

# les ateliers de Toulouse aire urbaine

Observatoire Partenarial **Déplacements**

Avril 2010

## Gares et pôles d'échanges : développer des quartiers qui favorisent un accès en "modes doux"

Renforcer globalement l'usage des transports en commun, mais aussi leurs accès en modes de déplacements doux (marche et vélo) et en particulier l'accès des gares TER et des pôles d'échanges : c'est aujourd'hui un enjeu fort des politiques urbaines.

Le développement de la marche et du vélo permet non seulement de limiter la pollution atmosphérique et les nuisances sonores, mais réduit également l'emprise au sol des parcs de stationnement. C'est de plus un levier pour augmenter l'attractivité et la fréquentation des transports collectifs.

L'usage de ces "modes doux" étant fortement lié à la nature du tissu urbain, ce nouvel atelier de Toulouse [aire urbaine] s'est attaché à nourrir la réflexion sur l'organisation urbaine autour des gares et des pôles d'échanges : quelle mixité habitat / activité ? quelle densité ? comment concilier densité urbaine, infrastructure de transport et qualité de vie ? quel est le périmètre d'accès à pied ? à vélo ? quels aménagements ? quelle gouvernance ?

*« Une bonne desserte par les transports en commun du cœur de l'agglomération, mais aussi des principales "centralités" – villes et bourgs – du périurbain, est la clé de voûte de notre projet d'aménagement pour l'aire urbaine de Toulouse. Dans ce cadre, l'accessibilité en modes doux des gares et des pôles d'échanges est un enjeu concret qui répond bien à nos objectifs en matière de développement durable. La réalisation ou la réhabilitation de quartiers-gares, plus denses, plus agréables à vivre, va également dans ce sens. C'est pourquoi une parfaite articulation entre urbanisme et transports, et donc entre les orientations du SCOT et celles du PDU est aujourd'hui indispensable ».*

Jean-Louis Coll

Animateur de l'observatoire partenarial des déplacements

Maire de Pinsaguel

Vice-Président de la communauté d'agglomération du Muretain

Vice-Président du SMEAT

### SOMMAIRE

Accès aux gares et pôles d'échanges de l'aire urbaine de Toulouse : points forts et points faibles 2

Regards sur l'extérieur

*Gilles Bentayou*

Favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail 3

*Didier-Noël Petit*

Deux exemples d'urbanisation le long d'une voie ferrée : Anse et Lyon-Vaise 4/5

*Céline Depière*

Densifier autour des gares et stations de métro/tramway : expérience de Lille Métropole 6

Ce qu'ils ont dit... 7

Quel chemin parcourir ? 8

Atelier du 13 octobre 2009  
à l'amphithéâtre du Belvédère

# AIRE URBAINE DE TOULOUSE

## Accès aux gares et pôles d'échanges : points forts, points faibles

Création de nouvelles haltes ferroviaires, extension du réseau métro... Parallèlement au développement des transports en commun, l'agglomération toulousaine s'est dotée ces dernières années de plusieurs pôles d'échanges. Leur accès en "modes doux" reste cependant perfectible.

### Métro : des parcs relais de grande capacité

La création des pôles d'échanges le long du métro s'est accompagnée d'un fort développement des parcs relais dans ou aux portes de Toulouse. En 2008, 7 000 places de stationnement sont ainsi disponibles. Si la présence de ces parcs relais contribue à l'attractivité du métro, il faut cependant relativiser leur apport car ils ne concernent que 5% des déplacements sur le réseau Tisséo où le mode d'accès principal demeure la marche.



Halte ferroviaire de Labège-Village



Pôle d'échanges de La Vache

### Des initiatives pour favoriser l'accès à pied ou à vélo

Plusieurs initiatives ont été engagées pour favoriser l'accès en mode doux aux pôles d'échanges. Ainsi aux abords immédiats des stations de métro les plus récentes (prolongement ligne A et ligne B), Tisséo a prêté une attention particulière à l'aménagement des cheminements piétonniers et de stationnements vélos.

