobiliers. Contribution à l'analyse de la production capitaliste du logement en France*, Mouton, Paris, 413 p.
- TOPALOV C. (2001), « Maurice Halbwachs et les villes. Les expropriations et le prix des terrains à Paris (1909) », in LEPETIT B., TOPALOV C. (dir.), (2001), *La ville des sciences sociales*, Belin, Paris, 410 p, pp. 11-45.
- TOUSSAINT J.-Y., ZIMMERMANN M. (dir), 1998, *Projet urbain. Ménager les gens, aménager la ville*, Architecture + Recherche / Mardaga, Liège, 202 p.
- TRICAUD E. (1991), « Le renouveau des gares », in *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, n°5-6, p. 161-171.
- TROIN J.F (1995), *Rail et aménagement du territoire Des héritages aux nouveaux défis*, EdiSud, Aix-en-Provence, 264 p.

- TROIN J.-F. (1997), « Les gares TGV et le territoire : débats et enjeux », *Annales de géographie*, n°593-594, 1997, pp 34-50.
- TROIN J.-F. (1998), « Des gares TGV hors la ville : une aberration française », in *Urbanisme*, n°302, septembre-octobre 1998, pp. 37-38.
- TROIN J.-F. (2008), *Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées ». Fonctionnement et relation au territoire*, Rapport réalisé pour la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT), par la Fédération Nationale des Associations d' Usagers des Transports (FNAUT), 66 p.
- TROIN J.-F. (2010), « Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au 'désaménagement' du territoire », in *Belgéo*, n°1-2, p. 23-34.
- URRY J. (2007), *Mobilities*, London, Polity, 336 p.
- VANT A. (1981), *Imagerie et urbanisation : recherches sur l'exemple stéphanois*, Centre d'Études Foréziennes, Saint-Étienne, 661 p.
- VANT A. (1995), « L'agglomération stéphanoise en quête de territoire », in *Revue de Géographie de Lyon*, volume 70, n°2, p. 115-124.
- VANT A., GAY G. (1997), « 'Saint-Etienne Métropole' ou le découpage du territoire minime », in *Revue de géographie de Lyon*, Vol. 72, n°3, p. 177-190.
- VARLET J. (1992) « Réseaux de transports rapides et interconnexion en Europe occidentale », *Information Géographique* n°56, pp. 101-114.
- VELTZ P. (1993), « D'une géographie des coûts à une géographie de l'organisation. Quelques thèses sur l'évolution des rapports entreprises/territoires », *Revue économique* n° 4, juillet 1993, pp. 671-684.
- VARLET J. (2008), « Trois révolutions géographiques de la grande vitesse ferroviaire en France », in *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n°4, p. 461-474.
- VELTZ P. (1993), « D'une géographie des coûts à une géographie de l'organisation. Quelques thèses sur l'évolution des rapports entreprises / territoires », *Revue économique*, n°4, juillet 1993, pp. 671-684.
- VELTZ P. (1996), *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Presses universitaires de France, collection « Économie en liberté », Paris, 262 p.
- VERGRIETE P. (2013), *La ville fiscalisée. Politiques d'aide à l'investissement locatif, nouvelle filière de production du logement et recomposition de l'action publique locale en France (1985-2012)*, thèse de doctorat soutenue le 7 janvier 2013 à l'Université Paris-Est.
- VERHAGE R., LIHOSSIER R. (2009), « La co-production public/privé des projets urbains », in BOINO P. (dir.) (2009), *Lyon, la production de la ville*, Éditions Parenthèses, Marseille, 262 p., pp. 144-171.
- VERMEERSCH L. (1998), *La ville américaine et ses paysages portuaires entre fonction et symbole*, Editions de l'Harmattan, Paris, 206 p.
- VERNEY-CARON N. (1999), *Le ruban et l'acier. Les élites économiques de la région stéphanoise au XIXe siècle (1815-1914)*, Publications de l'université de Saint-Étienne, Saint-Étienne, 448 p.
- VESCHAMBRE V. (2005), « Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation : enjeux d'appropriation symbolique de l'espace. Réflexions à partir de quatre villes de l'Ouest. », *Norois* n°2, 195, pp. 79-92.
- VICARIO L., MARTINEZ MONJE M. (2003), "Another 'Guggenheim Effect'? The Generation of a Potentially Gentrifiable Neighbourhood in Bilbao", *Urban Studies*, Vol. 40, No. 12, pp. 2383–2400.
- VIGOUR C. (2005), *La comparaison dans les sciences sociales, pratiques et méthodes*, La Découverte, Paris, 336 p.
- WIEL M. (2005), *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, Editions de l'Aube, Paris, 91 p.
- YIN R. K. (2008), *Case Study, research and design*, SAGE Publication, 200 p.
- ZEMBRI P. (1992) « T.G.V.-réseau classique des rendez-vous manqués », Paris Transports urbains n°75 pp. 5-14.
- ZEMBRI P. (1993), « T.G.V. - réseau ferré classique : des rendez-vous manqués », in *Annales de Géographie*, n°571, Éditions A. Colin, Paris, p. 282-295.
- ZENEIDI-HENRY D. (2002), *Les SDF et la ville, géographie du savoir-survivre*, Éditions Bréal, Paris, 288 p.

Sitographie

(Liste non exhaustive. L'ensemble de ces URL ont été visitées le 09.09.2012).

Sites institutionnels

- SNCF : <http://www.sncf.com/fr/>
- Gares & Connexions : <http://www.gares-connexions.com/> (compte-rendu des « Ateliers de la Gare » : <http://www.gares-connexions.com/gares-du-futur/les-ateliers-de-la-gare>)
- Gares en mouvement : <http://www.gares-en-mouvement.com>
- AREP : <http://www.arep.fr/#/>
- RFF : <http://www.rff.fr/fr>
- Mission parlementaire de Fabienne Keller : <http://www.gare-ensemble.fr>
- BahnVille 2 : <http://www.bahn-ville2.fr/>
- POPSU 2 : <http://www.popsu.archi.fr/POPSU2/>

Projets urbains autour de gares centrales (sites internet dédiés)

- Euralille (<http://www.saem-euralille.fr>),
- Euratlantique (<http://www.bordeaux-euratlantique.fr/>)
- Euroméditerranée (<http://www.euromediterranee.fr/>)
- EuroNantes (<http://www.euronantes.com/>)
- Angers Gare Plus (<http://www.angers-gareplus.com/>)
- BahnProjekt Stuttgart-Ulm (ex Stuttgart 21, Allemagne) : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/>
- Quartier Ecoparc (Neuchâtel, par Bauart, Suisse) : <http://www.quartierecoparc.ch/>
- Birmingham New Street Station (Royaume-Uni) : <http://www.newstreetnewstart.co.uk/>
- Rotterdam Central District (Pays-Bas) : <http://www.rotterdam-centraldistrict.nl/>
- Barcelona Sagrera (Espagne) : <http://www.barcelonasagrera.com/>

- Le centre commercial de Saint-Louis (Missouri), reconverti en centre commercial : <http://www.stlouisunionstation.com/>

Sites relatifs à la promotion immobilière et à l'immobilier (données et analyses des marchés)

- CBRE : http://www.cbre.fr/fr_fr
- Cushman & Wakefield : <http://www.cushwake.com/cwglobal/jsp/localHome.jsp?Country=FR&Language=FR>
- Jones Lang LaSalle : <http://www.joneslanglasalle.fr/France/FR-FR/Pages/Home.aspx>
- DTZ : http://www.dtz.com/France?vgnLocale=fr_FR

Saint-Étienne

- EPASE (page relative à Châteaueux) : <http://www.epase.fr/fr/Projets-urbains/Chateaueux/Presentation>
- Site dédié au quartier d'affaires créé à l'occasion du SIMI 2012 : <http://saint-etienne-chateaueux.fr/> (dernière consultation de l'URL le 10.02.2013).
- Atelier Ruelle, fiche Châteaueux : http://www.atelier-ruelle.fr/saint-etienne?id_article=59
- AAUPC (Atelier Chavannes), fiche Châteaueux : <http://aaupc.fr/projets/fiche/id/48>
- Atelier Maki, page relative aux îlots A&B : http://www.maki-and-associates.co.jp/details/index_pic.html?pcd=96

