

traits d'agences



Isabel Girault : une vision à 360° au service d'un projet de coopération

Philippe Marini et Jean-Claude Villemain : la gouvernance en partage

Anne-Véronique Vernardet : un style adapté à un territoire stratégique

Centre-Périphérie : je t'aime, moi non plus



hiver 2010/2011

UN NOUVEAU « PARI » POUR LA FNAU



De nouveaux modèles urbains se mettent en place et le temps public a tendance à se déconnecter du temps privé. Comment, dans ces nouveaux cadres spatiaux et temporels, préserver et développer une véritable « éthique du territoire » ?

Il faut créer de nouveaux horizons et de nouveaux rivages. L'entre-deux que nous vivons au sein des agences d'urbanisme est à cet égard particulièrement stimulant dans une période si particulière de l'histoire des villes. La dernière rencontre des agences à Rennes, en octobre dernier, a illustré combien leur regard décentré peut être très utile aux espaces politiques où s'élaborent des réponses aux questions de demain.

3
3
3
5
4
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16

Traits d'agences. l'actualité des agences d'urbanisme, supplément au n° 44 de Traits urbains, le mensuel opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément). • Editeur : L'Agence Innovapresse - Sarl au capital de 38 000 € - 1, place Boieldieu - 75002 Paris - Tél. : 01 48 24 08 97 - Fax : 01 42 47 00 76 - www.innovapresse.com - RCS Paris B 301 652 988 - ISSN : 1776-9604 - Commission paritaire : 0208 T 87608 • Directeur de la publication : Christian Coustal • Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme : 1, rue de Narbonne 75007 Paris - Tél. 33 (0)1 45 49 32 50 - www.fnau.org • Comité éditorial : Marcel BELLIOT, Sébastien DEBEAUMONT, Isabel GIRAULT, Anne-Véronique VERNARDET, Marie-Christine VATOV • Ont participé à ce numéro : Christine CLATOT, Nathalie POCHE, Stéphanie CORBEC, François RIVOAL, Priscilla PIERRE, Sylvie BUGUERET, Mireille RIUS, Audrey JEAN-LOUIS, Jérôme GRANGE, Jean-Michel ÉVIN, Rémy WÉRIION, Anne-Véronique VERNARDET, Isabel GIRAULT, Pascal TATON, Damien VARGENAU, Olivier ROUSSEL, Clarisse SCHREINER, Silvain CZECHOWSKI, Magali CHAPTAL, Peggy ROUSSELOT, Rachid KANDER, Coralie COSTET, Céline LOUDIER-MALGOUYRES, Christiane BLANCOT, Nicolas GUILLON • Directeur artistique : Alain Martin • Maquette : Marie-Hélène Regnier • Abonnement annuel à Traits Urbains : 85 € TTC (8 numéros) - 12,50 € le numéro, 25 € le hors série - TVA : 2,1 % - renseignements et abonnement : abonnement@innovapresse.com • Imprimeur : BLG (Toul) • Dépôt légal : à parution.

traits d'agences hiver 2010/2011

En bref

- Quand l'Estuaire fait son Grenelle
- La promenade de Seine en bonne voie
- Perpignan, capitale de la planification
- Le grand chantier de la transition territoriale en Guyane
- Les publications
- Les mouvements

Dossier

Centre-Périphérie : je t'aime, moi non plus

- La planification au service du couple centre-périphérie
 - Nancy : un grand SCoT pour bousculer la relation ville-campagne
 - Lyon : un Inter-SCoT pour dépasser les oppositions centre-périphérie
 - Toulouse : la vision stratégique Inter-SCoT pour un modèle urbain polycentrique et hiérarchisé
- Perpignan : la plaine du Roussillon, un territoire archipel ?
- Nîmes : territoires urbains, territoires économiques entre concentration et dilution
- Marseille : la métropole, une opportunité pour un nouvel équilibre entre centres et périphéries.
- Clermont-Ferrand : s'inventer un avenir commun à travers l'Éco-Cité
- Île de France : la « variable insécurité » dans l'équation centre-périphérie
- Paris-Le Bourget : un avenir métropolitain ?

Portraits

- Isabel GIRAULT
- Philippe MARINI
- et Jean-Claude VILLEMAIN
- Anne-Véronique VERNARDET

(Photo de couverture : © Gilles Martin-Raget/www.martin-raget.com)

Quand l'Estuaire fait son Grenelle

Depuis 2008, le Havre a initié son Grenelle à l'échelle de l'Estuaire de la Seine. Le Comité des Elus de l'Estuaire, instance informelle et espace de projet, a organisé des réunions publiques et des ateliers, réunissant associations, chefs d'entreprises, décideurs... sur des thèmes aussi variés que l'environnement, l'économie, le tourisme, les paysages... Ces travaux ont abouti à la signature de la Charte du Grenelle de l'Estuaire engageant les parties prenantes à travailler ensemble autour de 5 sujets centraux : Tourisme, PôlitES (Pôle d'intelligence territoriale de l'Estuaire de la Seine), Education à la Santé, Mobilité, Ecologie Industrielle. En 2010, des groupes de travail ont donc planché, et une étape de restitution, le 1^{er} Forum du Grenelle de l'Estuaire, a permis de faire un premier bilan des actions menées, auprès de l'ensemble des acteurs concernés. Tenu le 2 novembre 2010 à Lisieux, il a réuni plus de 550 personnes, issues des différents collèges associés : institutions, associations, syndicats, entreprises, et médias. La matinée a permis d'effectuer un point d'avancement sur les 5 thèmes. Des associations ont été créées, des études menées, et chacun des thèmes fera l'objet d'un plan d'actions concrètes pour 2011. L'après-midi a permis d'aborder la question du projet de territoire de l'Estuaire de la Seine dans le Grand Paris. Outre la présentation des travaux menés sur le projet stratégique de l'Estuaire par le Comité des Elus de l'Estuaire, les chambres de commerce, les ports et les conseils de développement ont exprimé leurs ambitions et leurs démarches sur le projet Grand Paris - Axe Seine. Retrouvez l'ensemble des interventions vidéos sur le site → www.aurh.asso.fr



La Promenade de Seine en bonne voie



Le deuxième « Conseil de la Seine en Essonne » s'est tenu le 28 septembre dernier. Il rassemble les acteurs du fleuve qui ont signé le 5 juin 2009 la « Charte pour la Promenade de Seine » : État, Région Île-de-France, Département de l'Essonne, 16 communes, 6 intercommunalités, agence des espaces verts d'Île-de-France, syndicats de rivière, Ports de Paris, Voies Navigables de France. Ce Conseil a validé le « plan d'actions 2010/2015 » pour la mise en œuvre du projet de Promenade de Seine. Cette première phase comprend une quarantaine d'opérations portées par une trentaine de maîtres d'ouvrage. Elle est estimée à 8 M€ et concerne : la réalisation de la continuité piétonne dans son intégralité (25 km rive gauche et 25 km rive droite), le démarrage de la continuité cyclable, l'aménagement des franchissements de Seine pour les modes doux, des compléments de diagnostic écologique en vue d'une renaturation des berges, la signalétique de la Promenade et des actions de communication. La signature d'un protocole confirmera la volonté des partenaires à faire aboutir ce projet, dont l'Audeso assure l'animation et la coordination techniques, dans un contexte institutionnel complexe. Cette démarche fédératrice contribue à la reconquête environnementale et urbaine de la vallée et tient compte de l'importance économique du fleuve (fret fluvial, ports). Elle s'inscrit résolument dans une dimension métropolitaine, puisque la Seine, longue de 290 km en Île-de-France, traverse le département de l'Essonne sur 25 km. → www.audeso.org

Perpignan, capitale de la planification

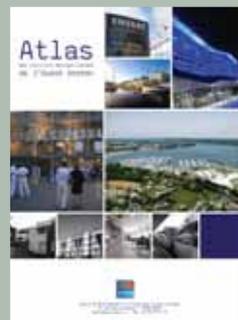
L'Agence d'urbanisme de la région catalane (AURCA) a accueilli les 22 et 23 septembre 2010 la 7^e édition du séminaire FNAU SCoT. Ainsi, près d'une centaine de participants, professionnels des 52 agences d'urbanisme du réseau, techniciens et élus locaux, à commencer

par Jean-Paul BILLIÈS, président de l'AURCA, ont partagé leurs savoir-faire et réflexions. Conçu comme une réunion inter-clubs thématiques, le séminaire a bénéficié cette année de l'appui des animateurs des clubs Planification, Environnement et Villes maritimes et de l'intervention de nombreux partenaires du réseau (Ministère du développement durable, CERTU...).

Avec la promulgation de la loi portant sur l'engagement national pour l'environnement du 13 juillet 2010, plus connue sous le nom de loi dite « Grenelle 2 », le dispositif des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) se voit sensiblement renforcé. Le séminaire a donc permis de braquer le projecteur sur les changements attendus ainsi que sur les pratiques déjà en œuvre → (suite page 5)

L'atlas des fonctions métropolitaines dans l'ouest breton

Depuis quelques années les agglomérations de Brest, Lannion, Morlaix et Quimper ont engagé un dialogue sur des sujets stratégiques communs. Dans ce cadre, l'agence de développement et d'urbanisme du Pays de Brest, l'ADEUPa, a été missionnée pour réaliser un atlas des fonctions métropolitaines. Son objectif est d'analyser la nature des échanges qui qualifient le rayonnement et l'attractivité de l'Ouest breton. Ce véritable système territorial se structure essentiellement autour de domaines d'excellence (la mer, les technologies de l'information, l'agro-alimentaire) qui confèrent à l'Ouest breton une visibilité nationale voire internationale.



