

LES GRANDES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET COMMERCIALES : DES ESPACES STRATÉGIQUES POUR LE RENOUVELLEMENT URBAIN

Durant les 40 dernières années, l'automobile a profondément transformé la géographie des villes. Jusque dans les années 60 et en l'absence de transport en commun, les espaces ruraux périphériques restaient inaccessibles... et donc inaptés à l'urbanisation. Le véhicule motorisé individuel a changé la donne. La « ville automobile » a succédé à la ville pédestre et du transport collectif. L'agglomération est devenue « aire urbaine » et les espaces périurbains sont devenus parties intégrantes de la ville moderne.

Le développement de l'automobile a aussi eu des conséquences sur l'organisation des centralités. Les centres traditionnels, dont les accès sont plus contraints en automobile, ont progressivement perdu leur situation de monopole en matière de services et d'activités commerciales au profit des pôles nouveaux que sont les grandes zones d'activités économiques et commerciales installées aux frontières de l'agglomération et bien desservis par le réseau routier.

Ces grands pôles périphériques contribuent à structurer aujourd'hui le territoire à l'échelle de l'aire urbaine. Ils accueillent de nombreux emplois, des commerces et des équipements au service de la « ville constituée » et des nouvelles zones d'habitat périurbain. Fonctionnant comme des « centres urbains » de fait, ils restent pourtant dans une logique de développement fondé sur l'usage de l'automobile et ils restent largement dépourvus d'urbanité. Le plus souvent rattrapées par l'urbanisation, ces « edge-cities » à la française offrent d'exceptionnels gisements de renouvellement urbain au cœur d'agglomérations devenues multipolaires.

Le premier défi que posent ces pôles à la « ville durable » est celui de leur desserte : il faut impérativement les réinscrire dans les réseaux structurants de transport en commun. Cela ne suffira toutefois pas : il faut aussi y développer les espaces publics et y lancer des programmes de renouvellement urbain qui en densifient l'occupation et en diversifient les usages.

Comme l'illustrent les exemples présentés dans ce dossier, les « centres urbains de fait » que sont les grands espaces économiques et commerciaux développés sur les anciennes frontières de la ville peuvent devenir de vrais « morceaux de ville » bien desservis, multifonctionnels et pleins d'urbanité.

LA NAISSANCE DES PÔLES NOUVEAUX PÉRIPHÉRIQUES

Au cours des 50 dernières années, l'action des urbanistes sur la centralité s'est focalisée d'une part sur les centres-villes (qui ont été rénovés puis réhabilités), et d'autre part sur l'aménagement de « nouveaux centres » devant associer commerces, fonctions administratives, équipements de loisirs et de formation, habitat, en lien avec des opérations d'aménagement structurées de type « villes nouvelles » ou « nouveaux quartiers ».

Alors que les « nouveaux centres » planifiés ont souvent eu du mal à s'imposer, une nouvelle forme de centralité est apparue de manière presque imprévue dès la fin des années 1960. Certaines zones d'activité sont devenues « autre chose » que de simples localisations d'entreprises : d'une part, elles ont grandi pour devenir de véritables pôles comptant plusieurs milliers d'emplois, d'autre part, leur contenu s'est diversifié pour accueillir du commerce, des grands équipements, des activités de loisirs et de services à la personne, du tertiaire de bureau y compris supérieur, des centres de recherches.

Le passage de la zone d'activité au pôle nouveau s'est fait de manière presque insidieuse, en lien avec la convergence de multiples stratégies publiques et privées sur un même espace :

- Installation spontanée d'entreprises puis création de zones d'activité en marges de la "ville constituée", où le foncier est plus disponible et moins cher.

- Développement d'un réseau de voiries rapides d'agglomération, qui donne à certains espaces une véritable « rente d'accessibilité » automobile tant depuis le périurbain que des espaces centraux.

- Stratégies de localisation des opérateurs commerciaux près des nœuds autoroutiers, puis agrégation des commerces et des services à la personne dans les pôles les plus attractifs qui connaissent une diversification croissante de leur offre et accueillent des commerces traditionnellement réservés aux centres-villes (culture, textile haut de gamme, etc.).