- Art de Construire (fiche îlots Maki) : <http://www.art-de-construire.fr/projets/p2/Chateaucieux---L%27Horizon-179.html>
- Cimaise architectes (fiche du siège de Casino) : <http://www.cimaise-architectes.com/-reference-client-1-.html>
- Altarea-Cogedim (fiche Luminis) : <http://www.altareacogedim.com/Cite-des-Affaires-Saint-Etienne-42.html>
- Portfolio Luminis de Manuelle Gautrand : <http://www.manuelle-gautrand.com/projects/cite-des-affaires/>
- Foncière INEA : <http://www.inea-sa.com/>
- Atelier Michel Remon architecte (fiche sur l'Urssaf) : http://www.remon.fr/references-choisies/urssaf/urssaf_pers1.htm
- Cap City (BNP-Paribas Immobilier, où l'on trouvera plans, superficies et prix des logements) : http://logement.bnpparibas.fr/logement/jcms/sfo_5562?jsp=plugins%2FRechercheImmoPlugin%2Fjsp%2FdoDetailProgramme.jsp&programId=21215&portal=rec_6714
- XXL-Atelier (page relative à White[carbon] : <http://www.xxlatelier.com/premiere-pierre-des-immeubles-white-carbon/> ; page dédiée (avec plans) : <http://white-carbon.xxlgreengeneration.com/>
- ECDM (l'un des lauréats du concours sur l'îlot Poste-Weiss) : <http://ecdm.eu/?p=4328>
- Le collectif ayant aménagé la place du Géant à Saint-Étienne : <http://www.collectifetc.com/place-au-changement-chantier/>
- Conseil de quartier Châteaucieux : <http://www.saint-etienne.fr/mairie/conseils-quartier/conseil-quartier-n-19-chateaucieux-saint-francois-monthieu-pont-1039ane>

Liège

- Ville de Liège (page relative aux projets urbains, destinée aux investisseurs) : <http://www.liege.be/liege/projet-de-ville/investir-a-liege>
- Eurogare (remplace le site de EuroLiège TGV) : <http://www.eurogare.be/fr/index.html>
- Atelier Calatrava (images de Liège) : <http://www.calatrava.com/#!/Selected%20works/Architecture/Li%C3%A8ge?mode=english>
- L'ASBL liégeoise Urbagora : <http://urbagora.be/>.
- La plate-forme d'information relative aux Guillemins : <http://guillemins.be/>.
- Blog des riverains du quartier des Guillemins : <http://crg-guillemins.skyrock.com/>
- Les différents tracés du tramway proposés par les ateliers Dethier : <http://www.dethier.be/fr/default.asp>
- Befimmo / Fedimmo : <http://www.befimmo.be/fr/filiale-fedimmo>
- GRE : <http://www.gre-liege.be/>
- SPI : <http://www.spi.be/fr>

Table des illustrations

Table des cartes

<i>Carte 1 : Carte du réseau TGV français (source : Auphan, 2012, p. 205)</i>	64
<i>Carte 2 : La nodalité des gares TGV en France (source : Richer, 2010)</i>	80
<i>Carte 3 : Saint-Étienne, périphérie marginalisée ou intégrée de Lyon ? (source : ÉPASE)</i>	202
<i>Carte 4 : Le projet urbain de Saint-Etienne, décliné en de nombreux sous-projets menés par différents acteurs</i>	233
<i>Carte 5 : Secteurs d'intervention de l'ÉPASE (2007-2014)</i>	244
<i>Carte 6 : Eléments de situation de Liège dans le nord de l'Europe</i>	257
<i>Carte 7 : Châteaureux, un espace cloisonné (A. Delage, 2012)</i>	279
<i>Carte 8 : Quelle ville produite à Châteaureux en 2012 ? (A. Delage, 2012)</i>	370

Table des figures

<i>Figure 1 : Trajectoire urbaine et fonctionnelle de la gare du XIXe siècle à aujourd'hui (A. Delage, 2011)</i>	83
<i>Figure 2 : Deux grands modèles explicatifs des effets structurants des infrastructures de transport sur le territoire [Padeiro, 2009, mise en tableau A. Delage, 2012]</i>	133
<i>Figure 3 : Evolution de la population de Saint-Etienne sur les quarante dernières années (source : chiffres INSEE, 2008)</i>	215
<i>Figure 4 : La rencontre de deux chaînes causales au fondement de la renaissance de Châteaureux (A. Delage, 2012)</i>	379
<i>Figure 5 : Les programmes immobiliers à Saint-Étienne Châteaureux (A. Delage, 2012)</i>	456
<i>Figure 6 : Potentialités de la gare et « congruence incrémentale » (A. Delage, 2012)</i>	483

Table des illustrations

<i>Illustration 1 : Naissance et constitution du réseau de chemin de fer en France</i>	38
<i>Illustration 2 : Les effets de coupure urbaine engendrés par les faisceaux ferroviaires</i>	40
<i>Illustration 3 : Gares et architecture, entre classicisme et modernité</i>	47
<i>Illustration 4 : Carte postale de Limoges, avec la gare des Bénédictins (année 2008)</i>	49
<i>Illustration 5 : Carte postale ancienne de l'hôtel "Terminus Nord", en face de la gare du Nord à Paris (non daté)</i>	52
<i>Illustration 6 : Deux visions de la gare Saint-Lazare : Manet (1873), et Monet (1877)</i>	55
<i>Illustration 7 : Images de l'interlope des quartiers de gare</i>	58
<i>Illustration 8 : La typologie des gares selon André. Pény (source : Pény, in Ménerault, 2010)</i>	66
<i>Illustration 9 : Typologie des différents types d'implantation de gares (en fonction de la taille de la ville) (source : Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010, p 15)</i>	67
<i>Illustration 10 : La transformation des gares en espaces commerciaux urbains</i>	72
<i>Illustration 11 : Références artistiques au voyage autour des gares</i>	91
<i>Illustration 12 : Typologie des projets en fonction de la présence des externalités positives [Verhage, Linossier, in Boino, 2009, p 166]</i>	127
<i>Illustration 13 : L'articulation des échelles de projet urbain (source : Ingallina, 2010, p 38)</i>	176
<i>Illustration 14 : L'aménagement urbain et la cohabitation de dynamiques hétérogènes [Arab 2007, p 159]</i>	178
<i>Illustration 15 : Propositions de plan d'urbanisme pour Saint-Étienne, Ricardo Bofill (1994)</i>	219

