

BASSIN DU MALVAN

Expertise et projet territorial et urbain

LOCALISATION

Territoire urbain et périurbain, le bassin du Malvan regroupe cinq communes en interface entre deux pôles d'attraction importants Nice et Sophia-Antipolis. Ce bassin de vie, d'emploi et de projet est partagé entre deux territoires de planification, le SCoT de la communauté d'agglomération Sophia-Antipolis et le SCoT de Nice – Côte d'Azur. Au cœur de cet espace « de frange de SCoTs », la basse vallée du Malvan, quartier urbain et en mutation de Cagnes-sur-Mer, constitue un secteur stratégique pour les deux SCoT et les deux intercommunalités.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La commande entre dans le cadre des missions définies par la charte Inter-SCoT des Alpes-Maritimes, signée en 2007 : mission n° 3 « œuvrer pour une vision et des orientations collectives d'aménagement dans les territoires situés aux franges de SCoT ».

Les EPCI en charge des SCoT de Sophia-Antipolis et de Nice – Côte d'Azur ont mobilisé l'ADAAM pour mener une étude territoriale et urbaine sur le bassin du Malvan.

L'objectif était :

- d'engager une réflexion globale d'aménagement sur cet espace stratégique à partir d'un diagnostic partagé du bassin ;
- d'initier une démarche de projet de territoire et fabriquer sur cet espace de la complémentarité et de la cohérence entre les différents territoires de projet et de planification ;
- d'accompagner les mutations de l'espace en élaborant un schéma de restructuration urbaine propre à résorber les dysfonctionnements.

ÉCHÉANCE

L'étude a débuté mi-2007 par la consultation des acteurs pour aboutir en 2008 à un diagnostic territorial et urbain partagé.

En 2009, l'agence a ensuite proposé des orientations d'aménagement sur le bassin et sur le secteur stratégique de la basse vallée du Malvan.

Certaines propositions établies sur le secteur stratégique notamment dans les transports et déplacement ont fait l'objet d'études complémentaires.

Une étude urbaine pré-opérationnelle sur la basse vallée du Malvan est actuellement lancée par Nice / Côte d'Azur.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

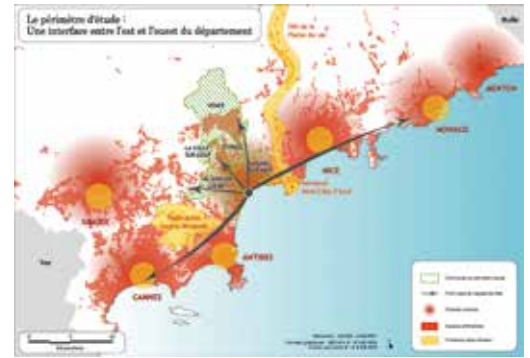
La gouvernance de l'étude est assurée par un comité de pilotage rassemblant autour du président de l'ADAAM, les vice-présidents des SCoT et les cinq maires du bassin du Malvan. Pour conduire et animer les réflexions, un comité technique a été mis en place. Il est composé des chargés de missions SCoT, des DGS des communes, des services de l'État (DDTM 06), des services transports, environnement et eau du conseil général, et enfin du SIEVI structure en charge du contrat de rivière.

Rôle de l'agence

L'agence et les signataires de la charte ont souhaité faire de l'inter-SCoT des Alpes-Maritimes un espace d'échange, de mise en cohérence, de formalisation d'enjeux transversaux et de suivi à l'échelle du grand territoire. La mission n° 3 de la charte donne au territoire de planification un cadre formel à des réflexions conjointes d'aménagement sur des espaces stratégiques.

Dans ce cadre, la posture de l'agence était de faire dialoguer cinq communes et deux territoires de planification, de mettre à plat les problématiques et enjeux d'un secteur ainsi que d'apporter des réponses précises aux dysfonctionnements observés.

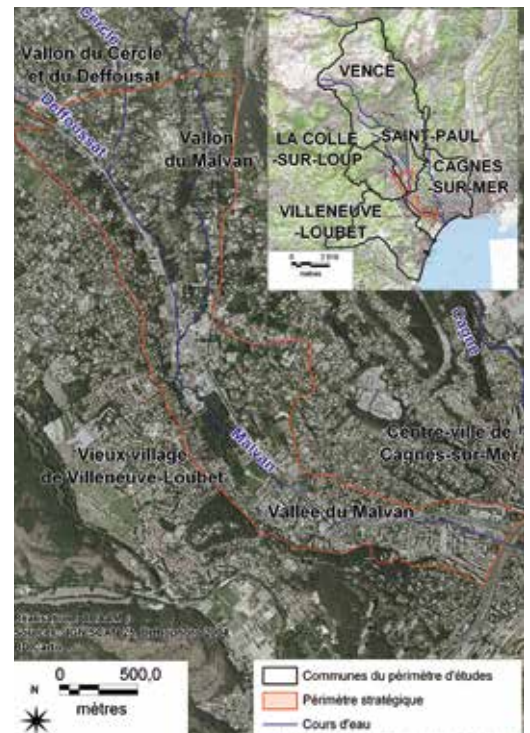
L'agence a animé et facilité le débat en retranscrivant la vision et les objectifs des différents acteurs, apporté des éléments de diagnostic pour faire émerger les spécificités du territoire ainsi que ses atouts et ses fragilités. L'agence a enfin fait des propositions concrètes et détaillées sur des préoccupations fortes (transports et habitat). Celles-ci peuvent être reprises dans les orientations d'aménagement spécifiques des SCoT et des PLU.



Le périmètre d'étude : une interface entre l'Est et l'Ouest des Alpes-Maritimes (ADAAM-2007. Données graphiques : BD Carto-IGN 2004. Corinne Land Cover-IFEN 2000)



Le périmètre d'étude au sein des entités administratives (ADAAM-2007. Données graphiques : BD Carto-IGN 2004)



Le périmètre stratégique du vallon du Malvan et du Deffoussat (ADAAM-2007. Données graphiques : IGN:SCAN 25, BD Ortho 2004, BD Carto)

PROJET

SUITE AU TRAVAIL DE DIAGNOSTIC, L'AGENCE A PRÉCISÉ ET TRADUIT LES ENJEUX DU TERRITOIRE EN AXES DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT PARTAGÉS.

Pour répondre aux volontés exprimées par les partenaires de l'étude en faveur de la qualité, l'innovation et l'identité du territoire, l'agence a proposé cinq grands principes :

- lisibilité et identité territoriale des fonctions, des vocations et des espaces (le littoral, le Moyen-Pays, la vallée du Malvan) ;
- développement et requalification urbaine pour répondre aux besoins et améliorer le fonctionnement global du secteur ;
- qualité et innovation urbaine dans le domaine de l'habitat, des déplacements et du cadre de vie ;
- protection et préservation des composantes paysagères et naturelles.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les quatre axes proposés par l'ADAAM autour desquels s'articule le projet ciblent simultanément cinq items (habitat, déplacements, développement économique, patrimoine et risque) et visent à :

- construire un territoire de développement économique diversifié, revalorisé et restructuré ;
 - assurer un développement urbain durable et plus qualitatif ;
 - améliorer l'accessibilité du territoire et ses déplacements internes ;
 - valoriser le patrimoine naturel et paysager et maîtriser les risques d'inondations.
- Chaque axe est détaillé en orientations, lesquelles sont spatialisées sur différentes cartes.

L'étude a notamment pu faire avancer plusieurs points importants :

- la restructuration des activités économiques ;
- la mise en place d'un TCSP et d'un schéma de déplacements doux ;
- l'identification des capacités de construction de logement ;
- la prise en compte du paysage et d'une trame verte et bleue.

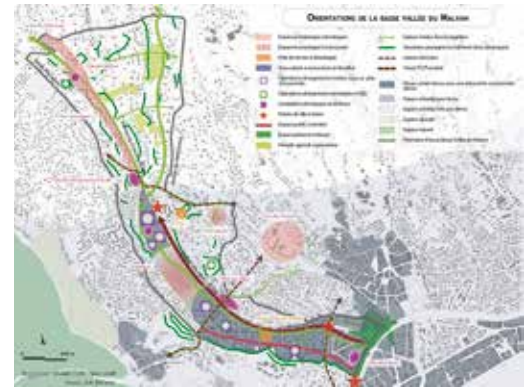
Des débats importants ont pu également avoir lieu sur les questions d'accessibilités routières et de densités/formes urbaines.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Le périmètre d'étude proposé par les deux intercommunalités commanditaires était initialement limité à la basse vallée du Malvan (Cagnes-sur-Mer, Saint-Paul et la Colle-sur-Loup). Cependant pour une réflexion plus globale et cohérente, le périmètre d'études a été étendu aux limites des cinq communes du bassin du Malvan. Ceci afin de mieux prendre en compte l'ensemble des problématiques et notamment celles relatives à l'hydrographie et aux déplacements qui sont, sur cet espace, des questions clés.

Les échelles de réflexion prises en compte dans l'étude sont de différents niveaux : Inter-SCoT, SCoT, intercommunale, communale et infra-communale.

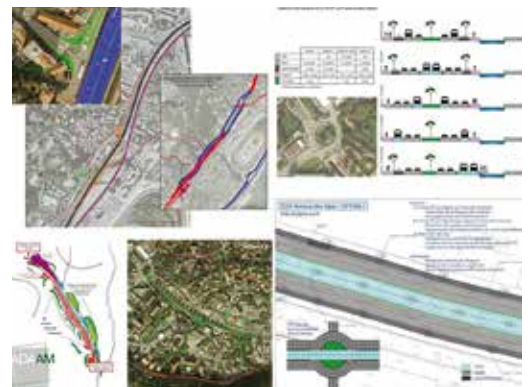
Le projet propose et cartographie des orientations d'aménagement à l'échelle du territoire des cinq communes et du périmètre stratégique de restructuration urbaine.



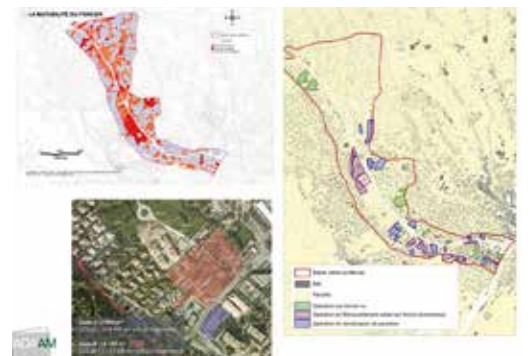
Des orientations d'aménagement autour de quatre grands axes (ADAAM FL/DC 2009. Données graphiques : BDCarto-IGN)



La traduction de chaque orientation dans la basse vallée du Malvan (ADAAM FL/DC 2009. Données graphiques : BD Alti, BDCarto, IGN 2004)



Un travail plus fin sur différentes propositions



Une évaluation de la capacité de restructuration et de développement urbain

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Actuellement, il s'agit de l'unique expérience de l'agence en matière d'études urbaines prédisposant un projet urbain ou des études pré-opérationnelles à l'aménagement. Néanmoins grâce à cette étude, l'agence a pu mettre en avant ses capacités :

- d'analyse territoriale, urbaine et foncière ;
- de formalisation d'orientations d'aménagement.

Elle est aujourd'hui identifiée sur cette compétence et la valorise chaque fois que nécessaire dans les études commandées par ses membres pour apporter une plus-value aux réflexions.

Quelles améliorations à apporter ?

L'agence n'a pas pu formaliser un schéma d'aménagement et de restructuration précis et partagé avec les EPCI mais également avec les communes. La prise en compte de l'étude par les collectivités dans les PLU n'a également pas eu lieu immédiatement. Néanmoins, on observe aujourd'hui que plusieurs orientations proposées au cours de ce travail sont reprises. Le projet de TCSP fait ainsi partie des objectifs de réalisation du conseil général 06 et de la métropole Nice – Côte d'Azur.

LE PONTET

Projet d'aménagement autour du pôle d'échange multimodal

LOCALISATION

Le projet est situé sur une commune de première couronne de l'agglomération, Le Pontet, 17 000 habitants. Le site d'une emprise d'environ 7 hectares est constitué pour partie de friches ferroviaires et présente des atouts majeurs : la mise en service concomitante d'une station de tramway et d'une halte ferroviaire, la proximité immédiate du centre-ville et la présence de foncier public non bâti (SNCF, RFF, ministères de la Justice et de l'Intérieur).

QUELLE EST LA COMMANDE ?

L'État, dans le cadre du programme national de mobilisation du foncier public en faveur du logement et de l'aménagement durable, a pris l'initiative en collaboration avec la commune, de réunir l'ensemble des acteurs concernés par le devenir du site. L'agence d'urbanisme a été désignée pour animer la démarche et produire le schéma d'aménagement et de programmation qui évoluera vers une OAP dans le futur PLU et servira de base pour engager les démarches d'acquisitions foncières.

ÉCHÉANCE

Le planning du projet a été défini en fonction de la mise en service du tramway programmée pour 2016.

- **2012** : réalisation du schéma d'aménagement et de programmation.
- **À partir de 2013** : acquisitions foncières.
- **2016** : premières réalisations du projet.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

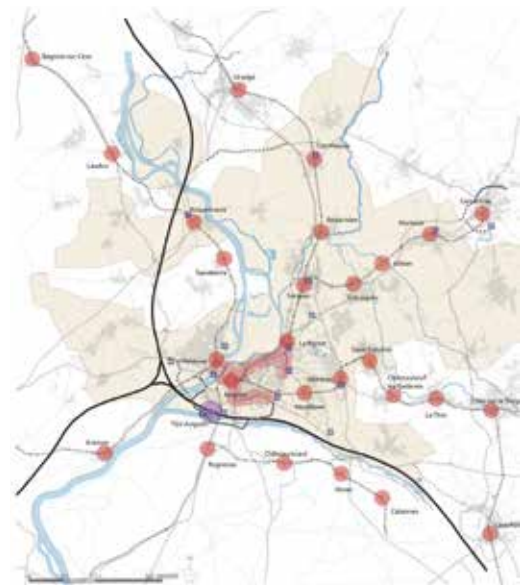
Ce projet implique une multitude d'acteurs aux préoccupations diverses. Aussi, un comité de pilotage présidé par le maire du Pontet et la préfecture et animé par l'agence a été mis en place. Il rassemble, en plus des propriétaires fonciers, le Grand Avignon, le CG 84, la Région PACA, les services pénitentiaires, l'EPF PACA, la SPL en charge du tramway, France Domaine...

Chaque membre du comité de pilotage doit être un facilitateur de la bonne démarche du projet au sein de la structure qu'il représente.

Rôle de l'agence

L'agence d'urbanisme Rhône-Avignon-Vaucluse joue un rôle d'animateur d'impulseur et d'ensemblier de la démarche en rassemblant fréquemment l'ensemble des acteurs et assurant un bon enchaînement des actions de chaque structure impliquée.

L'agence d'urbanisme est également en charge de la conception du schéma d'aménagement et de programmation.