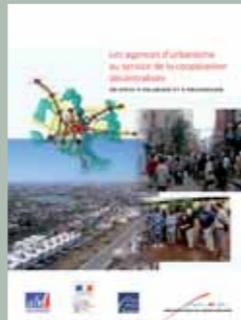
→ www.adeupa-brest.fr/cooperation-metropolitaine.php

Le sillon lorrain, un pôle métropolitain en émergence

Avec le réseau de villes du Sillon Lorrain, les agglomérations de Nancy, Metz, Thionville et Epinal anticipent l'avenir et coopèrent pour élaborer des stratégies concertées visant à promouvoir l'image de ce pôle métropolitain et à renforcer son potentiel. Dernière initiative en date : la réalisation d'une plaquette de communication valorisant les savoir-faire et potentiels de cet espace unique. Attractivité économique, enseignement supérieur, culture, tourisme... des exemples concrets sont présentés et les ambitions affichées. Ce travail partenarial piloté par l'agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéienne (Aduan), a été mené en collaboration avec l'agence d'urbanisme de Metz (l'Aguram), l'agence de Metz Métropole Développement et les huit collectivités concernées.

Des versions anglaise et allemande ont été réalisées notamment dans le cadre d'actions de promotion sur des salons professionnels.

→ www.aduan.fr



Les agences d'urbanisme au service de la coopération décentralisée

Les agences d'urbanisme françaises s'exportent à l'international. Elles interviennent en effet depuis de nombreuses années dans le monde afin de développer des actions ponctuelles ou pérennes relevant de leurs domaines d'activité. Si certaines d'entre elles (Paris, Ile de France, Lyon...) sont plus aguerries et

présentes à l'étranger, toutes ont vocation à accompagner et à appuyer leurs collectivités membres dans leurs programmes de coopération décentralisée.

La FNAU a publié en partenariat avec l'Agence française de développement (AFD), Cités Unies France (CUF) et le Ministère du Développement Durable (MEEDDM), une plaquette sur les expériences récentes des agences en coopération décentralisée. Destiné aux collectivités territoriales et aux membres du réseau, ce guide pratique offre un éclairage sur les missions que les agences peuvent mener à l'international et les conditions juridiques, techniques et financières de la mobilisation de cette expertise.

En téléchargement sur → www.fnau.org



Ville renouvelée, de l'intention à la réalisation - Détours prospectifs 2010

L'agence d'urbanisme Toulouse aire urbaine organise, à l'initiative de ses observatoires partenariaux, un rendez-vous annuel. Baptisée « détours prospectifs », l'édition du 11 février 2010 a eu pour ambition de sonder les processus de mise en œuvre d'une ville durable.

Lors de ce séminaire, trois approches ont été proposées, celle de la mise en lumière des convergences et des divergences des différents intérêts à concilier dans la concrétisation des projets ; celle de la concertation et de la gouvernance des projets, en lien notamment avec les habitants ; celle aussi de « l'éco-conditionnalité » des projets de renouvellement urbain, en particulier sur les enjeux de mixité fonctionnelle, de diversité sociale, de formes urbaines innovantes, de nature dans la ville, de bien-être des habitants.

Le compte-rendu de cette journée d'échange est disponible sur le site de l'agence d'urbanisme Toulouse aire urbaine :

→ www.auat-toulouse.org



© Aurca

Le grand chantier de la transition territoriale en Guyane

La Guyane est constituée de 22 communes, organisées en 4 communautés de communes (Ouest, Est, centre littoral, Savanes), sur une superficie de 84 074,13 km² comptant 250 000 habitants.

Les nouveaux élus régionaux ont engagé une réflexion pour définir son plan stratégique dans le cadre des études relatives au Schéma d'aménagement régional (SAR). C'est un défi de taille pour un territoire aux inégalités sociales marquées, aux atouts environnementaux uniques, avec une démographie galopante, un taux d'emploi particulièrement faible, mais disposant de perspectives encourageantes en matière de coopération internationale et de possibilités de développement économique au vu de ses ressources naturelles et humaines. Au regard d'un certain nombre d'indicateurs, plusieurs grands défis ont été identifiés intéressants : la société pour répondre à une évolution démographique sans

précédent (4 % par an) et inégalement répartie, la mobilité et les déplacements (désenclaver certaines parties du territoire), l'environnement (gestion des contraintes et des risques, repositionnement des atouts naturels comme facteurs de développement de projets et d'attractivité), la gestion urbaine des services publics collectifs (assurer un cadre de vie décent, répondre au bon niveau d'habitabilité pour les populations), l'image (stimuler l'engagement d'une coopération avec les pays voisins et bâtir une vie urbaine autour des grands chantiers tels que la construction des ponts sur le Maroni et sur l'Oyapock), de l'économie (confirmer les potentialités du territoire, inscrire la Guyane comme un territoire d'avenir pour les entreprises nationales et internationales et les populations locales). Le projet d'agence s'inscrit dans cette dynamique et l'équipe sera associée à l'élaboration du SAR.

→ (suite de la page 3) au sein des agences d'urbanisme qui ont anticipé le Grenelle. Au regard du positionnement géographique du territoire de Perpignan, de l'importance de ces enjeux et de l'ambition de construire un vrai projet de territoire avec la Catalogne espagnole,

une séquence particulière a été consacrée à la coopération transfrontalière avec les témoignages de représentants de la Generalitat de Catalunya et de l'agence d'urbanisme de Dunkerque. Enfin, deux visites hors les murs, consacrées pour la première au projet du

quartier de la gare TGV et pour la seconde à la découverte des différentes facettes du Roussillon, territoire de plaines et de mer, ont achevé de conquérir les participants. → www.aurca.org





Jérôme Grange rejoint Amiens...

Jérôme Grange devient directeur de l'agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA). Âgé de 50 ans, architecte DPLG et urbaniste diplômé de l'IEP de Paris, sa carrière s'est

déroulée en trois temps. Tout d'abord, il travaille, à l'issue de ses études, dans un cabinet d'architecture privé au sein duquel il prend en charge des missions de conception architecturale. En 1988, il intègre une filiale du groupe SCIC puis la société SARI Régions, où il s'aguerit à la promotion immobilière et à l'aménagement opérationnel. Enfin, en 1991, il se donne une nouvelle ambition en rejoignant le réseau des agences d'urbanisme en qualité de directeur à Belfort (1995-1998), Bayonne (1998-2003) et Grenoble (2003-2010).

À Amiens, il remplace Étienne Demangeon qui prend sa retraite.



... et Jean-Michel Evin lui succède à Grenoble

En décembre, Jean-Michel Evin est devenu le nouveau directeur de l'agence d'urbanisme de la Région Grenobloise (AURG).

Ce quadragénaire, titulaire d'un DESS « aménagement du territoire et développe-

ment local » à l'Université de Montpellier n'est pas un inconnu du réseau.

Après 9 années d'exercice en collectivités (Ville de Vaux-en-Velin, Communauté d'agglomération du Grand Rodez), il prend en effet la direction de l'agence d'urbanisme Pyrénées-Atlantiques de 2003 à 2005 en remplacement d'un certain... Jérôme Grange. L'histoire se répète donc en 2010 à Grenoble, région que Jean-Michel Evin connaît bien pour y avoir assumé depuis 2005 successivement les fonctions de directeur de la prospective, de la stratégie d'agglomération et de l'aménagement du territoire à la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole et de directeur général des services de la Ville d'Échirolles.

La FNAU a un nouveau président !

Le 20 octobre dernier, à l'occasion d'une assemblée générale qui s'est déroulée en marge de la 31^e Rencontre nationale des agences d'urbanisme accueillie à Rennes, **Vincent Feltesse** est devenu le nouveau président de la FNAU.



Âgé de 43 ans, diplômé de HEC et titulaire d'un DEA d'histoire contemporaine à Sciences Po, Vincent Feltesse a connu plusieurs expériences professionnelles (chercheur en histoire financière pour la Caisse des dépôts, secrétaire de la rédaction de la Revue d'économie financière, professeur d'histoire-géographie dans un lycée français au Vanuatu) avant de rejoindre le monde politique : chargé de mission auprès du ministre des Relations avec le Parlement Daniel Vaillant en 1997 puis directeur de cabinet du président du conseil régional d'Aquitaine Alain Rousset en 1998.

Secrétaire national adjoint du Parti Socialiste en charge des nouvelles technologies, il a participé à la commission Rocard qui a remis des propositions sur les enjeux du numérique et a été chargé de la « web-campagne » pour les élections présidentielles de 2007.

Maire de Blanquefort depuis 2004, il est président de la Communauté urbaine de Bordeaux et président de l'agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine (A'urba). André Rossinot, maire de Nancy, président de la Communauté urbaine du Grand Nancy, président de la FNAU depuis 1995 devient 1^{er} vice-président.

