

Traits d'agences

L'actualité des agences d'urbanisme

Supplément au n° 107 de **traits urbains**, le magazine de l'immobilier et de la ville (ne peut être vendu séparément).

lost in transition

comment re-lier les territoires

PORTRAITS

Jéan-Philippe Dugoin-Clément
Une histoire francilienne

Marianne Malez
Échappées belles



35

AUTOMNE 2019



Re-liez les territoires

A travers leur travail au quotidien dans les territoires, les agences d'urbanisme cherchent à comprendre, créer, faciliter de nouveaux liens et alliances, qu'il s'agisse de liens sociaux, de faire émerger de nouvelles formes de mobilité, de mobiliser de nouvelles ressources ou méthodes ou encore de faciliter des connexions favorisant des écosystèmes locaux plus intégrés et résilients entre

acteurs économiques, de l'énergie, de l'alimentation, du numérique.

Depuis des années, les agences d'urbanisme explorent au quotidien les chemins de l'inter-territorialité pour contribuer à façonner des coopérations et des stratégies partagées au sein de territoires de toutes échelles : centres-villes ou quartiers, structures intercommunales, bassins de vie, espaces métropolitains, régions, espaces transfrontaliers, coopérations internationales. Cette approche holistique multi-acteurs, multi-scalaire, est consubstantielle de l'esprit des agences d'urbanisme. Elle est plus que jamais indispensable pour guider les hommes et femmes, les acteurs et les institutions dans les transitions en cours qui obligent à transformer profondément les modèles.

La Rencontre annuelle des agences d'urbanisme est toujours un moment fort pour décrypter les tendances à l'œuvre, nous interroger et guider notre action dans cette recherche de nouvelles formes de liens territoriaux et de cohésion de la société. Après la recherche du « bien commun » territorial, les campagnes urbaines, l'individu créateur de ville, territoires no(s) limit(es), L'Europe des lieux et des liens, #design #innovation, la 40^e rencontre des agences d'urbanisme organisée en novembre en Île-de-France à l'invitation d'un institut d'aménagement renouvelé et rebaptisé L'Institut Paris Region sera l'occasion pour tous de réfléchir à de nouvelles pistes qui puissent inspirer l'action territoriale.

**Jean Rottner, Président de la FNAU,
Président de la région Grand Est**

TRAITS D'AGENCES actualité des agences d'urbanisme, supplément au numéro 107 de Traits urbains, le magazine de l'immobilier et de la ville (ne peut être vendu séparément) - Editeur : Innovapresse - 5 rue Saulnier - 75009 Paris - Tél. : 0148248120 - www.innovapresse.com - RCS Paris B 329255566 - ISSN : 1776-9604 - Commission paritaire : 0324 T 87608 - Directeur de la publication : Gaël Chervet - Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération nationale des agences d'urbanisme : 22 rue Joubert, 75009 Paris - Tél. 33 (0)1 45493250 - www.fnau.org - Comité éditorial : Brigitte Bariol-Mathais, Karine Hurel (FNAU), Laurent Renavand (AGUR), Romain Siegfried (AURAN) et Marie-Christine Vatov (Innovapresse). Ont participé à ce numéro : Ont participé à ce numéro : Fouad Awada (Institut PR), Thierry Baert (ADULM), Mathilde Ballenghien (ADULM), Brigitte Bariol-Mathais (FNAU), Jessica Beauguitte (AURAN), Hugo Bevort (CGET), François Cougoule (A'URBA), Vanessa Delevoye (AGUR), Xavier Desjardins (ACADIE), Léo Fauconnet (Institut PR), Sylviane Le Guyader (CGET), Karine Hurel (FNAU), Gabriel Jourdan (AURG) Valentin Kamp (FNAU), Paul Lecroart (Institut PR), Olivier Minelli (AUPA), Marie Pouplet (ADDRN), Anne Quantin Pottecher (AURG), Hélène Rasneur (AUDIAR), François Rivoal (ADEUPA), Janine Ruf (ADEUS), François Runge (AUDAB), Fabien Soria (AGURAM), Sophie Vicario (Agence Clermont Métropole) - Conception graphique : Laëtitia Loas-Orsel - Directeur artistique : Maxime Buot - Maquette : Maxime Buot - Lory Zanini - Abonnement annuel à Traits urbains : 129 € TTC (8 numéros) - 25 € le numéro - TVA : 2,1 % - Renseignements et abonnements : abonnement@innovapresse.com - Imprimeur : Chirat - Dépôt légal : à parution. En couverture : © L'Institut Paris Region

Traits d'agences

AUTOMNE 2019

BRÈVES D'AGENCES PUBLICATIONS

3
5

DOSSIER

COMMENT RE-LIER LES TERRITOIRES ?

6

- ▶ Xaviers Desjardins : coopérations territoriales, pourquoi toujours recommencer ? 7
- ▶ Île-de-France : la Transition urbaine ou comment les métropoles changent le monde 8
- ▶ Lille, métropole réticulaire 9
- ▶ Besançon : l'agence d'urbanisme au service de la dimension métropolitaine 10
- ▶ La toile territoriale régionale de Bourgogne-Franche-Comté 11
- ▶ Mieux relier les territoires du bassin de vie messin 12
- ▶ La coopération transfrontalière Strasbourg-Karlsruhe, un signal fort pour une plus forte intégration européenne dans la proximité 13
- ▶ Le Pays de Retz et Nantes métropole ont signé le 4^e contrat de réciprocité en France 14
- ▶ Cartes sur table : les alliances de territoires explorées dans le Grand Ouest 15
- ▶ L'Entente Val de Charente-Océan 16
- ▶ Grenoble : la résilience porteuse de promesses, de visions partagées et de coopérations ? 17
- ▶ PACA : animation du réseau des chefs de projet Cœur de ville 18
- ▶ Dunkerque : un observatoire pour améliorer l'état des connaissances sur la gratuité des transports 19
- ▶ Clermont-Ferrand : le Nouvel Observatoire Urbain et Social (NOUS) 20
- ▶ CGET : les franges franciliennes 21

PORTRAITS

- ▶ Jean-Philippe Dugoin-Clément 22
- ▶ Marianne Malez 23

LILLE**Une approche renouvelée des lieux vacants dans la métropole lilloise**

La politique de la Ville Renouvelée a placé, dès les années 1990, la mutation des friches et autres espaces vacants comme un axe essentiel du projet de développement métropolitain. Pourtant, la vacance continue aujourd'hui à augmenter et à se diversifier au sein de l'agglomération. Face à cette situation, les acteurs locaux témoignent d'un regain d'intérêt pour cette question, cherchant à mieux connaître le phénomène, ou souhaitant inventer de nouveaux outils pour traiter ces espaces plus efficacement. Ainsi, l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole a réalisé une étude sur le phénomène de la vacance à l'échelle de la métropole lilloise afin de mieux connaître le phénomène et proposer des pistes d'action.

L'approche de l'étude s'appuie sur un diagnostic consolidé des différentes formes de la vacance structurelle (foncière, économique et résidentielle) en matière de stocks mais aussi de flux, afin de donner les clés de compréhension de son évolution. Ce diagnostic propose également une approche territorialisée permettant de qualifier cette vacance structurelle en fonction des contextes urbains, identifiés sous forme de structures spatiales.

Cette approche est accompagnée d'un recensement de stratégies et d'initiatives alternatives, françaises et européennes, de traitement de la vacance dans des contextes similaires. Ces propositions renouvelées, adaptées à l'ampleur et à la durée du phénomène, mettent en œuvre de nouveaux modes de faire la ville, plus sensibles aux différents temps des lieux et plus ouverts aux nouveaux jeux d'acteurs. ■

https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2019/05/etude_approche_vacance_web.pdf



© ADULM

METZ**Petit-déjeuner découverte : #aguram, expertise et prospective au service de la métamorphose de la métropole**

L'AGURAM accompagne la métropole messine dans ses transitions

L'Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle a ouvert ses portes à l'occasion d'un petit-déjeuner découverte en avril. Soixante-dix participants ont pu s'imprégner des travaux de l'agence autour des dynamiques métropolitaines et sont allés à la rencontre de ses experts.

Le portrait de la métropole en devenir s'est dessiné au gré de sept exposés présentés par les chefs de projets de l'agence sur : la mobilité transfrontalière, enjeux et perspectives ; faire marcher la métropole, la place du piéton dans la ville ; préserver le patrimoine naturel et bâti à travers les PLU ; habiter la métropole : une politique du logement pour des enjeux multiples ; les zones d'activités économiques à la loupe ; cultivons la métropole, quels espaces pour produire local ? ; quels modes de garde pour les jeunes parents ?

Chaque sujet a été abordé sous forme de présentation-débat ou de format express (« mon projet en 300 secondes »). La 8^e présentation a été l'occasion de faire voyager les participants dans les coulisses de l'agence, à travers la donnée géographique, grâce à une démonstration sur l'outil SIG Geoweb. Un univers souvent mystérieux pour le public et pourtant indispensable à nos métiers. ■

© Raphaël DORCK

CLERMONT-FERRAND

Comment valoriser les gares ?

Clermont Auvergne Métropole (21 communes – 300 000 hab.) a confié en 2018 à l'Agence d'urbanisme la réalisation d'une étude sur la valorisation des gares ferroviaires sur son périmètre (10 gares). Associant Métropole, SMTC (autorité organisatrice des mobilités), Grand Clermont (syndicat du SCoT), Département, Région, Etat et SNCF, elle apporte une contribution locale sur l'opportunité d'offrir un service de type RER dans le bassin de Clermont-Ferrand. L'étude a dressé un diagnostic sur le système ferroviaire (infrastructure, offre de service, fréquentation, équipement des gares...), et sur les mobilités (déplacements tous modes, analyse des concurrences trains-bus ou tramway-voiture) et l'urbanisme (localisation de la gare dans le tissu urbain, recensement des projets urbains). Elle conclut à des opportunités différenciées. La ligne Sud apparaît bien adaptée pour accueillir une desserte ferroviaire renforcée (infrastructure en bon état et disponible pour les trains périurbains, gares existantes, rapprochées, situées dans des secteurs de densité ou en devenir). Sur les lignes Nord et Est, il est mis en évidence que l'intensification des dessertes nécessite des aménagements d'infrastructure (pose d'une voie supplémentaire). Enfin, pour la ligne Ouest, l'étude pointe la difficulté du train à capter des flux massifs dans la mesure où ce secteur sera équipé de deux lignes BHNS (horizon 2025), avec des parcours plus directs pour relier le centre-ville de Clermont-Ferrand. ■

<https://drive.google.com/file/d/1OfgHcWIESsQ0RGSABAdgPecab55X5ubx/view>



© Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole

MOUVEMENT



© AUSB

Christophe Fradier,
Sud-Bourgogne

En septembre dernier, Christophe Fradier a pris la direction de l'Agence d'urbanisme Sud-Bourgogne (AUSB). Titulaire d'un DEA « moyenne montagne et milieux ruraux fragiles » consacré aux effets

d'anticipation de l'arrivée de l'autoroute A89 dans le Bassin de Brive-la Gaillarde et d'un DESS « aménagement, urbanisme et développement local » consacré aux transports de marchandises en ville à Marseille, il intègre la fonction publique d'Etat en 2002.

Nommé à la DRE du Nord-Pas-de-Calais, il assure le pilotage du financement de la requalification de sites historiques emblématiques ou de la mise en place de la trame verte et bleue de l'ancien bassin minier.

Après un passage au sein des services de la Région Rhône-Alpes, il intègre le Cerema Centre-Est en 2008, où il assure des missions d'expertise, de partenariats opérationnels et de formation.

Lauréat du concours d'architecte-urbaniste de l'Etat en 2011, il pilote le service Etudes et stratégies territoriales (ESTer) au sein de la DDT de la Corrèze, où il travaille à l'émergence de territoires de développement parallèlement à la refonte de la carte intercommunale. A cette occasion, il a notamment impulsé la candidature conjointe de trois collectivités au concours European 13. ■

MOUVEMENT



© AUDC

Eric Citerne,
Châlons-en-Champagne

Ingénieur territorial, Eric Citerne a œuvré dans un premier temps dans le cadre particulier du Syndicat d'aménagement de la Ville nouvelle de Marne-la-Vallée, ce qui lui a permis de participer

au développement rapide de nouveaux quartiers intégrant la mixité sociale et l'innovation urbaine.

En 1998, il rejoint la Ville de Reims puis les services de l'Agglomération du Grand Reims en qualité de directeur de l'urbanisme et de l'aménagement, pour piloter les projets de renouvellement urbain des quartiers, le réaménagement de friches industrielles, la création de plusieurs écoquartiers, et le développement de pôles tertiaires autour des nouvelles gares du TGV Est.

Côtoyant le monde des agences d'urbanisme, il a su allier les dimensions de programmation et de planification urbaines aux aspects plus opérationnels de montage des projets d'aménagement et de développement économique.