Le Pontet : pôle d'échange multimodal d'entrée d'agglomération



Friches ferroviaires à réinvestir



Périmètre de projet avec les propriétés foncières

PROJET

LE SITE RASSEMBLE TOUTES LES CONDITIONS POUR AMÉNAGER UN ÉCOQUARTIER VITRINE D'AGGLOMÉRATION INTÉGRANT L'AMÉNAGEMENT D'UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL ET D'UN QUARTIER D'HABITAT D'ENVIRON 500 LOGEMENTS AVEC UNE DENSITÉ MOYENNE DE 90 LOGEMENTS PAR HECTARE.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Huit principes d'aménagement ont guidé la définition du projet urbain :

- aménager un pôle d'échange multimodal fonctionnel assurant une lisibilité de toutes les fonctionnalités sur une emprise optimisée (mutualisation des parkings pour le tramway et pour la halte) ;
- créer une nouvelle centralité urbaine à l'interface du pôle d'échange et du futur quartier ;
- structurer un boulevard urbain autour du tramway : créer une urbanité le long de l'avenue reliant le centre-ville au site et favoriser le renouvellement urbain des espaces traversés ;
- supprimer la coupure urbaine engendrée par la voie ferrée entre le nord et le sud du quartier par la création d'une passerelle modes doux ;
- élaborer un projet urbain fondé sur deux îlots en y adaptant les morphologies urbaines (de l'habitat groupé au collectif R+3) permettant de gérer la covisibilité avec le centre pénitentiaire ;
- proposer une offre de logements diversifiée et adaptée aux revenus des ménages ;
- aménager des cœurs d'îlots verts et sans voitures ;
- se fixer des exigences environnementales fortes en matière de gestion des eaux pluviales et de performances énergétiques.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Ce projet d'aménagement participe pleinement à la mise en œuvre effective du SCoT du bassin de vie d'Avignon approuvé en décembre 2011. En effet, son parti d'aménagement et sa programmation décline des objectifs de densité, de mixité sociale et fonctionnelle dans les secteurs bien desservis par les transports en commun, à savoir les quartiers gare et les stations de tramway.

De plus, le SCoT identifie le site comme pôle d'échange multimodal majeur d'entrée d'agglomération.

Enfin, le projet contribue également à la mise en œuvre du contrat d'axe porté par la région PACA pour la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Avignon TGV / Carpentras prévue pour 2014.

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

L'implication de l'agence d'urbanisme Rhône-Avignon-Vaucluse dans la définition de projets urbains est récente. Son activité était jusqu'alors centrée sur la planification avec l'élaboration du SCoT du bassin de vie d'Avignon et l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les plans locaux d'urbanisme.

Deux facteurs ont joué de manière significative dans cette évolution : le renforcement de l'équipe en 2012 et l'approbation du SCoT en 2011 dont la mise en œuvre est directement liée à l'élaboration de projets ambitieux sur des sites stratégiques de développement urbain comme les quartiers gares et le corridor du tramway.

Quelles améliorations à apporter ?

La mise en compatibilité des PLU avec le SCoT et l'obligation de réaliser des OAP va générer un besoin d'accompagnement des communes dans l'élaboration de leur projet d'aménagement. Il serait souhaitable à terme de se doter de compétences en urbanisme opérationnel et en performances environnementales (énergies...) afin d'intégrer en amont les questions de faisabilité des opérations.



Analyse des potentialités foncières dans un rayon de 600 mètres autour de la halte



Orientations d'aménagement à l'échelle des 600 mètres autour de la halte



Projet d'aménagement du quartier gare de Le Pontet

LA SEINE EN ESSONNE

La promenade de Seine en Essonne : une démarche collective de réappropriation du fleuve

LOCALISATION

En Essonne, la Seine fonde l'identité du centre Essonne-Seine-Orge (CESO), territoire d'études de l'agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge (Audeso). Le long de 25 kilomètres de berges, six intercommunalités et seize communes sont concernées par des enjeux multiples (résidentiel, environnement, économie, déplacements, paysage et qualité de vie).

La rive gauche est plus urbanisée. À partir de Corbeil (port fluvial au Moyen-Âge), son développement s'opère avec l'arrivée du chemin de fer (fin XIX^e) et s'est poursuivi avec l'implantation de la ville nouvelle d'Evry (1965-2000).

Occupée historiquement par les grandes demeures bourgeoises (château de Madame de Pompadour à Étiolles) puis par des sites d'extraction de matériaux (Vigneux-sur-Seine, Draveil), la rive droite conserve un caractère plus naturel.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Les collectivités essonniennes s'impliquent pour retrouver progressivement le chemin du fleuve. De façon pragmatique, les élus ont demandé à l'Audeso de réfléchir à une continuité piétonne sur chaque rive progressivement élargie à un linéaire cyclable et à un corridor écologique. Le projet s'intéresse désormais aux questions de fret fluvial et d'activité portuaire.

ÉCHÉANCE

- **2009** : charte pour la « promenade de Seine en Essonne » (33 signataires).
- **2011** : protocole d'engagement des partenaires (14 maîtres d'ouvrage) portant sur un plan d'actions 2010-2015 (12 M€).
- **2012** : études pour l'inscription de la partie cyclable au titre de l'Eurovéloroute des Pèlerins, réflexions pour un premier plan d'actions de communication.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Depuis l'origine (2007), l'Audeso anime la démarche. Appuyé par un comité technique (Techni-Seine), le conseil de Seine est l'organe informel qui oriente le projet. Réuni annuellement, il est composé des signataires de la charte (État, région Île-de-France, département de l'Essonne, six intercommunalités, seize communes, quatre syndicats de rivières et des eaux, VNF, Ports de Paris, agence des espaces verts de la région Île-de-France, Audeso).

Rôle de l'agence

Les principales attentes des membres de l'Audeso sont l'harmonisation des politiques mises en œuvre sur son territoire d'études, le centre Essonne-Seine-Orge et sa reconnaissance au niveau métropolitain afin de peser sur les décisions régionales.

Le territoire de la Seine en Essonne qui ne dispose d'aucun document de planification, ni d'aucun syndicat, relevait de deux préoccupations essentielles apparemment décalées : les réflexions stratégiques et les montages préopérationnels. Dépassant le rôle de planification séculaire des agences, l'Audeso a proposé une feuille de route alliant permanence de la réflexion à long terme (activité portuaire, fret fluvial) et réalisation des projets (la continuité piétonne).

Depuis 2007, cette démarche permet de fédérer progressivement tous les acteurs vers une cause commune et des aménagements consensuels et coordonnés en nouant un partenariat de projet durable.



Intercommunalités et communes de la « promenade de Seine en Essonne » (sources : Audeso, MOS, IAU idF 2008)



La Seine au Coudray-Montceaux (photo François Poche, L'Atelier culturel)



Plage à Saintry (croquis Audeso)

PROJET

LA DÉMARCHE «PROMENADE DE SEINE» S'APPUIE SUR DES PROJETS IDENTIFIÉS LOCALEMENT.

Relus à travers une grille commune et coordonnés, ils se renforcent mutuellement pour constituer une « initiative métropolitaine » labellisée par le syndicat Paris Métropole. Biodiversité, qualité de vie, activités économiques et portuaires, Eurovéloroute... y sont traitées simultanément.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Avant de s'ériger en projet urbain, la promenade de Seine est connue et reconnue pour avoir adopté une démarche innovante qui fédère les acteurs du fleuve. Le projet global prend un caractère opérationnel sous des formes diverses. La préservation et la reconquête des continuités écologiques sont progressivement mises en œuvre grâce à des actions de renaturation identifiées à partir d'un diagnostic écologique sur l'ensemble du linéaire.

Les continuités de communication terrestre sur les berges (piétons, cycles) seront progressivement rétablies et valorisées pour constituer un ensemble cohérent maillé avec le reste du territoire du fleuve et ses alentours. La coexistence de l'activité économique et des autres usages du fleuve est très débattue, coordonnée et facilitée. Il s'agit d'une action forte pour améliorer le cadre de vie et d'un levier déterminant pour valoriser les atouts du tourisme et des loisirs. Le montage étant complexe, les projets sont à encadrer juridiquement en tenant compte des aspects importants de la navigation (VNF, Ports de Paris).

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Toutes les échelles sont présentes dans le projet de la « promenade de Seine en Essonne ». Avec l'intégration de l'Eurovéloroute des Pèlerins, la dimension européenne est présente et le projet souhaite contribuer à sa valorisation supranationale. Reconnue comme initiative métropolitaine, la promenade de Seine intègre des éléments de projet à cette échelle (passerelles sur les écluses, ports de fret) et s'associe à d'autres démarches régionales (contrat de bassin Seine parisienne amont). Le département de l'Essonne décline à travers la promenade de Seine plusieurs de ses politiques (espaces naturels sensibles, réseau de circulations douces). Plusieurs syndicats de rivière mettent leurs compétences à disposition des intercommunalités pour réaliser des projets supra communaux (maillage de circulations douces, renaturation de berges). Le projet intègre également des échelles locales et valorise des projets communaux (parc écologique).

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Initié à la création de l'Audeso, le projet de la « promenade de Seine en Essonne » a permis une reconnaissance du savoir-faire de l'agence en matière d'accompagnement de projet et d'interlocuteur technique référent.

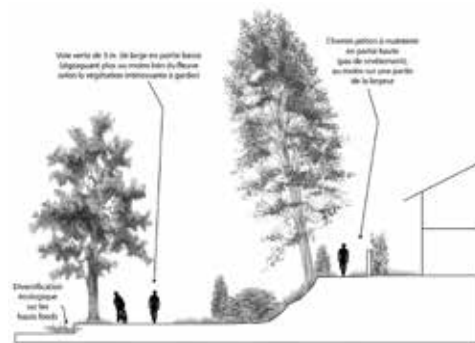
L'agence a montré ses compétences de pilotage de projet complexe et sa capacité à fédérer des acteurs nombreux et divers et à articuler les échelles géographiques et temporelles. La permanence des réflexions stratégiques n'a pas occulté et retardé la matérialisation des projets.

Au cœur de l'agence, le projet a permis une professionnalisation en matière de rendu (collection Regards sur...), d'organisation de grands événements (conseil de Seine) et l'acquisition de nouvelles compétences internes (biodiversité).

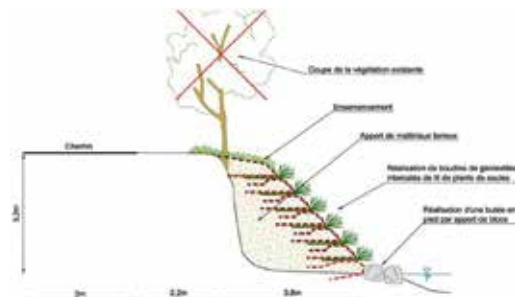
Quelles améliorations à apporter ?

Le projet de la « promenade de Seine en Essonne » est suffisamment avancé pour être désormais confronté à d'autres initiatives similaires. Il serait intéressant d'échanger les savoir-faire, les difficultés avec d'autres agences sur ce sujet de valorisation des berges de fleuve ou de rivière.

La démarche commune poursuivie permet de regrouper plusieurs membres de l'agence. Il serait souhaitable de mieux préciser leurs attentes vis-à-vis de l'Audeso et de les traduire plus en détail dans le programme partenarial annuel.



Principes d'aménagement le long d'un quartier résidentiel (croquis Audeso)



Projet de renaturation des berges Évry-Centre-Essonnes (étude Sinbio)



Quai bas à Juvisy-sur-Orge (croquis Audeso)



Bateau-logement et péniche Viry-Chatillon (photo François Poche, L'Atelier culturel)

CREIL / NOGENT-SUR-OISE**Un plan guide pour le quartier de la gare double face****LOCALISATION**

Localisée dans le sud de l'Oise à deux pas de l'Île-de-France, la gare de Creil se situe au cœur d'une étoile ferroviaire à cinq branches permettant à sa ville et son agglomération de bénéficier d'excellentes liaisons vers Paris et les grandes villes picardes (Amiens, Compiègne, Saint-Quentin et Beauvais). Cette desserte sera par ailleurs renforcée par la liaison Roissy-Picardie de Réseau ferré de France qui reliera Creil à la gare TGV et à l'aéroport international en une vingtaine de minutes.

L'agglomération creilloise qui connaît un déclin de l'emploi industriel rêve de faire de sa gare le pivot d'un projet économique et urbain ambitieux.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Dans le cadre de son programme partenarial l'agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise a été missionnée pour animer et coordonner un processus devant aboutir à un plan guide ambitieux, mais réaliste, pour un territoire de 150 hectares autour de l'actuelle gare de Creil. Les missions de l'agence sont les suivantes :

- préparation et animation des comités de pilotages et comités techniques et vérification de la cohérence des études menées concernant le territoire (projet urbain, pôle d'échange multimodal, foncier ferroviaire) ;
- retours d'expériences sur la gouvernance de plusieurs projets urbains ayant abouti au recrutement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage juridique et technique ;
- réalisation de synthèse des documents (SCoT, PRU, PNRQAD, PLH...) concernant le périmètre du plan guide permettant d'identifier les éléments de diagnostics et les enjeux déjà établis pour le territoire ;
- participation à l'ensemble des réflexions ayant trait à la gouvernance du projet, à la méthode de recrutement des équipes d'architectes urbanistes ;
- participation à la commission en charge du suivi du dialogue compétitif mise en place en juin 2012 et devant aboutir au choix d'une équipe d'architectes urbanistes parmi trois équipes en compétition.

ÉCHÉANCE

Le processus débuté en décembre 2009 doit s'achever en 2013 par l'élaboration du plan guide.

- **La première phase** qui s'est achevée début 2011 a consisté à fixer la gouvernance du projet et le processus par lequel le plan guide serait élaboré. Cette phase a abouti au recrutement en mai 2011 du cabinet Algoé, assistance à maîtrise d'ouvrage, missionné pour recruter l'équipe d'architectes urbanistes.
- **La seconde phase** débutée fin 2011 a consisté à écrire les documents nécessaires à la consultation, Algoé veillant à la stabilité juridique du recrutement. Cette seconde phase s'est poursuivie par le choix des trois équipes mise en compétition au travers du dialogue compétitif.
- **La troisième phase** consiste à réaliser ce plan-guide à l'échelle de ce territoire de 150 hectares.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Un protocole « Gare Cœur d'agglo » a été signé le 14 décembre 2009 entre la communauté de l'agglomération creilloise, les villes de Creil et de Nogent-sur-Oise, le conseil régional de Picardie, le conseil général de l'Oise, le syndicat mixte des transports de l'Oise, RFF et la SNCF.

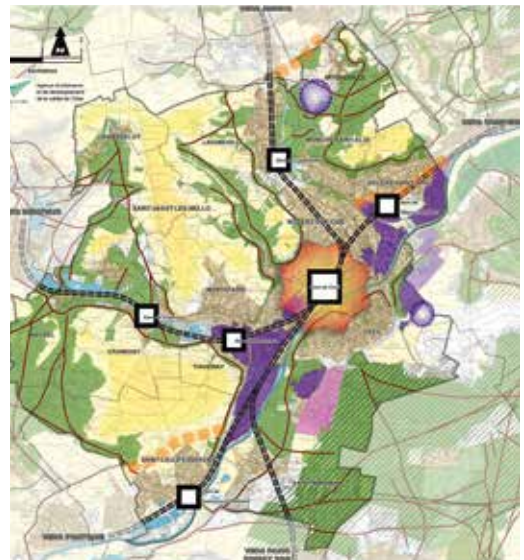
Un comité de pilotage et un comité technique regroupant l'ensemble des acteurs se réunissent régulièrement pour faire avancer ce projet.

Rôle de l'agence

L'agence agit en collaboration permanente avec les collectivités signataires du protocole. Elle conseille, anime, coordonne et participe à créer un enthousiasme et un optimisme autour du projet.