La Région Midi-Pyrénées contribue également à l'aménagement de certains pôles d'échanges desservis par le réseau TER ; elle étend par ailleurs son offre de services vélos en gare.

Dans le Sicoval, des arceaux vélos ont été installés dans les gares et haltes SNCF. Co-gérée par le Sicoval et Tisséo, la Maison de la Mobilité, située à proximité de la gare de Labège-Innopole, propose divers services autour du vélo (prêt ou location, atelier d'entretien, gardiennage).

### Des aménagements insuffisants

Pour les usagers des transports en commun, les cheminements piétons et cyclables sécurisés et agréables sont encore trop rares dans l'agglomération toulousaine ; lorsqu'ils existent, ces aménagements se limitent trop souvent aux abords immédiats de la gare ou du pôle d'échanges. Dans certains cas, la gare est située "à l'écart", dans un tissu urbain peu dense, voire dégradé, ce qui n'incite pas les usagers à s'y rendre à pied ou à vélo ; c'est alors un lieu purement fonctionnel, dénué de toute vie urbaine.

### Les politiques publiques convergent vers un renforcement des transports collectifs et une meilleure articulation transport / urbanisme

L'attractivité des pôles d'échanges va se renforcer dans les prochaines années grâce au Plan Rail engagé par la région Midi-Pyrénées, qui constitue un ambitieux programme de rénovation des voies ferrées. La mise en place d'un support billettique unique (carte pastel), qui permet de passer du réseau Tisséo au réseau TER et au réseau de cars interurbains départementaux (réseau Arc en Ciel), contribue également au renforcement de l'attractivité des pôles d'échanges. D'autres pôles d'échanges devraient voir le jour dans les années à venir : les politiques publiques prônent en effet le renforcement du maillage du territoire par des réseaux de transports collectifs et la complémentarité entre ces réseaux.

Le SCoT en cours d'élaboration affiche également la volonté de passer d'un réseau de transports collectifs en étoile à un réseau en « toile » dans le cœur d'agglomération. Comme le Plan de Déplacements Urbains, lui-aussi en révision, le SCoT affirme clairement la nécessité d'une meilleure articulation entre les transports et l'urbanisme.

# REGARD SUR L'EXTERIEUR

**Gilles BENTAYOU**, Chargé d'études au CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques).

## Favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail

Etudier différentes expériences de développement urbain autour des gares afin de mieux identifier les facteurs de réussite ou au contraire de blocage : c'est l'objectif du projet franco-allemand Bahn Ville.

### Des "fondamentaux" à respecter

Le développement d'un quartier-gare implique de facto une redynamisation de la ligne concernée et l'amélioration du service ferroviaire. Il ne suffit pas en effet "d'avoir" une voie ferrée sur un territoire, encore faut-il que la qualité de la desserte (fréquence, rapidité) la rende attractive !

Il s'agit aussi de s'attacher à réaménager les gares, à la fois comme points d'accès au réseau et comme portes de la ville. Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité pour les piétons et les vélos, trop souvent sous-estimée, voire négligée, alors qu'il n'est pas rare de voir des piétons parcourir 1 à 1,5 km (vingt minutes de trajet) pour prendre leur train. L'usage du vélo est souvent significatif pour des distances allant jusqu'à 3 km (soit un peu moins de quinze minutes de trajet).

Il convient également d'analyser le fonctionnement du territoire desservi par la ligne TER. Le rabattement des automobilistes vers les gares obéit parfois à des lois complexes... et pas nécessairement à la seule proximité domicile-gare : certains automobilistes vont privilégier une gare plus éloignée mais plus accessible ou offrant davantage de services.

Ces comportements peuvent générer des flux automobiles autour des gares, avec notamment une pression accrue sur le stationnement qu'il faut anticiper.