<i>Illustration 16 : L'ÉPASE au service d'un "grand projet urbain" (capture d'écran du site institutionnel de l'ÉPASE)</i>	<i>242</i>
<i>Illustration 17 : La place Saint-Lambert dans les années 1980 (source : ADR, Ville de Liège)</i>	<i>252</i>
<i>Illustration 18: Statue de Marc Séguin (1786-1875) devant la gare de Châteaueux, commémorant la première ligne de chemin de fer en France (photos A. Delage, 2012).</i>	<i>285</i>
<i>Illustration 19: Proposition de réaménagement du parvis de la gare (Étude 1986, p 10).....</i>	<i>297</i>
<i>Illustration 20 : Proposition de Ricardo Bofill pour Châteaueux (Saint-Etienne Horizon 2020, 1994, p 19) .</i>	<i>302</i>
<i>Illustration 21 : Diagnostic foncier avant la mutation du secteur.....</i>	<i>312</i>
<i>Illustration 22: Typologie des espaces et des enjeux sur le secteur de Châteaueux (Diagnostic foncier, Épures, 2001)</i>	<i>314</i>
<i>Illustration 23: Vues du plan d'urbanisme de Châteaueux proposé par l'Atelier Chavannes (2004)</i>	<i>322</i>
<i>Illustration 24: Plan de composition de Châteaueux par Fumihiko Maki (2005)</i>	<i>324</i>
<i>Illustration 25: Principe paysager de Châteaueux par l'atelier Ruelle</i>	<i>327</i>
<i>Illustration 26: Panorama en sortant de la gare de Châteaueux (état 2011)</i>	<i>366</i>
<i>Illustration 27 : Pôle d'échanges multimodal de Châteaueux, vu depuis le toit du parking silo, vers l'est (cliché A. Delage, 2011).....</i>	<i>368</i>
<i>Illustration 28 : Vue depuis le "Jardin du Regard", Châteaueux (photo : A. Delage, juin 2011)</i>	<i>373</i>
<i>Illustration 29 : Des marques d'appropriations temporaires et artistiques de l'espace public.....</i>	<i>373</i>
<i>Illustration 30 : La gare des Guillemins, une "soucoupe volante" dans un quartier dégradé (photo A. Delage, mars 2010 ; dessin de Kroll, Le Soir, 18.09.2009)</i>	<i>405</i>
<i>Illustration 31: Vue de l'esplanade des Guillemins (ateliers Dethier et associés, 2006).....</i>	<i>421</i>
<i>Illustration 32 : EuroLiège TGV (Calatrava) vs Ville de Liège (Dethier) : deux visions d'un même quartier</i>	<i>423</i>
<i>Illustration 33 : La première vue de la ville de Liège en arrivant aux Guillemins (A. Delage, 2012).....</i>	<i>428</i>

Table des tableaux

<i>Tableau 1: Répartition des projets urbains autour des gares centrales en fonction de leur superficie (A. Delage, 2011)</i>	<i>79</i>
<i>Tableau 2 : Répartition des gares autour desquelles se développe un projet urbain, en fonction de leur fréquentation annuelle (A. Delage, 2011).....</i>	<i>79</i>
<i>Tableau 3: Repères typologiques des mégastructures de transport (source : Tiry, 2008, p. 41).....</i>	<i>82</i>
<i>Tableau 4 : Acceptions de la métropolisation (en lien avec la mondialisation) en fonction des champs disciplinaires (tableau établi à partir de Béhar, 2010)</i>	<i>105</i>
<i>Tableau 5: Diagnostic du quartier de gare : potentialités nombreuses malgré de lourdes contraintes (A. Delage, 2012)</i>	<i>161</i>
<i>Tableau 6 : Gare et quartier de gare, en adéquation avec les impératifs et les modes de faire la ville contemporaine (A. Delage, 2012).....</i>	<i>163</i>
<i>Tableau 7 : Caractéristiques respectives des villes et des projets comparés (A. Delage, 2012)</i>	<i>188</i>
<i>Tableau 8 : Grille d'analyse des entretiens semi-directifs menés à Saint-Étienne et Liège.....</i>	<i>194</i>
<i>Tableau 9 : Résumé statistique de Saint-Etienne Châteaueux, remis en perspective dans des contextes plus larges (source : chiffres INSEE, 2008).....</i>	<i>217</i>
<i>Tableau 10 : Diagnostic territorial de Châteaueux, état avant projet (A. Delage, 2012)</i>	<i>294</i>
<i>Tableau 11 : Synthèse de l'étude d'ÉPURES sur Saint-Étienne Châteaueux en 1986.....</i>	<i>296</i>
<i>Tableau 12 : Synthèse de l'étude SEFROM (1991)</i>	<i>299</i>
<i>Tableau 13 : Synthèse des propositions du Plan Bofill pour Châteaueux dans le cadre de son plan d'urbanisme pour la ville.....</i>	<i>301</i>
<i>Tableau 14 : Synthèse des propositions de l'étude de BETURE Conseil (1995).....</i>	<i>303</i>
<i>Tableau 15 : Diagnostic établi par BETURE en 1995 sur les potentialités résidentielle et tertiaire de Châteaueux (mise en tableau : A. Delage, 2012)</i>	<i>304</i>
<i>Tableau 16 : Deux scénarios de développement pour Châteaueux (source : Étude BETURE, 1995; mise en tableau : A. Delage, 2012).....</i>	<i>305</i>
<i>Tableau 17 : Synthèse de l'étude pré-opérationnelle des étudiants de l'École des Ponts et Chaussée (1998)</i>	<i>308</i>
<i>Tableau 18 : Synthèse du rapport d'étape établi par Épures (1998).....</i>	<i>310</i>
<i>Tableau 19 : Discussion des trois scénarios de création d'un "axe lourd" à Saint-Etienne (source : rapport d'étape d'ÉPURES, 1998, mise en tableau : A. Delage, 2012)</i>	<i>310</i>
<i>Tableau 20 : Synthèse des propositions du plan général de Châteaueux par Patrick Chavannes</i>	<i>320</i>
<i>Tableau 21 : Évolution des valeurs locatives sur Saint-Étienne (en euros HT HC /m²/an (source : Etude de Marché GIT Immobilier, 2009, p 8).....</i>	<i>339</i>

Tableau 22 : Caractéristiques du siège social mondial de Casino	341
Tableau 23 : Caractéristiques de la Cité Administrative	345
Tableau 24 : Caractéristiques du programme L'Horizon (îlots A&B).....	350
Tableau 25 : Caractéristiques du Centre National du Chèque Emploi Service (Urssaf).....	353
Tableau 26 : Caractéristiques du programme résidentiel Cap City.....	355
Tableau 27 : Caractéristiques de l'opération mixte White[carbon].....	359
Tableau 28 : Caractéristiques du programme sur l'îlot Poste-Weiss.....	363
Tableau 29 : Diagnostic sur le quartier des Guillemins, en tenant compte de la nouvelle gare (A. Delage, 2012)	411
Tableau 30 : Diagnostic de Liège et des Guillemins, préalable à la proposition de projet d'esplanade, Dethier et associés, 2005 (mise en tableau : A. Delage).....	420
Tableau 31 : Synthèse des réponses des promoteurs au sujet des motivations pour intervenir à Châteaueux (A. Delage, 2012 ; sources : entretiens Saint-Étienne 2010-2012)	459

Table des planches de synthèse

Planche de synthèse 1 : Repères chronologiques sur les chemins de fer en France, contextes ferroviaire, réglementaire et scientifique (A. Delage, 2011)	26
Planche de synthèse 2 : Portrait-robot d'un projet urbain autour d'une gare centrale (A. Delage, 2012)	85
Planche de synthèse 3 : Déclinaisons du projet de renouvellement urbain autour d'une gare centrale (A. Delage, 2012)	89
Planche de synthèse 4 : Modèle évolutif du quartier de gare (A. Delage, 2012)	96
Planche de synthèse 5 : Les projets de renouvellement urbain autour des gares sont à la croisée de plusieurs chronologies [A. Delage, 2012].....	150
Planche de synthèse 6 : Construction du questionnement, de la problématique et des hypothèses (A. Delage, 2012)	169
Planche de synthèse 7 : Repères chronologiques de Saint-Etienne (A. Delage, 2012).....	201
Planche de synthèse 8 : Éléments de cadrage institutionnel sur la Belgique.....	261
Planche de synthèse 9 : Chronologie de Châteaueux. Le renouveau en quatre temps (A. Delage, 2012).	277
Planche de synthèse 10 : Les attributs de quartier de gare à Châteaueux.	283
Planche de synthèse 11 : Les divers programmes engagés à Châteaueux pour le renouveau du quartier	365
Planche de synthèse 12 : État de l'avancement des travaux à Châteaueux, mi-2012 (A. Delage, 2012)	371
Planche de synthèse 13 : Chronologie du renouveau des Guillemins, à Liège (A. Delage, 2012)	389
Planche de synthèse 14 : La gare des Guillemins dans son environnement urbain.....	392
Planche de synthèse 15 : Les Guillemins, un quartier de gare biface original.....	393
Planche de synthèse 16 : Données sur le foncier de Liège Guillemins.	406
Planche de synthèse 17 : Jeu d'acteurs à Liège Guillemins.	435
Planche de synthèse 18 : Du lien concret entre la gare et le projet urbain, au blocage pour la mise en œuvre [A. Delage, 2012]	437
Planche de synthèse 19 : Trajectoire de la gare et de son quartier (A. Delage, 2012).....	485