Périmètre du projet urbain (sources : SIGOVal-2010 ; Orthophotographie CAC 2007 ; CAC 2007 ; SIG CAC 2010 ; IGN BDCarto 1999 ; IGN BDCarthe 2006)



La carte de synthèse du DOO du SCoT du Grand Creillois au moment de l'arrêt du SCoT, le 4 avril 2012

(sources : SIGOVal - janvier 2012 ; GéoPicardie MOS Région Picardie Corine Land Cover 2002 ; IGN Scan25 2002-2006 IGN BDCarto 1999 - DREAL Picardie 2007 ; AMBE 1993 ; Conservatoire des sites naturels de Picardie ; CG 60 ; RPG 2010)

PROJET

LE PROJET CONSISTE À PROPOSER UN PLAN GUIDE AMBITIEUX AUTOUR DE L'ACTUELLE GARE DE CREIL QU'IL S'AGIT D'OUVRIRE SUR LA VILLE DE NOGENT-SUR-OISE POUR EN FAIRE UN CŒUR D'AGGLOMÉRATION.

Le périmètre concerné est de 150 hectares. Il est aujourd'hui constitué de nombreuses friches et d'habitat insalubre et ne profite pas, ou trop peu, de la proximité de la gare, seconde gare de Picardie en termes de fréquentation. L'objectif du projet est donc de faire de la gare le pivot d'une vaste opération de renouvellement urbain.

Un programme fonctionnel a été proposé aux équipes d'architectes retenues et impose aux équipes d'intégrer une gare double-face, d'intégrer du commerce, du logement et des bureaux et enfin de positionner le futur pôle d'échange multimodal. Il s'agit enfin pour ces équipes de proposer une vision qui soit cohérente avec les projets en cours de réalisation ou d'élaboration.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Le projet concerne le territoire de deux communes de la communauté de l'agglomération creilloise. Il est par ailleurs dans le SCoT du Grand Creillois élaboré par l'agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise.

Cependant, le territoire d'influence du projet dépasse largement le périmètre du SCoT. En effet, la gare de Creil constitue la gare d'un territoire plus large. Par ailleurs, il est bien entendu que le projet doit tenir compte d'enjeux et de problématiques qui sont celles de l'agglomération et de la région. Ainsi, l'opportunité de développer une offre de bureaux ou de commerces ne peut être étudiée qu'en analysant le marché des bureaux à l'échelle du sud de l'Oise.



Recensement des projets urbains de l'agglomération creilloise



Les gares dans un rayon de quinze kilomètres autour de Creil (sources: SIGOval - 2010; IGN BDCarto 1999; Navteq 2006)

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Le rôle initial de l'agence a été celui d'animation et de coordination du processus. Depuis, au fur et à mesure de l'avancée du projet, la participation de l'agence est constamment à réinventer.

En effet, le recrutement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, non prévue initialement, et dont l'une des missions fut de mettre en place les modalités de recrutement de l'équipe d'architectes urbanistes, a induit un léger retrait de l'agence au profit d'Algoé dont la mission devenait centrale.

Cependant, la phase d'élaboration du plan guide nécessite à nouveau un important travail de coordination mené par l'agence en partenariat avec la communauté d'agglomération creilloise. En effet, pour optimiser les chances du plan guide de devenir opérationnel, il est indispensable de veiller à ce que le calendrier et le contenu des différentes études, et en particulier celles ayant trait au foncier ferroviaire et au pôle d'échange multimodal, soient compatibles avec le plan guide.

Aujourd'hui, la négociation porte sur la libéralisation du foncier ferré et la reconstitution des installations, phase cruciale mais compliquée pour la réussite du projet urbain.

Quelles améliorations à apporter ?

L'élaboration de projets urbains est complexe. D'abord, parce que les acteurs impliqués sont nombreux, ensuite parce qu'il n'existe pas une méthode unique d'élaboration et de gouvernance.

Ainsi, de la même manière que l'élaboration des projets urbains est constamment à inventer et à adapter au contexte, l'agence a dû adapter son positionnement au fur et à mesure des choix réalisés par les élus.

Pour mener à bien sa mission de conseil, de coordination et d'animation, au service du territoire, il est absolument nécessaire que l'agence travaille en bonne intelligence avec les collectivités locales. C'est ce partenariat qui permet d'ajuster en permanence le rôle de l'agence.



Les abords des emprises foncières : un territoire à réinventer et à valoriser

OISE-LA-VALLÉE

Initiation à la réflexion sur la valorisation des rives de l'Oise

LOCALISATION

Le territoire de Oise-la-Vallée (80 communes dont 29 riveraines, trois fois plus dense que la moyenne nationale, 260 000 habitants et 110 000 emplois en 2009) est structuré autour de sa rivière, l'Oise, entre les agglomérations de Compiègne et de Creil. Il est desservi par de nombreuses infrastructures :

- routières : A1, N31;
- ferrées : étoiles ferroviaires de Creil (deuxième gare Picarde) et de Compiègne, bientôt renforcées par la liaison TGV Picardie-Roissy ;
- fluviale : l'Oise qui passera prochainement au gabarit européen (MAGEO) ;
- cycliste et pédestre : la vélo-route européenne n° 3, dite route des Pèlerins vers Saint-Jacques de Compostelle, devrait longer l'Oise sur toute sa partie isarienne.

Il se situe à seulement 50 kilomètres au nord de Paris dont il subit d'ailleurs la pression foncière malgré la création en 2004 du parc naturel régional Oise-Pays de France.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Dans le cadre de son programme partenarial annuel, Oise-la-Vallée (en charge de l'élaboration de quatre SCoT sur son territoire) propose à ses partenaires de travailler sur la déclinaison d'orientations communes à ces quatre SCoT.

La rivière Oise qui se révèle porteuse de nombreuses dynamiques et ambitions intégrées dans ces documents de planification, est identifiée comme le point de convergence des quatre documents.

ÉCHÉANCE

L'étude débute courant février 2010. Elle s'est déroulée en trois phases.

- **Un diagnostic** faisant état :
 - des dynamiques/fonctions de la vallée de l'Oise,
 - de son/ses identité(s) et de sa reconnaissance,
 - de son accessibilité et appropriation.
- **Un bilan et une mise en perspective** de l'étude faisant émerger l'idée de fédérer les collectivités et acteurs de la vallée autour de projets communs et complémentaires pour un aménagement plus cohérent et porteur de dynamiques. Un concept de charte est alors porté par l'agence auprès des élus ; celui d'interSCoT est sous-jacent. À l'instar de ce que d'autres agences d'urbanisme ont réalisé sur leur territoire, l'agence propose également de travailler à la mise en place d'un cheminement continu le long de la rivière.
- **Des propositions d'aménagement** sur quatre secteurs de la vallée (un par SCoT). Chaque phase fait l'objet d'une présentation/débat auprès d'une commission.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Une commission est créée à l'initiative de l'agence regroupant quelques élus et techniciens directement associés à l'élaboration des SCoT et de communes riveraines de l'Oise. Le conseil régional alors en cours de réflexion sur une directive régionale d'aménagement « Vallées picardes », qui pourrait aboutir à l'élaboration d'une charte des bonnes pratiques est également associé. VNF a été sollicité tout au long de l'étude mais n'a pu se rendre disponible pour y contribuer.

Rôle de l'agence

La démarche est directement pilotée par l'agence. L'objectif est de :

- donner à ses partenaires l'envie de l'associer à leurs réflexions à une échelle plus fine que celle de leur SCoT ;
- les inciter à travailler ensemble à l'aménagement de la vallée de l'Oise donc à une échelle plus large, que la commune ou l'intercommunalité, en prenant pour levier un élément partagé par tous : la rivière.



Territoire d'Oise-la-Vallée / Picardie / Oise



Rives de l'Oise



Périmètres d'études / valorisation des rives de l'Oise

PROJET QUATRE SCHÉMAS D'INTENTIONS ONT ÉTÉ PROPOSÉS, UN PAR TERRITOIRE DE SCOT.

CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS

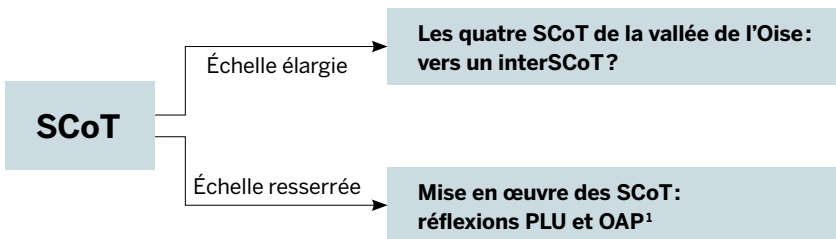
Si les quatre projets sont différents, les éléments qui les composent sont assez similaires et redondants. Ils correspondent aux thématiques communes identifiées à travers les quatre SCoT de la vallée (exception faite de la dynamique économie fluviale, tourisme mis à part) :

- la réappropriation des rives par les habitants ;
- favoriser l'accès aux rives, la perception de l'eau ;
- les déplacements doux et la promenade ;
- proposer des liaisons douces en bord d'Oise ;
- l'image et le cadre de vie ;
- ouvrir l'urbain sur l'eau et l'eau sur l'urbain ;
- mettre les paysages en scène ;
- mettre l'environnement au cœur des projets ;
- l'animation urbaine ;
- permettre le développement d'activités de loisirs et de tourisme.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Une double approche est promue à travers cette étude. L'étude a tout d'abord permis de montrer aux partenaires de l'agence de quelle manière des orientations pouvaient être déclinées à une échelle infra-communale alors qu'elles avaient été décidées dans les SCoT.

Par ailleurs, la réforme de l'intercommunalité risquant de bousculer les territoires, il faut donc également anticiper cette nouvelle donne et mener des réflexions supra-territoriales, à l'échelle du territoire d'intervention : la vallée.



1. Orientations d'aménagement et de programmation



Agglomération de la Région de Compiègne : un écoquartier en bordure d'Oise articulé avec le secteur de la gare



CC des Pays d'Oise et d'Halatte : qualifier l'espace urbain et favoriser la pratique des modes doux



Syndicat mixte de la Basse Automne et de la Plaine d'Estrées : développer un pôle touristique et de loisirs en étoffant l'animation urbaine



Syndicat mixte du Grand Creillois : créer un sentier d'interprétation « nature et découverte »

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Oise-la-Vallée n'avait pas fait de projet urbain depuis 2006. L'occasion ne se présentait pas et l'agence a été très occupée par ces quatre SCoT. Leur mise en œuvre est l'occasion à saisir pour promouvoir des compétences dont les partenaires de l'agence n'avaient plus forcément conscience.

Les schémas d'intentions présentés ont retenu l'attention de la plupart des partenaires qui ont reconduit cette mission « Projets urbains » afin de décliner plus précisément les secteurs étudiés en 2011 ou d'étudier d'autres secteurs. La région a également sollicité l'agence pour contribuer à la Directive régionale d'aménagement « Vallées picardes », déclinaison opérationnelle du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SDRADDT).

De plus, dans le cadre du suivi d'un SCoT une collectivité fait dorénavant régulièrement appel à nous pour produire des schémas d'intention (+ note) sur des secteurs et des problématiques spécifiques.

ONDRES

Un objectif d'accueil de population conciliant préservation environnementale et développement économique

LOCALISATION

Ondres, 4 328 habitants, fait partie du bassin de vie de l'agglomération de Bayonne. Commune du Sud des Landes, elle fait partie à la communauté de communes du Seignanx. Elle dispose de deux kilomètres de plages et de milieux naturels de qualité qui assurent son attractivité touristique et son dynamisme économique. Sa topographie affirme une coupure entre l'espace littoral et l'espace collinaire où se concentre l'essentiel de l'urbanisation. Le réseau principal d'infrastructures renforce cette rupture.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Un déficit de logements sociaux et la nécessité d'ouvrir à l'urbanisation un nouveau secteur de la commune sont à l'origine de la commande. À l'issue de cette étude et au regard des enjeux du territoire, l'agence a poursuivi sa mission en réalisant un plan de référence et une étude sur le réaménagement des axes structurants pour donner de la cohérence aux projets envisagés et affirmer une stratégie d'implantation des équipements futurs dont un pôle commercial.

ÉCHÉANCE

- **2009**: orientation de développement d'un nouveau quartier d'habitat – étudier l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur 2AU afin de répondre à une forte pression foncière.
- **2011**: plan de référence – anticiper la croissance démographique et définir la stratégie en matière d'équipements.
- **2012**: réflexions préalables au réaménagement des axes structurants – définir les futures conditions de circulation sur la commune et envisager la desserte par le TC urbain afin de déterminer les principes d'aménagement.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

La communauté de communes du Seignanx, partenaire de l'agence, a souhaité que l'AUDAP accompagne les communes de son territoire dans la définition des orientations de développement. À ce jour, ces démarches ont été réalisées sur cinq des six communes de l'EPCI. Le pilotage de ces études a été assuré par les élus et techniciens des communes et de la communauté de communes, en partenariat avec le CG40 et le syndicat du SCoT.

Rôle de l'agence

L'agence accompagne le territoire du Seignanx en amont de la révision des documents d'urbanisme. Ce partenariat a permis de faire évoluer la manière de concevoir le développement des territoires communaux.

La présence de l'agence tout au long du processus de projet a permis de créer une relation de confiance indispensable à la stabilité du partenariat. Les échanges du groupe de travail ont toujours fait évoluer les projets vers une meilleure prise en compte des objectifs de développement durable.

L'élaboration d'un plan de référence, fil rouge des transformations de la commune, est un véritable outil au service de la cohérence des projets. Il a permis de guider les évolutions de ce territoire à court et moyen termes.



La communauté de communes du Seignanx



La place de Larrendart, espace central du cœur de ville



L'ancienne route nationale, axe structurant nord/sud



L'ancienne route nationale, entrée de ville sud

PROJET

LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN, DÉVELOPPER EN PRIORITÉ LES ESPACES AUTOUR DES AXES DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS INTERURBAINS, ANTICIPER LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS URBAINS, RENFORCER LA CENTRALITÉ, CONSTRUIRE L'ARMATURE DE MODES ACTIFS... LES THÈMES MOTEURS POUR L'ÉLABORATION D'UN PLAN DE RÉFÉRENCE.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Ondres dispose d'un réseau d'infrastructure qui lui assure une attractivité en matière de développement économique. Au renforcement de l'offre d'hébergement touristique et à la création d'un pôle commercial de 70 000 m², s'ajoutent 400 logements à programmer sur le long terme. Les orientations positionnent le nouveau quartier comme lien entre la centralité existante et le futur pôle commercial. L'armature viaire du projet renforcera les liaisons interquartiers. Le plan de référence affirme l'organisation est-ouest de la vie locale comme support des futurs équipements.

Penser l'organisation des déplacements au sein de la commune pour répondre aux enjeux de développement a été la dernière mission de l'agence. Cette réflexion s'est construite autour de deux thèmes : l'extension du réseau de transport urbain et le contournement du cœur de ville. Soucieuse de s'engager dans une dynamique de « mobilité durable », la commune a également souhaité mener une réflexion sur l'armature structurante des circulations douces.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Du SCoT à l'opération d'aménagement, l'accompagnement de la commune d'Ondres illustre parfaitement l'intérêt de la structure agence pour les collectivités. Au cœur des réflexions de développement du Seignanx et du bassin de vie de Bayonne, localisée en entrée nord du « cœur d'agglomération », elle se trouve dans une dynamique de développement à dix ans qui l'oblige à articuler les différentes échelles du projet.