Durant ces années, Il s'est beaucoup investi dans les démarches d'innovation urbaine en intégrant à plusieurs reprises le cadre des concours European portés par le PUCA. ■

LA DESTINATION LILLE VUE PAR LES TRACES NUMÉRIQUES DES VISITEURS

Lille



Des millions d'avis, de photos, de commentaires sont partagés par les visiteurs du monde entier sur Internet. Co-pilotée par la Métropole européenne de Lille et l'Agence de développement et d'urbanisme de

Lille Métropole, cette étude a été réalisée à partir d'un travail d'analyse des données et métadonnées fournies par différentes plateformes numériques (Flickr, Hotel.com, Tripadvisor, Airbnb) et complétée par des enquêtes menées auprès de visiteurs. Un benchmark permet de comparer la destination Lille aux métropoles de Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Nantes et Toulouse. Cette démarche exploratoire, mobilisant de nouveaux outils d'observation, a été menée en collaboration avec l'Equipe Interdisciplinaire de Recherches sur le Tourisme (EIREST). ■

→ Lien <https://cutt.ly/Qwb4by6>

CARNET D'ACTUALITÉ / FAIRE LE POINT SUR LES NOUVEAUTÉS RÉGLEMENTAIRES

Metz



© AGURAM

L'Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle propose désormais à ses membres et partenaires un décryptage réglementaire d'informations récentes sur les thèmes urbanisme/aménagement, réalisé intégralement en interne sur la base de sa veille juridique. Le 1^{er} numéro, paru en mai 2019, aborde l'essentiel de la loi Elan, la dématérialisation de procédures et plusieurs actualités juridiques liées aux Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi). ■

→ Carnet d'actualité AGURAM n°1, avril 2019 / à retrouver en téléchargement sur www.aguram.org avec le #veilleplanification

MOBILITÉS INNOVANTES

Clermont-Ferrand



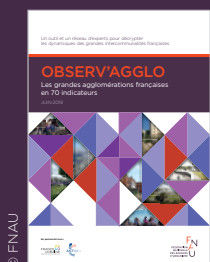
© AUDCM

Ce document a été initié en 2018 par la DREAL et les DDT d'Auvergne-Rhône-Alpes, associant notamment l'Etat, l'Ademe et les quatre agences d'urbanisme du réseau UrbA4. L'agence clermontoise a été chargée de la réalisation finale du recueil. Il a pour vocation de présenter des démarches de différentes natures, d'analyser leurs impacts, leurs coûts et d'identifier des contacts afin de les faire plus largement connaître. L'objectif est ainsi de favoriser la mise à disposition de l'information, la mise en réseau d'acteurs et de favoriser les synergies, la reproduction d'initiatives ou leur adaptation dans d'autres contextes locaux. ■

→ <https://drive.google.com/file/d/18J-CYg55DhbPWxvJ68ZJyqjtsN80b1z1/view?usp=sharing>

OBSERV'AGGLO

FNAU



© FNAU

Observ'agglo est une publication d'observation sur les 59 plus grandes intercommunalités françaises. Deuxième numéro de la série, Observ'agglo 2019 analyse et cartographie près de 70 indicateurs statistiques,

sur sept thèmes du quotidien : démographie, santé, habitat, niveau de vie, cadre de vie, formation et emploi.

Observ'agglo est un travail collaboratif réalisé grâce au concours de plusieurs dizaines d'experts de l'observation issus des agences d'urbanisme et des grandes agglomérations. Il s'agit d'un travail réalisé par les territoires pour les territoires, qui vise à éclairer l'action publique, tant locale que nationale.

La publication, les données statistiques et les cartes d'Observ'agglo, sont accessibles en open data, pour faciliter leur appropriation par les acteurs et accompagner ainsi la décision. ■

→ Lien : <http://www.fnau.org/fr/publication/observagglo-2/>

ETUDE ESR ET ACTION CŒUR DE VILLE

AdCF, AVUF, Fnau, France Urbaine, Villes de France



© AdCF

L'AdCF publie, en partenariat avec plusieurs associations et fédérations (Association des villes universitaires de France, France urbaine, Villes de France, Fédération nationale des agences d'urbanisme) et avec le soutien de la Banque des Territoires, une nouvelle étude consacrée aux enjeux d'enseignement supérieur et de recherche (ESR) dans les agglomérations et villes intermédiaires. Cette étude donne à voir l'importance de l'ESR dans les villes moyennes et montre qu'il est un levier essentiel de redynamisation des « centres-villes ». Ce rapport s'intitule : « Quel rôle pour l'enseignement supérieur dans le programme "action cœur de ville" ? ». ■

IMPACTS ÉCONOMIQUES DES ÉVÉNEMENTS

Angers



© AURA

domaine culturel, sportif, professionnel, commercial ou de la promotion du territoire, génèrent des retombées économiques importantes. Avec plus de 13,6 millions d'euros générés par ces 19 événements sur Angers Loire Métropole, on estime que l'afflux de richesse extérieure supplémentaire lié à l'existence de ces événements a été de près de 3,3 millions d'euros. Au-delà des résultats pour les événements d'un panel majoritairement destinés à un public angevin, on retrouve la faiblesse des recettes extérieures au territoire et à ce titre il faut justement souligner les bonnes performances de quelques manifestations « de niche » attirant un public spécifique générateur de nuitées. ■

→ Lien : <https://cutt.ly/kwPY2e9>

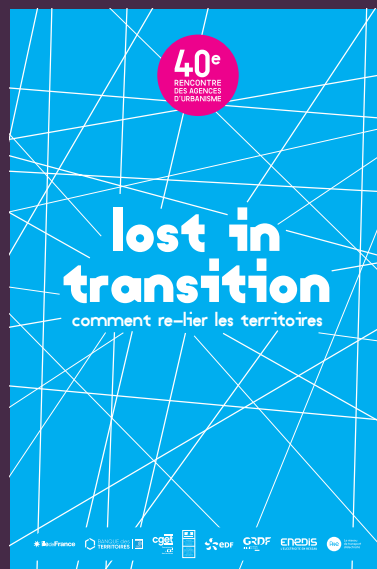
COMMENT RE-LIER LES TERRITOIRES ?

La 40^e Rencontre des agences d'urbanisme se tient dans la région Île-de-France les 6, 7 et 8 novembre 2019. Accueillie par L'Institut Paris Region présidé par Valérie Pécresse, présidente de la région Île-de-France, la Rencontre est l'occasion de trois journées d'échanges et de co-construction sur les différents champs de la transition et de la coopération territoriale.

Défendue, valorisée, voire érigée en modèle de développement urbain, la métropolisation est aussi désormais régulièrement critiquée parce qu'elle conduirait à une division de l'espace et de la société. Alors, comment re-lier les territoires ? La réponse à cette question tient peut-être dans un postulat : celui de la transition qui mettra en valeur les ressources propres à chaque territoire. Démontrer l'indissociable dépendance des territoires face à cet enjeu majeur, tel est le pari de cette 40^e Rencontre.

Cette nécessaire adaptation aux mutations par la transition nécessite un renforcement des liens entre les territoires à travers des stratégies de coopération. Par leur capacité à se fédérer, les territoires seront bien plus en mesure de relever les différents défis écologiques, économiques et sociaux. Cela suppose une mise en cohérence, une gouvernance organisée entre les différents acteurs et échelles territoriales.

Par ces journées, nous souhaitons réaffirmer le rôle des agences d'urbanisme auprès des territoires, des collectivités et de l'Etat dans un moment de profonde transformation, mais également réinterroger nos modes de faire et ouvrir nos champs d'investigation.



Par Fouad Awada, directeur général de L'Institut Paris Region

Coopérations territoriales, pourquoi toujours recommencer ?

[Par **Xavier Desjardins**, Professeur à Sorbonne Université, directeur d'études, Coopérative Acadie]

Puisque les gens et les choses sont mobiles, les territoires sont nécessairement dans des situations de concurrence ou de complémentarité. Comment gérer ces interdépendances ? On peut faire sans, contre ou avec les autres (c'est alors la « co-opération »). Quelle est aujourd'hui l'actualité, dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme, de cette manière particulière d'entrer en relation avec les autres ? Les recensions les plus récentes¹ font état de dynamiques interterritoriales particulièrement nombreuses, sous des formes juridiques et institutionnelles extrêmement diverses (syndicats mixtes, pôles métropolitains, associations, etc.). Trois éléments refondent aujourd'hui cette question.

Le premier élément est la « redécouverte » des bassins de proximité dans l'approvisionnement des villes pour l'alimentation, les matériaux ou encore l'énergie, ce que l'on appelle parfois le métabolisme territorial. Prenons un exemple emblématique² : alors qu'au moment de la Révolution française, l'approvisionnement alimentaire de Paris est surtout l'affaire du Bassin parisien, au 19^e siècle, avec le développement du chemin de fer, cet approvisionnement s'étend à l'échelle nationale. Après 1945, le marché alimentaire devient progressivement mondial. Aujourd'hui, à Paris comme ailleurs, un retour à la proximité est recherché, du moins pour certaines catégories de produits. L'enjeu de la décennie à venir est de passer de l'expérimentation à la banalisation pour l'alimentation comme pour l'énergie ou encore les matériaux. Le second élément est une actualité institutionnelle. Beaucoup d'intercommunalités urbaines sont devenues aujourd'hui des métropoles. Si, d'un point de vue institutionnel, il n'y a pas grand-chose de nouveau puisqu'il ne s'agit que d'un (petit ?) pas de plus dans l'intégration intercommunale³, symboliquement, le mot de métropole oblige à se pencher un peu plus fortement sur le devenir des territoires adjacents⁴. Aussi, toutes les intercommunalités urbaines sont-elles aujourd'hui attendues dans leur capacité à entrer en coopération avec leurs voisines plus rurales. Les régions confortent parfois ces dynamiques de coopération, via leurs schémas régionaux d'aménagement, mais selon des modalités et une intensité très variables. Enfin, un troisième élément redonne une actualité à ces dynamiques interterritoriales :

les interrogations sur le devenir des solidarités « implicites » qui lient les mondes urbains et ruraux, notamment à travers une tarification uniforme de l'usage des réseaux, comme ceux de distribution d'électricité. L'affirmation de solidarités « explicites » ne doit pas masquer (et pourrait s'expliquer par) des interrogations sur le devenir d'un certain nombre de solidarités de réseau, à travers des processus de libéralisation d'un côté ou des processus de débranchement partiel pour des raisons environnementales d'un autre⁵.

Comment passer de l'impulsion initiale, aujourd'hui relativement bien comprise et partagée, au déploiement stratégique de ces coopérations ? Les dynamiques souples de coopération nécessitent une ingénierie spécifique et stable pour se déployer : les agences d'urbanisme ont ici, avec d'autres, une carte évidente à jouer. Il faut ensuite apporter rapidement des preuves d'efficacité. Beaucoup de coopérations entre collectivités sont centrées sur des questions de politiques « extérieures » d'attractivité ou de desserte assez peu palpables pour tout un chacun. Par ailleurs, on sait combien des problèmes simples (dans leur énoncé) paraissent difficiles à résoudre : les autorités organisatrices de mobilité n'ont pas toujours des offres de transport public compatibles en termes de tarif et d'horaire, malgré des décen-

nies d'alerte sur ce sujet... Les bénéfices de l'interterritorialité doivent être tangibles pour les habitants à l'heure où certains sont tentés par un retour au pré carré institutionnel. En effet, comment douter, à l'heure où les réseaux organisent nos vies, que ce ne soit pas par la combinatoire ad hoc des institutions territoriales que s'inventeront les réponses les plus innovantes à l'amélioration de notre quotidien⁶ ? ■

1. CGET, « Les coopérations interterritoriales », <https://www.cget.gouv.fr/ressources/publications/les-coopérations-interterritoriales>, mars 2019

2. S. BOGNON, « Nourrir Paris : trajectoire de l'approvisionnement alimentaire de la métropole capitale, de la fin de l'Ancien Régime à nos jours », *Géocarrefour*, vol. 90, 90/2, 1^{er} décembre 2015, p. 163-171

3. J.-M. OFFNER, *Métropoles invisibles : les métropoles au défi de la métropolisation*, La Défense, Plan Urbanisme Construction Architecture, 2018

4. J. DEBRIE et X. DESJARDINS, *La métropole performative ? Récits et échelles de la fabrique institutionnelle métropolitaine de Rouen*, La Défense, PUCA, 2019

5. A. BELTRAN, M. DERDEVET et F. ROQUES, *Energie. Pour des réseaux électriques solidaires*, Paris, Descartes et Cie, 2017

6. Voir également, M. VANIER, « Le soldat pôle métropolitain. Itinéraire d'un rescapé », *Les pôles métropolitains, accélérateurs de coopérations territoriales*, Points FNAU 7, 2017, p. 18-19