Rémy Wériou, nouveau directeur de l'agence de Maubeuge

L'agence de développement et d'urbanisme de la Sambre a un nouveau directeur.

Rémy Wériou, en détachement de la fonction publique, a pris ses fonctions début avril. Natif de Maubeuge, âgé de 52 ans, il est architecte DESA et urbaniste. Il occupait précédemment le poste de directeur de l'Aménagement de l'Espace et Habitat à



la Communauté d'agglomération de Maubeuge Val de Sambre. Il avait auparavant dirigé les services Aménagement de la Ville de Feignies et contribué à la mise en place de l'intercommunalité Maubeuge Val de Sambre.

Il encadre désormais une équipe de 14 personnes, en vue notamment de porter l'élaboration du SCoT Sambre-Avesnois, la valorisation du patrimoine d'André Lurçat sur la ville-centre Maubeuge ou encore la promotion des dimensions durables des projets de développement. Il remplace Jacques Pierron qui a pris sa retraite fin 2009.

CENTRE-PÉRIPHÉRIE : JE T'AIME, MOI NON PLUS

Face à des centres urbains toujours plus attractifs, les périphéries font encore souvent figure de « territoires servants ». Ils sont ces lieux, difficiles à qualifier et envers lesquels de nombreux *a priori* subsistent, qui sont mis au service du centre. Mais les rapports entre centres et périphéries évoluent. Bénéficiant de l'essentiel de la croissance démographique, ces dernières aspirent désormais à accueillir plus d'emplois et revendiquent leur propre identité.

La décentralisation a modifié les rapports de force, confiant aux territoires locaux le pouvoir de décider d'eux-mêmes tandis que la structuration intercommunale leur permet de proposer, dans une logique de réseaux, des modèles alternatifs à la stratégie d'un centre tout-puissant, vampirisant les périphéries.

Les révisions successives de l'architecture institutionnelle peinent cependant à réduire la contradiction qui subsiste entre décentralisation et émiettement communal. La réforme des collectivités territoriales adoptée par le Parlement le 17 novembre dernier contribuera probablement à exacerber les interrogations des territoires de périphérie dans leur rapport au centre, certains se reconnaissant comme « périphéries du centre », d'autres au contraire envisageant le confortement de « centres de périphérie ».

Dans ce contexte, le modèle polycentrique constitue une alternative qui se décline aux échelles de l'agglomération ou du schéma de cohérence territoriale (SCoT).

Face aux nouvelles pratiques des territoires par leurs usagers, l'objectif est de répartir de façon plus raisonnée les fonctions de centralité qui font l'intensité urbaine. Cette organisation du territoire plus partagée ne dispense pas néanmoins de choix hiérarchisés : quelle taille critique et quelles fonctions pour les centres périphériques ? Un amalgame de pôles spécialisés peut-il constituer un centre ? Seule certitude, les transports jouent dans cette architecture un rôle déterminant.

Mais l'indispensable rééquilibrage du rapport centre-périphérie ne saurait se passer d'une réflexion sur les solidarités territoriales et la construction collective d'un projet commun sous-tendu par la ville en réseau, la coopération métropolitaine, dont la gouvernance reste le pivot central.

Le présent dossier témoigne du rôle des agences d'urbanisme au cœur de ces réflexions.

Par Isabel GIRAULT & Anne-Véronique VERNARDET

LA PLANIFICATION AU SERVICE DU COUPLE CENTRE/PÉRIPHÉRIE

La planification, qui constitue le cœur des métiers des agences d'urbanisme, offre l'occasion de (re)visiter et de (ré)enchanter la relation entre centres et périphéries. Retour d'expériences à travers le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Sud Meurthe-et-Moselle (Nancy) et les démarches d'Inter-SCoT de Lyon et Toulouse.

NANCY : UN GRAND SCoT POUR BOUSCULER LA RELATION VILLE-CAMPAGNE

Par Pascal TATON, directeur général adjoint, et Damien VARGENAU, chargé d'études à l'agence de développement et d'urbanisme de l'aire nancéienne (Aduan)

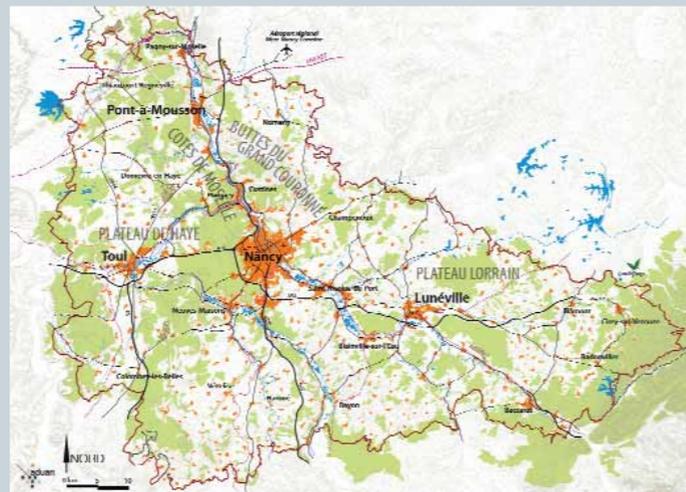
Avec 476 communes (29 intercommunalités et 13 communes « isolées »), le SCoT Sud Meurthe-et-Moselle s'affiche comme le premier SCoT de France. Il intègre les agglomérations de Nancy, Pont-à-Mousson, Toul et Lunéville, ainsi que des territoires organisés en Pays à dominante rurale. Cette métropole concerne près de 560 000 habitants.

La Lorraine : un modèle original et atypique

Dans une organisation territoriale historiquement centralisée (maillage par chefs-lieux de département), l'armature urbaine lorraine se distingue, d'une part par son caractère polynucléaire, avec deux grandes préfectures proches et équilibrées, Nancy au sud et Metz au nord, et d'autre part par l'influence transfrontalière (Luxembourg de Metz à Nancy et Saarbruck sur l'Est de la Moselle).

Le SCoT Sud 54 : un grand territoire pertinent

La diversité des identités territoriales, les relations différenciées entre des territoires très contrastés, font qu'il y a en réalité plusieurs centres et plusieurs périphéries. Cette réalité constitue certainement autant un élément de richesse qu'un facteur de complexité dans l'élaboration en cours du projet d'aménagement et de développement durable. En prenant en compte l'inten-



sification des flux entre les différents espaces qui le composent autour du moteur nancéen (espaces urbains, périurbains, ruraux), le Sud Meurthe-et-Moselle est réellement en capacité d'organiser l'articulation entre les différents territoires interdépendants. Et au-delà des frontières du Sud 54, la relation privilégiée entre les bassins de Nancy et de Metz invite à porter une attention particulière à l'espace qui les relie, au sein des SCoT des deux agglomérations, et à terme par un Inter-SCoT.

Asseoir la métropole entre compétitivité et solidarités territoriales

L'Aduan est le maître d'œuvre principal du SCoT. Après avoir donné à voir les composantes essentielles

avec lesquelles s'est construit le territoire (portrait), puis les grandes caractéristiques du territoire (diagnostic), l'agence travaille à présent avec les élus du Bureau du SCoT sur le respect de l'équilibre de l'armature urbaine : conforter les fonctions métropolitaines du Grand Nancy ; rendre plus urbaines les villes des anciens bassins industriels de la couronne nancéienne ; dynamiser les villes-relais ; enfin mieux ancrer les bourgs-centres et chefs-lieux de canton dans leur hinterland rural.

Enfin l'agence s'emploie à articuler la réflexion du SCoT Sud 54 avec celle du Sillon Lorrain.

LYON : UN INTER-SCoT POUR DÉPASSER LES OPPOSITIONS CENTRE / PÉRIPHÉRIE

Par Olivier ROUSSEL, directeur d'études à l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise (Urbalyon)

L'étalement urbain a dilaté nos agglomérations, brouillé les repères entre l'urbain et le rural. La traditionnelle opposition ville / campagne n'a plus de sens, de même que le modèle de la ville compacte, dont habitants et entreprises se sont joués. Aujourd'hui il n'y a plus un centre mais de multiples centralités auxquelles se rattache l'univers quotidien des habitants.

L'Inter-SCoT lyonnais, avec ses douze SCoTs et ses trois millions d'habitants, est indissociable de cet urbanisme de la ville diffuse et des espaces multipolarisés, où la majorité de la population vit dans des secteurs ni tout à fait ville, ni tout à fait campagne, et un peu les deux à la fois.

Un rapport gagnant-gagnant

Dans ce contexte, la démarche lyonnaise, animée par l'Agence d'urbanisme depuis son origine en 2003, cherche à installer un rapport différent entre centre et périphérie, non plus du puissant vers le faible, mais dans un rapport gagnant-gagnant.

Elle permet, chemin faisant, de formaliser des visions consensuelles de l'espace qui renouvellent l'idée de « métropole », une métropole non plus construite autour d'une seule ville-mère comme au temps de l'Oream et de l'Etat planificateur, mais une métropole construite cette fois-ci autour de plusieurs dizaines de polarités urbaines, chacune garante de nouveaux équilibres à trouver.