Consciente de sa responsabilité vis-à-vis de sa population, la commune a engagé en étroite relation avec la communauté de communes des réflexions sur les conditions de son développement. Elles lui permettent de disposer d'un document d'orientations pour guider son évolution et d'un plan de référence pour la localisation des principaux équipements. Ces outils, au service de la cohérence des projets, permettent notamment de vérifier la pertinence des objectifs du SCoT. Ils sont également garants du positionnement de la commune auprès des acteurs opérationnels du territoire.



Orientations de développement d'un nouveau quartier à l'est de la commune



Plan de référence



L'organisation du cœur de ville et le maillage des cheminements doux



Schéma de principe d'un nouveau partage de la voie

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Historiquement axées sur la définition des orientations de développement des communes périurbaines et rurales et orientées vers les grands territoires, les missions de l'agence dans le projet urbain se diversifient. La valorisation des démarches intercommunales, l'élaboration de plans de référence, et l'animation de groupes de réflexions sur des sujets transversaux sont aujourd'hui au cœur des préoccupations de nos partenaires.

La diversité de notre partenariat et la présence de deux agglomérations nécessitent un recentrage sur le cœur de métier du projet urbain. L'intérêt pour la structure et son partenariat est d'être présent, d'une manière ou d'une autre, aux principaux « temps du projet ».

Quelles améliorations à apporter ?

Les pratiques de projet peuvent contribuer à « faire remonter » l'expérience du terrain et à construire une vision plus opérationnelle de la mutation des territoires et des modes de faire. Reste la diversité des situations (de l'urbain au rural) et l'étendue du territoire d'intervention (du département, aux agglomérations) qui obligent à faire des choix. L'approche à la « bonne » échelle de secteurs stratégiques afin d'y apporter un regard qui s'affranchit des effets « frontière » doit être privilégiée.

Pourtant, certaines démarches peuvent impliquer d'aller assez loin dans l'accompagnement de la collectivité. Il faudra savoir y répondre sans pour autant aller vers le réglementaire, ni l'opérationnel...

BÈGLES

Réflexion préalable à la mise en œuvre d'une stratégie de renouvellement urbain sur l'avenue Alexis-Capelle

LOCALISATION

Le site concerné par l'étude est situé en interface de l'OIN Bordeaux Euratlantique et de l'opération de renouvellement urbain du quartier Yves-Farges sur la commune de Bègles. Adossé à la ceinture des boulevards bordelais, ce quartier d'échoppes traditionnelles est voué à se transformer, dynamisé par l'extension prochaine de la ligne de tramway depuis la gare de Bordeaux-Saint-Jean. La construction d'un nouveau pont sur la Garonne reliera également ce secteur à de nouvelles centralités d'agglomération. Dans ce contexte très évolutif, l'avenue Alexis-Capelle assure la liaison entre les quartiers du cadran sud de Bordeaux, les faubourgs bèglais et divers équipements structurants. Sa fonction d'axe radial contraste aujourd'hui avec son statut relativement pacifié, malgré la forte croissance des déplacements en direction de la gare Saint-Jean.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Dans la continuité du projet des Terres Neuves en cours de réalisation (ORU Yves-Farges), la ville de Bègles souhaite réfléchir au devenir des franges de l'avenue Alexis-Capelle (renouvellement urbain et densification, cohabitation des modes de déplacements, accès au tramway). Cette interface concerne au départ un ensemble foncier de taille modeste, marqué par la désuétude d'un patrimoine résidentiel relativement banal. Toutefois, l'ensemble se révèle disposer d'un potentiel immobilier intéressant, à la croisée d'itinéraires communaux et d'intérêt métropolitain. L'enjeu consiste également à réguler la transition paysagère entre l'opération des Terres Neuves (formes urbaines en contraste de l'existant) et le quartier traditionnel riverain. Cette commande est l'occasion de traduire concrètement les orientations générales de la commune en matière de corridors écologiques et de quartiers apaisés – deux sujets sur lesquels la ville et l'agence ont longuement collaboré.

La ville souhaite donc disposer d'un schéma d'aménagement qui permette à la fois de déterminer les futures orientations d'aménagement du quartier et d'initier un échange avec les acteurs du projet Euratlantique, en charge de l'aménagement du quai Wilson (berges de Garonne) – autre site stratégique pour l'avenir de la commune.

ÉCHÉANCE

- **Janvier 2011**: démarrage de l'étude.
- **Mai 2011**: présentation en commune.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

- Maîtrise d'ouvrage : ville de Bègles.
- Autres intéressés : EPA Euratlantique, SAEMCIB, communauté urbaine de Bordeaux, ville de Bordeaux.

Rôle de l'agence

L'intervention de l'A'urba sur ce site a permis de faire émerger le potentiel de développement mais aussi de cerner le véritable rôle structurant de ce quartier, autour des objectifs suivants :

- **faciliter l'accès au tramway sur un large périmètre, amener une plus-value d'usages aux populations, témoins d'importants changements dans leur vie de quartier ;**
- **créer une nouvelle « barrière » sur les boulevards, véritable lieu d'échanges et de rencontres, au service des populations riveraines des villes de Bègles et Bordeaux (réinterprétation du modèle traditionnel des centralités existant le long des boulevards où les anciens octrois de la ville historique étaient implantés) ;**
- **enclencher un nouveau dialogue entre les communes de Bordeaux et Bègles, élargir les débats avec les partenaires institutionnels que sont l'EPA Euratlantique et de la CUB.**

Le contenu de la commande et sa forme ont évolué dans la mesure où le travail de l'agence a consisté à interroger les interactions possibles entre les projets de niveau communautaire et communal (Bordeaux Euratlantique, projet d'extension du tramway, futur franchissement du fleuve et évolution à long terme des boulevards).



Les enjeux en matière de déplacements
(a'urba. Sources : IGN-DGI-SIGMA SIG CUB-2011)



Scénario 1 (a'urba. Sources : SIGMA SIG CUB-2011)

PROJET

LE PROJET COMPORTE PLUSIEURS VOILETS :

- une réflexion sur l'espace public de l'avenue Alexis-Capelle (partage de la voirie) et son accroche aux boulevards. Un travail sur les trames vertes et bleues est proposé à l'échelle du quartier (mise à jour de ruisseaux, continuités modes doux), en rapport avec la grande géographie du territoire (espaces verts majeurs, lit du fleuve) ;
- la création d'un nouveau lieu de services en lien avec le tramway et les boulevards, doté d'un espace de référence ;
- des propositions contrastées pour l'évolution possible des formes urbaines, répondant à différents objectifs de densité ;
- une gestion différenciée des déplacements automobiles et alternatifs selon le scénario d'évolution urbaine considéré.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet s'attache dans un premier temps à définir les objectifs opérationnels dictés par la SAEMCIB, maître d'ouvrage du projet des Terres Neuves, en attente d'arbitrages politiques sur le devenir immédiat des franges de l'avenue (état des lieux foncier et habitat, déplacements et marges de manœuvre réglementaires...). À une échelle plus large, l'étude propose de considérer les enjeux au regard des grands projets d'agglomération et conclut sur une nécessaire complémentarité des propositions.

À l'issue de cet énoncé, trois scénarios d'évolution urbaine sont proposés. Ils affichent notamment la volonté de reconnecter les quartiers entre eux, de part et d'autre de l'avenue, d'en apaiser les déplacements et d'y re-développer une vie de proximité au sein d'espaces publics et d'espaces verts recomposés. Enfin, un ensemble d'objectifs communs est proposé comme socle de négociation avec les acteurs impliqués sur le grand territoire.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

L'éclairage des nouveaux enjeux perçus par la ville a permis de repositionner les débats à l'échelle territoriale et de relever l'ambition du projet, accordant une plus grande importance au rôle de centralité intercommunale que devrait jouer le site. Le croisement des thèmes portés par la ville (biodiversité en milieu urbain et politique des quartiers apaisés) a permis d'esquisser une stratégie d'intervention dépassant les frontières sectorisées des projets en cours.

Le schéma retenu par la ville est aujourd'hui un support de négociation avec la communauté urbaine de Bordeaux et l'EPA Euratlantique. Au delà de sa dimension projectuelle, l'étude a permis de concilier deux visions politiques portées au sein de la municipalité, qui cherchaient un « point d'équilibre » entre préservation du milieu et transformation de la ville.

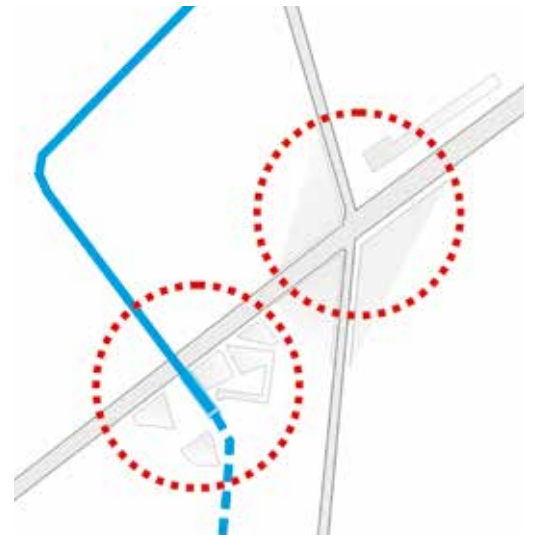


Schéma état des lieux



Schéma bèglais-Bègles

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

L'étude est fondée sur une formulation de différents scénarios d'évolution urbaine, volontairement contrastés. Cette méthode a permis d'alimenter les débats au sein de la ville et de démontrer la nécessité d'élargir le périmètre de réflexion, ainsi que le partenariat à mobiliser sur ce projet. Il s'agit là plutôt d'une illustration des « possibles » que d'une réelle étude de programmation et/ou de pré-dimensionnement des options d'aménagement (au delà des phases opérationnelles immédiates). Le principal objectif de la démarche était l'accompagnement à la décision politique et au montage partenarial.

Quelles améliorations à apporter ?

La principale amélioration qui pourrait être apportée sur ce type de mission concernerait l'élargissement progressif du partenariat concerné par le projet, en phase d'élaboration. La difficulté réside dans la désignation de la maîtrise d'ouvrage de l'étude (ville et SEM locale), ainsi que dans la superposition des compétences sur un territoire à forts enjeux communaux mais également communautaires. Il conviendrait donc d'identifier plus clairement la transition entre la phase de gestation municipale où s'expriment des sensibilités différentes et l'ouverture à un partenariat technique plus élargi.

Pour ce type de projets, il semblerait judicieux de s'interroger sur la valorisation et sur la communication qui peuvent en être faites à l'échelle communautaire. En effet, ce type d'étude gagnerait à être « théorisée » pour proposer une approche méthodologique facilement appropriable par l'ensemble des partenaires.

HESDIN-L'ABBÉ

Étude d'extension urbaine en commune rurale

LOCALISATION

La commune d'Hesdin-L'Abbé (1882 habitants) est située à dix kilomètres au sud de Boulogne-sur-Mer au sein de la communauté d'agglomération du Boulonnais. Sa proximité et son accessibilité au centre de l'agglomération ont permis un accroissement rapide de sa population entre 1975 et 1990 (+1059 habitants). Cet apport de population est fortement lié à l'ouverture à l'urbanisation de lotissements individuels (99% de logements individuels) qui marque la silhouette urbaine de la commune. Le centre-bourg s'est progressivement étiré le long des axes de circulation pour former un village en étoile qui s'organise autour de trois pôles de vie : commerces, administratif et équipements.

Son document d'urbanisme actuel laisse la possibilité d'un renforcement du centre-bourg et de création et animation d'un véritable cœur de village.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

À la base, simple demande pour modifier le règlement d'urbanisme et profiter d'une opportunité foncière en centre-bourg pour réaliser une nouvelle opération d'habitat, le travail s'est enrichi d'une réflexion plus large sur le développement à plus long terme du village. L'objectif était d'accompagner la commune vers la définition de son opération de logement tout en initiant une réflexion sur un projet d'aménagement d'ensemble.

ÉCHÉANCE

Pour répondre à la demande de la commune de passer rapidement à la phase opérationnelle d'aménagement de la parcelle en cours d'acquisition, le calendrier de l'étude urbaine et paysagère a été calé sur la procédure d'urbanisme réglementaire nécessaire au projet. L'ambition de la commune était de pouvoir interroger les promoteurs à partir de juin 2012. L'étude s'est organisée en trois phases :

- diagnostic urbain et paysager ;
- définition des enjeux ;
- préconisation d'aménagement et adaptation du document d'urbanisme.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

La démarche projet a été pilotée par l'agence d'urbanisme à la demande de la commune. La communauté d'agglomérations du Boulonnais ainsi que le parc naturel régional, dont la commune est membre, ont été associés au groupe de travail mis en place autour du projet.

Chaque phase du projet est « construite » en parallèle avec les services de la mairie et a fait l'objet d'une présentation à la commune pour validation.



Localisation du village : au cœur d'une géographie marquée, à proximité du centre de l'agglomération boulonnaise



Un site sur un promontoir : vue de la ligne de crête et du bois



Un village organisé en trois pôles autour du bois

Rôle de l'agence

L'agence a proposé à la commune une réflexion plus large sur le devenir de son centre-bourg. L'ambition étant de passer d'une logique de site à une logique communale qui permet de débattre des enjeux d'aménagement à l'échelle de la commune. Le travail de diagnostic devait permettre de comprendre la position stratégique du terrain à aménager de façon à construire un projet intégré au contexte local et insérer dans une logique de centre bourg.

Le travail de l'agence et l'implication des partenaires et de la commune servent de préalables à la fois, à la rédaction d'un cahier des charges pour la consultation des promoteurs en vue de la réalisation d'une première phase opérationnelle, mais aussi dans la mise en œuvre du plan local d'urbanisme intercommunal engagé par la communauté d'agglomérations du Boulonnais.

PROJET

L'ENJEU PRINCIPAL EST DE DÉFINIR SUR UN TERRAIN EN CENTRE-BOURG, UNE URBANISATION COHÉRENTE AVEC LE DÉVELOPPEMENT FUTUR DU VILLAGE.

Il s'agit de tenir compte du contexte urbain et paysager mais aussi des évolutions démographiques et sociales du territoire boulonnais. Pour la commune, qui récupère un foncier d'intérêt, la problématique est de définir le cadre de l'opération (typologie de logements, accroche au tissu existant, forme architecturale, traitement paysager...) pour lui permettre d'interroger les promoteurs et de leurs « imposer » un programme et des orientations d'aménagement clairement définis.

REPLACER LE PROJET DANS SON CONTEXTE COMMUNAL ET TERRITORIAL

Le postulat à la demande de la commune est un retour à une réflexion à une échelle plus large sur l'identité de la commune, les caractéristiques fonctionnelles, urbaines, paysagères ; mais aussi sur ses besoins, sur la place du site à aménager dans la commune. Le terrain est-il la seule possibilité d'aménagement pour la commune ? Est-il prioritaire ? Ces questions ont permis de bâtir un diagnostic, de définir des enjeux d'aménagement qui en étant partagés avec la commune, servent de socles à la définition du projet. S'ajoute l'ambition du territoire en termes de développement urbain : limitation de l'urbanisation et de la consommation des terres agricoles, densification adaptée des centres-bourgs.