### Des expériences allemandes qui jouent la carte de la proximité habitat / emploi / gare

#### La "BOB"

La Bodensee-Oberschwaben-Bahn relie Ravensburg à Friedrichshafen, au bord du lac de Constance. A la fin des années 80, cette ligne régionale connaît une forte détérioration de l'offre ferroviaire et du service, suite notamment au désengagement de la Deutsche Bahn. Longue de 42 km, elle dessert une agglomération "décentralisée" structurée autour de plusieurs villes moyennes.

- **Premier acte** : améliorer l'offre de transport (1991-1993). Les communes concernées décident de créer une entreprise de transport dotée d'autorails légers et mettent en place un cadencement à la demi-heure.

- **Deuxième acte** : doublement du nombre d'arrêts (4 gares et 9 haltes) et réaménagement des gares et de leurs abords, conçues comme de véritables "portes d'accès" à la ville et à son réseau de transport. 100 000 habitants résident désormais à moins d'1 km d'une gare.

- **Troisième acte** : projets urbains autour des gares (25 ha en tout), traitement des effets de coupure et aménagement des quartiers en arrière des voies.

Entre 1999 et 2004, la fréquentation de la ligne augmente de 50 %. La quasi-totalité du rabattement (91 %) se fait à pied, à vélo ou en transports collectifs, dont 63% à pied.

#### Une ligne périurbaine à Bonn

Située à l'ouest de Bonn (310 000 habitants), la Voreifelbahn – longue de 34 km – dessert à la fois la périphérie urbaine et les territoires ruraux proches.

Revitalisée dans les années 90 (fréquence de 15 minutes aux heures de pointe), cette ligne est désormais au centre de nombreux projets urbains : densification et réhabilitation des anciens faubourgs de Bonn, réalisation de nouvelles zones d'aménagement à proximité des gares. A Rheinbach, le "quartier des universités" accueille ainsi aujourd'hui, sur 42 ha, logements, bureaux, IUT et technopôle. Cette extension urbaine a été faite de l'autre côté des voies ferrées, en traitant les effets de coupure par l'aménagement de cheminements piétons-cycles.

On constate que la moitié des usagers de cette ligne s'y rendent à pied et 30% à vélo ou en transports collectifs.

Les achats et les loisirs représentent plus d'un tiers des déplacements.

*«Des réalisations locales, mais qui ne perdent pas de vue le fonctionnement d'un territoire plus vaste»*

**Gilles BENTAYOU**



Rheinbach



Rheinbach

# REGARD SUR L'EXTERIEUR

Didier-Noël PETIT, architecte-urbaniste, atelier d'architecture D-N Petit & Associés.

## Deux exemples d'urbanisation le long d'une voie ferrée...



Piste cyclable



### Anse : un quartier-gare en prolongement du bourg

Anse est une petite ville de 5 200 habitants, située à une vingtaine de km au nord de Lyon. En continuité avec le tissu urbain ancien, la ZAC du Pré aux Moutons (6,3 hectares), achevée en 2009, regroupe 178 logements, en proximité immédiate d'une halte ferroviaire qui a été rapprochée du centre de la commune.

Située sur la ligne Lyon-Dijon, cette nouvelle gare constitue, par son implantation et ses dessertes multi-modales, l'élément structurant du projet urbain. Les constructions sont protégées des nuisances par un écran anti-bruit, accompagné de talus paysagés.

Ce nouveau quartier, voulu comme une extension naturelle du centre-bourg, a été entièrement réalisé sur une ancienne zone inondable, ayant nécessité d'important remblais (2 à 4 mètres).

Il résulte du désir d'une grande mixité sociale de son habitat (accession moyenne gamme et sociale, locatif) et d'une grande diversité de ses formes urbaines : pour moitié en petits collectifs, et pour l'autre en maisons de ville (16%) ou individuelles groupées (33%).