- Localisation de grands équipements consommateurs d'espaces (campus universitaires, aéroports, parcs d'expositions, grands hôpitaux) en dehors des centres-villes.

- Concurrence économique entre communes pour la taxe professionnelle, poussant à l'extension des zones d'activité.

- Développement dès la fin des années 1970, de parcs d'activité tertiaires ou technologiques, en périphérie des villes, dans des espaces aisément accessibles en voiture.

Le passage de la zone économique ou du centre commercial « monofonctionnel » au pôle nouveau traduit un processus d'agrégation d'activités sur un

espace déjà attractif pour les investisseurs de part sa localisation, sa desserte, ses disponibilités foncières et les fonctions déjà présentes.

Cet espace va par là même renforcer de manière cumulative son attractivité en intégrant de plus en plus de fonctions par extension de l'urbanisation puis, de manière croissante, par densification du bâti existant (création de parkings en hauteur pour dégager l'espace nécessaire à l'extension d'un centre commercial, départ d'entreprises fortement consommatrices d'espace au profit de nouvelles activités commerciales ou tertiaires, etc.).

Parallèlement, les pôles nouveaux ont été rattrapés par l'urbanisation et se situent désormais dans le « cœur multipolaire » de l'aire urbaine formé par la ville-centre et sa première (voire deuxième) couronne de banlieue. L'émergence des pôles nouveaux concerne aussi bien les grandes villes que les villes moyennes, qui ont vu, à leur échelle, émerger à leur périphérie de grandes zones industrialo-commerciales à partir des années 1980.

LES PÔLES NOUVEAUX : DES ESPACES STRUCTURANTS À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

En moins de 40 ans, de nombreuses agglomérations sont passées d'une organisation polarisée par la ville centre (et son centre-ville) à une structure multipolaire autour du centre « historique » et des grands pôles nouveaux, localisés le plus souvent aux principales entrées du cœur de l'agglomération, aux points de contact entre les voies pénétrantes et les axes routiers de contournement.

Ces pôles nouveaux accueillent une masse significative d'emplois et de fonctions urbaines et polarisent de nombreux déplacements, notamment « de périphérie à périphérie ».

Ainsi, une analyse sommaire conduite sur l'aire urbaine de Toulouse, l'aire toulonnaise et la métropole azurienne (de Cannes à Nice, Monaco et Menton) souligne que les grands pôles nouveaux (entre 2 et 5 par aire urbaine) concentrent :

- Entre 20 et 30% du nombre d'emplois de l'aire métropolitaine, contre 30 à 50% pour les principaux centres villes.
- Entre 30% et plus de 50% des surfaces de vente en grande distribution commerciale (commerces de plus de 300 m²), contre 15 à 30% pour les grands centres-villes.
- De nombreux équipements structurants, par exemple



en matière de formation (campus universitaires et grandes écoles), de loisirs (multiplexes cinématographiques), de santé, de recherche, etc.

■ De plus en plus de services à la personne (banques, médecins, notaires, etc.), mais aussi de la restauration et des établissements de loisirs nocturnes.

Les pôles nouveaux favorisent également le développement de la périurbanisation. Les salariés qui travaillent sur ces sites d'entrée de ville échappent en partie aux encombrements du cœur de l'agglomération et peuvent donc accéder rapidement, à partir de leurs logements, à des espaces périurbains éloignés en distance (mais pas en temps) de leur lieu d'emploi.

Ainsi, à Toulouse, les pôles nouveaux tendent à structurer leur bassin d'habitat, voire à créer leur propre bassin de vie et à fonctionner de manière relativement autonome au sein de l'aire urbaine. Chaque pôle nouveau offre un niveau croissant d'équipement et devient « le » lieu de référence pour la vie quotidienne dans son aire d'influence, ce qui limite la nécessité le recours au centre-ville.