Table des matières

Remerciements	5
Sommaire	9
Liste des sigles	13

INTRODUCTION : LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN AUTOUR DES GARES CENTRALES 17

« Après une fausse sortie, la gare revient » : actualité du quartier de gare dans les débats urbanistiques et scientifiques	18
Un nouveau contexte ferroviaire	19
Renouveau de l'intérêt pour la gare dans les milieux de l'aménagement urbain	21
Un renouveau récent des études scientifiques portant sur la gare et le quartier de gare	22
<i>Des projets de renouvellement urbain autour des gares centrales révélateurs de nouvelles façons de faire la ville ?</i>	27
Construction du questionnaire et choix méthodologiques	27
Déroulé du texte	31

CHAPITRE 1 : UN QUARTIER DE GARE PEUT EN CACHER UN AUTRE. Une nouvelle génération de quartiers de gare en rupture avec l'image traditionnelle de ces espaces. 33

1. Le quartier de gare, objet originellement complexe et spécifique : du quartier *autour de la gare* au 'quartier de gare' 35

1.1. <i>Un nouvel objet urbain rapidement pris dans la trame urbaine</i>	36
a. La relation ville-gare : d'une relative indifférence à une intégration progressive	36
Rapide chronologie de la constitution du réseau ferroviaire en France	36
Implantation des gares et croissance urbaine	39
Du « <i>bastion défensif</i> » à la « <i>passoire urbaine</i> »	41
b. Une nouvelle entrée de ville, signal urbain du progrès industriel	43
Un objet symbole de modernité et de rationalité	43
Une gare intégrée au système monumental de la ville	44
"Montre-moi ta gare, je te dirai quelle ville tu es"	46
1.2. <i>L'émergence d'un nouveau quartier dans la ville, polarisé par la gare</i>	50
a. Le lien fonctionnel entre la gare et son quartier (par le transport)	50
Un lieu polarisant des activités liées au transport de personnes et de marchandises	50
La naissance d'un quartier populaire	53
b. Un Janus bifrons ancré dans les représentations collectives	54
Le quartier de gare côté face : une vitrine de modernité, « <i>incitation à l'imaginaire</i> »	54
Côté pile : un quartier interlope et mal famé, une « <i>cour des miracles</i> »	57
Conclusion de la section 1. : Entre nœud et lieu, la gare et son quartier au cœur de nombreux paradoxes	61

2. Une nouvelle génération de quartiers de gare TGV : vers une déconnexion de la gare et de son quartier ? 62

2.1. « <i>Vers le grand retour des gares</i> » : le renouveau du transport ferroviaire	63
a. Constitution du réseau TGV et diversification des types de gares	63
Une nouvelle carte de la France ferroviaire	63
Complexification des types de gare	65
Complexification des implantations de gare	66
b. Le renouveau des gares SNCF : en faire des « lieux de ressources »	69
Modernisation et mise aux normes contemporaines des gares	69
Les services en gare : la gare n'est plus uniquement le lieu du train	71
Conclusion de la section 2.1. : Quartier de gare, quartier de gares : des gares en mutations	75

2.2. <i>D'un quartier l'autre : une nouvelle génération de quartiers de gare</i>	76
a. Une photographie des projets de renouvellement urbain autour des gares centrales	76
Préalable méthodologique	76
Panorama français : l'absence de phénomène de diffusion par les hiérarchies urbaines ou ferroviaires	78
<i>L'impossible typologie ?</i>	81
b. Passer ces projets au crible de leur contenu : modèle idéal-typique, et écarts au modèle	84
Portrait-robot d'un projet en série : des Euroquartiers de gare, levier de développement urbain	84
Déclinaisons urbanistiques du modèle	87
2.3. <i>Du 'quartier de gare' au quartier avec une gare : banalisation ou distinction dans le tissu urbain ?</i>	90
a. L'effacement du ferroviaire face à l'urbain	90
D'un point de vue concret : la lutte pour minimiser l'emprise ferroviaire en ville	90
D'un point de vue symbolique : la très faible mobilisation patrimoniale du chemin de fer	91
b. Une déterritorialisation de ces projets urbains ?	92
La déconnexion des projets affectant la gare et la ville	92
Et une banalisation de ces "europrojets"	93
Conclusion de la section 2. : De nouveaux quartiers de gare "hors sol" ?	94
Conclusion du chapitre 1 : Esquisse d'un modèle évolutif du quartier de gare.	97

CHAPITRE 2 : LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN AUTOUR DES GARES CENTRALES : L'ACTION COLLECTIVE URBAINE SOUS CONTRAINTES	101
1. De villes en métropoles : les nouvelles modalités de la fabrique urbaine	103
1.1. <i>Un nouvel horizon d'action pour les villes : se doter des attributs de la métropole</i>	103
a. Les métropoles, « stade le plus avancé du fait urbain »	104
Un processus en cours	104
Une définition du fait métropolitain à compléter	106
b. Le moteur de la métropolisation : attractivité / compétitivité	107
c. Être présent sur la carte (des métropoles), nouvel impératif des villes	108
Conclusion section 1.1. : Une création de valeur spatialement sélective	110
1.2. <i>La nouvelle donne de l'action collective urbaine : le projet urbain</i>	111
a. La reconfiguration / complexification du jeu d'acteurs	111
La montée en puissance des gouvernements urbains	111
Le nécessaire recours aux acteurs privés et ses conséquences en termes de gouvernance	112
b. De nouvelles modalités d'action pour l'articulation du public et du privé : le projet urbain	116
Panorama sémantique	116
Le projet comme démarche : les « nouveaux habits de l'action publique locale » (Pinson, 2009, p 26)	118
c. Le projet urbain (comme produit) : expression de la gestion différenciée de la ville	119
Conclusion 1.2. : Quelle co-production public-privé de la ville ?	120
1.3. <i>Le projet urbain au défi du renouvellement urbain</i>	122
a. Reconstruire la ville sur elle-même : enjeux et contraintes	123
Renouvellements urbains / rénovation urbaine / régénération urbaine... ou tout simplement recyclage ?	123
Le renouvellement urbain comme rupture	125
b. Une lecture économique du renouvellement urbain	126
Conclusion 1.3. Le renouvellement urbain au défi de la métropolisation	128
2. Des projets de renouvellement urbain au cœur de l'articulation urbanisme-transport ?	130
2.1. <i>L'infrastructure de transport (ferroviaire) est un support privilégié d'action</i>	131
a. Des gares « nommées désir »	131
b. L'incontournable question de "l'effet TGV"	132
Une déclinaison du questionnement sur les "effets structurants" des infrastructures de transport sur le territoire	132
Grande vitesse ferroviaire et territoire : une littérature scientifique abondante	134
c. Au-delà des effets, envisager les légitimations de l'action par l'infrastructure de transport	137
Conclusion 3.1. : Intégrer les effets supposés des infrastructures de transport comme une donnée structurante de l'action collective urbaine	138

2.2. <i>L'articulation urbanisme – transport, « nouveau paradigme de la planification urbaine »</i>	139
a. Ville mobile, ville durable	140
b. Faire la ville dense autour des nœuds de communication	141
c. L'échec de l'articulation urbanisme – transport malgré le consensus qu'elle suscite ?	143
Conclusion de la section 2. : Une création de valeur urbaine favorisée par, orientée vers... ou indifférente aux infrastructures de transport ?	145

Conclusion du chapitre 2 : La fabrique de la ville autour des gares centrales au cœur des tensions interscalaires de la création de valeur. 147

CHAPITRE 3 : ANALYSER LES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN AUTOUR DES GARES : définition du cadre de recherche. 153