L'animation urbaine est apportée par la présence de commerces de proximité et d'un supermarché intégré au bâti collectif. Les espaces publics offrent une zone de jeux, deux places paysagées, et intègrent les pistes cyclables reliant le centre et la gare.

« Les modes doux font aujourd'hui partie intégrante de tout projet urbain. Par leurs fonctions structurantes, ils constituent le fil conducteur du vécu social et sont porteurs d'une nouvelle urbanité, conviviale et durable »

**Didier Noël PETIT**



ZAC du Pré aux Moutons-plan masse

## ...Deux problématiques, deux échelles

### Pôle multimodal de Lyon-Vaise : quand un grand équipement requalifie un quartier

En 1997, l'arrivée du métro à la gare de Vaise, ancien faubourg industriel, a permis à ce quartier vieillissant une renaissance spectaculaire. Le moteur en a été la réalisation d'un important pôle multimodal de transports (train, métro, bus, parking public), mettant Vaise à 10 minutes du centre de Lyon.

La particularité de cette opération s'exprime dans la volonté d'intégrer totalement cet équipement dans une nouvelle urbanité.

Les formes urbaines, déployées en prolongement de la Place de Paris, sont ponctuées en « fond

de scène » par une résidence pour étudiants construite sur le pôle multimodal. La protection phonique de ce bâtiment, longeant la voie ferrée, est assurée par une rue intérieure, faisant écran, et desservant les unités de logements ouvertes à l'opposé sur une dalle jardin.

Cet ensemble est accompagné par un rythme d'immeubles en plots, adossés au parking du pôle multimodal, le long d'une voie nouvelle assurant la greffe avec le tissu urbain existant.



La résidence étudiante et l'avenue nouvelle



Place de Paris

### Lyon, Gare de Vaise, le programme :

► Sur emprise RFF de 45 300m<sup>2</sup> :

- Pôle multimodal = gare SNCF, terminus métro, gare bus,
- 2 parkings publics (540 + 780 places)
- Commerces
- Résidence étudiants de 145 studios
- 230 logements (dont 40% sociaux)
- 1 100m<sup>2</sup> de bureaux
- Résidence services = 126 studios

► De l'autre côté de la voie nouvelle :

- 114 logements en accession + restaurant
- Ecole d'infirmières
- Résidence Séniors 115 studios
- Foyer pour personnes dépendantes



« Dans un projet urbain réussi, le plus difficile n'est pas l'éclosion du parti fondateur, mais la détermination acharnée nécessaire pour maintenir le cap fixé »

**Didier Noël PETIT**

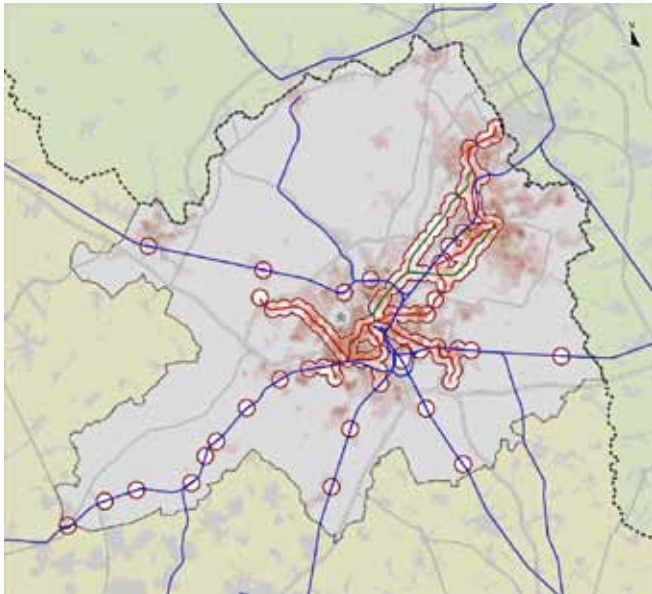
Illustrations : atelier D.N. Petit & associés

# REGARD SUR L'EXTERIEUR

**Céline Depière**, chargée d'études à la communauté urbaine Lille-Métropole – service Déplacements urbains et qualité des espaces publics.