DES GISEMENTS IMPORTANTS DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Malgré leur attractivité métropolitaine, les pôles nouveaux sont des espaces peu structurés et dépourvus d'urbanité, notamment en raison d'un aménagement pensé exclusivement en fonction de l'accessibilité automobile. Les espaces publics qui autorisent les déplacements des piétons tout en permettant la circulation automobile y sont inexistantes. Les bâtiments, posés côte à côte, fonctionnent comme des « boîtes » fermées qui ne communiquent pas entre elles, sauf par l'intermédiaire des voies de circulation automobile. L'espace piétonnier n'existe qu'entre les parkings et l'entrée des centres commerciaux ou des bâtiments économiques. Les espaces vides (parkings, délaissés) sont prépondérants dans le paysage.

De ce fait, l'intensité urbaine des pôles nouveaux, exprimée en nombre d'emplois et de m² de commerce par hectare, est faible. Les espaces bâtis occupent entre 30 et 50% du parcellaire et sont généralement à un ou deux niveaux. Cela signifie a contrario que ces espaces offrent d'importantes potentialités de développement

sous réserve d'une restructuration et d'une densification. Les pôles nouveaux sont en effet dans une situation paradoxale :

■ D'une part, ces espaces très attractifs structurent l'organisation des déplacements, accueillent de nombreuses fonctions stratégiques, sont fortement valorisés par la présence de grands groupes commerciaux ou de grands équipements. De ce fait, le foncier y atteint des valeurs importantes et y est largement contrôlé par des investisseurs institutionnels ou par les filiales immobilières des grands opérateurs commerciaux.

■ D'autre part, ils souffrent généralement d'une faible qualité d'aménagement, présentent des formes urbaines peu denses, et intègrent souvent des secteurs sous-valorisés, voire en friche.

Cette situation paradoxale illustre un certain désintérêt de l'action publique vis-à-vis de l'aménagement des pôles nouveaux, qui sont souvent considérés de manière négative comme « n'étant pas de la ville ».

Ainsi, les règlements de PLU confortent généralement leur vocation économique-commerciale, en obligeant la réalisation de vastes surfaces de parking, en limitant la hauteur du bâti, ou en y interdisant la réalisation de logements.



“Les pôles nouveaux souffrent généralement d'une faible qualité d'aménagement, présentent des formes urbaines peu denses, et intègrent souvent des secteurs sous-valorisés, voire en friche”.

Pôle Est de l'aire toulonnaise, janvier 2006

LA DESSERTE DES PÔLES NOUVEAUX PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Malgré leur faible intensité urbaine, les pôles nouveaux souffrent d'une accessibilité automobile de plus en plus difficile, alors qu'ils se sont développés avec la voiture. Ainsi, à Metz, la zone « Actisud » (130 000m² de surface de vente en grande distribution) n'est desservie que par un seul échangeur qui draine plus de 20 000 véhicules / jour dont 50% en heure de pointe.

Cette congestion reflète une organisation urbaine qui impose l'usage de l'automobile pour se rendre dans le pôle nouveau, mais aussi pour se déplacer à l'intérieur de celui-ci. Il en résulte une surcharge des échangeurs d'accès et des voies de desserte interne.

Elle est aussi le fruit d'une absence de desserte performante par les transports collectifs. Alors que la ville s'étend sur une aire géographique élargie et s'organise selon un schéma multipolaire, les transports en commun restent largement organisés dans une logique radiale, tournée vers la desserte du centre-ville historique, avec une offre concentrée à l'intérieur des espaces les plus denses.

La desserte en transports collectifs des pôles nouveaux est donc souvent faible même si dans quelques agglomérations, des lignes structurantes les relient au centre-ville lorsqu'ils accueillent des grands générateurs de trafic « captif » (campus universitaires principalement). C'est pourquoi il devient nécessaire de repenser l'organisation des transports publics à l'échelle métropolitaine. Il faut mettre en place un « réseau structurant » fondé sur le rail ou le bus/express qui assure des déplacements rapides et fiables entre les différentes centralités de l'agglomération et qui relie ces dernières aux espaces résidentiels du périurbain et de la banlieue. Chaque pôle nouveau devrait être desservi par le « réseau structurant métropolitain » vers le centre-ville, les autres pôles et le périurbain, tout en devenant un pôle d'échanges entre le "réseau armature" et les lignes à vocation locale vers les communes et quartiers limitrophes.