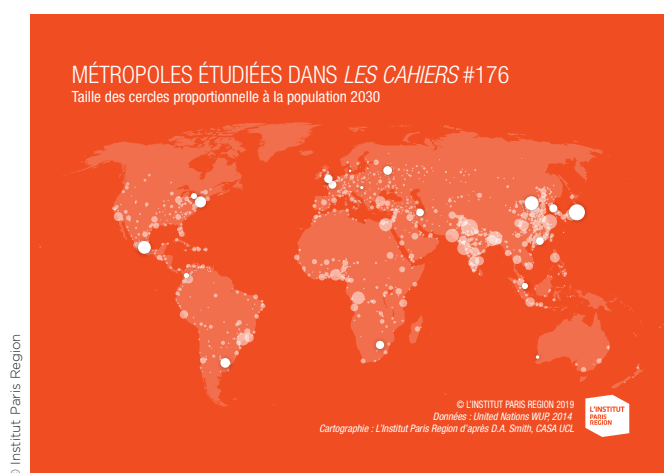
© Jean Isermann

ÎLE-DE-FRANCE

La Transition urbaine ou comment les métropoles changent le monde

[Par **Paul Lecroart**, urbaniste senior, et **Léo Fauconnet**, directeur de la mission gouvernance, L'Institut Paris Region]

Les derniers Cahiers de l'ex-IAU Île-de-France, L'Institut Paris Region depuis septembre 2019, sont consacrés à la place prééminente des grandes villes dans la transformation du monde. De New York à Paris, de Tokyo à Vienne, de Medellín à Singapour, des acteurs pluriels construisent, au travers de stratégies métropolitaines, de projets urbains, d'initiatives locales..., des modèles de développement qui se veulent souvent plus soutenables, plus inclusifs et plus résilients. Les villes vont-elles changer le monde ?



du Nouveau programme des villes d'Habitat-III. Leurs relations avec les Etats deviennent déterminantes dans ce contexte. L'inclusion sociale redevient une priorité des politiques urbaines, comme à Medellín (« urbanisme social »), à Malmö (« social sustainability ») à Hambourg (accueil des réfugiés) ou à

rafraîchir leurs tissus bâtis et à l'effondrement de la biodiversité, elles encouragent la végétalisation des murs, toits et terrasses (Singapour), fixent des minima de densité de verdure (Berlin), mettent en valeur les forêts urbaines (Vancouver), les milieux humides (Londres) ou les ceintures agricoles (Medellín).

Ces projets émergent souvent à l'initiative des citoyens ; ceux-ci se mobilisent toujours plus dans l'invention de nouveaux modèles de développement écologiques et humanistes, comme on le voit dans les villes nord-américaines ou avec le mouvement mondial des « villes en transition ». Pour prendre la mesure et interroger ces changements, les Cahiers #176 « *Les villes changent le monde* » donnent la parole à un large panel d'experts français et internationaux autour de quatre volets :

- *Megalopolis* s'intéresse aux mutations, stratégies, plans et projets urbains de grandes régions métropolitaines soumises à de fortes tensions sociales, environnementales et de qualité de vie ;
- *Métamorphoses* raconte l'histoire de villes et de régions stratégiques, agiles et organisées qui, face à une crise, ont réussi en une ou deux générations à inverser leur trajectoire ;
- *Explorations* analyse le foisonnement d'expérimentations partout dans le monde qui contribuent à construire des villes plus inclusives, compactes, vertes et attractives, annonçant l'émergence de modèles urbains plus résilients ;
- *Prospectives* offre des clés de compréhension du monde vu depuis les grandes villes et questionne le futur du modèle de métropolisation tel qu'il s'est consolidé depuis le début du III^e millénaire.

L'avenir des métropoles reste ouvert. Mais pour combien de temps ? ■

Lire aussi : Territoires européens en transition, Traits d'agences #31, juin 2017.

En ce début de III^e millénaire, l'espèce humaine est devenue massivement urbaine et le club des mégapoles de plus 10 millions d'habitants s'accroît rapidement, notamment en Chine, en Inde et bientôt en Afrique. Stimulé par la globalisation, la financiarisation et l'innovation technologique, l'usage des cœurs de métropoles s'intensifie - parfois à l'excès -, tandis que les périphéries continuent de s'étendre, mais à un rythme ralenti. Victimes de leur succès, les métropoles sont plus riches et plus attractives, mais moins équitables sur le plan social et plus vulnérables sur celui de l'environnement. Face aux contradictions de leur(s) modèle(s) de croissance, elles se mobilisent à toutes les échelles pour tenter de changer la donne en inventant de nouvelles façons de fabriquer la ville, souvent en interaction avec l'espace régional. Au travers de leurs réseaux (CGLU, C40, 100 Resilient Cities, Carbon Neutral Cities Alliance), elles agissent collectivement contre le réchauffement climatique. Elles ont joué un rôle majeur dans l'Accord de Paris sur la limitation du réchauffement à moins de 2° d'ici 2100 et dans la définition

New York (logement social). Les villes comprennent qu'elles doivent réduire leur empreinte écologique globale et leurs émissions d'au moins 80 % d'ici 2050. Depuis dix ans, leurs stratégies bas-carbone développent des approches plus intégrées associant habitat, transports, énergie, résilience, gestion de l'eau, économie circulaire, etc. Ces stratégies s'inscrivent dans la planification spatiale autour de principes de densité, de compacité et de polycentrisme organisé autour des transports publics. Certains plans à long terme se réfèrent au concept de « *bioregion urbaine* » associant métropole et espace rural autour d'un modèle de développement plus autarcique. Les villes pionnières de l'éco-urbanisme comme Stockholm, Malmö ou Vancouver déploient à grande échelle les leçons de leurs écoquartiers. Les géants du numérique se positionnent sur le marché des grands projets urbains (Toronto), suscitant des craintes légitimes. Les métropoles redécouvrent leur géographie : elles se reconnectent à leurs fleuves (New York), remettent à jour des rivières enfouies (Séoul), renaturent des cours d'eau (Munich) ou revitalisent des vallées périurbaines (Milan). En réponse au besoin de

LILLE

Lille, métropole réticulaire

[Par **Mathilde Ballenghien**, chargée d'études principale et **Thierry Baert**, directeur d'études, ADULM]

La Métropole de Lille, capitale régionale des Hauts de France, est au cœur d'un système territorial dense, en forte intégration avec les villes belges voisines et le Bassin minier. L'espace métropolitain lillois dans son acception large compte plus de 3,5 millions d'habitants.

Complexité et morcellement du territoire métropolitain : le besoin de coopération(s)

Cette aire métropolitaine présente une structure multipolaire qui n'a guère d'équivalent en France sauf peut-être autour de Marseille et Aix, et l'apparente aux systèmes métropolitains d'Europe du Nord-Ouest. Ses spécificités sont dues à son caractère transfrontalier, à la proximité des divers pôles urbains qui la composent et à son passé industriel avec ses conséquences socio-économiques.

Les relations au sein de cet ensemble vont croissant en intensité et s'étendent géographiquement ; elles concernent le marché de l'emploi et celui de l'immobilier, la formation, le commerce, les services, les loisirs, etc. Elles sont complexes, multi-polarisées et diffèrent suivant les thématiques et les territoires. En parallèle, les échanges s'intensifient avec d'autres territoires de la région, le littoral en particulier, et avec les grands centres urbains belges et la métropole parisienne.

Comprendre et analyser pour développer les partenariats et projets à la bonne échelle

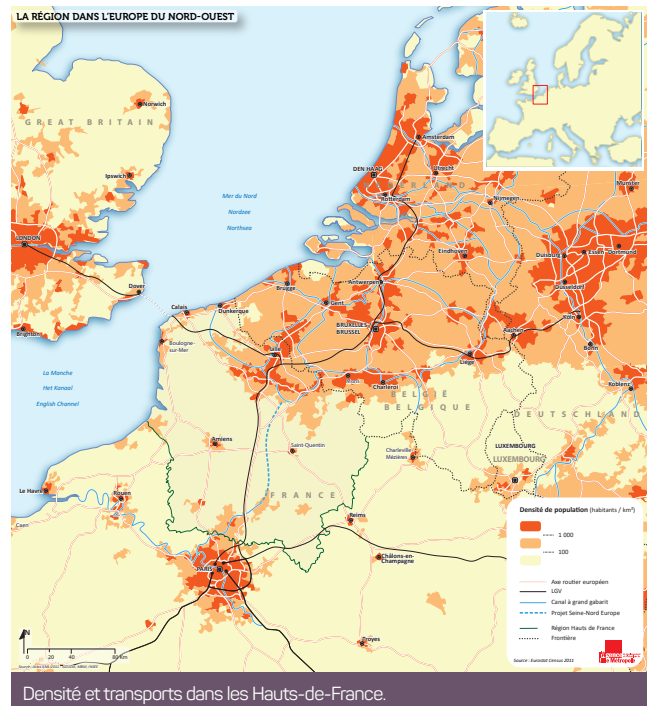
L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) s'est fortement impliquée dans l'analyse des liens entre la métropole et son environnement euro-régional. Depuis bientôt 30 ans, elle a pris le parti d'engager de multiples collaborations de recherche dans le cadre de démarches fortement partenariales.

Les travaux menés avec l'Université libre de Bruxelles ont d'abord permis une meilleure compréhension de l'aire fonctionnelle de Lille. Depuis 2015, les travaux sur les systèmes territoriaux menés avec Nadine Cattani amènent l'ADULM à réinterroger le rôle particulier de la métropole dans son territoire régional au sens large. Plus récemment, elle s'est joint au laboratoire EconomIX (Université de Paris Nanterre) pour analyser les interrelations de la dynamique économique

de la métropole avec celle des territoires voisins et interroger la capacité de l'économie métropolitaine à produire de réels effets d'entraînement en matière d'économie et d'emploi sur les territoires proches.

« Faire vivre » et co-développer le territoire régional

La prise de conscience de l'importance croissante des enjeux interterritoriaux a conduit à la mise en place progressive, ces 30 dernières années, de différentes démarches de coopération avec les territoires voisins à l'échelle transfrontalière et/ou au sein de la région Hauts-de-France ; démarches dans lesquelles l'ADULM a été partie prenante, quand elle n'en a pas été à l'origine. Parmi celles-ci, on peut mentionner : la Conférence permanente des intercommunales transfrontalières (COPIT) d'abord, puis dès 2008 le groupement européen de coopération territoriale (GECT) Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, l'association Aire métropolitaine de Lille (AML) (2007-2018), puis les accords de coopération entre la Métropole européenne de Lille (MEL) et la Communauté urbaine de Dunkerque, le Pays de Saint-Omer, ou encore la Région de Bruxelles Capitale. Des démarches de même type sont envisagées avec le Bassin minier ou le Grand Amiénois. Certains thèmes ou projets nécessitent de travailler en coopération à une échelle bien plus large que celle des EPCI ; c'est le cas notamment des transports et de la mobilité, du tourisme, de l'eau ou encore



de la reconquête de la voie d'eau (Canal Seine Nord, Parc bleu de l'Eurométropole - projet s'appuyant sur les voies d'eau : Lys, Deûle et Escaut). Plus qu'un projet d'infrastructure, le canal Seine Nord constitue un lien interterritorial et transfrontalier et donc un enjeu de coopération entre les Hauts-de-France, la Wallonie, la Flandre et l'Île de France ; avec à la clef de multiples projets économiques, environnementaux, touristiques, en partenariat avec les acteurs locaux, publics et privés.

Il importe de renforcer les coopérations territoriales sur la base de projets ; cela implique une gouvernance de projets flexible, à plusieurs échelles, et des territoires de coopération à géométrie variable. Quelles que soient les formes que pourraient prendre les projets, ils ne feront pleinement sens pour le territoire et ne seront susceptibles de produire du consensus que s'ils mobilisent le plus grand nombre et que s'ils portent clairement une forte dimension de développement au bénéfice du territoire régional. ■

BESANÇON

L'agence d'urbanisme au service de la dimension métropolitaine

[Par **François Runge**, études mobilités et projet de territoires, AUDAB]

Réseau de six agglomérations, le Pôle métropolitain structure l'espace Centre Franche-Comté (700 000 habitants). L'agence de Besançon a participé à l'élaboration de sa feuille de route stratégique.

Avec sa stratégie 2014-2020 travaillée de concert avec l'AUDAB, il s'est donné trois orientations :

- organiser le réseau métropolitain, en développant sa capacité à piloter des coopérations interterritoriales et en travaillant sur les liens physiques et numériques ;
- développer une offre résidentielle, en travaillant à la reconversion de sites dégradés et en expérimentant de nouvelles formes urbaines ;
- renouveler et diversifier l'économie, en explorant les filières économiques d'avenir.