1. Une démarche inductive : entre tentative prospective du quartier de gare et réalité du terrain 155

1.1. <i>Précisions sémantiques : travailler sur une « sorte de mot-valise »</i>	155
a. Le pôle d'échanges multimodal, terme technique et connoté "transport"	156
b. Le 'lieu-mouvement', expression datée et sans réelle portée opérationnelle	157
c. Atouts et limites d'une expression du langage courant	158
1.2. <i>Un questionnement fondé sur un diagnostic préalable de la gare et du quartier de gare contemporains</i>	160
a. Constat n°1 : en raison de ses spécificités historiques, le quartier de gare devrait être un objet urbain au fort potentiel	160
b. Constat n°2 : les caractéristiques du quartier de gare répondent aux tendances actuelles de l'action urbaine.	162
c. Le paradoxe d'un décalage entre le consensus apparent sur la richesse potentielle des quartiers de gare, et l'usage qui en est manifestement fait	164
1.3. <i>Problématique et hypothèses</i>	166

2. La méthodologie mise en œuvre : une approche qualitative 170

2.1. <i>Un positionnement scientifique entre sciences de l'espace et sciences de l'action</i>	170
a. Une approche géographique pour articuler les échelles spatiales et temporelles	171
b. Une entrée par la fabrique urbaine pour saisir les modalités de l'interaction des acteurs publics et privés	172
Dépasser les apories des approches de l'économie urbaine et régionale classique	173
Une double entrée par le projet urbain	175
Saisir le "turning point" : les promoteurs comme indicateur du basculement	177
Des acteurs en situation de rationalité limitée	179
2.2. <i>Une approche compréhensive, empirique et inductive</i>	181
a. Objectifs de la méthodologie qualitative employée	181
b. Modalités de la mise en œuvre : démarches exploratoires	181
2.3. <i>Étudier des villes industrielles en reconversion pour répondre à la problématique</i>	183
a. Procéder par étude de cas	183
L'étude de cas comme méthode de recherche	183
Le choix de « villes affectées à double titre (spatial et économique) par la désindustrialisation »	184
b. La mise en regard de deux études de cas	185
« Mieux se comprendre soi-même vu d'ailleurs »	185
Saint-Étienne Châteaureux (France) au miroir de Liège Guillemins (Belgique)	186
c. Quels moyens concrètement mis en œuvre sur le terrain ?	191
Le travail de terrain : entre collecte de données et entretiens semi directifs compréhensifs	191
Grille d'analyse des entretiens	193
"Dessine moi un quartier de gare..."	194
Limites et difficultés de l'approche empirique dans notre questionnement	196

CHAPITRE 4 : NÉGOCIER LE TOURNANT POST-INDUSTRIEL. Saint-Étienne et Liège, villes industrielles en quête de renouveau.	199
1. Du design et des hommes ou comment Saint-Étienne « renaît de ses crassiers »	200
1.1. <i>"Saint-Étienne, ville noire", une image ancienne et tenace</i>	202
a. Saint-Étienne, ville de passage ou d'impasse ?	202
b. Saint-Étienne, atelier de la France industrielle	203
Du « <i>lent et difficile éveil</i> » au premier essor proto-industriel	203
Le ruban et l'acier : productions et résiliences du bassin stéphanois	204
La (longue) fin d'une époque	205
c. Les héritages du passé industriel	207
Une longue tradition d'intervention allochtone	207
Une ville qui « <i>pousse sans grand souci d'urbanisme</i> »	210
Conclusion de la section 1.1. : <i>Une trajectoire urbaine singulière</i>	213
1.2. <i>Saint-Étienne en mutations : la grande geste du renouveau stéphanois</i>	214
a. L'ampleur du défi social, démographique, et urbain : Saint-Étienne ville rétrécissante, ville répulsive	214
b. Impulser le renouvellement urbain d'une ville sans tradition urbaine	217
Le souci de construire un projet urbain cohérent : donner du sens à l'action en se faisant aider par des experts venus d'ailleurs	218
En finir avec la "ville noire", en finir avec la ville des "Verts" : Saint-Étienne "ville créative" ?	221
La carte du design comme stratégie distinctive	223
c. Ambition architecturale et name dropping : une stratégie payante ?	224
L'urbanisme : entre intérêts locaux d'un maire et comparatisme international	225
"Faire le buzz" / "C'est 'trop' pour Saint-Étienne"	227
Conclusion de la section 1.2. : <i>En finir avec la "ville perdante"</i>	230
1.3. <i>Une « boulimie de projets » : entre émancipation territoriale et tutelle d'État</i>	232
a. La ville se hérissé de grues (2000-2007)	234
b. De nouveau, Saint-Étienne fait appel à l'État, mais en des termes renouvelés : l'Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne	235
Saint-Étienne se dote d'un « <i>outil d'exception</i> »	236
Les missions : un EPA aménageur-développeur	239
La stratégie de la preuve par l'opérationnel	243
Conclusion de la section 1.3. : La gare de Châteaureux en position stratégique dans le projet urbain de Saint-Étienne ?	246
Conclusion de la section 1. : Saint-Étienne au défi de la métropolisation ?	247
2. Liège : d'un passé industriel qui ne passe pas à la renaissance ?	250
2.1. <i>Une ville au riche passé</i>	250
a. De la ville des Princes-Évêques à la capitale économique de la Wallonie	251
Entre indépendance et francophilie, un centre politique ancien amoindri par le fédéralisme	251
Un centre urbain marqué par le "syndrome de la place Saint-Lambert"	252
b. La prégnance de l'industrie	254
L'un des principaux foyers de la Révolution industrielle	254
Une économie locale en butte aux mutations de l'industrie contemporaine	254
2.2. <i>Un carrefour ancien handicapé par une ville centre dépeuplée</i>	256
a. Une situation géographique enviable : une étoile à plusieurs branches	256
b. Une structure urbaine défavorable	258
2.3. <i>Éléments de contexte politique et institutionnel belge et wallon</i>	260
a. Fonctionnement institutionnel du pays	260
b. Les acteurs publics et parapublics en charge du développement économique et urbain	263
Les services de la Ville de Liège : des efforts manifestes, mais un manque de moyens	263
Des instances parapubliques aux prérogatives plus ou moins nettes	265
Conclusion de la section 2. : Liège, une vocation de métropole "internationale locale" ?	269
Conclusion du chapitre 4. : Saint-Étienne et Liège : des vocations métropolitaines contrastées	271