Les orientations de programmation s'appuient donc sur la volonté de renforcer la centralité du bourg en travaillant l'accroche urbaine entre le secteur à urbaniser et le tissu existant, sur le maintien et le développement de la trame boisée qui marque l'identité du village et sur une mixité et densité de la programmation de logements.

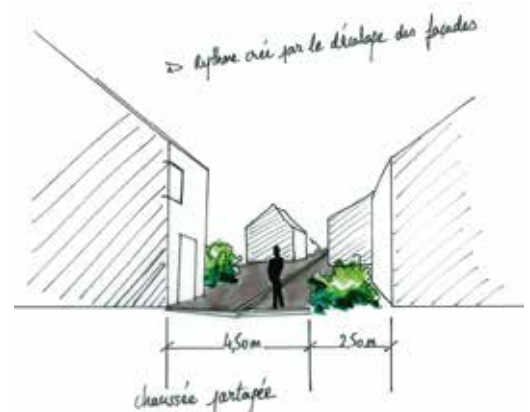
DÉCLINER LES ENJEUX DE LA COMMUNE SUR UNE OPÉRATION PONCTUELLE

Le terrain, objet de l'opportunité foncière, fait parti d'un périmètre plus large d'urbanisation. La première préoccupation est donc d'urbaniser sans remettre en cause le potentiel global de la zone.

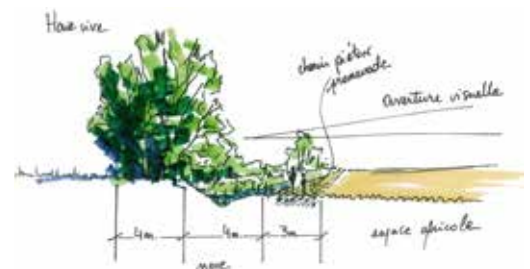
L'urbanisation du site est divisée en deux phases qui permettent, avec une densité plus importante, de renforcer le centre-bourg autour de la placette existante tout en proposant un rythme de construction cohérent avec la dynamique villageoise. Cet espace est également une zone « tampon » entre le pôle administratif et le pôle équipement du village. La proposition d'aménagement insiste sur cette nécessité d'accrocher le nouveau projet aux polarités existantes et de profiter de l'opération pour renforcer les liens entre ces deux pôles. Cette proximité permet de travailler les liaisons douces et la mobilité en insistant sur la notion de centre-bourg en lien avec les équipements. La haie bocagère existante qui fait la séparation entre le plateau promontoire et le terrain en pente forte, sert de limite à l'urbanisation et de support pour le cheminement doux et la gestion des eaux de ruissellement. L'organisation des logements, dont la typologie est variée, met en valeur les vues vers l'espace agricole et naturel bordant le site.



Schéma de principe d'aménagement sur le plateau du Mont de Thunes



Exemple d'aménagement d'une voirie partagée



Chemin piétonnier sur la ligne de crête avec maintien de la végétation existante

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

La mission de projet urbain fait le lien avec l'implication de l'agence dans l'élaboration des documents d'urbanisme réglementaire et prospectif (SCoT en phase arrêt de projet et PLU intercommunal en cours d'élaboration). L'ingénierie mise à disposition des communes permet de lier principes développés à l'échelle du territoire et urbanisme opérationnel. L'implication de l'agence en amont du projet permet d'animer une réflexion en partenariat avec la commune et les acteurs du territoire (PNR, agglomération, DDTM...) afin de définir un projet partagé et porté par tous.

Quelles améliorations à apporter ?

Dans le cas évoqué, avec l'objectif de mener ensuite la commune vers une négociation avec un promoteur pour la réalisation de son programme, la question de l'évaluation financière reste le plus gros handicap. Pouvoir donner un coût aux ambitions d'aménagement proposées seraient un plus pour évaluer la faisabilité du projet.

La concertation plus large avec l'ambition d'impliquer plus largement la population reste également un enjeu majeur du projet urbain.



Modélisation du nouveau quartier dans le tissu villageois existant

PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS

Plan stratégique de territoire de la communauté de communes

LOCALISATION

Le Pays de Landerneau-Daoulas s'étend sur plus de 370 km² à l'est de Brest. Il regroupe vingt-deux communes et près de 46 000 habitants. C'est un territoire contrasté entre terre, mer, ville et campagne. En tant que second pôle économique du Pays de Brest, il a vocation à devenir communauté d'agglomération. À ce titre, la communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas souhaite s'engager dans une politique ambitieuse en matière d'investissements et de services à la population.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

À l'issue de l'élaboration du SCoT du Pays de Brest, la communauté de communes avait envisagé une possible déclinaison de celui-ci au travers d'un « schéma de secteur ». La dimension procédurale du schéma s'est avérée peu propice pour enclencher une véritable dynamique fédérant toutes les communes dans leur diversité. Rapidement cette démarche a évolué vers un « plan stratégique de territoire », document plus politique que réglementaire apte à construire et à partager une vision de l'avenir. La mission confiée à l'ADEUPa a été dans un premier temps d'élaborer un diagnostic et ensuite d'aider la communauté à la définition de ses orientations stratégiques. Le maître d'ouvrage souhaitait aussi associer les élus, les conseils municipaux et la population.

ÉCHÉANCE

- **2009-2010** : premier diagnostic.
- **2010-2011** : travail collectif avec les élus pour permettre l'émergence des orientations stratégiques.
- **2012** : plan stratégique adopté par la communauté de communes.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Plusieurs instances ont été utilisées ou mise en place : le bureau de l'EPCI rassemblant les maires des vingt-deux communes a joué le rôle de comité de pilotage de l'étude ; un groupe de travail resserré associant quelques élus et techniciens a assuré le suivi régulier de l'étude. Pour accompagner ce processus, la création de groupes de travail sectoriels est apparue vite indispensable pour répondre aux préoccupations des acteurs. Enfin, l'ensemble des élus des conseils municipaux et la population ont été associés à la construction du projet lors des deux ateliers-débat qui ont eu lieu à Landerneau et à Daoulas.

Rôle de l'agence

L'ADEUPa a réalisé l'analyse fine du territoire: démographie, économie, paysage, équipements... Elle a animé les différents groupes de travail et organisé les ateliers-débat. Il s'agissait d'un territoire nouveau dont il a fallu connaître le fonctionnement avant de faire des propositions. La commande initiale comportant le principe d'une évolution possible pour tenir compte de l'appréhension par les élus du niveau de l'intercommunalité désirable, l'agence a adapté le contenu de l'étude et la méthode d'animation aux occasions et aux écueils rencontrés.



Les quais de Landerneau

Source : ADEUPa - Timothée DOUY



Renouvellement urbain à Saint-Thonan

Source : ADEUPa



La trame verte et bleue du territoire

Source : ADEUPa



Les espaces ouverts vers la rade de Brest

Source : ADEUPa



Le développement des nouvelles constructions en périphérie d'un bourg

Source : ADEUPa

PROJET

CONSTRUIRE LA VISION FUTURE DU PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS.

Cette démarche a débouché sur l'élaboration d'un « plan stratégique de territoire » volontariste. Cet outil devra être le moteur du développement futur, préfigurant dans une réflexion concertée au sein du Pays de Brest, la stratégie d'aménagement, afin de faire de ce bassin de vie un lieu partagé, construit collectivement et reconnu pour ses atouts. Il constitue le socle nécessaire d'un futur PLUi, d'où le partage d'une culture commune comme condition préalable à son élaboration.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

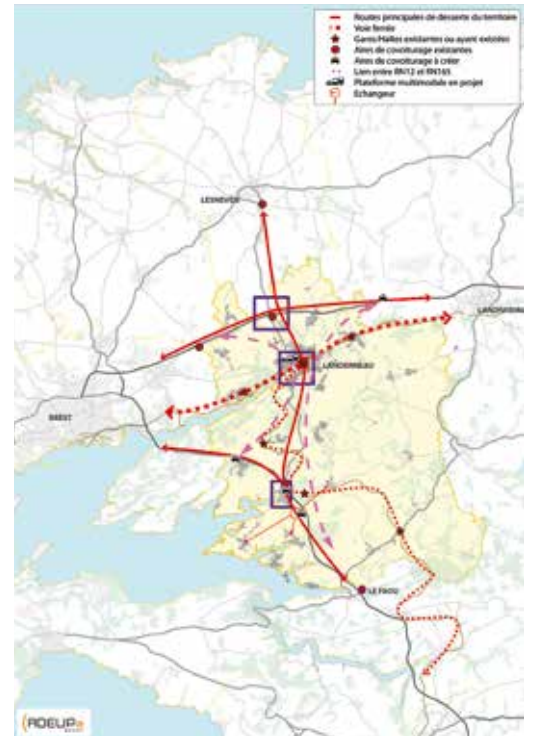
• **Le plan stratégique de territoire:** les études réalisées ainsi que la rencontre avec l'ensemble des élus, ont permis de dégager cinq orientations stratégiques.

Elles ont pour ambition :

- d'affirmer le rôle du territoire, deuxième pôle économique et d'emploi du pays de Brest ;
- de conforter Landerneau comme ville centre ;
- de mettre en œuvre une politique globale de déplacements ;
- d'affirmer la qualité résidentielle ;
- de mettre en œuvre une politique de développement touristique.

• **Le plan d'actions:** ces cinq orientations se déclinent de la manière suivante :

- réaliser des schémas de référence sur Landerneau et Daoulas ;
- réaliser des zones d'activités de qualité ;
- maintenir le potentiel agricole ;
- établir un plan de déplacement ;
- élaborer un plan local d'urbanisme intercommunal ;
- élaborer un projet fédérateur « rade de Brest » ;
- élaborer une carte des continuités vertes et bleues.



Synthèse de la politique globale des déplacements

Source : ADEUPa

Quelles évolutions constatées des métiers ?

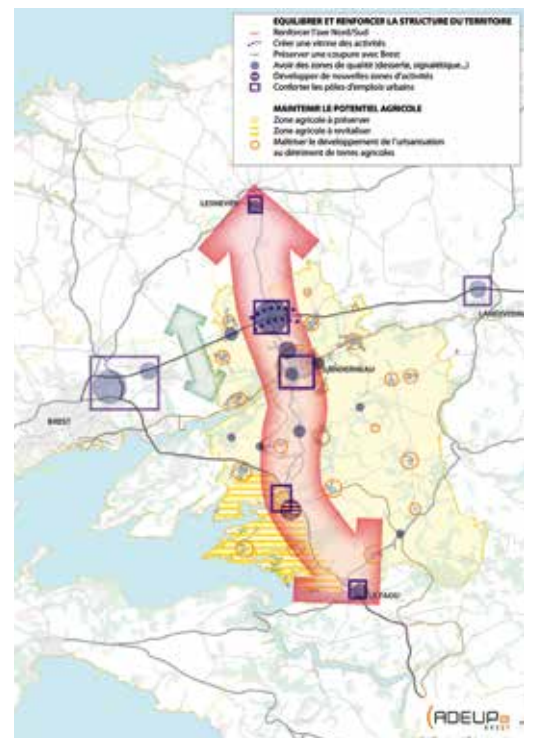
Il s'agissait pour les professionnels de l'agence de créer les conditions d'une véritable dynamique de projet et d'en assurer l'animation. Cependant, les contacts avec les acteurs ont suscité un questionnement plus profond.

Le processus de réflexion a débouché sur quatre points : la nécessité de réviser le PLH en y adjoignant un référentiel foncier, l'élaboration d'un plan de déplacements, un plan de définition des continuités vertes et bleues et une motivation pour aller vers un PLU intercommunal, pour lesquels l'agence est sollicitée à un titre ou un autre. Le positionnement très en amont de la réflexion et proche des élus nous amène de fait à nourrir directement la stratégie territoriale.

Quelles améliorations à apporter ?

Ce type d'étude requiert la connaissance des méthodes et des techniques d'animation, ce qui signifie une bonne capacité d'écoute et de synthèse, ainsi qu'un sens aigu des interactions entre les personnes. Une agence doit pouvoir sans doute disposer en interne des compétences minimales requises.

Néanmoins, dans certains cas, il est préférable de s'adjoindre des compétences externes (journaliste, communicant...), car un professionnalisme plus pointu est susceptible d'améliorer l'écoute et l'intérêt du public pour des thèmes qui, lorsqu'ils restent trop techniques, ne facilitent pas le débat.



Les enjeux du développement économique

Source : ADEUPa

RELECQ-KERHUON

Schéma de référence

LOCALISATION

La commune du Relecq-Kerhuon fait partie de la communauté urbaine de Brest métropole océane. Elle occupe une place stratégique dans le Pays de Brest, par sa position centrale et la porte d'accès qu'elle offre à Brest. Mais, c'est aussi une commune traversée par de grandes infrastructures ferrées et routières, sans repères identitaires malgré un cadre de vie de qualité. La commune a une large façade sud s'ouvrant sur la rade de Brest et l'Elorn, ce qui lui confère une bonne attractivité résidentielle.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Le schéma de référence, type d'étude spécifique créée par l'agence en 1996, est un document prospectif de planification à moyen/long terme (dix à vingt ans). Il a pour objectif de dégager une stratégie de développement et d'aménagement à partir d'un diagnostic sur le fonctionnement et les tendances lourdes d'un territoire. Cette stratégie doit refléter les accords entre les acteurs impliqués : commune, Brest métropole océane... Il s'agit donc non seulement d'une réflexion concernant un territoire considéré, ici la commune du Relecq-Kerhuon, mais aussi d'une démarche qui s'inscrit dans le cadre plus large d'une politique d'agglomération et de Pays, et notamment de réflexions engagées à l'occasion de la révision du PLU communautaire et en lien avec le SCoT du Pays de Brest.

La commande portait sur de nombreux champs de réflexion : les évolutions socio-démographiques et leurs conséquences sur un espace déjà bien « rempli », les commerces et leur attractivité, les déplacements, l'évolution d'une zone d'activité en entrée de ville, l'avenir de l'agriculture sur la commune et enfin l'image, le patrimoine et le tourisme à développer.

ÉCHÉANCE

L'étude s'est déroulée en trois temps :

- **2009** : un diagnostic partagé à partir de données statistiques, spatiales ou programmatiques. Ce diagnostic s'est opéré à partir du recueil et de l'évaluation des données, contraintes et études existantes.
- **2010** : une recherche de stratégies de développement et de pistes programmatiques concrètes avec leur localisation, l'occasion de dégager les lignes principales du développement et de l'aménagement, de hiérarchiser les enjeux et de localiser les éléments de programme.
- **2011** : un scénario de synthèse.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Le schéma de référence est mené conjointement entre l'ADEUPa, les services de Brest métropole océane et ceux de la commune.

L'étude est pilotée par l'agence. Un groupe de travail constitué de représentants élus de la commune, du milieu économique et associatif ainsi que de techniciens de Bmo participe à l'élaboration du schéma de référence. Celui-ci a fait ensuite l'objet d'une synthèse présentée à l'ensemble des élus de la commune et de la communauté urbaine.



Un environnement privilégié...

Source : ADEUPa



... une grande ouverture sur la rade

Source : ADEUPa



De nouvelles constructions insérées dans le tissu urbain

Source : ADEUPa



Une très forte coupure engendrée par la voie ferrée

Source : ADEUPa

Rôle de l'agence

Le schéma de référence a permis à la commune d'avoir une réflexion très en amont des différentes politiques d'urbanisation qu'elle entend poursuivre ou inaugurer. Cette vision d'ensemble permet ensuite de viser une cohérence entre projets communaux et communautaires.