Ce réseau s'ouvre progressivement à d'autres coopérations en Bourgogne Franche-Comté, notamment avec le Nord Franche-Comté ainsi qu'avec la Suisse limitrophe.

Le Pôle Métropolitain Centre Franche-Comté : construire l'interterritorial

Dès la constitution du pôle, quatre groupes de travail thématiques (organisation territoriale et mobilité, aménagement urbain, développement économique et tourisme), rassemblant des élus et des techniciens, ont été créés pour faire émerger des sujets communs et des actions potentielles. Les premières années se sont focalisées sur l'installation de la gouvernance et des modes de travail - le temps nécessaire à l'installation d'une confiance et d'une connaissance commune. Une montée en puissance s'est opérée ces deux dernières années pour faire aujourd'hui du Pôle un interlocuteur incontournable de la grande région. La recherche du consensus entre six territoires non contigus n'est pas chose aisée et les positionnements et intérêts de chacun doivent être préservés. Ainsi, la construction de sujets interterritoriaux doit passer par plusieurs paliers successifs et les réflexions sont bien souvent

menées au préalable par une ou deux agglomérations puis apportées au groupe entier. Cela nécessite une souplesse dans l'organisation et une certaine scalabilité dans la réflexion.

La prochaine mandature verra une intégration plus forte de l'AUDAB - renommée Agence d'urbanisme Besançon Centre Franche-Comté fin 2016 - en animation et appui technique du pôle autour de deux axes de travail complémentaires :

- l'échelle métropolitaine avec des compétences mobilisées autour de l'observation et la prospective ainsi qu'un volet portant sur les relations avec les territoires limitrophes et les grands partenaires...
- l'échelle des agglomérations en mobilisant des compétences autour des projets urbains et de la planification (SCoT, PLUi), en cohérence avec la stratégie du Pôle.

Jongler avec les échelles pour fédérer

Le Pôle partage une dynamique commune au sein de l'Arc jurassien franco-suisse. Son identité est marquée par son positionnement géographique, adossé au massif du Jura, par ses interactions avec la Suisse et avec l'espace rhénan. L'apport du Centre Franche-Comté au développement régional passe donc par la valorisation de cet écosystème interterritorial formé avec la Suisse, tourné, au-delà, vers l'Europe continentale. Fort de cette conviction, le Pôle a ainsi construit deux contributions pour le futur Sradet régional, axées sur les atouts

propres aux six territoires mais également sur la force apportée par ce réseau territorial frontalier avec la Suisse, en alternative à la « région métropolisée » autour de sa capitale.

Pour illustration récente : une démarche en réseau portée par le Pôle a été initiée autour du principal axe ferroviaire franco-suisse reliant Besançon à Neuchâtel (ligne dite « des horlogers »). Cette réflexion commune a permis une redéfinition des enjeux régionaux et un passage d'une logique de tronçons interurbains à une véritable logique d'axe de mobilité, repriorisé dans les tableaux de financement du CPER. Les agglomérations suisses (Le Locle et La Chaux-de-Fonds) ont également été associées à la démarche.

Cette consolidation des liens entre territoires transfrontaliers va être approfondie encore dès 2019 avec des réflexions stratégiques étendues au développement économique, à l'enseignement supérieur et à la recherche ou encore à la culture et au tourisme en miroir des projets de territoire des cantons suisses voisins. ■



Le réseau métropolitain autour de Besançon.

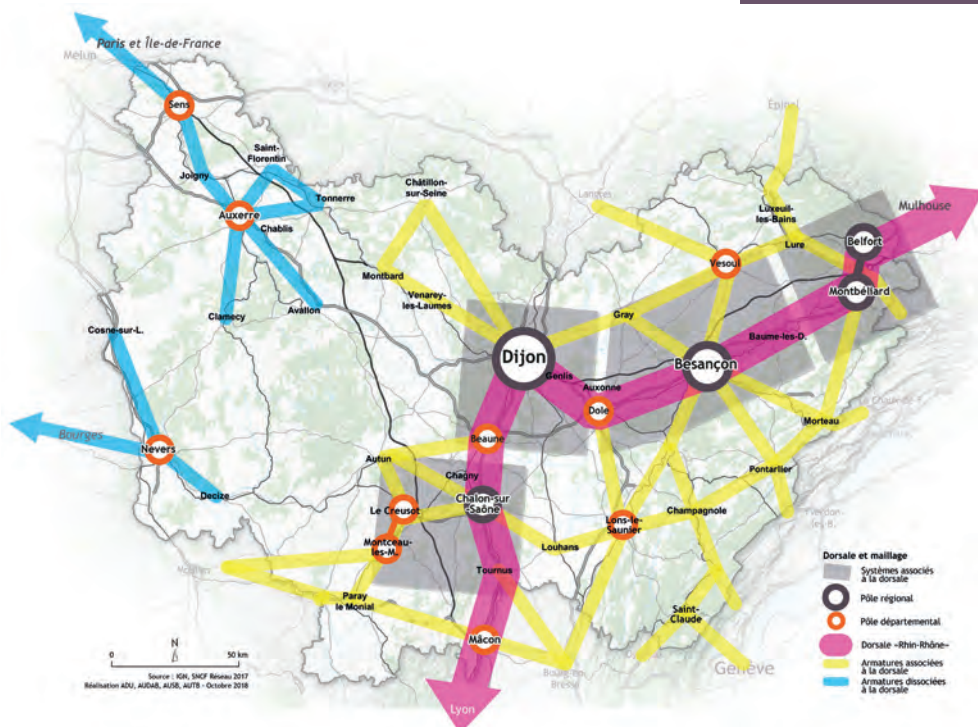
BELFORT, MONTBÉLIARD, BESANÇON, SUD-BOURGOGNE

La toile territoriale régionale de Bourgogne-Franche-Comté

[Par un collectif issu des quatre agences]

Dans le cadre de l'élaboration du Sraddet de Bourgogne-Franche-Comté, les agences de Belfort, Montbéliard, Besançon et Sud-Bourgogne ont été appelées à qualifier l'armature de la région comme fondement du projet régional et ressource pour toute orientation ayant trait aux équilibres inter-territoriaux.

La toile territoriale de Bourgogne-Franche-Comté.



© ADU, AUDAB, AUSB, AUTOB

Après avoir réalisé, lors d'une campagne d'études précédente, une typologie des bassins de vie et brossé des portraits de territoires comme autant de parties du corps régional, il fallait comprendre ce qui relie ces unités entre elles et selon quels systèmes de complémentarités elles fonctionnent. L'étude s'est construite en deux temps : d'abord un regard par types de champs relationnels, particulièrement ceux qui construisent le vécu économique et social de l'espace régional, ensuite une synthèse transversale relative au fonctionnement d'ensemble.

La représentation multi-thématique est établie sur les supports de connectivité, à savoir les moyens de la mobilité : l'armature routière, l'armature ferroviaire, les flux, les temps d'accès aux services d'usage courant ou exceptionnel. S'en suit

l'observation des circulations spatiales causées par les échanges domicile-travail, les migrations résidentielles, les déplacements des étudiants et des lycéens, les mobilités d'entreprises, les liens entre sièges et établissements.

La structure fonctionnelle générale met en avant la spécificité de la toile régionale à travers la caractérisation des pôles ou points-ressources du territoire, leurs articulations en systèmes et sous-systèmes, la nature et l'ampleur de leur effet d'accrochage territorial.

Le portrait régional qui ressort de ce travail montre une région articulée plus que hiérarchisée. Territoire sans métropole de rang européen ou national, la Bourgogne-Franche-Comté se fonde sur une dorsale qui ne fédère pas l'ensemble de ses départements et se prolonge dans la profondeur de l'axe Rhin-Rhône, une région aux fortes porosités. Le phéno-

mène des marges tournées vers d'autres régions est particulièrement grand.

La vraie spécificité du logiciel régional est l'influence des complémentarités entre les quatre grandes concentrations urbaines et le maillage des petites villes sur l'identité et les fonctionnalités territoriales. Enfin, la ruralité représente davantage qu'une « périphérie de l'intérieur », avec ses micro-systèmes bien en place, mais qui cependant attendent qu'un sens leur soit donné.

Autant dire que le schéma régional ne rentre pas dans un modèle métropolitain unicentrique descendant, et qu'une animation partenariale originale est attendue, avec la part d'innovation que cela signifie. ■

Le document est disponible sur le site des agences.

METZ

Mieux relier les territoires du bassin de vie messin

[Par **Fabien Soria**, chef de projet mobilités – stratégies métropolitaines, AGURAM]

La conurbation nord-Lorraine constitue un espace métropolisé où les besoins de mobilité dépassent les périmètres institutionnels. Metz Métropole engage le dialogue avec ses voisins pour surmonter cette difficulté et impulser une coopération inter-territoriale au service des habitants.



© AGURAM

Entre Metz et Thionville, au cœur de la CC Rives de Moselle : une « zone grise » sans solution alternative à la voiture ou au train.

La conurbation Metz-Thionville forme un territoire complexe qui regroupe 475 000 habitants. Elle s'étend sur deux aires urbaines (Metz et Thionville) et sur cinq EPCI : Metz Métropole, Rives-de-Moselle, Pays Orne-Moselle, Val-de-Fensch et Portes-de-France-Thionville.

Au nord de cet ensemble, le Syndicat mixte des transports urbains (Smitu) Thionville-Fensch propose une offre de transport en commun Citéline, tandis qu'au sud le réseau urbain Le Met' se limite au ressort territorial de la métropole.

Entre ces réseaux, les communautés de communes Rives-de-Moselle et Pays Orne-Moselle concentrent 110 000 habitants et participent largement aux dynamiques urbaines et métropolitaines du Sillon mosellan. 296 000 déplacements quotidiens sont réalisés entre/sur ces territoires, auxquels s'ajoutent 76 000 échanges avec Metz Métropole. Dans cette « zone grise », il n'existe aucune solution alternative à la voiture ou au TER (dont aucun point d'arrêt ne bénéficie d'une offre TC de rabattement).

En dépit de ces flux et des liens forts qui existent entre la métropole et les deux intercommunalités, le Schéma départemental de coopération intercommunale (2016) n'a procédé à aucun regroupement. Pourtant, de nombreuses coopérations inter-territoriales sont possibles. C'est ainsi que, dans le cadre du Pacte métropolitain d'innovation et de son complément (le contrat de coopération métropolitain) signés entre l'Etat et la métropole, celle-ci souhaite proposer à ses voisins une réflexion sur les coopérations possibles en matière de transports en commun, à l'échelle d'un bassin de vie dont la population fait généralement fi des limites administratives.

Cette démarche, soutenue par l'AGURAM, est d'autant plus légitime que, dans l'esprit de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) et d'après les informations dont nous disposons à l'heure où nous écrivons, certains de ces territoires envisagent de se constituer en AOM. Offre, services, intermodalité, etc. : le champ des possibles s'ouvre pour une coordination et des complémentarités entre de futurs ressorts de mobilité mitoyens au sein d'un même bassin de mobilité.

Les EPCI concernés sont membres de l'agence, qui vient de réaliser le Plan de déplacements urbains de Metz Métropole et finalise un Schéma de mobilité pour Rives-de-Moselle. Sa neutralité et sa vision transversale du territoire placent naturellement l'AGURAM comme force de proposition quant à la méthode et à l'animation de la démarche à mettre en œuvre. L'agence apportera une expertise technique classique et proposera surtout d'animer le dialogue entre les territoires, élus, techniciens et acteurs socio-économiques. Il s'agira de les accompagner dans leur dessein d'une vision commune de ce que pourrait être un service de transports urbains reliant les territoires et leurs habitants.

La première étape (en cours) vise à aider les élus à formuler une commande politique commune et à préciser le périmètre d'intervention de l'agence, en tenant compte du calendrier électoral. Ensuite, il conviendra de faire le point sur la demande de mobilité et l'offre actuelle ou à venir, puisque la Région Grand Est travaille à son futur schéma de desserte routière du secteur. Il sera essentiel de définir les grands enjeux de mobilité locale et interterritoriale. Une troisième phase visera à définir les grands principes d'une offre de mobilité TC adaptée aux spécificités du territoire, tout en faisant autant que possible abstraction des périmètres. L'expérience d'autres conurbations pourra être mise à profit. En parallèle, une réflexion sur les perspectives pour une gouvernance de la mobilité, à l'échelle du bassin de vie urbain du périmètre de travail, sera initiée.

L'objectif de cette démarche interterritoriale, qui s'appuiera sur des temps de travail avec les élus et techniciens, n'est pas de proposer des solutions clés en main, mais plutôt de construire le cahier des charges de démarches d'approfondissements techniques, juridiques et financiers. ■

STRASBOURG

La coopération transfrontalière Strasbourg-Karlsruhe, un signal fort pour une plus forte intégration européenne dans la proximité

[Par **Janine Ruf**, chargée d'études principale Aménagement et transfrontalier, ADEUS]

Le Traité d'Aix-la-Chapelle signé le 22 janvier dernier, les discussions sur les freins juridiques engagées dans les régions transfrontalières de l'Union européenne ou encore la révision de documents-cadre régionaux dans la région du Rhin Supérieur ont généré un contexte très favorable pour organiser une conférence entre les villes de Strasbourg et Karlsruhe et leurs eurodistricts.