CHAPITRE 5 : LA GARE, LEVIER DE DÉVELOPPEMENT URBAIN. Saint-Étienne Châteaucreux : naissance d'un quartier tertiaire autour du pôle d'échanges multimodal.	275
1. Châteaucreux, un quartier de gare "patchwork"	278
1.1. <i>Le paradoxe d'une entrée de ville en cul de sac</i>	278
a. Un espace contraint et contraignant	279
Un espace cloisonné sur trois de ses faces	279
L'héritage géologique : un sous-sol instable	280
b. Un quartier de gare fortement dégradé, aux entités distinctes	281
Des entités résidentielles juxtaposées, sans réelle identité de « quartier »	281
Un quartier avant tout industriel	282
1.2. <i>Une gare importante en Rhône-Alpes mais secondaire en France</i>	284
a. Un haut-lieu de l'histoire ferroviaire	284
b. Châteaucreux, principale gare de la ville	286
Une gare TGV de la première heure, mais une desserte minimale	287
Une gare TER de premier plan mais déséquilibrée	287
c. Châteaucreux, pôle d'échanges multimodal d'importance régionale	290
La mise à plat du système de transports collectifs urbains de Saint-Étienne	290
L'aménagement du pôle d'échange multimodal, ou la métamorphose du parvis de la gare	292
Conclusion de la section 1. : De forts enjeux de recomposition urbaine pour un quartier de gare en déclin	293
2. La construction de la vocation tertiaire de Châteaucreux autour d'un pôle d'échanges	295
2.1. <i>Années 1980-1990 : La prise de conscience de l'intérêt de Châteaucreux</i>	295
a. 1986 : Une étude pionnière mais sans grand contenu programmatique	295
b. 1991 : Une étude (intéressée) pose le potentiel tertiaire de Châteaucreux	298
2.2. <i>1995-2000 : quelle orientation pour Châteaucreux ?</i>	301
a. 1994 : L'étude Bofill pose Châteaucreux comme une entrée de ville dans l'économie générale d'un projet de ville	301
b. 1995 : la vocation tertiaire mise en débat par une étude préalable de définition	303
2.3. <i>La charnière autour de l'an 2000 : phase pré-opérationnelle pour repérer les moyens à disposition dans un nouveau contexte général propice aux nœuds de transport</i>	307
a. Dans un premier temps : réorganiser la gare en pôle d'échanges multimodal	307
Châteaucreux, nœud de transport majeur stéphanois : un statut qui n'a rien d'évident	307
Créer un "axe lourd" desservant Châteaucreux	309
b. Dans un second temps (en parallèle) : le bilan exhaustif des potentialités foncières	311
c. En parallèle : l'injonction croissante à la densification autour des nœuds de transports collectifs	316
L'inscription dans le PDU de 2004...	316
... confirmée par le SCoT quelques années plus tard	317
2.4. <i>2002-2007 : Entre velléités planificatrices (et opportunités urbanistiques)</i>	319
a. Le Schéma Directeur de Chavannes : une proposition ambitieuse, centrée sur la gare	319
b. Un prix Pritzker au service de Châteaucreux, ou l'importation du savoir-faire japonais en matière de quartier de gare	324
2.5. <i>2007- 20... : L'ÉPASE, un changement de rythme sans forcément changer les orientations</i>	326
a. Une ZAC, un maître d'œuvre, des moyens : un périmètre sous contrôle	326
b. Des acteurs ferroviaires associés, marginalisés ou faisant bande à part ?	327
Une scène de négociation multipartite : le Schéma Directeur du patrimoine ferroviaire	328
Mais en parallèle : le « Contrat de partenariat », ou comment échapper à la ZAC	329
Conclusion de la section 2. : Des diagnostics évolutifs, mais une évidence du tertiaire pour les acteurs publics	331
L'émergence tardive de la vocation de Châteaucreux comme nœud de transports collectifs	331
Effet d'aubaine et décision politique : ne pas rater le coche du renouveau tertiaire des quartiers de gare	332
3. Châteaucreux in progress : la mutation pas à pas d'un quartier de gare en quartier d'affaires	335
3.1. <i>La promotion immobilière à Saint-Étienne</i>	336
a. Un marché immobilier globalement difficile	336
b. Des mécanismes différents entre le marché du logement et celui du bureau	337
c. L'enjeu crucial de la pré-commercialisation	339
3.2. <i>Un urbanisme d'opportunités pour lancer le quartier faisant fi des velléités planificatrices</i>	341
a. Casino : un siège de firme multinationale sur un plateau d'argent (à condition de fournir le plateau)	341

b. La Cité Administrative : la difficile émergence d'un contrepoint public au paquebot privé de Casino	345
3.3. <i>Les chantiers menés dans la continuité par l'ÉPASE</i>	350
a. La preuve par A&B de la capacité opérationnelle de l'ÉPASE	350
b. Le Centre National du Chèque Emploi Service Universel : une administration de plus dans le quartier d'affaires	353
c. Cap City, une opération de logements "hors sol" ?	355
d. White[carbon], programme sur-mesure : l'exception qui confirme la règle ?	359
e. L'îlot Poste-Weiss, ou comment le terrain le mieux situé peine à sortir	363
3.4. <i>État de la mutation début 2012 : quelle ville concrètement produite ?</i>	367
a. Table rase et reconstruction	367
Un nouveau parvis de gare, interface entre les transports et la ville	367
Des programmes qui sortent progressivement de terre	369
b. Les arrangements face aux contraintes du marché	375
c. "Tertiaire" rime-t-il tant que cela avec "affaires" ?	376
Conclusion de la section 3. : Maîtres d'ouvrages différents, même urbanisme au coup par coup ?	378
Conclusion du chapitre 5 : Un projet urbain incrémental	382

CHAPITRE 6 : LA GARE, FACTEUR DE BLOCAGE URBAIN ? Liège Guillemins : un coup parti empêchant le projet urbain de se concrétiser. **387**

1. L'arrivée du TGV à Liège : une opportunité à saisir à tout prix	390
1.1. <i>Les Guillemins, un quartier polarisé par sa gare</i>	390
a. L'arrivée du chemin de fer amorce la création d'une nouvelle polarité urbaine	390
b. Un quartier de gare biface original	394
1.2. <i>Gare de ville, gare des champs ? Gare Calatrava !</i>	396
a. Une lutte en trois temps	396
Premier temps : obtenir le passage du TGV à Liège	396
Deuxième temps : la gare TGV sera en centre-ville, aux Guillemins	397
Troisième temps : construire une nouvelle gare à 150 mètres de l'ancienne	397
« On a choisi un architecte, pas un projet »	398
b. Une amélioration réelle de la desserte ?	399
1.3. <i>Une soucoupe volante dans un champ urbain</i>	400
a. Un projet controversé mais qui conforte son maître d'ouvrage	401
b. Un chantier pharaonique...	404
c. ... qui déstructure durablement le tissu urbain	407
Une série d'expropriations pour le chantier de la gare	407
Une carte foncière à la fois simple et complexe	408
Conclusion de la section 1. : De nombreux atouts pour créer de la valeur urbaine aux Guillemins grâce à la nouvelle gare	409
2. Le quartier mis au pas de la gare : un lien direct entre la gare et le projet urbain ?	412
2.1. <i>La guerre de l'image : le dessin de Calatrava au service de la SNCB</i>	413
a. Acte 1 : Meilleurs vœux 'calatravesques'	413
b. Acte 2 : EuroLiège TGV persiste et signe	415
2.2. <i>Le projet de la Ville : un beau projet sur le papier</i>	417
a. Une succession de reculades de la Ville (pour avancer vers un projet)	417
b. Une réflexion précise sur ce que peut être un projet de renouvellement urbain autour d'une gare d'envergure métropolitaine	418
c. Recoudre le quartier par un projet à taille humaine et s'inscrivant en complémentarité des autres polarités de la ville	421
d. Un nouvel outil pour accompagner le projet urbain : le Périmètre de Remembrement Urbain	424
Conclusion de la section 2. : Derrière le choc des photos, des mots aux poids différents	426
3. Dernières avancées du projet (état 2012) : de forts éléments de blocage	427
3.1. <i>Une gare qui permet de lever des fonds</i>	429
3.2. <i>L'impulsion donnée par un bâtiment public</i>	430
3.3. <i>Incertitudes sur la maîtrise d'ouvrage : mais que fait la SDLG ?</i>	432
Conclusion du chapitre 6 : De l'absence de congruence ?	436