Des visions communes du futur

Ces visions, ces représentations, sorte de matrice commune, permettent de partager des possibles communs, telle la « métropole multipolaire », la « métropole nature », la « métropole des interfaces », ou bien encore la « métropole des gares ». Déclinées au sein de chaque SCoT sous la forme de chapitres métropolitains, ces représentations esquissent une série d'engagements réciproques extrêmement forts.

Des engagements précis

Parmi ces engagements, on peut citer celui d'organiser le développement résidentiel et le développement économique autour de soixante dix polarités urbaines bien équipées et bien desservies, avec la volonté de défendre un modèle anti « tâche d'huile » ; celui de s'accorder sur une armature commune de transport – les huit axes ferroviaires et les 87 gares du réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise – et d'accueillir jusqu'à 200 000 habitants supplémentaires dans des quartiers gares à l'urbanisme renouvelé ; celui de préserver dix « cœurs verts » métropolitains, représentant plus de la moitié de la superficie de l'aire métropolitaine ; ou bien encore celui de mettre en œuvre une vingtaine de liaisons vertes représentant près de 1 000 kilomètres cumulés d'itinéraires de nature et de corridors écologiques.

L'avenir se dessine dans les marges

Toutes ces représentations et les engagements qui leur sont liés, ouvrent la voie à un rééquilibrage – à une réconciliation – entre centre et périphérie. Avec la conviction que c'est dans les marges et les interfaces urbaines que naîtront les innovations et les projets qui fabriqueront la métropole durable et compétitive du futur.



TOULOUSE : LA VISION STRATÉGIQUE INTER-SCoT POUR UN MODÈLE URBAIN POLYCENTRIQUE ET HIÉRARCHISÉ

Par Clarisse SCHREINER, directrice de la planification et des politiques publiques à l'agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse Aire Urbaine (AUAT)

À l'échelle de l'aire urbaine toulousaine, le cahier des charges donné à chacun des SCoTs par l'Inter-SCoT vise une organisation en pôles. Ainsi, la polarisation de la croissance démographique sur les princi-

aux centres urbains du territoire poursuit un double objectif. Il s'agit d'une part de proposer une organisation harmonieuse et cohérente du territoire, en favorisant prioritairement le développement des territoires urbains déjà

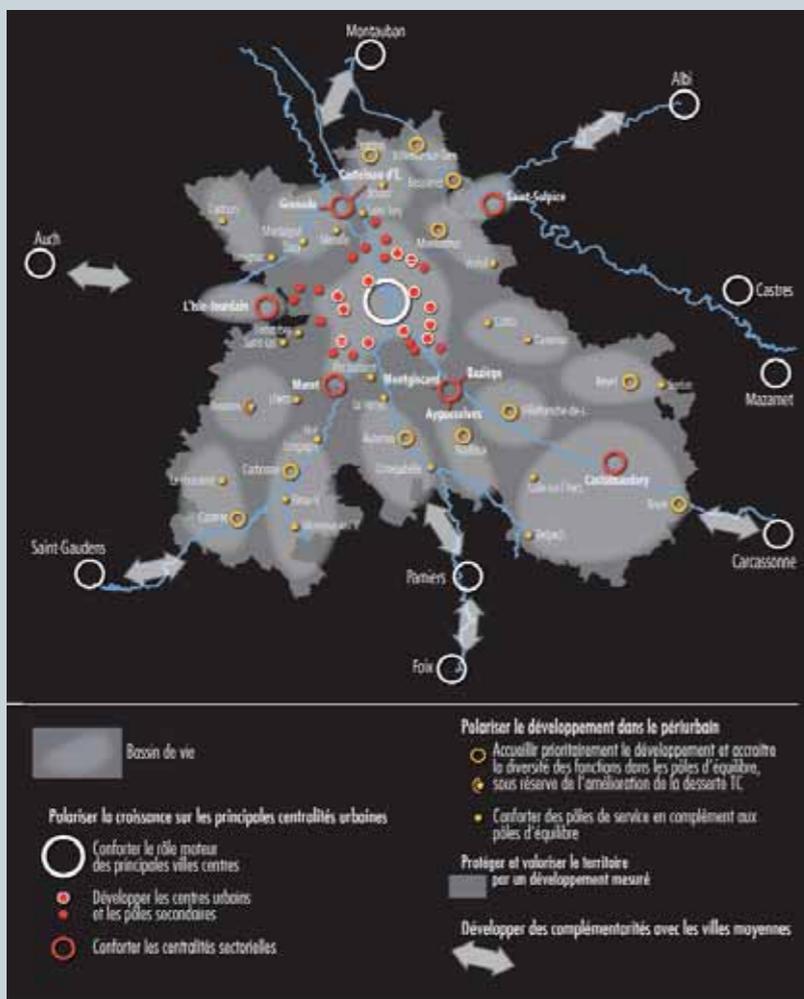
structurés en termes de diversité et de mixité urbaine et d'autre part de participer pleinement à la gestion économique de l'espace, en limitant l'étalement urbain.

Dans ce système métropolitain, la Grande Agglomération Toulousaine porte le développement urbain et l'accueil démographique dans la ville intense qui dispose d'un bon niveau en matière d'équipements et de services et d'une desserte efficace en transport collectif. Un ensemble maillé de lignes de transports en commun en site propre (TCSP) offre une desserte avec un intervalle de fréquence moyen de 15 minutes dans la journée.

Ensuite, quatre quadrants s'ouvrant sur les quatre points cardinaux du territoire sont à conforter en véritables territoires d'équilibre pour la satisfaction des besoins quotidiens des habitants.

Enfin, des portes métropolitaines, véritables pôles d'interconnexion à la croisée du réseau de transport en commun maillé (lignes métro, tramway, réseau ferré, bus) sont également des lieux d'accueil privilégiés des grands équipements et services urbains, générateurs de trafic (hôpitaux, universités, services publics, grands équipements sportifs...) mais aussi des zones d'emplois métropolitaines.

Au-delà de la ville intense et des zones périurbaines proches, le développement de la grande couronne sera fondé sur une polarisation autour de quelques pôles d'équilibre et de services, à l'échelle de bassins de proximité et répondant aux besoins des habitants.



PERPIGNAN : LA PLAINE DU ROUSSILLON, UN TERRITOIRE ARCHIPEL ?

Par Silvain CZECHOWSKI, directeur de l'agence d'urbanisme catalane (AURCA)

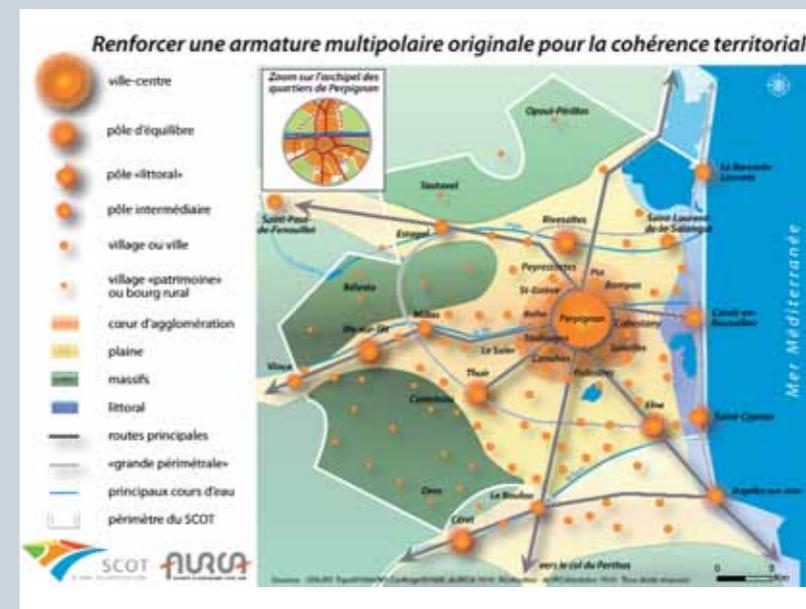
Entre le refus de produire la ville dense et l'impossibilité de perpétuer ce que l'on appelle la ville diffuse, le territoire du Roussillon est à la recherche d'une troisième voie.

L'agence d'urbanisme catalane assure la maîtrise d'œuvre de l'élaboration du SCoT de la Plaine du Roussillon qui s'étend sur 81 communes, plus de 1150 km² englobant l'agglomération de Perpignan, le littoral, la plaine et les massifs.

Un constat sévère

Du diagnostic partagé, il est ressorti que le modèle issu des « trente glorieuses » n'est plus tenable. D'abord, on consomme trop d'espaces et la tendance va en s'accroissant avec près de 5 000 hectares mutables. Ensuite, la mobilité individuelle qui a longtemps reposé sur un pétrole bon marché et supposé inépuisable, va connaître une révolution. Enfin les crises agricoles et environnementales engendrent une déprise à laquelle on n'a guère su répondre, autrement que par le déclassement des terres. En bref, le constat local ne diffère pas de ce qui a été posé ailleurs. Cette réalité est peut-être simplement plus marquée, du fait de l'attractivité mer-soleil-montagne. On s'attend à accueillir 100 000 habitants supplémentaires d'ici 2030.