Les réflexions menées dans ce cadre servent également à nourrir d'autres projets d'échelle plus large et en particulier le PLU communautaire.

L'agence se trouve en position de pilote et possède une large autonomie pour le choix des thèmes et de l'animation. Cela permet à la commune, dans le contexte d'une communauté urbaine très intégrée, d'exprimer des souhaits et des demandes qui n'ont pas vocation à rentrer obligatoirement dans la programmation pluriannuelle immédiate de la communauté urbaine.

BREST - GUIPAVAS

Quartier durable du Rody

LOCALISATION

Le site du Rody bénéficie d'un environnement naturel exceptionnel en bordure de la rade de Brest, à proximité d'une plage urbaine, en relation directe avec deux grands vallons boisés dont l'un abrite le Conservatoire botanique national de Brest. L'agglomération brestoise n'a pas bénéficié d'espace d'urbanisation aussi bien placé depuis fort longtemps.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

L'objectif de Brest métropole océane est de créer un quartier durable d'ambition métropolitaine, dont la composition et les formes urbaines soient à la hauteur de la qualité du site, tout en permettant de répondre largement au besoin croissant de logements, d'où la recherche d'une certaine densité et d'une réelle mixité urbaine et sociale.

La population actuelle est d'environ 3000 habitants en comptant les franges. Demain, ce quartier pourra accueillir 2000 logements supplémentaires, soit 5000 habitants, sur plus de 100 hectares classés en zone 2 AU dans le plan local d'urbanisme.

ÉCHÉANCE

- **2007** : réalisation d'un diagnostic complété par des entretiens, puis mise en place d'un atelier d'urbanisme de soixante personnes (élus, associations, habitants, lycéens...). L'atelier a permis la production collective de trois scénarios d'aménagement à l'échelle du site par l'ADEUPa et les participants.
- **2008** : étude de faisabilité technique et financière.
- **2009** : séminaire d'élus choisissant un scénario de synthèse. Intégration à l'étude d'un secteur limitrophe porteur d'une dynamique d'entrée de ville accentuée par l'ouverture d'une zone commerciale, Les Portes de Brest.
- **2010-2012** : phase pré-opérationnelle.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Le projet a été porté par les élus de Brest métropole océane et de la commune de Guipavas. L'animation de l'atelier reposait sur une équipe technique élargie, associant les services de ces deux collectivités et pilotée par l'ADEUPa. La complexité du sujet et le nombre de participants a requis la présence d'une intervenante en développement durable et en animation participative.

Rôle de l'agence

L'ADEUPa a assuré le pilotage de la démarche et réalisé les différents volets de l'étude : le diagnostic, l'animation de l'atelier d'urbanisme, l'étude de faisabilité technique et financière avec les services de la communauté urbaine et de la commune, le document de synthèse spatial et programmatique qui sert de plan-guide. Le travail de l'agence constitue donc la référence pour la phase pré-opérationnelle qui s'ouvre. Le caractère expérimental du projet s'est traduit par un ajustement progressif du nombre de personnes travaillant sur le sujet au sein de l'agence.

Dans la prolongation du travail de diagnostic et de la production collective au cours de l'atelier d'urbanisme, l'ADEUPa a dû réaliser une étude complémentaire sur un secteur limitrophe en entrée de ville et a réalisé le dossier de synthèse qui rend compte de l'ensemble de la démarche menée depuis 2008. Il s'agit d'un document pédagogique à destination du maître d'ouvrage et des maîtres d'œuvre qui vont intervenir dans les phases pré-opérationnelles et opérationnelles.



Scénario 1: le parc de Rody

Source : ADEUPa



Scénario 2: le quartier de Kermeur

Source : ADEUPa



Scénario 3: Rody-sur-Mer

Source : ADEUPa



Mise en valeur des vues sur mer

Source : ADEUPa

PROJET

BREST MÉTROPOLE OCÉANE AFFICHE SA VOLONTÉ D'OFFRIR AUX HABITANTS DE LA MÉTROPOLE BRESTOISE UN HABITAT DIVERSIFIÉ ET DE QUALITÉ.

Face à l'étalement urbain qui se développe depuis une trentaine d'années, il importe de proposer une alternative crédible aux habitants qui souhaitent résider en ville. La création d'un nouveau quartier situé dans un vaste et bel espace peu ou pas construit, à proximité immédiate des centres de Brest et de Guipavas, permet de répondre à ces attendus.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Un corridor environnemental urbain relie les deux vallons et le cœur de quartier sur un large espace public à dominante végétale et facilite les déplacements doux (piétons, vélos). Le corridor environnemental doit maintenir un milieu assurant le déplacement des populations animales, végétales et humaines. Il est prolongé par la liaison verte vers Guipavas / Le Relecq-Kerhuon, dans le cadre de la trame verte et bleue de l'Est de l'agglomération. Le corridor sert de mise en scène pour des lieux à vocation touristique et commerciale. Le cœur du quartier vise à regrouper autour d'un espace public des commerces, des services et des équipements publics (scolaire, sportif, culturel...). Traversé par une ligne de TC, il peut recevoir éventuellement à terme un arrêt de TCSP.

Les pentes sont fortes, souvent supérieures à 10%. Le bocage est encore présent avec des chemins ruraux bordés de talus plantés. La desserte proposée est réticulaire et suit globalement les lignes de force du site. Le parti d'aménagement global consiste à utiliser les caractéristiques du site pour proposer une variété de formes urbaines allant de l'habitat collectif à l'habitat individuel en passant par l'habitat terrasse, en respectant au maximum le relief et en utilisant les vues comme composante de la qualité résidentielle.

ARTICULATION DU PROJET À DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE TERRITOIRES

Ce nouveau quartier, en osmose avec un site remarquable, doté d'une logique de fonctionnement interne et d'équipements spécifiques, possède de bonnes connections avec le reste du territoire. Il favorise :

- l'intensité urbaine en complément avec le boulevard de Coataudon, entrée de l'agglomération, et en lien avec la plage et le port du Moulin-Blanc ;
- la trame verte et bleue comme « équipement vert » à la fois écologique et récréatif, pour le quartier et pour l'agglomération ;
- l'échelle métropolitaine grâce au bon niveau d'équipement et de desserte.



L'atelier d'urbanisme en action

Source : ADEUPa



Maillage des déplacements doux

Source : ADEUPa



Le scénario de synthèse

Source : ADEUPa

Quelles évolutions constatées des métiers ?

Dans le cas présent, on se trouvait dans un processus et non dans un programme d'étude parfaitement ordonnancé. L'agence a donc acquis des compétences « sur le tas » dans le domaine de la conception participative et de l'animation. L'apport d'une expertise extérieure dans le domaine du développement durable et de la conduite de réunions a permis d'assumer les divergences entre les participants tout en conduisant l'étude à terme. Cette expérience a favorisé également l'interconnaissance entre l'agence et les services de la communauté urbaine et de la commune.

La lourdeur du processus et le temps passé ont pu parfois produire un certain découragement qui n'a été compensé que par le caractère innovant et expérimental de la démarche.

Quelles améliorations à apporter ?

Tout en conservant la dynamique du « désordre créateur », nécessaire à ce type de processus, il apparaît important de mieux cadrer l'ensemble du déroulé, ce qui demande au départ une affirmation plus franche par la maîtrise d'ouvrage du caractère emblématique du dossier.

L'agence devrait, dans ce type d'étude, mieux définir le rôle des uns et des autres pour anticiper les interférences et les zones floues, ce qui serait un moyen d'éviter les dérives du temps passé. Pour le personnel de l'agence, une sensibilisation à ce type de pratique est nécessaire, ce qui n'est pas incompatible avec la participation de spécialistes extérieurs à même de professionnaliser et de faciliter un déroulement sans à-coup de la démarche.

PLOUGASTEL-DAOULAS

Le port du Tinduff : schéma d'orientation

LOCALISATION

La commune de Plougastel-Daoulas, qui appartient à la communauté urbaine de Brest, est particulièrement caractéristique par son histoire et sa position géographique péninsulaire. Sur son rivage sud, le site du Tinduff abrite un ancien port de pêche dont l'activité principale est maintenant la plaisance. Au regard de la Loi littoral, ce site est classé comme « village » dans le SCoT du Pays de Brest, ce qui permet certaines évolutions. La diversité et le nombre d'équipements maritimes et terrestres qui ceinturent la rade sont déjà une force pour attirer des usagers et des visiteurs. Dans ce contexte, le développement du port du Tinduff va contribuer à augmenter encore cette attractivité.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Le souhait de la commune est de renforcer la vocation touristique du Tinduff autour du nautisme et la plaisance, tout en développant sa fonction résidentielle. Les atouts de ce site devaient donc être évalués au regard du fonctionnement de l'ensemble du bassin de navigation de la rade, ainsi que de ses capacités résidentielles puisque la commune pourrait en faire son second pôle urbain. Exploiter et valoriser ce potentiel au profit des habitants permettraient d'améliorer l'attractivité globale du plan d'eau et des communes limitrophes.

ÉCHÉANCE

Les travaux d'étude se sont déroulés en trois phases couvrant une période totale de deux ans.

- **2010** : réalisation d'un diagnostic permettant de formuler des hypothèses de positionnement, d'esquisser les éléments de programme et d'alimenter les premiers échanges avec les élus municipaux.
- **2011** : animation d'un processus participatif associant des habitants et des usagers du port à la réflexion sur le devenir du site.
- **2012** : formalisation par un document de synthèse appelé « schéma d'orientation ». Il précise la vocation des espaces et l'organisation future du site, notamment en vu de la révision du PLU. Il sert enfin de plan guide pour la phase pré-opérationnelle.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Même si à l'origine il s'agit d'une commande de la commune de Plougastel-Daoulas, l'appartenance à la communauté urbaine de Brest aux compétences très intégrées conduit de fait à une co-maîtrise d'ouvrage. Pour la partie ingénierie portuaire, l'agence s'est associée les compétences de la structure départementale Nautisme en Finistère. Dans le cadre d'un processus de démarche participative, plusieurs composantes ont été amenées à collaborer : les habitants du site d'étude et ceux de l'ensemble de la commune, les professionnels de la pêche et de la plaisance, les usagers du port.

Rôle de l'agence

L'agence est intervenue en amont lorsque le projet n'était guère qu'une hypothèse. Elle a travaillé avec les deux maîtres d'ouvrage (la commune de Plougastel-Daoulas et la communauté urbaine de Brest). L'objectif était de préparer l'intervention du ou des maîtres d'œuvre, sans empiéter sur leurs fonctions. Ainsi dans ce contexte, le principe d'élaboration d'un « schéma d'orientation » est particulièrement bien adapté.

L'agence a procédé à un diagnostic élargi, notamment en réalisant une analyse des comportements des acteurs du site. Elle a animé un processus de démarche participative en organisant des temps d'échanges réunissant élus, techniciens, usagers et habitants. Ce travail collectif a permis une adhésion partagée en ce qui concerne le niveau d'ambition souhaitable. Il a contribué à affermir le niveau d'acceptabilité des éléments de programme et des aménagements.



Vue aérienne du port

Source : ADEUPa



Vue du site d'étude

Source : ADEUPa



Présentation publique

Source : ADEUPa



Vue du port depuis la digue

Source : ADEUPa



Le port du Tinduff

Source : ADEUPa

PROJET

INSCRIRE LE PORT DU TINDUFF DANS LE RÉSEAU « RADE DE BREST »

L'utilisation d'un outil de communication interactif mettant en valeur les données de l'étude et du projet a permis de faire comprendre aux habitants et aux plaisanciers le projet d'« écovillage littoral » et d'y adhérer.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Il s'agissait de transformer une conviction collective quant à la nécessité de préserver, de valoriser et de transmettre les éléments de l'histoire du site, en projet réalisable.

Deux scénarios ont été étudiés :

- la végétalisation « polder » avec la mise en scène d'un cours d'eau desservant les aires de jeux et de pique-nique ;
- la remise en eau d'une partie du « polder » et l'aménagement d'une plage artificielle au pied de la zone touristique.

Le phasage se décline de la manière suivante :

- inscrire le port du Tinduff dans le réseau « Rade de Brest » ;
- implanter la partie résidentielle en proximité immédiate du front de port et d'un équipement d'hébergement de loisirs ;
- consolider l'activité touristique et résidentielle avec implantation d'un équipement d'hébergement touristique ;
- poursuivre l'extension mesurée de l'habitat ;
- développer l'activité résidentielle sous forme d'un écovillage.

ARTICULATION DU PROJET À DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE TERRITOIRES

Trois échelles sont retenues :

- échelle du village : reconversion d'un village de pêcheurs ;
- échelle de la commune : confirmation de la vocation maritime ;
- échelle du Pays de Brest : valorisation et mise en réseau les ports de la rade.



Schéma habitat

Source : ADEUPa



La vocation des espaces

Source : ADEUPa

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Il apparaît que si « le projet » reste l'objectif majeur à atteindre, le choix du processus d'élaboration est le meilleur garant de ses qualités. Ce travail montre l'importance de l'apport de l'expertise d'usage et celle d'un diagnostic partagé par l'ensemble des parties prenantes à même de faciliter l'appropriation du projet et d'offrir des garanties suffisantes à sa réalisation future.

Il s'agit de créer une véritable dynamique de projet pour laquelle une maîtrise des outils d'animation est requise. Il convient d'y ajouter l'obligation d'intégrer dans le phasage du projet un modèle économique qui tende à équilibrer les investissements publics et privés.

Enfin, la réflexion a été utilisée directement pour réaliser une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dans le cadre de la révision du PLU communautaire.



Scénario d'aménagement

Source : ADEUPa

Quelles améliorations à apporter ?

La nécessité de rendre crédible le projet en intégrant les attendus de son modèle économique apparaît au premier plan, dès la phase amont. Cela implique de pouvoir disposer d'estimation de coûts réalistes et d'être capable d'un chiffrage a priori, c'est-à-dire avant l'intervention d'un programmiste.

D'autre part, il conviendra aussi de « professionnaliser » le pilotage des processus de travail collaboratif avec des tiers, notamment les représentants de la société civile pour une meilleure efficacité de la gestion du planning et une réduction des coûts d'intervention.

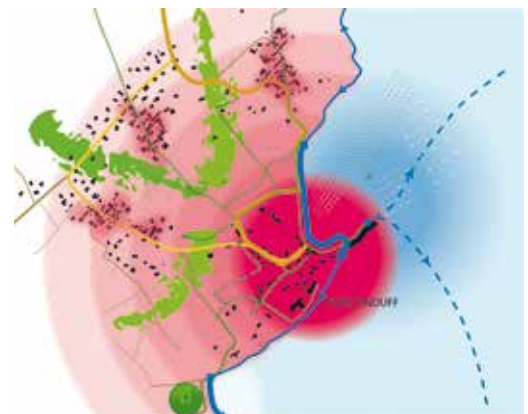


Schéma concept

Source : ADEUPa

CLERMONT**Requalification du secteur Saint-Jean / Cataroux, laboratoire urbain de l'écocité Clermont Métropole****LOCALISATION**

Saint-Jean / Cataroux constitue l'un des secteurs stratégiques au regard du SCoT du Grand Clermont. Il porte sur la requalification urbaine du territoire de l'entre-deux villes compris entre les centres historiques de Clermont et de Montferrand.