La mise en place d'une bonne desserte en transports collectifs des pôles nouveaux se heurte toutefois encore à la persistance d'idées reçues chez les acteurs de l'aménagement et du transport. Les pôles nouveaux périphériques, et notamment les grands centres commerciaux, sont d'abord conçus pour l'automobile.

Leur faible densité d'emplois par hectare, la relative dispersion du bâti, les coupures liées aux grandes voies de communication et l'absence de cheminements piétons compliquent la mise en place d'un réseau de transport collectif et hypothèquent ses chances de succès. Tout au plus peut-on organiser des lignes pour les salariés captifs aux heures de pointe.

Plusieurs exemples soulignent que ces idées reçues sont de moins en moins pertinentes. Ainsi, les grands pôles nouveaux offrent une masse d'emplois et de fonctions suffisante pour justifier une desserte de qualité par les transports collectifs.

Par exemple, à Toulon, le « pôle Est », qui rassemble les espaces d'activité des communes de La Valette du Var, La Garde et La Farlède, accueille près de 20 000 emplois, 160 000 m² de commerce, plus de 7 000 étudiants, un multiplexe cinématographique, de nombreux services à la personne. Une ligne express (cadencée au ¼ d'heure) a été mise en place entre le centre ville et l'université. A moyen terme, l'implantation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) est envisagée et le "pôle Est" sera un point d'arrêt majeur pour les lignes express départementales et métropolitaines d'autobus. Celles-ci pourraient circuler sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute A57 en cas de bouchon entre Toulon et La Valette.

Par ailleurs, les entreprises localisées en périphérie se mobilisent pour l'amélioration de leur accessibilité en transports collectifs notamment depuis la généralisation des plans de déplacements d'entreprise (PDE). C'est par exemple le cas de ST Micro-Electronics localisé en périphérie de Grenoble, qui a reçu en 2008 le « Pan European Workplace Mobility Plan Award » pour son PDE. En lien avec le développement de ce site, le Conseil Général de l'Isère a créé une ligne express de car sur autoroute vers la zone industrielle de Crolles.

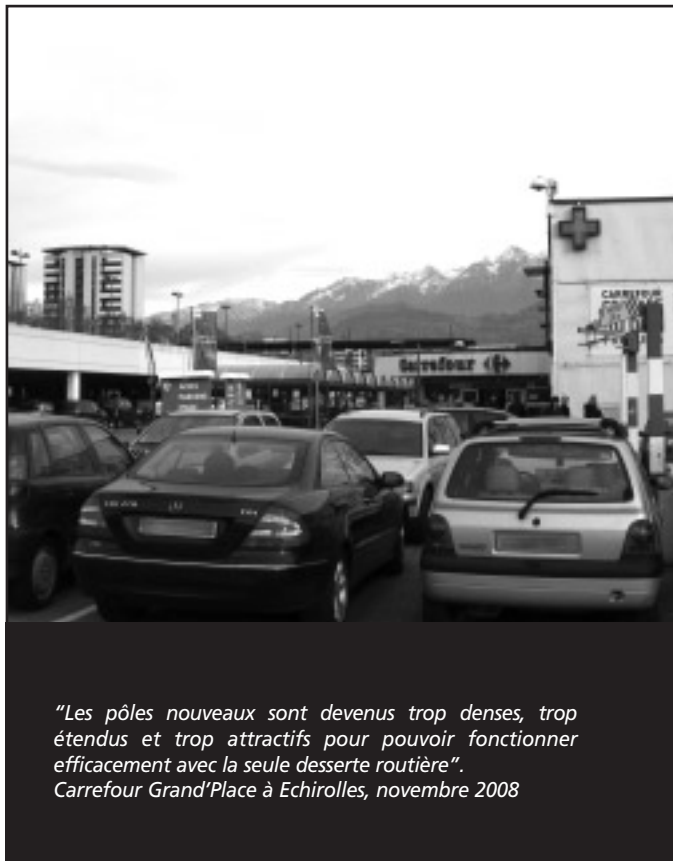
Pour ce qui concerne les centres commerciaux périphériques, plusieurs signaux indiquent que l'on passe d'une logique de « no parking, no business » à une logique de « no accessibility, no business ».