Nombre d'élus roussillonnais ont pris conscience que l'avenir du territoire est entre leurs mains. Que ce soit la ville de Perpignan, ou qu'il s'agisse des communes de périphérie ou sous influence plus lointaine, l'idée d'organiser le développement urbain pour conserver sa « propre » culture, son patrimoine, son mode de vie, fédère. Certes, le terme « archipel » est parfois controversé pour des raisons politiques et sémiologiques. Mais ni le



concept d'une ville dense qui accueillerait l'essentiel des besoins, ni la poursuite des tendances lourdes de périurbanisation, de fragmentation et d'étalement urbains, ne sont considérés comme acceptables.

Le modèle de la ville archipel

Plutôt que la « ville à la campagne », le premier principe qui ressort des débats et travaux pour fonder le projet d'aménagement et de développement durable récemment finalisé, est de « permettre à la campagne de rester en ville ». Même si elle s'avère exigeante, l'idée de constituer une armature verte et bleue, fait école. La deuxième idée forte est celle de ren-

forcer un scénario multipolaire hiérarchisant les 81 communes entre elles. Chaque commune, chaque ville ou village doit pouvoir disposer à sa mesure d'un niveau minimum d'équipements et de services de proximité...

Enfin, le sujet des déplacements constitue la clé de voute de la réussite d'un tel modèle d'organisation.

Les travaux du SCoT préciseront les conditions de densification et de structuration des pôles de centralité et d'équilibre. Ils permettront de caractériser des sites de projets urbains durables ou les futurs éco-quartiers... Un schéma d'organisation multimodal des déplacements en constituera la base.

NÎMES : TERRITOIRES URBAINS, TERRITOIRES ÉCONOMIQUES : ENTRE CONCENTRATION ET DILUTION

Par Magali CHAPTAL, directrice des études à l'agence d'urbanisme Nîmes-Alès (AUDRNA)

La fragmentation de l'offre de surfaces d'activités économiques n'est pas sans conséquence sur la structuration des territoires. Une étude fine de la répartition des zones d'activités laissera-t-elle entrevoir la possibilité d'une meilleure maîtrise de ce développement ?

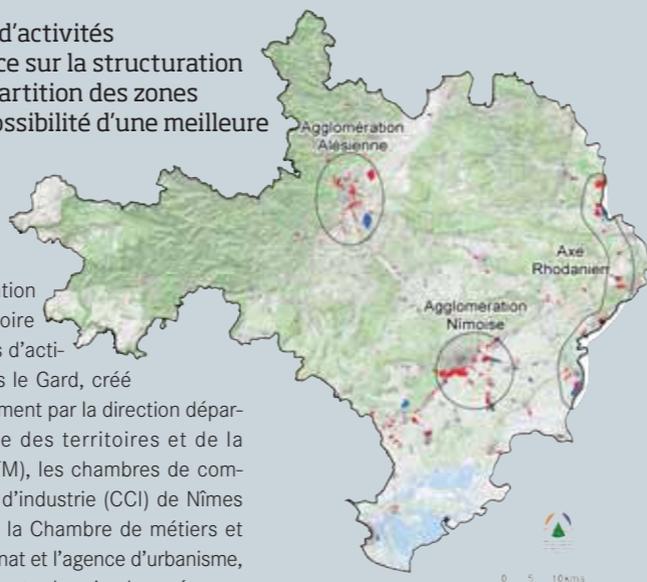
Si les SCoTs ont su amorcer le débat sur l'équilibre démographique, social et environnemental des territoires, ils peinent à soumettre la question du développement économique aux mêmes principes vertueux. C'est pourtant bien le couple dispersion (de l'habitat) - concentration (des emplois) qui catalyse l'augmentation des déplacements. Eminemment politique, la répartition des activités continue de faire l'objet de la plus vive concurrence, le développement de zones figurant toujours en première place des stratégies locales. Certes leur dispersion a cessé de suivre le morcellement communal mais elle s'attache encore à celui des intercommunalités, dans un paysage institutionnel encore très fragmenté.

Un outil pour poser les bonnes questions

Pour quelle efficacité économique globale ? Comment sortir du zoning caractérisé par des sites toujours plus éloignés des pôles de densité ? La zone d'activités économiques (ZAE) est-elle une réponse aux besoins d'une économie résidentielle dominée par un tissu de petites, voire de très petites entreprises ? Comment éviter que le développement des territoires intermédiaires ne s'accompagne de plus de dispersion ? Comment répondre aux exigences de desserte et d'accessibilité et, plus largement, comment atteindre une rentabilité qui soit à la fois sociale, économique et environ-

nementale ? La réalisation du répertoire des zones d'activités dans le Gard, créé conjointement par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), les chambres de commerce et d'industrie (CCI) de Nîmes et d'Alès, la Chambre de métiers et de l'artisanat et l'agence d'urbanisme, tente d'écartier les simples présomptions au profit d'analyses mieux fondées. Son objectif initial était d'identifier les disponibilités foncières afin de mesurer la capacité du département du Gard à répondre aux besoins d'implantation d'entreprises. Réactualisé en 2009 et disponible sur internet (www.za-gard.fr), il entre désormais au service de l'observation du territoire et de la prospective.

L'exploitation des données pointe les grands territoires économiques gardois, au premier rang desquels Nîmes Métropole et le Grand Alès. Ces deux agglomérations concentrent la moitié des 5 000 hectares dédiés à l'activité économique, 60 % des emplois recensés dans les zones d'activités, mais seulement le tiers de celles-ci en nombre. Les espaces économiques apparaissent donc fragmentés et dilués sur un territoire où, comme ailleurs, les zones d'activités s'étirent le long des axes de communication, notamment en entrée de ville, et à proximité des nœuds autoroutiers.



Les zones d'activités existantes et en projet dans le Gard en 2010

■ Zones d'activités existantes
■ Zones d'activités en projet d'extension

Source : Répertoire d'Observation des Zones d'Activités 2009
Fonds : «Convention n°10195 - SCANOS - V2-IGN/SIG Libé & «IGN RD TOPO V2 © 2008 - Convention IGN 8926 IGN CG36»

Un décalage persistant entre offre et besoins

Pourtant, malgré le nombre impressionnant de surfaces affectées à l'activité économique, l'offre structurée et commercialisable est somme toute faible. Pressentant ce décalage entre offre et besoins potentiels, et désireuses d'attirer une demande exogène, les collectivités projettent de créer de nouvelles zones, mais toujours plus loin, en dehors des espaces agglomérés et sur des surfaces conséquentes. En revanche, la problématique des zones obsolètes et insérées dans les tissus urbains reste posée.

MARSEILLE : LA MÉTROPOLE, UNE OPPORTUNITÉ POUR UN NOUVEL ÉQUILIBRE ENTRE CENTRES ET PÉRIPHÉRIES ?

Par Peggy ROUSSELOT, chargée d'études à l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam)

Avec la redéfinition en cours du paysage institutionnel tant au niveau national que local, les bouleversements promettent d'être nombreux. Ce contexte est-il une occasion d'organiser un développement plus solidaire et durable ?

À la demande de ses administrateurs, l'AGAM a engagé une démarche exploratoire sur les mobilités résidentielles à l'échelle de la métropole marseillaise. Il s'agit de montrer l'interdépendance des communes, notamment celle des centres et des périphéries ainsi que ses impacts. Les premiers résultats, présentés en octobre 2010, ouvrent de nombreuses perspectives. Retour sur cette démarche.

Définir un « système résidentiel métropolitain »

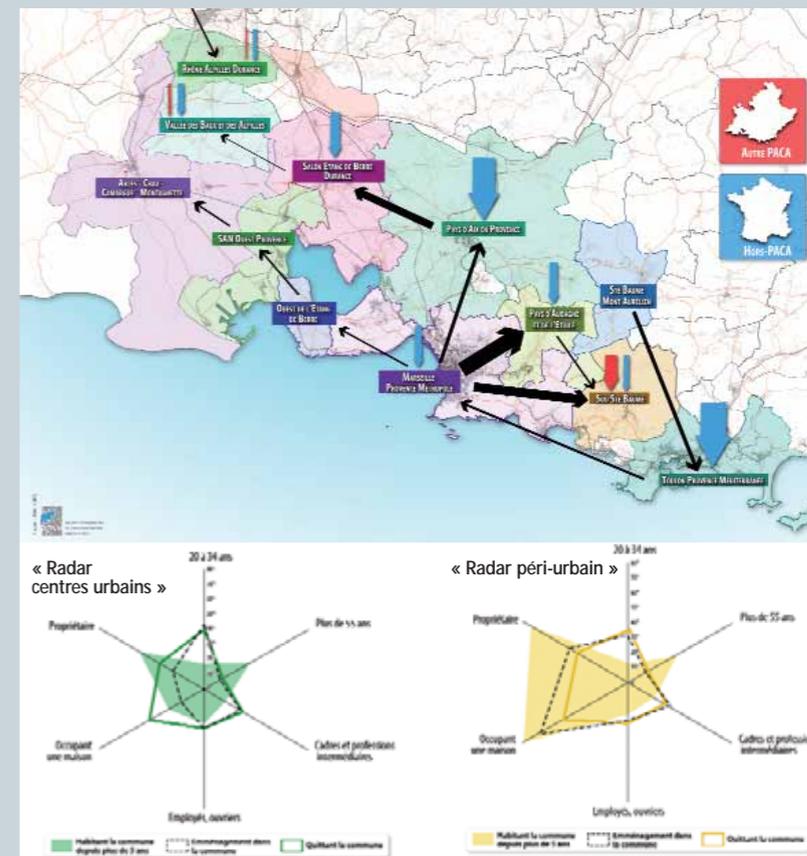
Identifié en fonction des échanges migratoires, le territoire métropolitain retenu pour cette démarche est vaste. Il recouvre huit intercommunalités soit près de deux millions d'habitants. Il se compose de plusieurs catégories de communes qui se distinguent par leur structure résidentielle : une trentaine de centres urbains (Marseille, Toulon, Aix-en-Provence, Aubagne, Salon-de-Provence, Martigues...), et plus de quatre vingt communes périurbaines. Les échanges migratoires entre ces catégories forment un système résidentiel.