L'objectif de cette rencontre politique et technique était de questionner l'intérêt d'aller vers une alliance entre les grandes agglomérations voisines dont les aires d'influences s'entremêlent. Environ 300 personnes, à l'invitation de l'ADEUS, l'Eurométropole de Strasbourg et la Ville de Karlsruhe, dont 30 élus allemands et français, se sont réunies en février dans le palais des congrès de Strasbourg pour écouter, discuter et faire progresser les réflexions autour des thématiques transfrontalières au sein d'un espace métropolitain commun traversé par le Rhin.

A travers les échanges autour des atouts et des faiblesses, des différences et des complémentarités de ce territoire franco-allemand, il s'agissait de définir ensemble les premières pistes de travail concrètes d'une future coopération renforcée.

L'ambition commune annoncée par les élus et les techniciens présents a été de donner un signal fort pour une plus forte

intégration européenne. Une alliance renforcée permettra de constituer un espace commun transfrontalier de trois millions d'habitants qui pèsera davantage et à plus grande échelle et renforcera l'attractivité et la cohésion interne dans cet espace au cœur de l'Europe.

Le territoire, son potentiel, ses enjeux

Les deux agglomérations sont articulées autour des grandes infrastructures, formant une double porte d'entrée vers la France et l'Allemagne. Intégrées dans la Région métropolitaine trinationale du Rhin Supérieur, au côté de Colmar, Freiburg, Mulhouse et Bâle, elles coopèrent déjà au sein d'instances en commun sur un territoire plus vaste pour des enjeux régionaux.

A une échelle plus locale, deux eurodistricts - PAMINA et l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau - présents dans le nord du Rhin Supérieur traitent des questions transfrontalières dans les domaines de la vie quotidienne : la mobilité, le mar-

ché du travail transfrontalier, la santé, la culture...

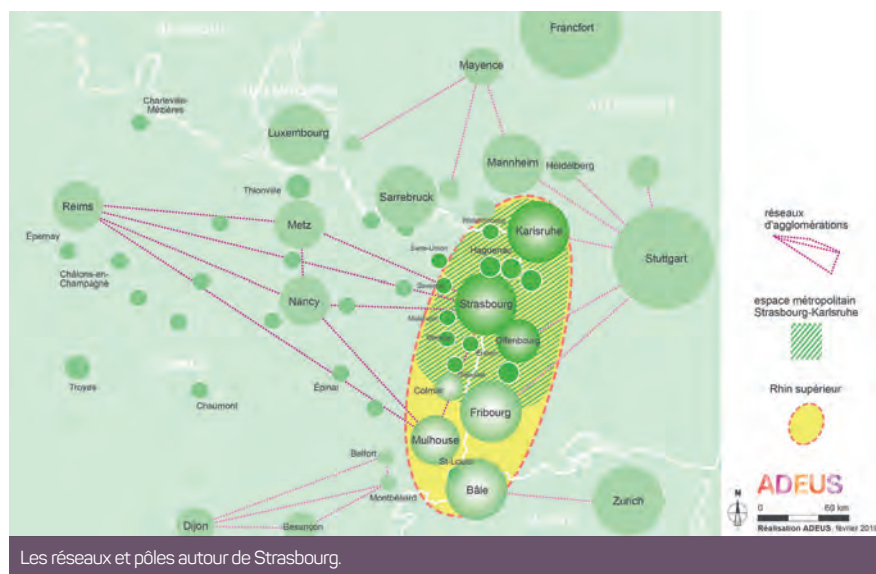
Les plus-values d'une alliance forte entre deux métropoles se présentent notamment dans les domaines stratégiques comme le développement économique, l'innovation, la connexion aux grandes infrastructures du territoire...

L'objectif de cette nouvelle démarche d'intégration territoriale n'est pas de démultiplier les structures de gouvernance transfrontalière mais de renforcer l'alliance des grandes villes et d'intégrer les nombreuses villes moyennes côté français et côté allemand dans un espace commun. A l'image des contrats de réciprocité, l'idée est de commencer par faire ensemble des projets plutôt que de créer une nouvelle structure.

Mettre en balance une coopération transfrontalière métropolitaine plus structurée au nord, face à une organisation territoriale déjà bien ordonnée au sud du Rhin Supérieur, autour de l'agglomération bâloise et les villes de Freiburg et Mulhouse, fera progresser l'ensemble du territoire du Rhin Supérieur.

La rencontre, initiée par le maire de Karlsruhe et le président de l'Eurométropole, s'est concentrée sur trois sujets en particulier :

- l'amélioration de la mobilité, qui est un point essentiel tant pour les habitants que pour les étudiants, les entreprises, les touristes... Plusieurs projets sont déjà en cours pour améliorer et faciliter des connexions transfrontalières. Pour autant des freins subsistent : la tarification commune a des difficultés de se mettre en place et les connexions demeurent insuffisantes entre les deux centres économiques pour pouvoir réellement agir ensemble sur un espace commun.



- La mise en réseau d'écosystèmes économiques, notamment liés à l'innovation, pourrait enclencher une dynamique collective ; la ville de Karlsruhe est un moteur économique important dans le Land du Bade-Wurtemberg, comme Strasbourg dans la Région Grand Est.
- La mise en place d'actions emblématiques dans l'aménagement du territoire – à titre d'exemple, un parc naturel transfrontalier ou un observatoire de foncier partagé – permettrait de rendre cette coopération palpable pour les citoyens.

Une vision commune dans un espace partagé encouragée par Bruxelles

En s'appuyant sur des expériences vécues, la réflexion des acteurs du milieu économique, des transports et de l'aménagement du territoire ont contribué à faire les premiers pas vers une vision commune partagée « *la plus proche de la réalité des gens* » mais aussi en tenant compte de la transition écologique. Soutenue par les Etats allemand et français et encouragée par l'Union européenne, la démarche se poursuivra en 2020 par des échanges entre les administrations respectives des deux villes dans un souci de concrétisation de cette vision partagée. ■

GRENELLE DES MOBILITÉS LORRAINE

Au cœur de la Région Grand Est, la Lorraine constitue un espace de contact entre le Sillon lorrain, métropolisé et multipolarisé (avec une dimension transfrontalière Luxembourg-Allemagne) et des espaces ruraux, structurés par des villes moyennes, présentant un risque de marginalisation. Les problématiques de mobilités y sont nombreuses et les dynamiques territoriales parfois contradictoires. Face à ces difficultés, la Région a proposé aux acteurs du territoire de mener une démarche de Grenelle des mobilités Lorraine. Celle-ci impulsera une stratégie partagée, multimodale et innovante. Les agences lorraines (AGAPE, AGURAM et SCALEN) sont sollicitées pour construire une méthode, nourrir et animer la démarche.

NANTES

Le Pays de Retz et Nantes métropole ont signé le 4^e contrat de réciprocité en France

[Par **Jessica Beauguitte**, directrice du pôle économie, Auran]

L'Agence d'urbanisme de la région nantaise (Auran) a participé aux études sur les liens entre la métropole et le Pays de Retz. Ces dernières se sont engagées à développer de nouvelles coopérations.

Ensemble, ils représentent 28 % de la surface de Loire-Atlantique et presque 60 % de la population du département, avec plus de 790 000 habitants et 385 000 emplois. Le 10 avril dernier, les élus du PETR du Pays de Retz et de Nantes Métropole ont traduit en contrat de réciprocité leur volonté de développer de nouvelles coopérations au bénéfice des citoyens, habitants et entreprises. Ce contrat, le 4^e en France, après Brest, Toulouse et Montpellier, a pour ambition de renforcer les nombreux liens économiques existants. Pour les collectivités signataires, l'attractivité dont font preuve leurs territoires accentue la nécessité d'anticiper, d'articuler leurs stratégies, voire de réguler. Certaines des dynamiques sont déjà partagées. D'autres

sont propres à l'identité de chaque territoire et plusieurs complémentarités restent à explorer entre le Pays de Retz et Nantes Métropole. Pour cette première édition de contrat, quatre thèmes d'actions ont été retenus : l'alimentation, la mobilité, l'économie et le tourisme. Dans le cadre de ses missions, l'Auran a contribué au portrait des dynamiques déjà engagées et des complémentarités économiques. D'un côté, les parcours résidentiels interdépendants, les mobilités quotidiennes domicile-travail croissantes (ainsi que le nombre de voitures) ou encore les parcours d'entreprises vécus au-delà des frontières administratives sont autant de témoins des connexions qui existent. De l'autre côté, les cinq intercommunalités - Pornic Agglo Pays de Retz, Grand Lieu, Sud-Retz Atlantique, Sud Estuaire, fondatrices du PETR Pays de Retz, et Nantes Métropole - signataires connaissent un renouvellement en profondeur de leur économie. Celle-ci témoigne de savoir-faire à jumeler, de systèmes alimentaires locaux à faire converger ou encore d'opportunités de parcours touristiques entre littoral et tourisme urbain à inscrire dans le paysage au

bénéfice d'une destination élargie et bien identifiée par les visiteurs.

Chiffres clés

Sur ce grand territoire de coopération, les dynamiques de croissance, démographique et économique, se sont particulièrement accélérées depuis 2015. A titre d'exemple :

- 2 366 ménages ont déménagé de Nantes Métropole vers le Pays de Retz ; 1 766 ont fait le chemin inverse
- 35 000 déplacements (14 %) sont réalisés chaque jour par les habitants du Pays de Retz vers Nantes Métropole. Dans le sens inverse, pas moins de 11 000 déplacements sont observés par les habitants de Nantes Métropole vers le Pays de Retz.
- 478 millions d'euros de rémunérations salariales nettes en provenance d'entreprises de Nantes Métropole sont redistribuées sur le Pays de Retz. Près de 100 millions d'euros font le chemin inverse.
- 70 transferts d'établissements de Nantes Métropole vers le Pays de Retz en moyenne chaque année et 40 dans le sens inverse. ■



GRAND OUEST - RENNES, BREST, ANGERS, SAINT-NAZAIRE, NANTES

Cartes sur table : les alliances de territoires explorées dans le Grand Ouest

[Par **Hélène Rasneur** (Audiar), **François Rivoal** (Adeupa), **Marie Pouplet** (ADDRN), **Jessica Beauguitte** (Auran)]

Les cinq agences d'urbanisme du Pôle métropolitain Loire-Bretagne - Audiar, Adeupa, Aura, ADDRN et Auran - ont animé un atelier réunissant une centaine de participants lors du colloque « L'alliance des Territoires au défi des transitions », organisé par le PMLB le 18 juin dernier. Partage de témoignages et d'idées nouvelles, les participants ont joué cartes sur table en matière de coopérations. Mobilité, alimentation, économie... Tous les sujets permettant d'améliorer le service aux habitants ou de partager des visions communes et bénéfiques à des échelles élargies ont été explorés au gré des transitions.

© AURAN



Des coopérations à revisiter en matière d'alimentation et de mobilité

A l'image des résultats du sondage réalisé en amont du colloque, l'alimentation et la mobilité ont été les deux sujets les plus plébiscités de l'atelier. Thèmes assez classiques de prime abord, mais les participants évoquent de nouvelles attentes :

- la mise en place d'un Grenelle de l'alimentation autour des écosystèmes bretons et ligériens. Il en va à la fois de la santé publique, du bien manger et de la mutation de l'industrie agroalimentaire et des emplois associés. Dans cette coopération, l'objectif est pluriel : mutualiser les moyens publics comme privés, mettre en lien les acteurs du champ à l'assiette grâce à une reconnaissance accrue des tissus industriels agroalimentaires.
- Un service public territorial global de la mobilité. La mission y serait triple : réduire l'autosolisme, améliorer l'offre de services tout en renonçant à culpabiliser les habitants n'ayant pas d'alternative à la voiture solo. Les acteurs concernés ont à travailler à l'échelle

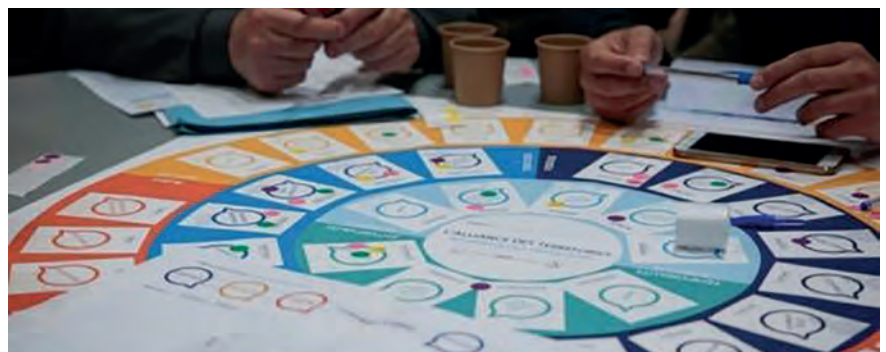
des grands bassins de vie, autour des agglomérations et des métropoles, mais pas uniquement. D'autres propositions de coopérations ont été abordées en matière de mobilité : la mutualisation de la fiscalité (via le versement transport) ou encore les alternatives visant de moindres déplacements quotidiens (ex : télétravail).