L'élan de reconquête urbaine amorcée dans les années 1980, mixe fonctions métropolitaines, habitat, activités et équipements (centre des Congrès Polydôme, salle de musiques actuelles « Coopérative de Mai », stade ASM, Pôle Santé...) autour de la première ligne de tramway mise en service en 2006.

Les grands projets (ouverture en 2010 du nouvel hôpital Estaing), acte majeur de la politique de reconquête urbaine, confirment l'attractivité du lieu. Suivront notamment le siège de la CPAM, la faculté dentaire, l'école de commerce, le lycée des métiers du futur, ainsi que la ligne B de TCSP.

Enfin à l'est, ce secteur profite de l'essor du pôle commercial et tertiaire du Brézet, locomotive économique métropolitaine.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

« Fabriquer le standard de la ville de demain durable et solidaire », telle est l'ambition du projet ÉcoCités avec Saint-Jean / Cataroux.

L'enjeu est de l'inscrire dans un processus de transformation progressif et évolutif permettant d'intégrer les principes du développement durable. Reconnues « standard », ces bonnes pratiques pourront contribuer aux réflexions du futur éco-PLU clermontois et bénéficier aux projets du Grand Clermont. Le défi consiste à réinterroger en profondeur nos pratiques de conception urbaine, de planification et de stratégie opérationnelle, afin de préfigurer la ville de demain.

ÉCHÉANCE

La mise en œuvre de ce projet qui nécessitera près de deux décennies, se déclinera en plusieurs temps dont la première phase d'élaboration devrait s'achever fin 2012.

En termes plus opérationnels, les premières échéances concernent la construction du futur lycée professionnel dont l'ouverture est envisagée pour septembre 2016 ainsi que la réalisation des premiers logements sociaux.

Parallèlement devrait émerger sur le site Cataroux, le bâtiment « Tour à énergie positive », première phase de reconquête des 40 hectares de ce site industriel en mutation. Devraient suivre les études et travaux de l'ouvrage de franchissement du faisceau ferroviaire ou bien encore la mise à ciel ouvert de la rivière Tiretaine.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Le projet mobilise un large partenariat public-privé autour du syndicat du Grand Clermont, maître d'ouvrage du SCoT et garant du label ÉcoCité. Des porteurs de projets, maîtres d'ouvrages opérationnels (Clermont Communauté, ville de Clermont-Ferrand, conseil régional d'Auvergne, SMTC, Revlum, Numtech, Automobiles Ligier) et des acteurs du territoire (ADEME, ADUHME, Michelin, universités, pôles de recherche...) s'organisent au sein d'instances de pilotage et consultative.



Un patrimoine paysager remarquable



La reconquête de l'entre-deux villes

Rôle de l'agence

La première intervention de l'agence Clermont Métropole sur le site Saint-Jean / Cataroux, a visé dès 2001, à en définir le potentiel urbain et permettre ainsi son inscription en 2005 en tant qu'espace de valorisation et de requalification urbaine prioritaire au SCoT.

La seconde contribution a consisté à faire émerger et à élaborer la candidature clermontoise suite à l'appel à projet ÉcoCité et ceci, au croisement de ses missions de prospective, de veille et de mise en œuvre de la ville durable.

Dans ce projet, l'agence a bâti son positionnement sur différents volets que sont l'innovation technologique, le déficit environnemental et l'enjeu sociétal au service de la ville durable; le site Saint-Jean / Cataroux devant constituer le laboratoire clermontois.

PROJET

LA RECONQUÊTE URBAINE DE SAINT-JEAN / CATAROUX, POUR CRÉER DE NOUVELLES RÉFÉRENCES DE LA VILLE DE DEMAIN, DURABLE ET SOLIDAIRE.

Ce vaste secteur de projets (600 hectares) s'inscrit dans une démarche urbaine historique à l'échelle de la capitale régionale et reflète les évolutions sociales, sociétales et industrielles. La dynamique ÉcoCité vient accompagner une nouvelle étape de transformation de ce territoire dans l'anticipation de l'arrivée du TGV à l'horizon de quinze ans, par la requalification de l'axe sud-est/nord-ouest allant de Saint-Jean jusqu'au site Cataroux / Les Pistes.

Elle offre l'opportunité d'accélérer la mise en œuvre des projets démonstrateurs et met en évidence la volonté et le vrai potentiel des entreprises locales de réaliser les sauts techniques et technologiques nécessaires à leur devenir.

UN PROJET URBAIN INTEGRÉ, ENJEUX DE LABORATOIRE POUR L'ÉLABORATION DE L'ÉCO-PLU CLERMONTAIS

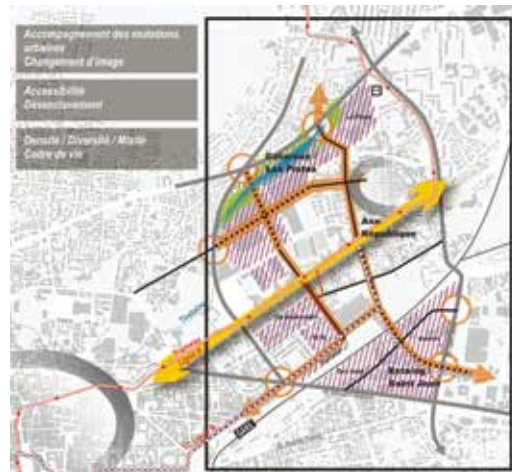
Le projet urbain s'appuie sur des opportunités foncières liées à la mutation de sites d'activités essentiellement industrielles. Par ailleurs la dynamique ÉcoCités intègre plusieurs projets de recherche portés par des entreprises et des laboratoires clermontois à l'image du «véhicule individuel public autonome», des nouveaux systèmes d'éclairages, la modélisation environnementale 3D, des procédés de dépollution des sols par voies biologiques ou bien encore le concept «bonheur brut collectif» (BBC). Cette nouvelle phase de transformation porte sur deux périmètres dits «d'orientations stratégiques», porteurs d'opérations structurantes. Il s'agit :

- du site Cataroux (emprise industrielle de 40 hectares) qui fait l'objet d'une réflexion d'ensemble intégrant les questions de vulnérabilité à l'inondation et de revalorisation d'une partie emblématique de la rivière Tiretaine, ainsi que l'«amorçage» de la dynamique urbaine autour de l'îlot démonstrateur «Tour à énergie positive».
- du site Saint-Jean, objet du concours European 11 qui accueillera le lycée Camille Claudel, en anticipation de la ligne B et de la rénovation urbaine du quartier d'habitat social Herbet.

Les actions engagées constituent les «catalyseurs» d'un nouveau modèle urbain prônant une meilleure maîtrise de la ressource énergétique locale, la gestion des risques naturels, l'intensité urbaine, la justice spatiale et sociale, et les enjeux de mobilité pour demain.



Le site Cataroux au nord et Saint-Jean / gare basse au sud



L'entre-deux villes, un territoire en mutation



Un plan guide à bâtir (travail prospectif de l'atelier PUP 2012)



Le contrat «ville-nature», une stratégie foncière à anticiper (travail prospectif de l'atelier PUP 2012)

Quelles évolutions constatées des métiers ?

L'agence s'est impliquée dès sa création en 1998, dans les projets urbains avec la requalification du quartier de la gare de Riom. Légitimée par la souplesse de son périmètre d'intervention et par sa neutralité, les premiers travaux de l'agence s'appuyaient sur l'analyse des enjeux de territoire puis l'identification des espaces à projets avant leurs déclinaisons en démarche partenariale.

Par la suite, l'appui au concours European a constitué à trois reprises un bon laboratoire d'émergence de projets urbains. En effet, la participation à cette manifestation européenne a largement facilité l'interpellation et la mobilisation des territoires pour explorer les enjeux urbains et sociétaux de sites stratégiques clermontois.

Enfin, plus récemment, la prise en compte du Grenelle de l'environnement a vu se multiplier les démarches de type «approche environnementale de l'urbanisme». Celles-ci proposent un canevas de travail permettant une bonne prise en compte des enjeux environnementaux pour la conception d'un écoquartier, mais peuvent, à l'échelle d'un projet urbain, devenir une source de complexification de l'ingénierie de conduite de projet.

Quelles améliorations à apporter ?

- Conforter le positionnement des agences sur les étapes amont de préfiguration et de programmation urbaine en appui sur leurs missions de planification et d'aménagement du territoire à différentes échelles.
- Développer une ingénierie de conduite de projet compétente et réactive, garante de la mise en œuvre des phases préopérationnelle ainsi que de leur articulation avec les enjeux urbains globaux.
- Intégrer ou renforcer une approche sous l'angle «économie urbaine» dans l'ingénierie du projet urbain afin de prendre en compte, à toutes les étapes, les enjeux et leviers de la mise en œuvre.

FLANDRE / DUNKERQUE

Démarche partenariale «valorisation des canaux»

LOCALISATION

Le territoire Flandre-Dunkerque (disposant d'un SCoT réalisé par l'agence d'urbanisme en 2007) couvre l'ensemble de la frange littorale du département du Nord. Sa partie nord est un site de polder drainé par un système de canaux et de watergangs rejetant l'eau à la mer : le territoire des «wateringues» de part et d'autre de l'Aa canalisée. Ce système hydraulique complexe a été réalisé de façon progressive depuis le XII^e siècle. Il est constitué de fossés appelés «watergangs» (parfois nommés «grachts» ou «vliets») et de canaux, communiquant par de multiples ouvrages (pompes, vannes, écluses...) afin de réguler le niveau des eaux de surface et évacuer les excédents à la mer.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Dans le cadre de son programme de travail partenarial, l'agence a initié une réflexion sur la valorisation des canaux. Bien que les canaux soient des éléments majeurs de l'histoire et de la géographie du territoire de polder, il apparaît que leur rôle hydraulique est souvent méconnu par la population et que leur plus-value en termes urbains et paysagers est nettement sous-estimée.

ÉCHÉANCE

Le travail partenarial comprend plusieurs phases.

- **2010** : culture commune – partage des connaissances et des enjeux, mise en réseau des projets et de l'actualité de chacun des partenaires.
- **2011** : travail sur un territoire pilote «de Bergues à Dunkerque», confortement de la mise en réseau.
- **À partir de 2012** : mise en cohérence des projets et construction progressive d'un plan de référence sur le territoire pilote, maintien de l'espace d'information et de partage à l'échelle du polder dunkerquois.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

La démarche s'appuie sur la constitution d'un large groupe technique partenarial comprenant les Voies navigables de France, l'institution interdépartementale des Wateringues, le Grand Port maritime de Dunkerque, la Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, la direction départementale des Territoires et de la Mer, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux du delta de l'Aa ainsi que les directions concernées de la communauté urbaine de Dunkerque et de la ville de Dunkerque.

Ce groupe s'est élargi aux collectivités concernées pour la démarche sur le territoire pilote de Bergues à Dunkerque : la communauté de communes du canton de Bergues et les six villes concernées. Un comité de pilotage composé d'élus représentant les principaux acteurs du territoire ponctue les principales étapes.

Rôle de l'agence

L'agence d'urbanisme de la région Flandre-Dunkerque a initié la démarche et proposé son inscription au programme de travail partenarial en 2010. Elle a ensuite constitué le groupe de travail technique et proposé la construction d'une culture commune (partage des éléments de connaissance dans les différents domaines, mise en exergue des principaux enjeux).

Depuis, elle anime l'ensemble de la démarche partenariale, qui se décline en deux actions principales :

- **partage de l'actualité et des projets de chaque partenaire ;**
- **démarche sur un territoire pilote «de Bergues à Dunkerque».**



Réseau des wateringues dans le territoire Flandre-Dunkerque (Hydratec 2010)



Berges du canal exutoire



Section urbaine à Coudekerque-Branches



Proposition d'aménagement d'une berge du canal exutoire

PROJET

RÉFLÉCHIR À LA VALORISATION DES CANAUX SUR UN TERRITOIRE DE POLDER NÉCESSITE DE TRAITER DE MANIÈRE CROISÉE LES NOMBREUX ENJEUX LIÉS À LEUR PRÉSENCE.

Il s'agit aussi d'initier des logiques globales de réflexion qui dépassent le traitement des berges pour s'intéresser à l'épaisseur.

DE MULTIPLES ENJEUX

L'enjeu majeur est l'enjeu hydraulique, avec un réseau hydrographique transfrontalier à la gestion complexe faisant intervenir de nombreux acteurs. Cet enjeu se combine avec :

- d'autres enjeux environnementaux : écologiques (canaux supports privilégiés de corridors écologiques), de gestion des sédiments (nécessité de curage des voies navigables et de création de nouveaux dépôts de sédiments de dragage), sanitaires (mauvaise qualité de l'eau ayant des répercussions sur l'état des eaux de baignade en mer) ;
- des enjeux touristiques liés à la plaisance : aujourd'hui assez faibles mais présentant des potentialités ;
- des enjeux économiques : Seine Nord Europe permettant d'envisager de diversifier les trafics et d'étendre l'hinterland fluvial ;
- des enjeux de développement et de renouvellement urbain en termes d'usages et de paysage, les canaux représentant une véritable plus-value pour la ville et les quartiers.

ARTICULATION DU PROJET À DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE TERRITOIRES

Le linéaire de Bergues à Dunkerque a été retenu comme secteur pilote de la démarche partenariale qui concerne deux communautés de communes, six communes constituées de nombreux quartiers. L'agence a engagé un travail préalable de projet urbain sur ce territoire traversé par quatre canaux, de part et d'autre desquels se trouvent de nombreux équipements de loisirs, de sport, de santé, d'enseignement ou de culture ainsi que d'importants sites d'activités économiques.

Une double approche thématique et territoriale a été initiée. L'approche thématique a permis de mieux comprendre le fonctionnement hydraulique et de mettre en lumière les ouvrages qui le garantissent, de fournir un éclairage historique et d'identifier les éléments patrimoniaux majeurs, d'analyser les contraintes liées à la circulation routière, d'identifier les potentialités de développement des circulations douces ainsi que des usages de la voie d'eau, de mettre en avant l'importance de la présence des ponts et passerelles, de réfléchir au renforcement des corridors écologiques et à la valorisation de la trame végétale... Parallèlement, l'approche sectorielle a permis de distinguer plusieurs séquences présentant des caractéristiques communes. Pour chaque séquence, les enjeux identifiés servent de base à une démarche de projet urbain.

L'AGUR propose un travail dans l'épaisseur mettant en avant la valeur ajoutée du canal ; l'ambition étant que les études en cours et les projets soient partagés entre les partenaires, et qu'un plan de référence se dessine progressivement sur ce linéaire entre mer et polder. En plaçant au cœur des réflexions les usages et le paysage, le territoire construit progressivement sa relation au canal.