Comprendre les échanges entre centres et périphéries

Au sein de ce territoire, les centres urbains sont les premiers générateurs de mobilités résidentielles. Ils attirent principalement des jeunes, notamment des étudiants venant de l'extérieur de la métropole. En parallèle, les actifs, en

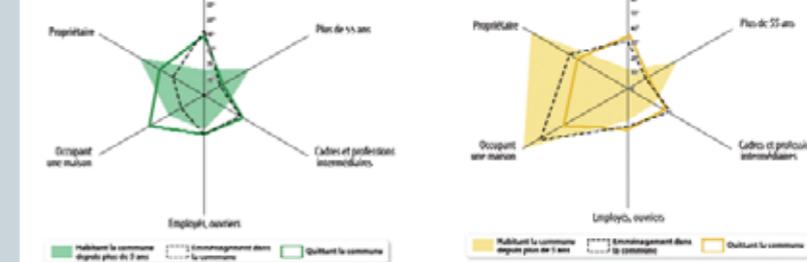
majorité des cadres, quittent ces centralités pour accéder à un pavillon en périphérie. Répondant aux mêmes aspirations, leurs enfants retourneront vers les centres urbains pour, comme leurs aînés, s'installer ensuite dans les communes périurbaines... Les carences des centralités valorisent les atouts des périphéries et vice versa.

Tout en étant vectrice d'attractivité, cette dynamique produit des dysfonctionnements dont le coût est supporté collectivement. Le territoire attire de nouveaux habitants. Cela génère des inégalités d'accès aux équipements et services ainsi qu'une spécialisation sur des communes.



« Radar centres urbains »

« Radar péri-urbain »



CLERMONT-FERRAND : S'INVENTER UN AVENIR COMMUN À TRAVERS L'ÉCO-CITÉ

Par Rachid KANDER, directeur, et Coralie COSTET, directrice d'études à l'agence d'urbanisme et de développement Clermont-Métropole

Lauréat comme 12 autres territoires du label Éco-Cité, le Grand Clermont entend se saisir de cette opportunité pour construire une vision partagée autour d'un projet cohérent et d'une contractualisation commune.

Le Label Éco-Cité, délivré par le Ministère du Développement Durable (MEEDDM), est inscrit dans le programme national « Investissement d'avenir : Ville de Demain ». Il bénéficie d'un financement issu du grand emprunt. Il a pour finalité d'inciter les grandes agglomérations françaises à répondre aux enjeux urbains du développement durable en privilégiant de nouvelles solutions d'aménagement et de mobilité. L'agence d'urbanisme pilote cette réflexion qui intéresse 108 communes structurées en communautés de communes de 10 000 à 30 000 habitants et en une communauté d'agglomération de plus de 285 000 habitants.

Construire une nouvelle solidarité à l'échelle de la métropole

Voilà plus de 10 ans qu'une dynamique de projet a débuté à cette échelle, avec la constitution du Pays du Grand Clermont. Sa création a été l'expression d'une nouvelle solidarité de projet et d'ingénierie, du centre vis-à-vis de sa seconde périphérie ; la création des intercommunalités ayant auparavant affirmé les solidarités du centre avec sa première couronne. Aujourd'hui la démarche Éco-Cités ambitionne de créer une métropole en s'appuyant sur la totalité du Pays-SCoT,

mais en faisant également référence aux deux parcs naturels régionaux ainsi qu'à la Plaque Urbaine Clermontoise, incluant Riom, Vichy, Thiers et Issoire, conformément aux orientations du Schéma régional d'aménagement et de développement durable. L'originalité de la démarche Éco-Cité Clermont Métropole réside dans le fait qu'elle intègre explicitement la question de la gouvernance à de multiples échelles territoriales comme une des actions de son projet au même titre que l'extension de la ligne de tramway, la réalisation d'un réseau de chauffage urbain ou bien encore la question de l'habitat coopératif. Cette exigence de gouvernance est présente comme la composante fondamentale pour la constitution d'une métropole clermontoise, qui de plus, aspire à devenir Éco-Cité.

Passer du discours aux actes

Enfin, si l'élaboration de la candidature Éco-Cité s'est effectuée dans une parfaite entente, « facilitée » par la perspective d'un financement au titre du Grand Emprunt, le passage à la définition du programme d'action mettra à l'épreuve la capacité des acteurs à privilégier collégialement les enjeux métropolitains. Les prochains critères d'éligibilité, qui devraient donner la priorité aux investissements sur les espaces à forte « intensité urbaine », viendront tester la réalité de l'amour des territoires périphériques envers le centre.

ÎLE-DE-FRANCE : LA « VARIABLE INSÉCURITÉ » DANS L'ÉQUATION CENTRE-PÉRIPHÉRIE

Par Céline LOUDIER-MALGOUYRES, chargée d'études à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU IdF)

L'insécurité est un facteur qui entre en jeu dans la compréhension des rapports entre territoires urbains, notamment entre les centres et les périphéries. Mais la thématique est délicate à appréhender, elle véhicule images et préjugés, qui dépendent des points de vue adoptés. L'Institut d'Aménagement d'Île de France a mené l'enquête.

Insécurité, insécurité, dis-moi qui tu es ?

L'insécurité urbaine serait l'apanage des banlieues, sous-entendu des quartiers d'habitat social. On s'en désolé mais on redoute aussi leurs débordements, notamment vers les lieux de centralité, centre-ville, centres commerciaux, comme les « descentes des bandes de jeunes » banlieusards. Certaines familles, qui le peuvent, décident de fuir ces lieux de tensions sociales et s'en vont plus loin dans les territoires périurbains apparemment plus tranquilles. Mais ces nouvelles arrivées bouleversent les équilibres locaux. Les maires s'inquiètent : « on a l'impression que la délinquance avance désormais jusqu'à nous ». Parallèlement, les lieux de centralité urbaine n'ont pas un rapport unique à l'insécurité. Parfois, ils sont dans l'imaginaire collectif porteurs d'un potentiel pathogène, c'est la ville dangereuse. Parfois, considérés comme les lieux de toutes les richesses, à l'usage de plus en plus exclusif de populations privilégiées, ils deviennent ces lieux sûrs enviés des banlieusards, où la sécurité semble correspondre à une offre qu'eux n'ont pas les moyens d'espérer. On le voit, la sécurité est donc une notion toute relative.

Alors, où est véritablement l'insécurité ? Et de quels phénomènes parle-t-on ? Difficile de dresser un portrait

de l'insécurité par territoire. Ce que l'on retient en tout cas, c'est qu'elle a un impact sur les dynamiques, en étant un facteur de migrations résidentielles ou un critère d'attractivité pour certains territoires.

De la bonne échelle pour traiter de la sécurité

On saisit ici l'importance d'identifier la manière dont ces enjeux pourraient s'intégrer dans des stratégies territoriales visant à construire une coopération intercommunale, voire métropolitaine pour apaiser les relations entre centres et périphéries. Mais cette question soulève celle du territoire pertinent des politiques publiques de sécurité. Car ce qui apparaît aujourd'hui en la matière est une dichotomie entre une gestion centralisée de la sécurité par l'Etat, parfois inadaptée localement, et de fait souvent attachée aux villes-centres, et des initiatives locales portées par les collectivités de plus en plus investies dans le champ de la sécurité, mais qui ont du mal à dépasser l'échelle communale. Il y a un enjeu intercommunal à la gestion de la sécurité. A l'occasion du Grand Paris, les réflexions initiales sur une gestion métropolitaine de la sécurité ont été réduites à la création d'une police d'agglomération. Pourra-t-on aller plus loin ?