Des alliances à explorer : de l'urbanisme circulaire aux nouvelles formes de mobilités des agents

Sur d'autres tables, d'autres cartes de coopération, plus novatrices, ont été

jouées. Parmi celles-ci l'urbanisme circulaire, la revitalisation des centres-bourgs du grand Ouest, de nouvelles formes de mobilité pour les agents territoriaux ou encore la transition des compétences. En voici trois exemples :

- « urbanisme circulaire ». Il s'agit ici, comme pour l'alimentation, d'accélérer la dynamique de projets à une échelle de bassin d'emploi vers une logique de structuration de filière de la construction en privilégiant le réemploi des matériaux.
- Compte-tenu des récentes opérations de revitalisation des centres-villes et centres-bourgs, un travail en commun permettrait d'amplifier les retours d'expériences entre collectivités et partager les ressources en ingénierie locale (agences d'urbanisme, SPL, Sem d'aménagement, etc.) pour une compréhension actualisée des dynamiques à l'œuvre (les travaux du réseau associatif Bruded ont d'ailleurs été cités).
- Des agents territoriaux localement mobiles. Sous forme de mise à disposition temporaire ou de mécénat de compétences, imaginer de nouvelles formes de mobilité permettrait de développer l'interconnaissance entre différents échelons de collectivités locales tout en favorisant la montée en compétences des agents. ■



© AURAN

BORDEAUX

L'Entente Val de Charente-Océan

[Par **François Cougoule**, urbaniste-géographe, A'urba]

Le besoin – ou parfois l'envie – de coopérer se fait sentir sur l'ensemble des territoires. En fonction de chaque contexte géographique ou politique, des formes de coopérations se créent pour mutualiser des moyens et des ressources, pour avoir davantage de visibilité et peser dans la balance des décisions.

En Nouvelle-Aquitaine, les coopérations interterritoriales se développent comme partout ailleurs : intercommunalité XXL au Pays basque, pôles métropolitains Centre Atlantique ou Pays de Béarn, protocoles de coopération entre la métropole bordelaise et ses voisins... Et parmi les derniers nés, une Entente territoriale Val de Charente-Océan.

Signé au printemps 2018 entre les quatre agglomérations de Grand Angoulême, Grand-Cognac, Saintes et Royan-Atlantique, cette Entente vise à construire des axes de projets communs. Sans forme juridique propre, ni compétence assignée, l'objectif est de développer le territoire certes, mais aussi - et surtout - de mettre en évidence le poids et les atouts de ce système territorial de 330 000 habitants au sein d'une région où la métropole bordelaise déstabilise l'armature régionale. Pilotée par trois élus de chacune des collectivités, l'Entente est animée par les responsables techniques des collectivités. L'Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine a été sollicitée pour accompagner ce processus naissant. La démarche demande une mobilisation de l'ensemble des parties prenantes et principalement des élus qui arbitrent et engagent, des techniciens qui devront mettre en œuvre

et des citoyens qui feront vivre les projets. Le rôle de l'agence est de proposer un processus de co-construction qui permette d'articuler l'ensemble des intentions. En premier lieu, cette entente doit être politique. En signant ce protocole, les élus affirment vouloir travailler ensemble. Ils seront présents tout au long du processus, pour valider, arbitrer et décider des suites à donner. Car une des particularités d'une telle démarche, c'est que si le point de départ est connu, la finalité reste floue. Le processus du projet compte autant que le projet en lui-même.

Dans ce processus, la phase technique joue un rôle clé. L'agence propose d'organiser, début 2019, des ateliers de cartographie où se dessine progressivement un espace d'une autre dimension permettant l'émergence de projets similaires ou complémentaires.

Cette première étape, nécessaire, n'est pas pour autant suffisante. Manque une dimension essentielle, celle vécue à travers les usages et les pratiques. Mais la participation citoyenne sur un territoire XXL est-elle pertinente ? Comment interroger l'habitant quand les échelles spatiales et temporelles sont si différentes de celles du quotidien ? Les membres des quatre conseils de développement seront mobilisés pour une concertation, début octobre 2019.

Cette seconde phase vise à obtenir une vision des pratiques de ce territoire (ce qui permettra notamment de comprendre si la création de cette Entente reflète des pratiques déjà existantes) ; puis à comprendre comment les citoyens du système Val de Charente Océan perçoivent ce qui les relie, ce qui les différencie, voire ce qui les oppose..

Les résultats de ces deux premières phases de travail seront ensuite soumis aux élus. Au vu des travaux réalisés par leurs techniciens, à la lecture des besoins et des envies des citoyens « éclairés », ils auront à se prononcer sur les différentes options, les hiérarchiser. L'Entente aura-t-elle vocation à développer un plan de mobilité, une stratégie touristique, une marque économique ? Quel sera le levier à actionner pour agir de manière transversale ?

Tout au long du processus, l'a-urba aura joué son rôle de médiateur : par ses expertises multi-thématiques, par son savoir-faire cartographique ou par ses compétences d'animation : faire parler, mettre en contradiction, appuyer là où ça peut faire (un peu) mal, proposer des solutions qui remportent l'adhésion... Progressivement les collectivités reprendront la main sur le processus, avant l'arrêt imposé par les prochaines échéances électorales... En attendant la suite ! ■



Les coopérations interterritoriales liées à l'Entente Val de Charente-Océan.

GRENOBLE

La résilience porteuse de promesses, de visions partagées et de coopérations ?

[Par **Anne Quantin Pottecher**, responsable communication et **Gabriel Jourdan**, chargé d'études principal mobilités/territoire, AURG]

La question du risque, en région grenobloise, est complexe, prégnante et sensible. Dans un contexte d'urgence climatique aux conséquences intenses sur ce territoire, c'est un signal fort dont l'Agence s'est saisie pour explorer les questions de résilience urbaine. Loin de la seule question du risque, elles embrassent le projet de société et la stratégie des territoires, et s'affranchissent des limites institutionnelles. Une chance à saisir pour inventer l'avenir de la région grenobloise ? Initié par le Conseil scientifique de l'Agence, c'était le sujet du Grand A 2018 dont sont livrés ici les principaux enseignements.

Vers une métropole résiliente face aux risques

Alors que la métropole grenobloise cumule des risques hydrométéorologiques, gravitaires, sismiques et technologiques, elle fait de la prévention des risques un cheval de bataille. Aujourd'hui, avec une majorité de la population et plusieurs milliers d'emplois exposés, elle s'engage dans une stratégie de résilience qui veut objectiver les risques et les contextualiser dans une perspective de rebond rapide post-événement. Cet enjeu se traduit dans la planification mais aussi à travers une connaissance élargie (30 nouvelles cartes d'aléas multirisques), une étude globale de la vulnérabilité aux inondations, une OAP « Risques et Résilience » dans son PLUi (première en France.) En termes opérationnels, plusieurs projets structurants illustrent déjà l'engagement métropolitain. Concernant les volets organisationnels et culturels, de nombreuses actions sont à l'étude pour construire une culture du risque avec les habitants. Enfin, la reconnaissance du territoire, des compétences et des actions partenariales, devra se traduire dans les PPRI et les PPRn portés par l'Etat. Ce afin d'accompagner plus sagement la mutation et l'adaptation du territoire, en évitant de le figer dans sa vulnérabilité.

Vers une métropole résiliente « tout court »

Bien que cruciale à Grenoble, la question du risque ne peut être seule fondatrice d'une stratégie de résilience. Selon Magali Talandier, directrice du projet de recherche Popsu Métropoles, la question de la capacité de résistance et d'adaptation du territoire aux chocs se pose aujourd'hui avec acuité en matière économique. Fragilisées par la crise de 2008, la métropole grenobloise et sa région ont en effet à faire face à d'importants

bouleversements qui affectent, voire remettent en question, la vivacité historique du fameux triptyque Recherche - Université - Industrie. Dans un climat d'urgence environnementale et sociale, la somme des défis interroge la capacité d'adaptation et d'anticipation de la métropole, autant qu'elle nécessite des réponses nouvelles. Un contexte qui a conduit une équipe de chercheurs grenoblois (UGA-Pacte / GEM / Ensag / Cresson), accompagnés des techniciens de la Métropole et de l'Agence, à s'intéresser à la capacité de résilience du territoire. Conçu pour deux ans, le projet Popsu Métropoles grenoblois s'articule autour de trois axes : métropole expérimentale - montagne - hospitalière. Trois défis intrinsèquement soumis à la question de la complémentarité et de l'interdépendance entre la métropole et l'ensemble des territoires de la grande région grenobloise.

Les 7 enseignements de Grand A - La rencontre

À la fois impliquée dans le PLUi métropolitain et dans le programme Popsu, l'Agence, avec son conseil scientifique et ses partenaires universitaires, s'est saisie de ces questionnements. Ce fut le thème exploratoire de l'année, au sein d'ateliers étudiants conduits avec l'Institut d'urbanisme et de géographie alpine (IUGA), l'école d'architecture (Ensag), la faculté de droit et Sciences Po. Il s'est conclu fin 2018 par un grand débat organisé par l'Agence à Grenoble, réunissant 150 personnes (élus, techniciens, universitaires...) autour d'experts nationaux. Des pistes ont émergé pour les travaux futurs de l'Agence.

1. La résilience ne se limite pas aux risques naturels ou technologiques.
2. Elle appelle à identifier et croiser plusieurs facteurs.

3. Elle nécessite de pré-identifier « les éléments que l'on est prêt à abandonner ou à changer » en cas de crise.
4. Elle est facteur de renouveau pour la prospective.
5. Elle nécessite de faire appel aux ressources propres du territoire.
6. L'action publique ainsi que l'auto-organisation des citoyens et entreprises sont des clés de réussite...
7. ...Autant que le développement des solidarités et le renforcement du cadre démocratique de nos sociétés.

Quelles suites pour l'agence ?

Dans le prolongement des réflexions, un nouveau partenariat Agence - Université, complété d'autres partenaires associatifs, institutionnels ou scientifiques, s'est noué cette année. L'IUGA mobilise des étudiants de trois masters d'urbanisme pour explorer les chemins de résilience de la région grenobloise face aux grandes menaces systémiques, l'objectif commun étant de poser les bases d'un diagnostic. Au-delà de l'identification de ces menaces, il permettrait d'identifier les ressources dont dispose le territoire grenoblois pour renouveler son modèle d'aménagement et de développement. ■



Crue de l'Isère qui a atteint 3,38 m de hauteur à l'échelle limnimétrique de la station Grenoble-Bastille et qui a donc dépassé les hauteurs des crues de 1968 et mars 2001 à cette station.

© IRMa / Sébastien Gominet

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR - AIX, AVIGNON, MARSEILLE, TOULON

Animation du réseau des chefs de projet Cœur de ville

[Par **Olivier Minelli**, directeur d'études stratégie de territoires, AUPA (en réseau avec l'AURAV, l'AGAM et l'AUDAT.VAR)]

Treize villes moyennes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur bénéficient du dispositif « Action Cœur de ville ». Dans le cadre du soutien à cette démarche essentielle de stratégie de reconquête des centres-villes fragilisés, le SGAR (Secrétariat général pour les affaires régionales) a demandé aux quatre agences d'urbanisme (Aix-en-Provence, Avignon, Marseille, Toulon) d'animer et de faire vivre ce réseau qui couvre l'ensemble du territoire régional hors métropoles.

Entre espaces ruraux et grandes métropoles, l'archipel des villes moyennes joue un rôle essentiel de structuration de l'espace régional.

Treize d'entre elles bénéficient du programme « Action Cœur de ville », initié en 2018 au niveau national.

L'objectif est de redynamiser et de restaurer l'attractivité des centres-villes fragilisés de ces communes en leur faisant bénéficier de moyens techniques et financiers orientés vers cinq grandes problématiques : réhabilitation-reconstruction, développement économique, accessibilité-mobilités, espaces publics-patrimoine, équipements-services publics.



Le SGAR fait confiance aux agences d'urbanisme de la région PACA

Dès le lancement du dispositif national, le SGAR a mandaté les quatre agences présentes sur le territoire régional (l'AUPA étant chef de file) pour animer le réseau régional des chefs de projet. Le but de cette démarche est de créer du lien à l'échelle de la région entre ces communes, concernées sous diverses formes par la perte d'attractivité de leur centre.