## Densifier autour des gares et stations de métro/tramway : expérience de Lille-Métropole

Comment optimiser les réseaux "lourds" de transport en commun ? En augmentant le nombre d'habitants et d'emplois dans la zone d'influence directe des gares et stations de métro ou tramway. CQFD... Exemple à Lille où a été menée une étude exploratoire.



Réseaux "lourds" de transports en commun sur Lille-Métropole

Source : Lille Métropole

### Un DIVAT c'est quoi ?

Un DIVAT, Disque de Valorisation des Axes de Transports, est un disque de 500 mètres de rayon (78 ha) centré sur une station de transports collectifs lourds de type métro, tramway ou gare.

Ce rayon de 500 mètres, sur lequel des réflexions sur la densité urbaine sont à mener, correspond à une accessibilité aux stations de transports collectifs concernées de 5 à 10 minutes à pied. Il existe 120 DIVAT sur Lille-Métropole, qui représentent 11% du territoire et un tiers des habitants.



Les territoires de la marche et du vélo : cas d'une gare non traversante / cas d'une station de tramway

### Articuler au mieux urbanisme et déplacements : une volonté politique affirmée

Dans un contexte de révision du SCoT et du PDU, la communauté urbaine Lille-Métropole a clairement souhaité optimiser ses réseaux de transports en commun existants et performants afin de valoriser au mieux les dépenses publiques engagées.

Il s'agit de favoriser l'usage des transports en commun dans l'aire d'influence des gares TER, des stations de métro et de tramway, et donc à terme d'y « rassembler » les usagers potentiels (habitants et salariés).

### "DIVAT" ou Disques de valorisation des axes de transports

120 DIVAT (voir encadré) ont ainsi été identifiés sur le territoire de la communauté urbaine. Un premier diagnostic fait apparaître des capacités en matière de densification dans ces périmètres. En effet, les promoteurs exploitent généralement le COS réglementaire à plus de 80%, les bailleurs sociaux à hauteur de 66%, tandis que les particuliers ne l'exploitent qu'à 50%. Au final, ces DIVAT représentent 500 hectares de foncier valorisables à court, moyen et long terme.

Les actions identifiées pour accompagner cette démarche sont :

- augmenter les densités réglementaires inscrites dans le PLU, dans ces DIVAT tout en respectant les spécificités de chaque quartier,
- pour atteindre ces densités, privilégier les outils urbains, de type ZAC, permettant d'avoir une stratégie urbaine d'ensemble,
- agir sur les cheminements piétons et cycles et sur le stationnement.

---

*« Une ville et des réseaux de transport qui évoluent en synergie »*  
**Céline Depière**

---

### Comment se fait aujourd'hui l'accès aux gares et stations sur la métropole Lilloise ?

Accès métro :

4 déplacements sur 5 réalisés à pied

Accès tramway ou train :

2 déplacements sur 3 réalisés à pied

3 habitants sur 4 habitent à moins de 10 minutes en vélo des gares ou stations. Le vélo pourrait contribuer efficacement à étendre leur zone d'attraction.

## Principaux éléments du débat avec la salle

Au cours de l'atelier, les participants ont exprimé leurs opinions vis à vis des pôles d'échanges et de la cohérence urbanisme-transport. Ces propos sont synthétisés ci-dessous.