CHAPITRE 7 : LE RÔLE ASSURANTIEL DE LA GARE DANS LA CRÉATION DE VALEUR URBAINE 443

1. Résultats de thèse : la gare, ferment métropolitain, permet le renouvellement urbain des quartiers de gare	444
1.1. <i>Retour sur le questionnement de thèse : la place de la gare dans les processus actuels de création de valeur urbaine</i>	444
a. De nouveaux quartiers de gare "hors sol" où la gare tendrait à disparaître ?	444
b. Les projets de renouvellement urbain autour des gares au cœur des mutations de la fabrique urbaine	446
c. Quelle place de la gare dans ces projets de renouvellement urbain ?	447
1.2. <i>Le rôle mobilisateur de la gare auprès des acteurs publics (validation de la première hypothèse)</i>	449
a. Un rôle mobilisateur selon différentes modalités	449
b. Le rôle mobilisateur de la gare repose sur la congruence des acteurs et non sur des causalités linéaires	451
c. Un rôle mobilisateur de la gare sous condition d'un équilibre des forces	452
1.3. <i>Les promoteurs comme indicateurs de la place de la gare dans le projet urbain</i>	455
a. Retour sur le panel de promoteurs	455
La prime aux grands promoteurs dans les projets de renouvellement urbain autour des gares ?	455
Synthèse des motivations : des choix multicritères	458
b. La gare est une condition nécessaire...	460
La localisation près d'une gare : une évidence tertiaire	460
L'accessibilité permise par la gare : un argument commercial pris dans ses contradictions	462
Les aménités autres que le transport proposées par la gare	466
c. ... mais non suffisante	469
Un siège de firme multinationale, véritable "locomotive du quartier" ?	469
Le primat du taux de remplissage	472
d. Synthèse : « Un placement de bon père de famille »	474
<i>Conclusion de la section 1.3. : La gare est une ressource polymorphe pour les promoteurs</i>	476
1.4. <i>La valeur assurantienne de la gare garantit le retournement de valeur du quartier de gare (validation de la seconde hypothèse)</i>	478
a. La gare joue un rôle indirect mais polyvalent dans l'opérationnalisation du projet	478
b. La valeur assurantienne de la gare, condition de possibilité du retournement de valeur de ces espaces dévalorisés	479
La gare, ferment métropolitain (1/2) : la dimension réticulaire	479
La gare, ferment métropolitain (2/2) : la dimension assurantienne	480
c. Jeux et rejeux de la gare dans la (re)création de valeur urbaine	482
De la valeur d'usage à la valeur d'échange : le retournement de valeur du quartier de gare est lié au changement de statut de la gare	482
Proposition d'un modèle global d'explication du retournement de valeur urbaine grâce à la gare	484
2. Perspectives	488
2.1. <i>Replacer cette thèse dans le paysage scientifique actuel</i>	488
a. Un « retour des gares en thèse » ?	488
b. Les apports de cette thèse	490
Un regard inédit sur les gares et les quartiers de gare	490
L'action collective urbaine mise en tension	490
Mieux comprendre les rationalités des promoteurs immobiliers	492
Comprendre les mécanismes de création de valeur urbaine	493
2.2. <i>Les prolongements possibles de cette recherche doctorale</i>	494

Sources écrites et orales	497
Entretiens semi-directifs	497
1. Général / France	497
2. Saint-Étienne	497
2. Liège	499
Observation non participante	501
Documents et études	502
1. France / Généralités	502
2. Saint-Étienne	504
3. Liège / Belgique	505
Bibliographie	507
<i>Sitographie</i>	524
Table des illustrations	526
<i>Table des cartes</i>	526
<i>Table des figures</i>	526
<i>Table des illustrations</i>	526
<i>Table des tableaux</i>	527
<i>Table des planches de synthèse</i>	528
Table des matières	529
Annexe 1 : Panorama des projets urbains autour des gares centrales (méthodologie)	538
Annexe 2 : Plan de Saint-Étienne Châteaureux	539
Annexe 3 : Schéma d'acteurs de Saint-Étienne Châteaureux	540
Annexe 4 : Plan de Liège Guillemins	541

Annexe 1 : Panorama des projets urbains autour des gares centrales (méthodologie)

Liste des projets autour des gares centrales répertoriés en France⁷⁸² :

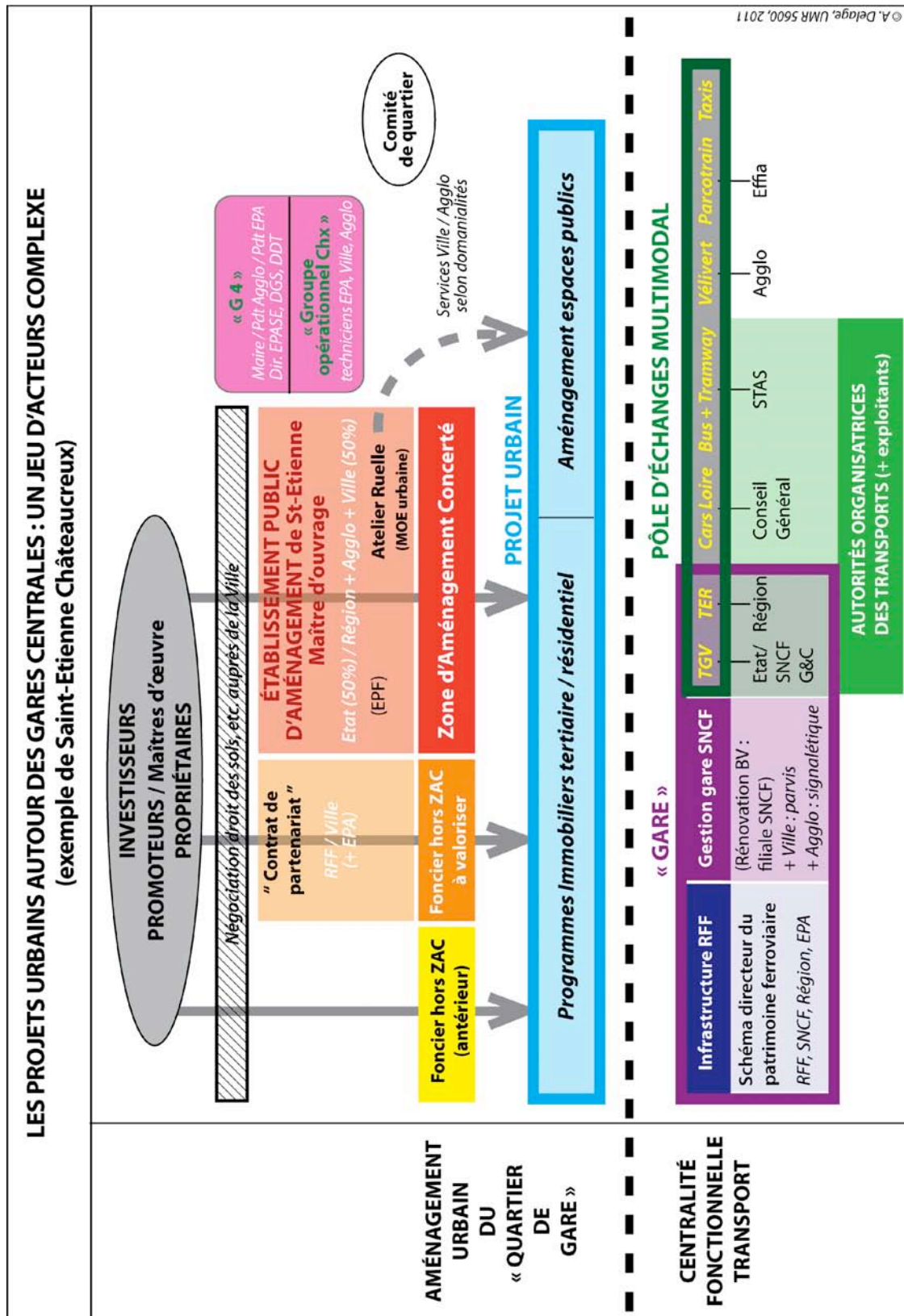
- Angers Gare Plus
- quartier de la gare d'Annecy
- Euratlantique Bordeaux
- Porte Neuve Dijon
- Marine-Gare TGV Dunkerque
- Euralille
- Lyon Part-Dieu
- Le Mans Novaxis
- Euroméditerranée / Marseille Saint-Charles
- Metz Amphithéâtre
- Montpellier Saint-Roch (dans Montpellier Grand Cœur)
- Nancy Grand Cœur, écoquartier de gare
- Euronantes-Gare
- Nice-Thiers
- gare d'Orléans
- Paris-Austerlitz
- Perpignan Saint-Assisclé
- Poitiers Centre-gare
- Reims Clairmarais
- Eurorennes
- Rouen Saint-Sever
- Saint-Malo quartier gare
- Saint-Étienne Châteaucreux
- Toulouse Matabiau.