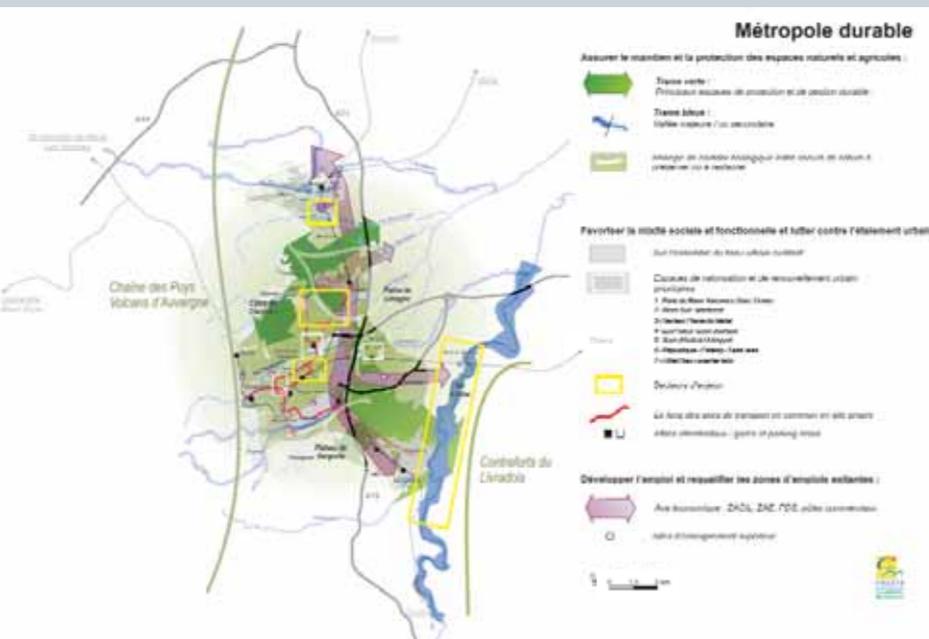


© F. Huijbregts / IAU IdF



© C. Loudier-Malgouyres / IAU IdF

L'opposition entre des banlieues insécures et des tissus périurbains gages de tranquillité : des images tenaces à l'origine de mouvements de populations comme les migrations résidentielles.



PARIS-LE BOURGET : UN AVENIR MÉTROPOLITAIN ?

Par Christiane BLANCOT, directrice d'études à l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR)

La consultation du Grand Pari(s) fait apparaître le potentiel de développement du secteur de l'aéroport du Bourget. Forts de ce constat, les élus des six communes concernées ont demandé à l'APUR, par le biais d'une mission d'assistance technique, de les aider dans l'organisation et le pilotage d'études de stratégies de développement.

Une maîtrise d'ouvrage partenariale pour une vision partagée

Les élus du Bourget, Blanc-Mesnil, Bonneuil-en-France, Drancy, Dugny et La Courneuve ont pris leur avenir en main en y associant les principaux acteurs institutionnels et économiques : le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, l'Établissement Public de la Plaine de France, Aéroports de Paris, le Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace, Viparis et la Caisse des dépôts et Consignations. Ils ont missionné trois des architectes-urbanistes, Christian de Portzamparc, Roland Castro et Jean-Marie Duthilleul (AREP), qui avaient participé à la consultation du Grand Pari(s), pour les éclairer sur les devenir possibles de leur territoire où se concentrent aéroport d'affaires, parc des expositions et parc de la Courneuve et où se croisent de nombreuses infra-

structures ferroviaires et routières... De janvier à juillet 2010, les trois équipes ont élaboré une stratégie de développement avec trois cahiers des charges différents : de Portzamparc en charge de la stratégie générale, AREP de la stratégie des transports et des déplacements et Castro des zooms sur les territoires de projet. Cette méthode suppose un débat permanent entre équipes et avec la maîtrise d'ouvrage. Il a eu lieu sous la forme d'ateliers de travail mensuels. En même temps, un comité de pilotage regroupant tous les acteurs a ponctué le travail tous les trois mois.

Cette méthode a permis de poser très rapidement un diagnostic partagé sur ce territoire de banlieue oublié des projets depuis 40 ans et en même temps, de faire apparaître ses potentialités. Porte d'entrée nord de la métropole, aujourd'hui invisible, lieux d'exception mais sous-exploités autour de l'aéroport, espaces publics majeurs à requa-

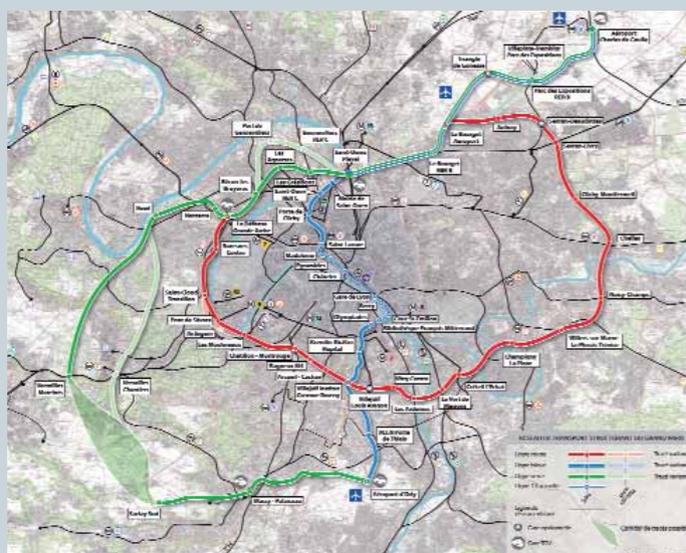
lifier, nouvelles polarités possibles grâce à la conjonction des nouvelles lignes de transport en commun, nouvelle organisation du territoire par la mise en place d'une structure urbaine et de lieux forts qui sont autant de points de focalisation du développement, tels sont les enjeux et les thématiques dégagés.

Peser et s'inscrire dans la mise en œuvre du Grand Paris

Le temps de ces études était aussi celui de la préparation du débat public sur le réseau de transport en commun du Grand Paris. Deux réunions de présentation au secrétariat d'État en charge de la région capitale ont eu lieu, permettant de valider la création de deux gares pour desservir le pôle de développement du Bourget. Depuis octobre, ce débat public, dans lequel le Bourget apparaît désormais comme un des huit pôles de développement métropolitain, est en cours.

L'APUR en appui à la maîtrise d'ouvrage et aux architectes

Dans cette séquence d'études, l'APUR a joué plusieurs rôles. En amont, il a défini la méthode pour conduire ces études. Puis il a accompagné sa mise en œuvre en préparant les documents nécessaires aux équipes (plans, données socio-économiques et recèlement des projets en cours ou en préparation...). Ensuite, il a organisé le débat avec les partenaires, les ateliers, les comités de pilotage et rédigé les synthèses pour la présentation de ces réflexions, par le biais notamment d'une exposition.



ISABEL GIRAULT UNE VISION À 360° AU SERVICE D'UN PROJET DE COOPÉRATION

Isabel Girault, directrice de l'Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne (Audrna), travaille à rapprocher les points de vue sur un territoire complexe, dont l'aménagement doit d'abord être cohérent.

« Ce qui m'intéresse le plus dans mon métier ? Ce qu'il recèle de plus difficile : arriver à mettre les gens d'accord ». Un défi à relever au quotidien pour Isabel Girault, sur un territoire qui fait le grand écart entre deux bassins de vie d'importance : Nîmes Métropole (27 communes, 231 000 habitants) et le Grand Alès (16 communes, 73 000 habitants). « Pour nous aussi, c'est un peu le grand écart permanent. Nous devons être à la fois dans le guidage et la vision. Il y a une énorme quantité de travail technique à fournir et en même temps, il faut conserver ce recul nécessaire pour parvenir à fédérer les acteurs, afin d'assurer au final un aménagement cohérent », explique la directrice de l'Audrna.

Isabel Girault confie trouver largement son inspiration dans un parcours professionnel qui l'a amenée à envisager les choses sous différents angles. Architecte-urbaniste de formation, cette Savoyarde est diplômée de l'École polytechnique fédérale de Lausanne et de l'Institut français de l'Urbanisme. Après avoir débuté en tant que libérale, Isabel Girault rejoint le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement (CAUE) du Doubs. Elle tra-

vaille ensuite pour l'Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort, puis pour la Ville de Valence, avant de poser ses bagages à Nîmes, en 2005. Créée en 1989 sous l'impulsion de Jean Bousquet, l'Agence d'Urbanisme de la Région Nîmoise est alors en pleine évolution. En 2007, le Grand Alès rejoint la liste de ses adhérents dans le cadre du projet de coopération initié par les deux agglomérations : l'Audrn devient Audrna. Mais Rome ne s'est pas faite en un jour et tout reste à inventer. Proches par la distance (40 kilomètres), Nîmes et Alès vivent certes en réseau sur la base de potentiels équilibrés (on recense autant de trajets domicile-travail dans un sens que dans l'autre) mais cela ne suffit pas à constituer un grand territoire. Il faut décliner cette stratégie de grande échelle à tous les modes : gestion de l'eau, infrastructures, transports etc ; et établir le bon rapport urbain-rural sur les territoires intermédiaires. « Or, ici, le débat est plus intense qu'ailleurs, observe Isabel Girault. Nous avons la chance d'évoluer dans une région formidablement dynamique, où la croissance démographique est forte, et où les projets ne manquent pas ».

Les difficultés sont pourtant là comme partout : « nous sommes tout le temps en butte à ce fractionnement sans fin de nos territoires, à cette spécificité française dont on ne sort pas, à nous demander qui est légitime pour prendre telle décision ; c'est clairement une entrave, sans parler du rythme électoral qui peut nous donner parfois l'impression de reprendre toujours le même travail. »

Et la directrice de l'Audrna de conclure : « sans passion, il n'est pas possible de faire ce métier ».