### **Rapprocher le stationnement vélo des quais et le sécuriser**

*Les expériences allemandes ont mis en évidence l'intérêt de rapprocher au maximum le stationnement vélo du quai. On peut cependant avoir plusieurs points de stationnement dans une gare – si possible abrités – mais dont au moins un proche du quai. En matière de sécurité, le panel de solutions techniques est par ailleurs très large.*

*La communauté urbaine de Lille envisage pour sa part l'obligation de réaliser des garages à vélos en surface toutes les deux ou trois stations de métro ou de tramway.*

*En Midi-Pyrénées, l'expérimentation train + vélo menée sur la liaison ferroviaire Toulouse-Castres-Mazamet a confirmé la nécessité de sécuriser les cheminements et le stationnement vélo.*

### **Cohérence urbanisme-transport : un suivi du SCoT**

*La mise en oeuvre du Scot de la Grande Agglomération Toulousaine devra s'inscrire dans un processus itératif permanent où tous les acteurs resteront "autour de la table". La problématique transport-urbanisme nécessite en effet un dialogue permanent et des ajustements réguliers, dès lors qu'un paramètre est modifié : les travaux menés par exemple sur un secteur donné conduiront à faire évoluer les secteurs voisins.*

### **Ancrer les pôles d'échanges dans l'urbain**

*La question de la localisation et de l'insertion des pôles d'échanges dans le tissu urbain est fondamentale.*

*A titre d'exemple, au lieu d'une gare routière adossée à la gare Matabiau, ne pourrait-on pas imaginer des pôles d'échanges – et notamment autour des terminus métro – répartis dans l'agglomération, et faire ainsi en sorte que les cars interurbains ne rentrent plus dans le centre-ville ? Attention toutefois au nombre de ruptures de charges, vécues par l'utilisateur comme une contrainte. Il conviendrait également de réorganiser l'ensemble des cheminements "modes doux".*

*Il faut aller au-delà de la fonction transport : c'est la fonction urbaine autour des gares et des stations de transport en commun qu'il convient de développer. Les gares ne sont pas uniquement des lieux d'intermodalité, elles peuvent aussi être le point d'ancrage de nouveaux lieux de vie (c'est ce que montre les exemples d'Anse et de Lyon-Vaise). Une gare sans projet urbain, sans "vision urbaine" autour d'elle n'aura pas du tout le même impact sur la ville.*

### **Quel "avenir" pour les territoires mal desservis ?**

*A-t-on intérêt à développer les territoires peu ou mal desservis par les transports en commun dès lors que le potentiel d'autres sites bien desservis s'avère suffisant pour accueillir la croissance démographique et économique ? Il est important de ne pas opposer la "ville intense" aux territoires de "développement mesuré", car ceux-ci doivent pouvoir évoluer pour vivre. Ces territoires à l'écart d'une desserte en transports en commun performante peuvent présenter d'autres richesses, autant de ressources pour leur développement.*

*A Lille, ces territoires sont traités à l'échelle du Scot. Il existe un consensus entre élus (urbains comme péri-urbains) sur la nécessité de travailler ensemble sur les DIVAT : rapprochement du résidentiel, des activités et des transports en commun.*

*La question des territoires qui bordent le périmètre du Scot est posée : il faut prendre garde de ne pas repousser au-delà du Scot une urbanisation qui ne pourrait pas se faire sur son territoire. Dans tous les cas, c'est l'agglomération qui devra gérer les problèmes posés par les flux de déplacements.*

# QUEL CHEMIN PARCOURIR ?

Dans les années à venir, les pôles d'échanges sont amenés à se développer dans l'aire urbaine toulousaine, en raison notamment d'un renforcement de l'offre et des politiques de meilleure complémentarité des réseaux de transport en commun. Au travers des exposés, cet atelier fournit des enseignements sur la valorisation de leur accès en modes doux.

Ainsi, au-delà de leur fonctionnalité, à savoir proposer l'intermodalité (métro + bus + train + stationnement + vélo...), les gares et pôles d'échanges ont vocation à devenir de véritables lieux de vie dans la ville. C'est pour renforcer ce caractère urbain qu'il convient de développer les "modes doux" comme modes d'accès privilégiés à ces pôles d'échanges.