Ainsi, pour l'accès à deux centres commerciaux de la région parisienne bien desservis par les transports collectifs et bien reliés aux tissus urbains environnants (Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois et Centre Avenir à Drancy), la part modale de l'automobile n'est « que »



de 50% alors que les transports collectifs captent 24% des clients, et la marche à pied 26%.

Dans ce modèle émergent, offrir une accessibilité alternative à l'automobile s'intègre dans la stratégie des grands opérateurs commerciaux, en lien avec une montée en gamme de l'offre commerciale. Ainsi, à Toulouse, le centre commercial « Auchan Gramont » s'est totalement restructuré en liaison avec l'arrivée du métro en 2004 : aménagement d'un souterrain d'accès direct vers la station, agrandissement et « relooking » du centre commercial. A Dijon, l'implantation d'un centre commercial dans le nouveau quartier de La Toison d'Or a été accompagnée par l'aménagement d'espaces publics et la mise en place d'une desserte en transports collectifs de qualité qui fonctionne bien.



*"Les pôles nouveaux sont devenus trop denses, trop étendus et trop attractifs pour pouvoir fonctionner efficacement avec la seule desserte routière".
Carrefour Grand'Place à Echirolles, novembre 2008*

COMMENT PASSER À UN VÉRITABLE « MORCEAU DE VILLE » ?

La persistance des idées reçues sur l'impossible desserte en transports collectifs des pôles nouveaux traduit aussi un déficit de réflexion sur l'évolution urbaine de ces espaces.

En effet, le renforcement des transports collectifs nécessite de repenser le niveau d'intensité urbaine – et par là même l'urbanité et la place de l'automobile – dans les pôles nouveaux. Ainsi, les pôles nouveaux sont devenus trop denses, trop étendus et trop attractifs pour pouvoir fonctionner efficacement avec la seule desserte routière. Cependant, ils ne sont pas encore assez denses, assez structurés et assez « mixtes » d'usage pour imposer la mise en place de transports collectifs lourds en l'absence de gros générateur de clientèle « captive » comme, par exemple, un campus universitaire.

De plus, pour être efficace, le développement des transports collectifs doit être accompagné par un réaménagement des espaces publics afin de permettre l'accès aux stations. Actuellement, une fois sorti du transport en commun, l'utilisateur peine souvent à atteindre sa destination finale et doit slalomer entre les voitures dans de vastes espaces de parking ou sur des voies sans trottoirs !

Or les pôles nouveaux offrent d'importantes marges de manœuvre en termes de densification (bâti de faible qualité et nombreux espaces non construits voire en friche dans un contexte de forte pression foncière et immobilière).

Une action publique volontariste pourrait stimuler la transformation de ces espaces en combinant incitations (coefficients d'occupation et d'emprise au sol plus élevés, limitation des parkings nécessaires dans les espaces bien desservis par les transports collectifs) et contraintes (normes architecturales, obligation d'une certaine mixité fonctionnelle) voire intervention directe (renforcement du maillage viaire, aide à la restructuration foncière).

Cette action peut rejoindre la préoccupation de certains aménageurs ou opérateurs commerciaux confrontés à l'essoufflement du modèle traditionnel de la grande distribution. On est donc dans une situation favorable à

l'émergence de partenariats public/privé où l'action publique sert de « levier » pour impulser une restructuration urbaine et où la mise en place d'une offre performante de transports collectifs est un facteur de valorisation pouvant servir de monnaie d'échange avec le privé.