Nicolas Guillon

PHILIPPE MARINI ET JEAN-CLAUDE VILLEMMAIN LA GOUVERNANCE EN PARTAGE

L'Agence d'Urbanisme et de Développement d'Oise-la-Vallée a la particularité d'être co-présidée. L'UMP Philippe Marini, sénateur-maire de Compiègne, et le socialiste Jean-Claude Villemain, maire de Creil, sont les actuels gardiens de cette cohabitation, loin des jeux de pouvoir.

« Trois maires se sont succédés à Creil depuis la création de l'agence (ndlr, les socialistes Jean Anciant, Christian Grimbert et Jean-Claude Villemain), pourtant l'équilibre s'est maintenu », observe « l'autre » co-président de l'Agence d'Urbanisme et de Développement d'Oise-la-Vallée, le sénateur-maire UMP de Compiègne Philippe Marini. La formule doit donc être la bonne puisque les hommes, quelle que soit leur obédience politique, s'y associent avec bonne volonté. Les statuts de l'agence prévoient une présidence alternant tous les six mois. Cette gouvernance consensuelle ne coulait pourtant pas de source dans un territoire au tissu socio-économique très dense, qui plus est articulé autour de deux villes presque opposées : la bourgeoise Compiègne et la plutôt défavorisée Creil, marquée par le chômage et les problèmes sociaux, toutes deux pivots des deux principales agglomérations du territoire. « Justement, par ce choix, nous évitons les concurrences inutiles », poursuit Philippe Marini. « C'était l'idée de Jean Anciant, avec lequel j'ai travaillé à la création de l'agence d'Oise-la-Vallée », com-

plète Jean-Claude Villemain : Compiègne et Creil constituent deux entités urbaines très différentes, qui pourraient certes être concurrentes, mais qui, en matière d'aménagement, peuvent être complémentaires, les zones urbaines ou rurales alentour pouvant elles-mêmes apporter leur propre complémentarité. En un mot, plutôt que de nous concurrencer bêtement, entendons-nous intelligemment ! »

Fondée pour rendre la Vallée de l'Oise plus visible dans les débats nationaux sur l'aménagement du territoire, à une époque – la fin des années 1980 – où la principale préoccupation était la création de nouveaux emplois, l'agence d'Oise-la-Vallée fut d'abord perçue comme une agence de développement économique – tout démarra d'ailleurs d'une réflexion menée avec l'Université de Compiègne sur les transferts de technologie. Si la mise en valeur de l'important potentiel de matière grise du territoire prime toujours dans l'action de l'agence, celle-ci devait, toutefois, rapidement s'affirmer comme un formidable outil de diagnostic – Philippe Marini parle d'« un réservoir de connaissances, d'un



Photos DR

patrimoine » – et de planification stratégique, tant sur le plan des grands équipements structurants (canal Seine-Nord, barreau TGV Roissy-Picardie) que sur celui de la réhabilitation de l'habitat dégradé. « C'est ainsi que nous sommes tombés d'accord sur le fait qu'un troisième aéroport du bassin parisien perturberait gravement nos équilibres », rappelle Philippe Marini. L'utilité d'Oise-la-Vallée n'est, en effet, plus à démontrer, l'agence ayant élaboré tous les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) de la Vallée de l'Oise, et s'étant même offert quelques sorties au-delà des limites de son terrain de jeu. « Ce qui permet aux élus que nous sommes d'avoir une vue d'ensemble, une vision plus large de notre territoire, et ainsi de promouvoir un aménagement de l'espace aussi harmonieux que possible », se félicite Jean-Claude Villemain. Oise-la-Vallée a également travaillé à la mise en place du Syndicat mixte de la Vallée de l'Oise (SMVO), qui organise depuis 1996 le transport, le traitement et la valorisation des déchets ménagers. Un Club de l'habitat et du logement de la Vallée de l'Oise

réunissant élus et institutionnels vient également d'être lancé afin d'approfondir la démarche des SCoT au regard de l'amélioration du parcours de l'habitat au sein du territoire, l'un des grands enjeux du moment, avec comme objectif la mise en place du principe de reconstruction de la ville sur elle-même, pour en finir une bonne fois pour toutes avec le mitage. Bien que de sensibilités différentes, Philippe Marini et Jean-Claude Villemain partagent donc la même ambition pour leur territoire. Les deux co-présidents savent aussi combien ils ont intérêt à préserver leur agence d'urbanisme. Ils évoquent d'ailleurs leur rôle au sein de celle-ci avec des mots quasi-identiques. Philippe Marini : « nous sommes là pour veiller au respect de la stratégie, du budget, pour défendre l'agence auprès de ses financeurs, pour co-organiser des débats quand nécessaire et pour promouvoir l'image de notre territoire. Après, nous nous efforçons de rester modestes et de respecter au maximum le travail effectué par l'agence. Il n'y a, par exemple, pas d'accompagnement de démarches de schéma direc-

teur qui vaille si les clients ne reconnaissent pas la qualité de ce qu'on leur apporte ». Jean-Claude Villemain : « L'élu ne doit pas se prendre pour un spécialiste de l'aménagement du territoire. Il doit rester un politique avant tout, fixer des orientations, un cadre, et laisser les techniciens lui apporter des éléments de diagnostic et des propositions d'action. C'est pourquoi nous devons veiller à rendre l'agence la plus performante possible en y regroupant un maximum de compétences de façon pérenne ».

Nicolas Guillon

ANNE-VÉRONIQUE VERNARDET

UN STYLE ADAPTÉ À UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE

Anne-Véronique Vernardet, directrice de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge (Audeso), est réputée pour son sens aigu de la diplomatie. Dans un territoire où la géopolitique est très prégnante, l'intéressée revendique le style.

« Les gens viennent très volontiers à votre table pourvu que vous les alimentiez et que vous leur donniez la parole ! » Anne-Véronique Vernardet ne manque pas de hauteur pour parler de son métier : « les élus aiment à se faire le relais devant leurs confrères, lors de conseils d'administration animés, du contenu de nos études. L'agence est finalement le seul lieu où les acteurs peuvent avoir ce débat sur l'équilibre des territoires qui composent le CESO¹ ». D'aucuns lui reprochent un côté « Quai d'Orsay », prétendant que les acteurs en question attendent qu'on les bouscule ? « AVV » assume, estimant que la complexité de l'Île-de-France la conduit « à privilégier le tact et la délicatesse ». D'autres lui reprochent encore une folie productrice ? La directrice de l'Audeso leur répond que « l'agence n'existe qu'à travers ce qu'elle produit et les documents qu'elle diffuse ». Originaire de Besançon, Anne-Véronique Vernardet a suivi une formation d'ingénieur agronome à Rennes (spécialisation aménagement) avant d'intégrer l'Institut d'Urbanisme de Paris et de s'enraciner en Île-de-France. Après plusieurs années d'exercice en free-lance et quinze ans à l'Institut d'Aménagement et d'urbanisme

de la région Île-de-France (IAURIF) où elle réalise entre autres le projet de territoire pour l'Association Territoire Génopôle (ATG), « AVV » atterrit en 2006 à l'Audeso, dont les travaux s'inscrivent dans la suite de la « démarche territoriale Essonne Seine Orge » conduite par l'ATG.

Anne-Véronique Vernardet définit son job « comme un métier de rencontres, dans lequel il faut sortir, étudier et travailler. Beaucoup. Animer le débat territorial, c'est d'abord faire en sorte que les gens se parlent. Nous nous situons au centre d'un petit monde ». Qui ne doit pas pour autant tourner sur lui-même. « L'usager doit rester au cœur de notre réflexion ». La directrice de l'Audeso apprécie donc quand « le projet prime sur la structure », comme dans le cas de cette « Promenade de Seine » dont l'aménagement sur 50 kilomètres de berges permettra de constituer un premier levier de reconquête de la vallée. « Une trentaine d'acteurs ont signé une charte en 2009, nous allons pouvoir entrer dans la mise en œuvre et la recherche de financements ».

Mais les transports en commun et la compétitivité économique, dossiers éminemment stra-



DR

tégiques en Île-de-France à l'heure de la révision du SDRIF et du projet de Grand Paris, demeurent la priorité des priorités de l'Audeso. A cet égard, la signature, au début de cette année, de la convention d'objectifs du Centre Essonne Seine Orge, dans le cadre du contrat de projets Etat-Région 2007-2013, avec à la clé 94,3 millions d'euros d'investissement, prend l'allure d'une victoire pour l'agence, cheville ouvrière du projet d'aménagement du CESO. Elle marque une étape supplémentaire vers l'affirmation du CESO comme un centre de métropole et non plus comme une périphérie du centre. « Au quotidien, notre petite équipe d'une douzaine de personnes se satisfait de petites victoires, mais celle-ci, oui, en est une grande », conclut Anne-Véronique Vernardet, qui voit aussi dans l'adhésion d'une nouvelle intercommunalité au 1^{er} janvier prochain la reconnaissance de l'utilité de l'Agence.

Nicolas Guillon

1. Le CESO/Centre Essonne Seine Orge regroupe 6 intercommunalités, 47 communes, 500 000 habitants, 200 000 emplois.