## Concevoir les gares et les pôles d'échanges comme des lieux de vie

- Les expériences de Lyon-Vaise et d'Anse démontrent la faisabilité d'un traitement des nuisances sonores liées au ferroviaire. Ces solutions rendent possible la création de quartiers « à vivre » autour des pôles d'échanges et des gares.
- Dans les deux exemples allemands, les projets de dynamisation des axes ferroviaires commencent par une amélioration de l'offre, puis par un réaménagement des abords conçus comme une porte d'entrée dans le milieu urbain, et enfin par l'aménagement de véritables quartiers-gares.
- Les outils PLU, ZAC,... permettent de concevoir et mettre en oeuvre une stratégie d'ensemble

et cohérente des projets d'urbanisme aux abords des gares et des pôles d'échanges

- A l'instar de ce qui a été réalisé à Lille pour les DIVAT, le recensement des potentialités foncières et des densités actuelles autour des pôles d'échanges de l'aire urbaine de Toulouse, permettrait de mettre en évidence les marges d'évolutions urbaines possibles.

## Prendre en compte les caractéristiques locales

Ne pas faire du systématique, réussir à personnaliser chaque quartier-gare en respectant les caractéristiques locales :

- Exemple de Lyon-Vaise : forte densité, hauteur, caractère très urbain ; le parti d'aménagement répond à un bâti existant déjà très urbain.
- A Anse, le caractère périurbain du projet s'intègre parfaitement dans la continuité du bourg historique. Cet exemple pourrait inspirer les projets de certains territoires périurbains de l'aire urbaine de Toulouse.

## Ne pas limiter les aménagements modes doux aux abords immédiats de la gare ou du pôle d'échanges.

- Les modes doux et surtout la marche sont les principaux modes d'accès aux transports en commun. A Toulouse, la voiture particulière ne concerne ainsi que 5 % des déplacements effectués sur le réseau Tisséo.
  - Les aménagements piétons et vélos doivent porter sur un périmètre large, de l'ordre de :
    - 1 km autour de la gare pour les piétons,
    - 3 km pour les vélos.
- Le temps d'accès, les qualités et performances des aménagements sont à prendre en compte.

## Bibliographie

- Cahier de l'IAURIF n°150 - mars 2009 « offrir un cadre favorable »
- Enseignements du projet bahn.ville - janvier 2005 - ISB-ILS NRW - ADEUS - INRETS - CETE de l'Ouest - CERTU.
- Trait d'agences : l'actualité des agences d'urbanisme - printemps 2008 « les gares : enjeu territorial et urbain »
- Dimension villes : les dossiers de l'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise - décembre 2004 - Urbaniser autour des gares : une idée qui fait son chemin - ADEUS Ademe Ile-de-France, 2007
- Fiches CERTU série « Acteurs des pôles d'échanges » (11 fiches)
- Fiches CERTU série « Aménagement des pôles d'échanges » (3 fiches)

- Les pôles d'échanges en France : Etat de la connaissance, enjeux et outils d'analyse - juin 2006 - CERTU
- La concertation dans les projets de pôles d'échanges : comment placer les usagers et les riverains au cœur de ces projets - janvier 2007 - CERTU

### Sites

- <http://www.certu.fr>
- <http://www.bahn-ville.net>
- <http://www.bahn-ville2.fr>
- <http://lillemetropole.fr>

## Les ateliers de Toulouse aire urbaine

Séances de travail sur les pratiques urbaines, les ateliers de Toulouse aire urbaine ont pour objectif d'étudier les manières de faire dans d'autres agglomérations, afin de s'en inspirer pour améliorer nos pratiques locales.

Ils visent à rassembler élus et professionnels des différents métiers de la ville (constructeurs, représentants des milieux économiques, urbanistes, universitaires) et traitent des sujets qui font la ville (habitat, les transports, l'environnement, l'économie, le commerce, l'immobilier d'entreprise ...)