Ainsi, à La Valette du Var, dans l'aire toulonnaise, la commune prévoit de restructurer 15 ha à l'intérieur du « Pôle Est » pour y permettre la création d'un nouveau quartier combinant habitat, commerces et bureaux, autour du futur TCSP et à proximité du campus universitaire. Cette opération, conduite sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dont une Société d'Économie Mixte (SEM) est concessionnaire, prend appui sur la valorisation de friches (dont un centre commercial en perte de vitesse) mais aussi sur la relocalisation d'entreprises à vocation « industrielle » et d'équipements sportifs afin de libérer le foncier nécessaire. Elle devrait se financer notamment grâce aux plus-values tirées à la densification. Cet exemple montre que la puissance publique peut impulser la restructuration et la densification d'un pôle nouveau, à condition de mobiliser d'importants moyens d'ingénierie pour imaginer et négocier un projet qui apparaîtra forcément au début comme en décalage avec les « manières de faire habituelles » des acteurs, mais aussi à condition de pouvoir faire l'avance des financements nécessaires pour les restructurations foncières permettant « d'amorcer la pompe ».

6

LES PÔLES NOUVEAUX, UN NOUVEAU CHAMP POUR LE RENOUVELLEMENT URBAIN

Apparus de manière quasi-spontanée dès la fin des années 1960, les pôles nouveaux jouent désormais un rôle structurant dans l'accueil de nombreuses fonctions urbaines à l'échelle des aires métropolitaines.

C'est pourquoi la puissance publique doit s'intéresser au fonctionnement de ces espaces et cesser de les ignorer ou de les considérer de manière négative. Réinscrire les pôles nouveaux dans les réseaux structurants de transports collectifs métropolitains et en valoriser le potentiel de renouvellement urbain grâce à un partenariat « public – privé » permettra de répondre à une partie des défis urbanistiques posés par le « Grenelle de l'Environnement ».

Plus largement, il est important de faire évoluer notre conception du renouvellement urbain qui reste trop

focalisée sur le recyclage des friches (industrielles, portuaires, militaires ou ferroviaires) ou sur la restructuration / réparation urbaine des grands ensembles d'habitat social. Pour limiter la consommation d'espace, il est nécessaire d'augmenter « l'intensité urbaine » des espaces déjà bâtis, en recherchant les moyens de densifier tout en améliorant la qualité de certains espaces bien localisés par rapport aux centralités et aux réseaux de transports collectifs existants ou à créer. Les grandes zones d'activité économiques et commerciales périphériques offrent un champ d'action très favorable aux politiques de renouvellement urbain en raison de leur localisation avantageuse, de leur étendue géographique, de la faible intensité et la faible qualité de leur bâti. Certaines d'entre elles ont déjà retenu l'attention d'investisseurs privés.

Par ailleurs, le développement au fil de l'eau de nombre de ces zones risque d'y entraîner une perte d'attractivité voire une déshérence commerciale du fait de la congestion des accès et de l'inadéquation de leur desserte avec les attentes des consommateurs.

Mais il reste à inventer et à diffuser les outils qui permettront de « canaliser » l'initiative privée grâce à la définition négociée d'une stratégie globale d'aménagement de ces espaces et à la mise en œuvre de moyens publics d'ingénierie et de portage foncier permettant de passer de « l'espace d'activité » au « quartier urbain ».

Pourquoi ne pas imaginer un appel à projet national, sur le modèle de ceux lancés par l'Agence Nationale du Renouvellement Urbain, permettant de faire émerger, d'accompagner puis de généraliser des grands projets de restructuration et d'intensification urbaines des pôles nouveaux ?



Ce dossier a été préparé par Gabriel JOURDAN, chargé de mission à l'Agence de Toulon et maître de conférences à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, avec la collaboration de Dominique RIOU (IAU Ile-de-France) et Michel SANCHEZ (Agence de Metz). Il résume les présentations et synthétise les échanges d'un séminaire organisé par le Club FNAU "Transports/Mobilités" en septembre 2007.

BIBLIOGRAPHIE

BROOMBERG Joaquim, Une réussite de l'articulation Urbanisme/Transports, la Toison d'Or à Dijon, Transports Urbains, N°106, janvier – mars 2004.