La plupart des communes du dispositif se situent en périphérie ou au sein des espaces métropolitains de la Région et

sont donc impactées par une métropolisation qui s'accélère.

Consciente de ces enjeux, mais ne pouvant prétendre au dispositif national, la métropole Aix-Marseille-Provence a initié une approche similaire, « Envie de Ville », destinée aux 92 communes qui la composent.

Être à l'écoute des chefs de projets

Une enquête qualitative réalisée par les agences a montré que certains chefs de projet souffrent d'un isolement, d'un manque d'ingénierie sur certaines thématiques et attendent beaucoup de cette initiative à l'échelon régional.

Confrontés à des problématiques concrètes, ils attendent également des réponses opérationnelles, réalisables et adaptées à leurs territoires.

Créer du lien et développer de nouvelles pratiques partenariales

L'animation du dispositif repose sur un partenariat étroit mobilisant essentiellement les chefs de projets des 13 communes, la Banque des Territoires, le Cerema, Action Logement, l'EPF PACA et l'Anah pour valoriser les expériences et démultiplier la lisibilité de cette démarche sur le territoire régional.

Concrètement, à l'invitation du SGAR, plusieurs manifestations institutionnelles labellisées « Action Cœur de ville », ont été organisées avec les partenaires afin de renforcer l'appropriation du dispositif par les acteurs locaux du territoire régional.

Interpeller les acteurs nationaux

Nouvel outil opérationnel au service des centres-villes, l'Opération de revitalisation des territoires (ORT) a fait l'objet d'une première journée d'échanges, organisée par les agences et réunissant l'ensemble des partenaires de la démarche.

Les chefs de projets ont ainsi pu dialoguer avec les rédacteurs nationaux et les représentants du Ministère ayant inspiré les

ORT. Si plusieurs points restent encore en suspens, de nombreuses réponses techniques et opérationnelles ont été apportées à cette occasion.

Mobiliser les élus et techniciens des territoires

Chaque territoire, chaque situation est unique, mais des points communs existent dans les pratiques mises en œuvre pour redynamiser les centres-villes.

Conçus avec les Chefs de projets, des ateliers thématiques sont par ailleurs régulièrement organisés dans l'une des 13 villes pour échanger autour de cas concrets, écouter le témoignage des communes engagées dans le programme et s'inspirer des visites de terrain.

Favoriser la transversalité dans les échanges

Chaque atelier s'organise autour de questions transversales comme :

- Identifier les facteurs qui contribuent à la vitalité des cœurs de ville : comment leur redonner leurs fonctions de centralité, comment innover dans les pratiques partenariales ...
- Mieux cerner la fonction d'habiter les centres-villes en dépassant la simple approche par le logement : comment croiser économie, déplacement, cadre de vie, accessibilité...

Valoriser et pérenniser la démarche régionale au-delà de 2019

Cette démarche est amenée à se pérenniser pour accompagner la montée en puissance du volet opérationnel des actions engagées par les communes et par leurs partenaires jusqu'en 2025. ■

Cette démarche sera abordée lors de la 40^e rencontre de la FNAU, dans l'atelier « Territoires intermédiaires et systèmes métropolitains : quelles complémentarités ? ».

DUNKERQUE

Un observatoire pour améliorer l'état des connaissances sur la gratuité des transports

[Par **Vanessa Delevoe**, rédactrice en chef d'Urbis le Mag et pilote de l'Observatoire des Villes du transport gratuit pour l'AGUR]

Face à l'engouement suscité par la gratuité des transports et au manque de travaux scientifiques sur le sujet, l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre Dunkerque pilote l'Observatoire des villes du transport gratuit, un lieu de ressources utiles et fiables (évidemment gratuites !) créé en juin dernier à destination des techniciens, des élus et des journalistes.

Le 1^{er} septembre 2018, l'agglomération dunkerquoise réalisait un coup double inédit en matière de mobilité : tout en dévoilant un réseau de bus entièrement restructuré et doté de plusieurs lignes à haut niveau de service, elle tirait un trait définitif sur ses recettes de vente de tickets au profit d'une gratuité sans critères et sans contraintes. L'intérêt des journalistes, suscité tant par la taille importante de l'agglomération dunkerquoise (200 000 habitants) que par le large éventail d'objectifs affichés par cette politique publique — rendre du pouvoir d'achat aux habitants, redynamiser le centre d'agglomération en perte de vitesse démographique, changer l'image du bus, inciter les habitants à moins utiliser leur voiture... —, a alors placé la gratuité sur le devant de la scène médiatique.

La gratuité, objet de curiosité

Les mois qui ont suivi, et aujourd'hui encore, énormément de sollicitations ont afflué en direction de Dunkerque : demandes d'informations, visites de délégations, invitations à venir débattre partout en France... Autant de marques d'intérêt et de curiosité qui ont poussé l'agence d'urbanisme de Dunkerque à proposer, en collaboration avec l'association de chercheurs VIGS¹, un Observatoire entièrement dédié à la gratuité des transports.

Financé par la Communauté urbaine de Dunkerque, l'Observatoire des villes du transport gratuit a vu le jour le 5 juin 2019. Dans un contexte où la littérature scientifique reste étonnamment peu

fournie sur le sujet, il poursuit trois objectifs principaux : améliorer l'état des connaissances concernant la gratuité - quels territoires l'ont adoptée, en France comme à l'international, et selon quelles modalités -, suivre en temps réel l'évolution de la gratuité et enfin, évaluer les effets des politiques publiques de transport gratuit.

Un comité scientifique indépendant

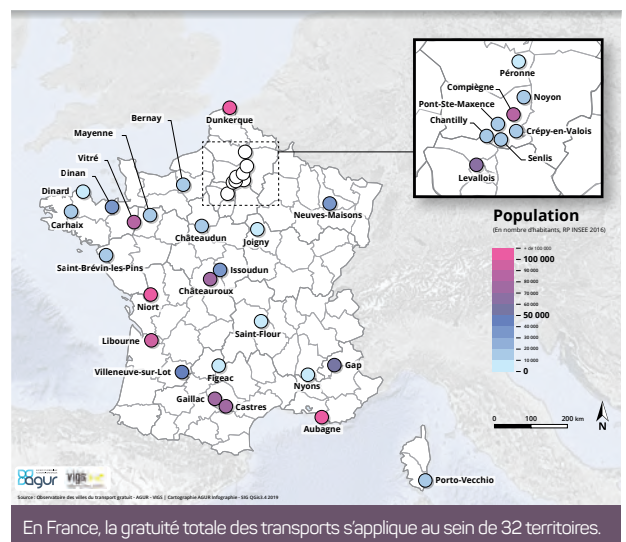
L'activité principale de l'Observatoire consiste à exercer une veille et à mener des études. Elle est soumise au contrôle et à la validation d'un comité scientifique indépendant, présidé par le chercheur en science politique Maxime Huré.

Le premier travail mis en ligne sur le site de l'Observatoire a consisté à recenser, de façon précise et méthodique, les territoires français où les transports en commun sont totalement gratuits. Qu'est-ce qu'un réseau en « gratuité totale » ? Il s'agit d'un réseau au sein duquel tous les usagers, sans distinction, bénéficient sans payer des services réguliers de transport public, sur le périmètre d'une commune, d'une intercommunalité ou le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, ce pendant la majorité du temps.

Une multitude de gratuités à explorer

De nombreux autres types de gratuité (réservée aux seuls résidents comme à Tallinn en Estonie ou à Libourne en France ; aux moins de 18 ans comme à Valenciennes ; uniquement les samedis matins et dimanches comme à Quimper...)

Les 32 villes françaises du transport totalement gratuit



En France, la gratuité totale des transports s'applique au sein de 32 territoires.

existent. Elles peuvent être qualifiées de « partielles ». L'Observatoire s'y intéressera dans les mois à venir.

En France, la gratuité totale s'applique actuellement au sein de 30 territoires. Depuis le site de l'Observatoire, il est possible d'obtenir une fiche de renseignements détaillés (modalités de la gratuité, description du réseau, recettes de la billettique avant gratuité, taux du versement transport...) pour chacun.

Parmi les travaux mis en ligne par l'Observatoire, on trouve aussi les résultats complets de l'étude qualitative menée durant une année à Dunkerque sur les effets de la gratuité. Ces résultats, très attendus par la communauté scientifique, démontrent notamment que le bus gratuit séduit les automobilistes. (NDLR : à l'heure où nous écrivons ces lignes, l'étude vient tout juste d'être dévoilée). ■

1. VIGS (Villes innovantes et gestion des savoirs) est une association loi 1901 qui regroupe de jeunes chercheurs experts dans les politiques d'aménagement du territoire, des transports et des enjeux énergétiques.

Toutes les données sont à retrouver à l'adresse suivante : www.obs-transport-gratuit.fr



A Dunkerque, le bus gratuit séduit les automobilistes.

CLERMONT-FERRAND

Le Nouvel Observatoire Urbain et Social (NOUS)

[Par **Sophie Vicario**, chargée d'études cohésion sociale, agence Clermont Métropole]

Au cœur de cette métropole clermontoise en devenir et bien souvent au cœur de la ville centre, des quartiers concentrent les inégalités sociales, économiques et territoriales. Ces quartiers prioritaires, qui ont souvent déjà fait l'objet de contrats de cohésion, de transformations urbaines lourdes, sont à la jonction des enjeux de solidarité et d'inclusion socio-territoriale. Dans ce processus de métropolisation, ces enjeux de cohésion se cristallisent notamment pour atteindre l'ambition affichée de « métropole harmonieuse » : quelle place et quelle qualité du cadre de vie demain pour les plus démunis ? Quelles articulations entre les projets de renouvellement urbain et les grandes stratégies métropolitaines ? Les habitants se sentent-ils lésés ou en marge du processus ? Au quotidien, quels sont leurs besoins et se sentent-ils bien dans leur quartier ?

L'objectif du Nouvel Observatoire Urbain et Social (NOUS) porté par l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole est de partager une meilleure connaissance des quartiers prioritaires sous toutes leurs dimensions, avec une approche transversale et des méthodologies d'observation complémentaires (outils statistiques, sondage téléphonique, *focus group*, balades urbaines, entretiens qualitatifs). Ces différents outils d'observation ont pour focale les individus et leur parcours de vie. Ils permettent la compréhension de parcours résidentiels, des parcours au quotidien et enfin des parcours de l'éducation à l'emploi.

Partir de l'expertise habitante permet de créer des données sur des thématiques nouvelles, à des échelles territoriales à façon, permettant de poser la question sociale au-delà de la géographie prioritaire étatique, à l'échelle métropolitaine. Le sondage « Allo quartiers » (1 500 enquêtés) a permis, par exemple, d'appréhender les notions de bien-être, d'image, du sentiment de discrimination et d'insécurité à l'échelle de quartiers prioritaires et non prioritaires de la métropole. Les balades urbaines ont dévoilé les usages, les besoins quotidiens, le sens et l'histoire de certains lieux. Les entretiens qualitatifs individuels ont apporté une vision globale du comment et du pourquoi d'un parcours de vie.

Mais partir de l'habitant implique une évolution des modes de faire, demandant souvent une articulation étroite



© AUDCM

entre les collectivités territoriales. Dans un contexte de transfert de compétences important, mettre en œuvre des projets d'observation, avec les services métropolitains et ceux du développement local des communes, repose souvent sur l'innovation et l'expérimentation, avec le défi de produire des résultats pouvant alimenter des politiques métropolitaines et des

feuilles de route de Gestion urbaine et sociale de proximité. Intégrer l'habitant exige aussi un droit de retour sur les analyses obtenues et donc des avancées en matière d'open data. ■

L'ensemble des productions de l'observatoire NOUS sont ainsi en accès libre sur www.clermontmetropole.org

COMMISSARIAT GÉNÉRAL À L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES

Les franges franciliennes

[Par **Hugo Bevort**, directeur des stratégies territoriales, et **Sylviane Le Guyader**, cheffe de projet pilotage programme des études, CGET]

L'avenir de la France se joue dans sa relation avec sa Région capitale. Si l'idée que l'avenir de Paris se joue dans sa relation avec le Grand Paris a pris place, depuis plus de 10 ans, dans le débat politique, le rôle singulier de l'Île-de-France dans les dynamiques territoriales de la France n'avait plus été interrogé de manière systématique.

Comprendre ce rôle, en décomposer les dimensions, c'est l'enjeu de l'étude dont le CGET a pris l'initiative avec la DG INSEE, six DR INSEE et les préfectures de région concernées, afin de saisir comment le Grand Paris contribue à la cohésion du territoire national, à partir d'un examen systématique des relations de la Région avec les territoires situés sur ses franges. Ce travail intervient à un moment charnière, à l'issue d'une crise de 10 ans très sélective. La croissance économique rapidement retrouvée de l'Île-de-France (un tiers des emplois nationaux) – fondée sur une spécialisation métropolitaine renforcée – s'est combinée à un défaut structurel d'attractivité résidentielle (solde migratoire déficitaire depuis 1990).