Champs renseignés :

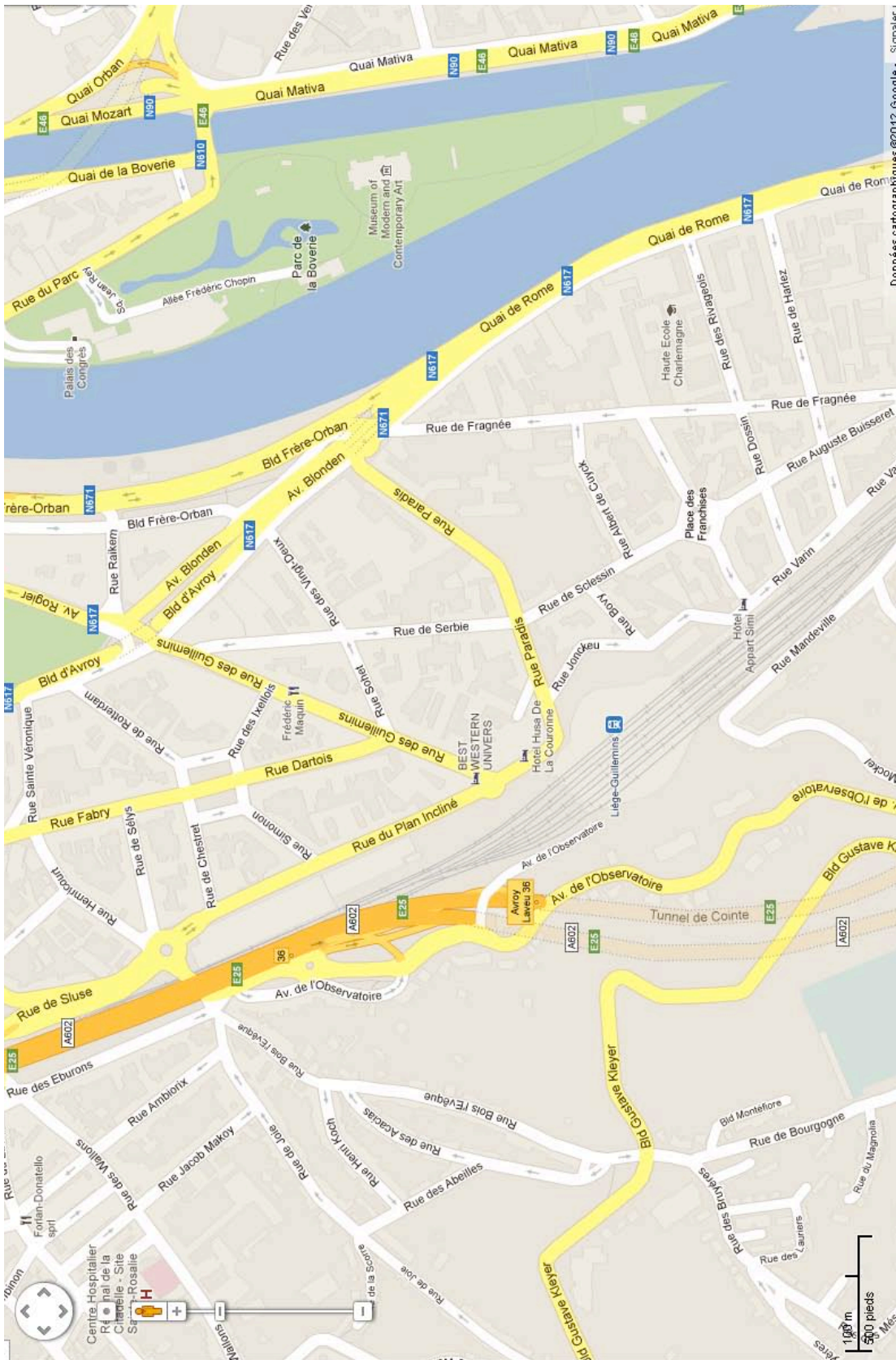
- **Le projet et la ville** : nom du projet, ville, nombre d'habitants de l'aire urbaine
- **Acteurs et instruments de l'action** : maître d'ouvrage, gestion, outil d'aménagement, Opération d'Intérêt Général ?, architectes-urbanistes coordinateurs ou présents sur le projet
- **Informations transports** : PEM ?, présence d'un tramway ?, travaux dans la gare ?, TGV / LGV ?, trafic de voyageurs
- **Données chiffrées sur le projet et programmation** : superficie, début du projet, date de livraison, SHON tertiaire, emplois prévus, SHON logements, nombre de logements, commerces, hôtel, grand équipement ?, écoquartier ? emprises libérées, investisseurs, promoteurs, prix m²
- **Éléments de communication** : slogan, échelle de référence, revendication métropolitaine ? ambition économique ? volonté de faire quartier de vie ? signal urbain ? référence au territoire ?
- **Divers** (sur des compléments d'information de communication, argumentaires développés, etc.

⁷⁸² Cette liste ne prétend en aucun cas à l'exhaustivité. Sa dernière mise à jour date de septembre 2011.

Annexe 3 : Schéma d'acteurs de Saint-Étienne Châteaueux



Annexe 4 : Plan de Liège Guillemins



Source : Google Maps 2012.

***La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle.
Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Étienne Châteaucreux et Liège Guillemins (Belgique).***

Résumé

Construction socio-spatiale héritée du XIXe siècle ayant connu un déclin dans la seconde moitié du XXe siècle, les quartiers de gare centrale dans les villes occidentales sont un support récent et privilégié de l'action collective urbaine. Les projets urbains que ces gares cristallisent présentent des programmations récurrentes reposant sur la mixité fonctionnelle et une orientation tertiaire affirmée.

Cette thèse interroge le retournement de valeur symbolique et économique de ces espaces autrefois dévalorisés et aujourd'hui prisés. Quelles sont les modalités de la fabrique urbaine, comment se noue l'interaction nécessaire entre des acteurs publics ne pouvant intervenir seuls sur ces secteurs fortement contraints (notamment techniquement), et des acteurs privés parfois réticents à s'engager sur des marchés qu'ils jugent risqués ?

En adoptant une approche inductive et qualitative, ce travail de recherche analyse la conception et la mise en œuvre de deux projets urbains aux avancements contrastés en raison de leviers d'action ou, au contraire, de points de blocages différents, dans deux anciennes villes minières devant négocier le tournant de la désindustrialisation (Saint-Étienne et Liège).

Au terme de l'analyse, l'hypothèse d'une valeur assurantielle de la gare dans ces projets urbains est validée : en tant que ferment métropolitain vecteur de fortes potentialités, la gare centrale desservie par un train à grande vitesse est la condition de possibilité permettant d'enclencher non seulement la décision des acteurs publics mais aussi celle des acteurs privés, au premier rang desquels les promoteurs immobiliers, acteurs clés à l'interface entre l'action publique et l'investissement privé.

Mots-clés : quartier de gare, projet de renouvellement urbain, création de valeur urbaine, action collective urbaine, promotion immobilière, espaces métropolitains.

***The railway station as a metropolitan insurance in post-industrial cities.
Urban projects in railway station areas and the reversal of urban value. A comparison
of Saint-Étienne Châteaucreux (France) and Liège Guillemins (Belgium).***

Abstract

The railway station areas of the 19th Century were a reflection of the Industrial revolution. Following a period of decay after the Second World War, the urban renewal of these areas is now one of the main concerns of local governments in European cities. In addition to a new railway station served by high speed trains, these urban projects are often based on functional diversity, including a business district. This thesis addresses the reversal of urban value in these specific urban areas, exploring how they have moved from repelling to attractive places. How do public and private actors interact, when the former cannot act alone in places constrained by physical barriers due to a lack of funding, and the latter are not inclined to invest in what they consider to be risky places?

Our approach is both inductive and qualitative. The comparison of two projects in French and Belgian shrinking cities (Saint-Etienne, near Lyons, and Liège, near Brussels) allows us to understand what the levers for action are, and conversely what the bottlenecks are that slow down the implementation of the urban project around the station.

As the result of our analysis, the railway station appears to be a positive and necessary factor for the reversal of urban value in these areas. It is a kind of insurance – in the same way as metropolitan areas create potentiality in the productive economy – both for public actors, as the railway station facilitates their mobilisation, and private ones, especially property developers, who are key elements in the relationship between public action and private investment.

Keywords: railway station areas, urban renewal projects, creation of urban value, real estate developers, metropolitan spaces, public-private partnership.