BROOMBERG Joaquim, L'accessibilité aux centres commerciaux des couronnes urbaines périphériques : un enjeu de la ville durable, présentation au Club Transports/Mobilités de la FNAU, septembre 2007.

ESTEBE Philippe / ACADIE, Etude prospective de l'aire toulousaine, structure et tendance, support de présentation, Réunion du débat public sur le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse, séance du 13 novembre 2007.

IAURIF, Pour une meilleure accessibilité multimodale aux centres commerciaux, enquêtes et propositions, panneau d'exposition présenté au Colloque "Commerce et Mobilité", Dijon, septembre 2007.

MANGIN David, La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, Editions de La Ville, Paris, 2004.

WIEL Marc, La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville automobile, Architecture + Recherche, Mardaga, Sprimont (Belgique), 1999.

LES DOSSIERS FNAU PRÉCÉDEMMENT PARUS

- N° 1** Une contribution de la FNAU aux réflexions sur le commerce et la ville - Juin 1999.
- N° 2** La FNAU et la future loi sur l'urbanisme, l'habitat et les déplacements Juillet 1999.
- N° 3** Un premier bilan de la FNAU sur les évolutions démographiques des aires urbaines où sont présentes les agences d'urbanisme - Octobre 1999.
- N° 4** La FNAU fait le point sur la politique urbaine européenne- Mai 2000.
- N° 5** Une contribution de la FNAU aux réflexions sur les multiplexes cinématographiques - Octobre 2000.
- N° 6** Après les lois Voynet, Chevènement, SRU les réflexions de la FNAU sur le nouveau contexte du développement territorial - Décembre 2000.
- N° 7** Avant le sommet mondial de New York (Habitat II + 5) une contribution de la FNAU aux réflexions sur le développement durable - Mai 2001.
- N° 8** La FNAU fait le point sur les systèmes d'observation des quartiers mis en place par les agences d'urbanisme - Novembre 2001.
- N° 9** La FNAU fait le point sur les dynamiques de développement territorial liées à l'économie de l'information - Décembre 2001.
- N° 10** Après les lois Voynet, Chevènement, SRU et dans la perspective de la décentralisation, le nouveau chantier du développement territorial - Novembre 2002.
- N° 11** La FNAU fait le point sur le rôle des programmes locaux de l'habitat au service des politiques urbaines et du développement des territoires - Décembre 2002
- N° 12** La FNAU présente "la Charte des agences d'urbanisme"- Mars 2003
- N° 13** La FNAU fait le point sur le renouveau des politiques d'urbanisme associées aux projets de transports en site propre - Juin 2003
- N° 14** Un regard de la FNAU sur le développement économique et les disparités territoriales - Décembre 2003
- N° 15** Un regard de la FNAU sur les forces et les faiblesses de l'offre métropolitaine française - Mai 2004
- N° 16** Un regard de la FNAU sur l'intégration urbaine des grandes voiries d'agglomération : la ville au risque de la circulation routière - Septembre 2004
- N° 17** La FNAU fait le point sur les démarches engagées par les agences d'urbanisme pour mieux accueillir en ville les populations vieillissantes - Janvier 2005
- N° 18** La FNAU fait le point sur l'international : quelles missions pour les agences d'urbanisme ? - Mars 2005
- N° 19** Du désir urbain de bien-être urbain à la mesure de la qualité de la vie, peut-on évaluer le "bonheur territorial" - Mai 2005
- N° 20** La prospective territoriale, outil de construction d'une vision partagée Septembre 2007
- N° 21** Droit du commerce et droit de l'urbanisme. Les propositions de la FNAU à la commission de modernisation de l'urbanisme commercial - Décembre 2007

Disponibles à la FNAU sur simple demande ou consultables sur le site www.fnau.org



F.N.A.U. 1, rue de Narbonne 75007 PARIS
Tél. 01 45 49 32 50 - Fax. 01 45 49 94 46
Internet : <http://www.fnau.org>
Courriel : fnau@fnau.org

Président : André Rossinot
Délégué Général : Marcel Belliot
ISSN : 1 295-5760