Si la région capitale se maintient dans le premier cercle des métropoles mondiales (*Global cities*), son attractivité économique persistante ne peut dissimuler le risque d'un mouvement de dissociation vis-à-vis du reste du territoire national.

L'étude en cours, dont les résultats seront disponibles avant la fin novembre, porte sur le bassin parisien et les franges franciliennes, les territoires aux confins de l'Île-de-France et des 5 régions limitrophes (douze départements des régions Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire, Grand-Est, Hauts-de-France et Normandie). Les analyses portent sur l'organisation spatiale, les dynamiques économiques, les flux démographiques, avec des zooms sur des espaces particulièrement sous influence francilienne ou en cours d'intégration dans le système francilien. Dès à présent, plusieurs constats peuvent être dressés. L'influence de Paris en termes d'emploi et de population s'étend aux régions voisines, dans un rayon de plus de 100 km autour de la capitale. Plus loin, des « villes portes » s'intègrent également au système francilien : Orléans, Rouen, Chartres, Evreux, Beauvais, et dans une

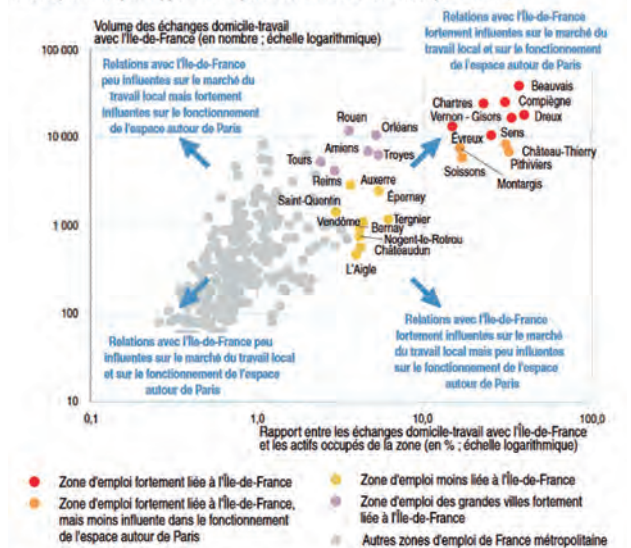
moindre mesure, Reims, Châlons-en-Champagne, Troyes et Auxerre.

Globalement, le système sous influence de l'Île-de-France est un territoire démographiquement dynamique (+ 0,4 % de croissance en moyenne par an entre 1990 et 2015). Concernant l'intensité des liens, les flux des navetteurs dessinent des auroles concentriques autour des limites administratives franciliennes, avec toutefois des disparités d'un territoire à l'autre.

Dans les territoires les plus fortement liés au système francilien (2 navetteurs sur 3 travaillant en Île-de-France), on constate une faible progression des liens avec toutefois une accentuation des navettes vers la grande couronne au détriment de celles vers Paris. Les volumes des échanges semblent ne plus progresser depuis 1990, par exemple, le long de la limite nord de l'Île-de-France (saturation), alors que de fortes augmentations sont constatées à l'ouest et au sud, avec 43 % des actifs qui vont travailler en Île-de-France.

L'influence francilienne s'affirme aussi dans des territoires plus éloignés, notamment dans le sud-ouest (Centre-Val-de-Loire). Même si les liens sont moins importants en volume, ils progressent rapidement avec des distances de déplacement également en augmentation (rôle déterminant des infrastructures de transport : impact de la desserte du TGV à Vendôme, par exemple). Dans les territoires au nord de l'Yonne, hors influence des villes, les liens sont importants compte tenu de l'éloignement (1 navetteur sur 5 travaille en Île-de-France) mais restent stables.

Volume des échanges domicile-travail des zones d'emploi de province avec l'Île-de-France et comparaison par rapport à leur poids en termes d'actifs occupés en 2014



Lecture : la zone d'emploi de Beauvais est classée comme « zone d'emploi fortement liée à l'Île-de-France ». Ses échanges domicile-travail avec la région parisienne concernent un nombre important de navetteurs (38 300). Ces derniers influent fortement sur le marché du travail local de la zone : ils représentent 36,6 % des actifs occupés y résidant. Source : Insee, recensement de la population 2014.

© CGET, INSEE

L'activité économique est de plus en plus concentrée dans l'agglomération parisienne, avec un rayonnement sur un périmètre géographique relativement restreint (85 % des transferts d'établissement restent internes à l'Île-de-France). Au-delà, les relations avec Paris sont plus étroites le long des axes proches de la Seine et de la Loire. L'est du bassin parisien, de l'Auxerrois à la Thiérache, reste moins intégré, souffrant également d'une moindre densité de population et d'un moindre développement des réseaux ferrés et routiers.

Cette étude va sans aucun doute enrichir les analyses territoriales du CGET et celles des acteurs de ces territoires, tout en permettant de proposer des réflexions à des échelles inter-territoriales pour encourager des coopérations, voire de nouvelles contractualisations. ■

Trois rapports publiés sur les 2 premiers volets de l'étude (organisation spatiale et dynamique économique) sont dès à présent accessibles :

<https://www.cget.gouv.fr/ressources/publications/organisation-fonctionnement-et-dynamiques-de-l-espace-autour-de-paris-et-de-l-ile-de-france>



© DR

JEAN-PHILIPPE DUGOIN-CLÉMENT

Une histoire francilienne

Jean-Philippe Dugoin-Clément, maire de Mennecy (Essonne), vice-président du conseil régional d'Île-de-France, se définit comme un pur banlieusard. Elu de terrain, il rend hommage à la richesse de compétences et d'analyses de l'Institut Paris Région (ex-IAU ÎdF), dont il est le vice-président.

D'aucuns lui trouvent un mauvais caractère. Pour sa défense, Jean-Philippe Dugoin-Clément répond ceci : « tant que j'ai cette capacité à m'énerver, voire à me rendre malade face à un blocage, c'est le signe qu'aucune lassitude ne s'est installée chez moi ». Au cours d'un des innombrables trajets en voiture qui le mènent à la rencontre de ses administrés, le même homme peut pourtant vous confier que « la politique vampirise ». Il en sait quelque chose, il est tombé dans la marmite quand il était petit.

Jean-Philippe Dugoin-Clément voit le jour en 1975 à l'époque où son père, Xavier Dugoin, ancien sénateur de l'Essonne, candidate à ses premiers mandats. « Mes parents ont divorcé lorsque j'avais neuf ans. J'ai peu vu mon père ». Cela ne découragera pourtant pas l'étudiant en droit d'embrasser lui aussi une carrière territoriale, tout d'abord en tant qu'attaché parlementaire puis comme directeur de cabinet d'Yves Jégo à Montereau, avant de prendre la direction des services de la ville durant douze ans.

Montereau-Fault-Yonne, commune la plus pauvre de Seine-Marne, 75 % de logements sociaux en 2001, engagée dans la rénovation urbaine avant même la création de l'Anru, « cela vous donne pas mal d'expérience en matière de politique de la ville et d'aménagement », glisse l'intéressé. « Cela permet de mesurer combien les choix que vous êtes amené à faire peuvent modifier la vie des gens ».

L'IAU, ce joyau

Jean-Philippe Dugoin-Clément ne pouvait que trouver sa place au sein de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, nouvellement Institut Paris Région : « c'est une struc-

ture extraordinaire. Un bijou. Un joyau. Cette pluridisciplinarité qui est sa marque lui confère une richesse de compétences et une capacité d'analyse exceptionnelles. C'est le genre d'endroit dont on ressort toujours plus intelligent qu'on n'y est entré ». L'élu, à la pointe dans sa commune de Mennecy sur les questions environnementales – il est Vice-président du Conseil régional en charge de l'écologie et du développement durable, et préside par ailleurs l'Observatoire régional des déchets d'Île-de-France (Ordif) jusqu'en 2017, un des départements de l'IAU, apprécie pouvoir y confronter ses réflexions avec celles d'experts ayant une vision globale et intégrée de l'aménagement. « Non seulement chronophage, l'engagement politique devient de plus en plus déstabilisant, voire usant nerveusement, tant il est de plus en plus difficile de faire bouger les choses au sein de structures de plus en plus lourdes. On ne peut pas faire ça si on n'aime pas. Mais on peut y laisser sa santé ». Jean-Philippe Dugoin-Clément essaie de l'entretenir « en courant un peu [...] avec plus d'intensité durant l'été quand je dispose de temps libre ». La règle vaut pour la lecture : « comme j'ai beaucoup de documents à consulter en période de travail et donc peu le loisir de prendre un bouquin pour le plaisir, j'ai tendance à "surlire" en vacances. Pour le reste, je m'efforce de protéger autant que faire se peut mes dimanches en famille ».

On l'a compris, Jean-Philippe Dugoin-Clément, ne poussera pas ses trois enfants – dix-huit, quinze et huit ans – à entrer en politique s'ils n'en font pas le choix. Une chose est sûre, la flamme qui continue de l'animer devrait d'une manière ou d'une autre leur transmettre un héritage. ■

Nicolas Guillon



© DR

MARIANNE MALEZ

Échappées belles

Si elle n'avait pas été chargée de mission à la FNAU, Marianne Malez aurait certainement été parfaite dans le rôle de globe-trotteuse réalisatrice de reportages dans des contrées lointaines. Mais la jeune femme, d'à peine trente ans, met sa passion du voyage au service de la fédération.

Quand on est née au Puy-en-Velay, point de départ de la Via Piodensis qui mène à Saint-Jacques-de-Compostelle, on porte forcément dans ses gènes le désir de prendre son sac à dos et de tracer la route. « Je suis issue d'une famille qui m'a donné le goût du voyage », confie Marianne Malez. A Sciences Po Toulouse, elle opte donc pour la spécialité coopération internationale et développement économique. Et son année de césure, elle la passe à Beyrouth, où elle participe avec une association d'élus à un programme d'appui à des municipalités libanaises en coopération avec des villes françaises et espagnoles. Suivra un tour d'Europe en train pour souffler les bougies de ses vingt ans.

« Aller voir ailleurs, c'est ce qui me meut depuis presque toujours », poursuit celle qui se présente par ailleurs comme une fan de polars, très gourmande et aimant cultiver la bonne humeur : « *rigolo* est un des mots que j'emploie le plus ». Justement, ses premières expériences au sein de fondations diverses ne s'avèrent pas vraiment convaincantes sur ce plan. En revanche, en 2015, Marianne Malez trouve naturellement sa place au sein d'un réseau qu'elle juge « très convivial » : la FNAU. Ses missions ? Les grands enjeux de l'environnement, de l'énergie et de la santé et - devinez quoi - l'international. « Le fait que nous ne soyons pas très nombreux offre un portefeuille d'activités varié », apprécie-t-elle.

L'activité à l'international concerne environ 20 % des agences de la fédération. Mais la FNAU a son action propre, tant en termes de valorisation des opérations menées par ses membres que de participation aux grands débats internationaux. « Actuellement, nous travaillons, par exemple, à la création d'une agence d'urbanisme pour l'aire métropolitaine de Tripoli, au Liban, en collaboration avec l'AGUR-Dunkerque. L'idée est de faire du lien entre des voisins qui ne se connaissent pas forcément. Nous n'avons bien sûr de leçon à donner à personne car il y a autant de modèles que de territoires. En revanche, on s'aperçoit que les Français, souvent réclamés dans les conférences, sont très attendus sur leur expertise en matière de gouvernance. Ils ont une voix forte et écoutée. Cela vient sans doute de cette culture que nous avons dans nos agences de penser à différentes échelles et tous ensemble ». Un réseau mondial des agences d'urbanisme a d'ailleurs été créé en 2016.

« Ce que vous pouvez observer à l'international vous interpelle forcément quand vous voyez les sociétés civiles s'organiser et trouver des solutions », explique-t-elle. « Cela permet de nous rappeler que nous travaillons d'abord pour des gens sur des sujets de vie quotidienne et que les politiques publiques ne se résument pas à des lignes budgétaires. Bref, tout le monde devrait faire au moins une fois dans sa carrière de l'international ». C'est vrai que ce serait « *rigolo* ». ■

Nicolas Guillon

40^e

RENCONTRE
DES AGENCES
D'URBANISME

**12 ateliers et 13 visites à travers toute la
région francilienne**

**3 journées pour débattre,
proposer, co-construire**

Les 6, 7 et 8 novembre 2019

**Imaginons les coopérations
territoriales à l'heure des transitions**

L'INSTITUT
PARIS
REGION

FN
AU
FEDERATION
NATIONALE
DES AGENCES
D'URBANISME

www.fnau40.fr

 @fnau40