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

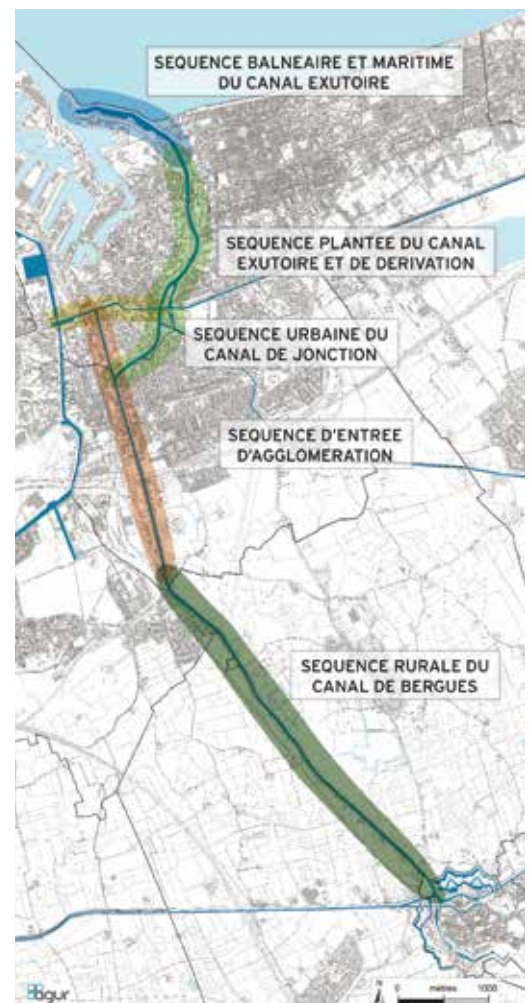
Dans un contexte économique et démographique difficile venant se confronter à une logique nationale de durcissement de la prise en compte des contraintes environnementales (risques de submersion marine s'ajoutant aux risques technologiques), l'enjeu d'attractivité est majeur pour le territoire Flandre-Dunkerque. L'agence engage de ce fait la double démarche d'évaluation et de révision du SCoT souhaitée par le syndicat mixte, en l'accompagnant de la volonté d'élaborer un projet de territoire ambitieux et créatif dans lequel les apports du projet urbain aux différentes échelles seront essentiels.

Quelles améliorations à apporter ?

L'agence se positionne en tant qu'animateur du partenariat sur les questions d'enjeux spatiaux fondateurs d'un projet de territoire qualitatif, à transcrire dans le SCoT puis à décliner dans les PLU et à mettre en œuvre dans les projets urbains. Au-delà de la mission de conseil et de suivi que l'agence pourra exercer dans le cadre de son programme de travail (PLU communaux dans le secteur rural, démarches de projets urbains ciblées, AEU...), il est souhaitable qu'elle soit intégrée aux groupes de pilotage des autres démarches à toutes les phases d'études (PLU communautaire, ensemble des projets urbains du territoire).



Schéma de principe



Carte d'identification des séquences



Relevé des équipements aux abords d'une séquence

CAPPELLEBROUCK**Approche environnementale de l'urbanisme (AEU) au centre du village****LOCALISATION**

La commune de Cappellebrouck (1144 habitants) est située à 25 kilomètres au sud-ouest de Dunkerque et appartient à la communauté de communes de la Colme. Issu de l'assèchement des marais, le village est localisé au sein du territoire de «wateringues», système hydraulique réalisé pour réguler le niveau des eaux de surface et évacuer les excédents à la mer. Le centre de la commune présente un front bâti assez dense, organisé de part et d'autre de deux routes départementales «en X». Plusieurs sites de renouvellement urbain ont été identifiés dans le cadre du plan local d'urbanisme, élaboré par l'AGUR en 2009.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

L'AEU a pour objectif, à travers la prise en compte des différentes composantes environnementales, de réfléchir à un schéma directeur global du centre du village, définissant la vocation de trois espaces mutables au sein du secteur d'équipements. L'autre objectif principal de l'étude est d'aboutir à la définition d'un projet précis pour la mise en œuvre d'un béguinage selon des critères d'aménagement et de construction durables.

ÉCHÉANCE

Démarrée en juin 2011, l'AEU comprend quatre phases :

- diagnostic, enjeux et schéma d'aménagement à l'échelle large du centre du village (réalisé) ;
- préconisations environnementales et scénarios d'aménagement sur les trois sites de renouvellement urbain (prévu fin octobre) ;
- définition du projet d'aménagement urbain durable pour le futur béguinage (fin 2011) ;
- écriture du cahier des charges et assistance au choix du maître d'œuvre pour le futur béguinage (début 2012).

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Cette AEU fait partie du programme d'actions mis en œuvre dans le cadre de la convention pluriannuelle de partenariat signée fin 2010 entre l'AGUR, la région Nord-Pas-de-Calais et l'ADEME.

L'objectif est de diffuser et de généraliser les pratiques de développement durable sur le territoire, au travers notamment des actions de sensibilisation et des actions d'assistance-conseil auprès des collectivités. L'AEU, sous maîtrise d'ouvrage AGUR, est réalisée par un groupement de quatre bureaux d'études spécialisés (architectes – paysagistes – écologues – ingénieurs environnement). Elle est cofinancée à 70 % par la région et l'ADEME, et à 30 % par la commune de Cappellebrouck.



Entités paysagères du SCOT Flandre-Dunkerque



Panorama sur le village de Cappellebrouck



Trame paysagère

Rôle de l'agence

L'AGUR a initié la démarche auprès de la mairie et proposé son inscription au programme de travail partenarial. En préalable à l'AEU, l'agence a réalisé un document présentant les principaux éléments de diagnostic et les premiers enjeux. Annexé au règlement de consultation, ce document a permis :

- pour la mairie, de partager les mêmes connaissances et d'aider à la définition précise des objectifs de l'AEU ;
- pour le bureau d'études, de s'approprier plus facilement le contexte et d'aider à construire sa réponse en termes de méthode, de composition d'équipe et de coût ;
- pour le déroulement de l'AEU, de mobiliser les données déjà existantes et d'orienter plus rapidement le travail sur les préconisations, les propositions, les projets.

La maîtrise d'ouvrage de l'étude est assurée par l'agence dans toutes ses phases (rédaction des cahiers des charges, lancement de la consultation pour la désignation du bureau d'études, choix du prestataire, suivi des réflexions...), en association avec la mairie de Cappellebrouck.

PROJET

Parmi les différentes questions abordées dans le cadre d'une AEU (Énergie et Climat, Eau, Biodiversité et Paysage, Déchets, Bruit, Pollution...), l'étude s'attache notamment à traiter de l'optimisation du foncier et des formes urbaines, des déplacements doux et du stationnement automobile, du traitement des franges entre tissu urbain et plaine agricole...

Par ailleurs, deux thèmes ont été identifiés comme majeurs, en raison des caractéristiques particulières du territoire de la commune et de la Flandre maritime.

L'ENJEU DE L'EAU

Dans un territoire de polder, les enjeux sont à la fois :

- de maintenir le bon fonctionnement hydraulique (évacuation à la mer des eaux excédentaires des waterings et des eaux pluviales) ;
- de gérer les périodes de crues ;
- de traiter la question des risques naturels et de l'adaptation du territoire au changement climatique.

En fonction du contexte hydrogéologique du site, du système d'approvisionnement et d'assainissement, de l'inventaire des ouvrages, des types de rejets et de leur quantité, l'AEU propose, aux différentes échelles (du territoire large à la parcelle et au bâti), des solutions de gestion alternative des eaux pluviales visant à limiter l'imperméabilisation des surfaces, favoriser l'infiltration, le tamponnement, ralentir le ruissellement...

L'ENJEU DE LA BIODIVERSITÉ

Hors domaine marin, la région Flandre-Dunkerque ne dispose pas d'espaces naturels de grande étendue. En revanche, elle comporte de nombreux « microsites » naturels ou semi-naturels, dont la variété constitue une autre forme de richesse et contribue à la biodiversité. Cependant, ces sites ont tendance à être de plus en plus isolés les uns des autres, en raison du morcellement progressif du territoire, que ce soit en milieu rural ou en ville.

L'enjeu est donc de favoriser le déplacement et l'essaimage des espèces animales et végétales, nécessaires au maintien d'un bon niveau de biodiversité.

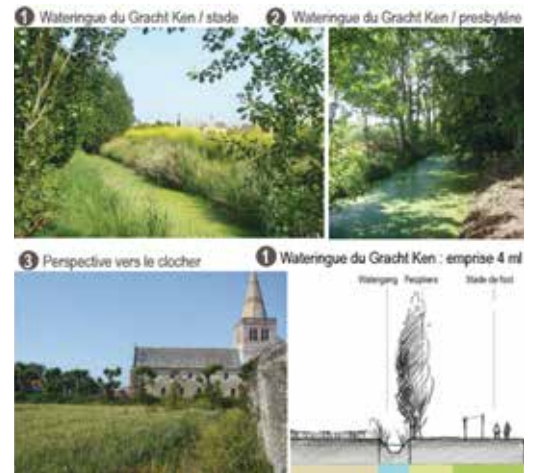
Dans l'AEU, les réflexions intègrent les éléments existants, supports de biodiversité sur les sites concernés et dans l'environnement proche (trame verte et bleue, liaison aux grands corridors biologiques identifiés au niveau du SCoT et de l'intercommunalité), dégagent les atouts en termes de biodiversité dans le centre du village, et proposent des solutions d'aménagement et de gestion, à la parcelle et au bâti.

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Le conventionnement avec l'ADEME et la région Nord-Pas-de-Calais permet à l'AGUR de franchir un saut qualitatif dans la promotion d'un développement urbain durable, au-delà de ses interventions déjà engagées depuis de nombreuses années, notamment en matière de planification territoriale. La conduite et le pilotage d'AEU sont donc l'opportunité d'élargir ces réflexions aux démarches de projets urbains et d'étoffer l'ingénierie spécialisée dans ces domaines sur certains territoires.

Quelles améliorations à apporter ?

L'AGUR rejoint la plupart des autres agences de la région (Saint-Omer, Béthune, Lille, Maubeuge) ainsi que le CAUE 62 et la mission Bassin minier dans ce dispositif. Le groupe d'échange, récemment constitué par la région et l'ADEME, permet de partager les expériences et d'échanger en termes d'objectifs et de méthodes. À l'échelle nationale, des échanges pourraient être organisés entre les agences. Dans ce sens, l'AGUR – avec la FNAU et de nombreuses agences – organisera et animera un atelier portant sur les AEU dans le cadre des 13^e Assises de l'énergie, du climat et de l'air qui se tiendront du 24 au 26 janvier à Dunkerque.



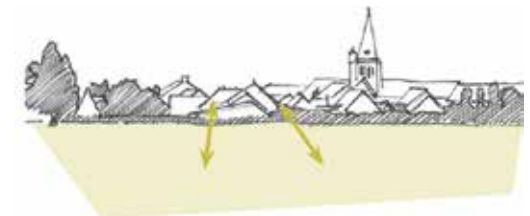
Vues rapprochées



Imbrication et bonne relation avec l'espace agricole



Juxtaposition et front face à l'espace agricole



Imbrication et interpénétration du village avec l'espace agricole

DUNKERQUE

Le quartier des Glacis : vers une régénération urbaine

LOCALISATION

Le quartier des Glacis se trouve au bas des anciennes fortifications Vauban de Dunkerque. Situé au bord du canal exutoire qui permet l'évacuation des eaux à la mer, ce dernier se trouve à l'articulation entre le centre-ville de Dunkerque et les deux communes rattachées dans les années 1970 : Malo-les-Bains et Rosendaël. Réquisitionnés à la Libération pour installer des logements d'urgence, ses terrains se sont construits de manière pérenne dans les années 1960. Composé à 90 % de résidences HLM, ce quartier aux hauteurs de constructions très variables (entre R+1 et R+15), répond aux logiques urbaines des quartiers de grands ensembles.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La ville de Dunkerque a souhaité que soit menée une démarche de projet urbain sur le quartier des Glacis. L'AGUR a assuré cette mission dans le cadre de son programme de travail partenarial. À l'issue d'une première phase d'état des lieux et de diagnostic partagé, tant en termes urbains qu'en termes sociaux, l'objectif a été d'identifier les principaux enjeux et de lancer des pistes pour la construction d'une vision prospective.

ÉCHÉANCE

La démarche s'est déroulée entre février et novembre 2011. Ce travail permet aujourd'hui aux élus et aux services de la collectivité de disposer d'un cadre de référence pour l'évolution du quartier, que ce soit en termes d'aménagement de l'espace public, de valorisation des équipements ou d'intervention sur le bâti. L'agence poursuivra son investissement en accompagnant la collectivité dans les différentes suites opérationnelles.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

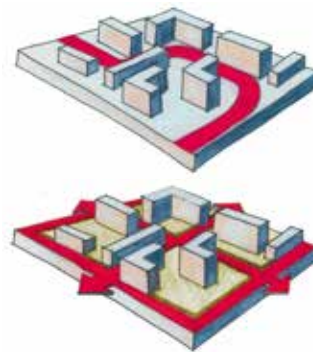
La démarche de projet a été menée en étroite relation avec les services de la ville, de la mairie de quartier, ainsi que de la maison de quartier. Elle s'est par ailleurs inscrite dans le cadre plus large de la réflexion partenariale visant à initier une stratégie globale de mise en valeur des canaux sur le territoire Flandre-Dunkerque.



Impact visuel du stationnement sur la place Prigent



Aménagement de la berge du canal exutoire



Matérialisation d'îlots par la délimitation des espaces privés et publics

Rôle de l'agence

L'observation fine des indicateurs sociodémographiques du quartier a rapidement orienté le travail vers les questionnements liés au peuplement du quartier et notamment de son parc d'habitat social, ainsi que vers la nécessaire évolution de celui-ci. Par ailleurs, l'agence a fortement investi dans une réflexion portant sur les espaces publics, en proposant un master-plan et des esquisses de projet sur certains secteurs. Différents niveaux de réponses sont formulés :

- des dispositifs de rationalisation et de valorisation des espaces à très court terme ;
- des réhabilitations et aménagements envisageables à moyen terme ;
- des enjeux de structuration et de mutation à long terme.

Vue aérienne du quartier



PROJET

LES PRÉCONISATIONS SONT MULTIPLES.

Il s'agit principalement :

- d'affirmer les connexions interquartier en complétant le maillage, en hiérarchisant les axes de communication et en matérialisant les limites d'îlots ;
- de diversifier l'offre de logement pour diversifier le peuplement du quartier et pérenniser ses équipements ;
- de reconfigurer les espaces publics pour restaurer une urbanité autour d'une centralité qui soutienne le commerce et les équipements de proximité.

DIVERSIFIER LE PEUPEMENT ET FAVORISER L'URBANITÉ

Le travail de diagnostic a permis de mettre en évidence un faible renouvellement de la population depuis les années 1960 et donc une sous occupation du parc de logements, prévu à l'époque pour des familles dont les enfants sont aujourd'hui partis. Or, par sa situation géographique notamment, ce quartier a un potentiel attractif fort pour tout type de ménage.

L'agence propose d'agir sur l'occupation des logements en privilégiant, au sein des organismes HLM, une politique d'attribution à la faveur des familles et en incitant à de nouvelles formes de cohabitations (intergénérationnelles notamment).

Parallèlement, l'agence propose d'envisager à long terme la réhabilitation en profondeur de certains immeubles (ajout de terrasses, restructuration des pièces à vivre, redimensionnement des ouvertures, remodelage des parties communes...) pour en améliorer la qualité et en diversifier l'offre.

RÉHABILITER LES ESPACES PUBLICS POUR ASSURER DES LIENS INTERQUARTIERS ET AFFIRMER UNE CENTRALITÉ

Pour revitaliser le quartier et renforcer la cohésion sociale, l'agence propose une nouvelle répartition des usages dans un chapelet d'espaces publics interconnectés, définis et généreux (promenade, parc, place minérale, square, placette, jardin partagé...). Celui-ci répond à trois enjeux :

- revaloriser les berges du canal qui longe le quartier pour mieux l'inscrire dans un rôle stratégique à l'échelle de l'agglomération ;
- connecter le quartier des Glacis aux quartiers est par l'ouverture et l'extension d'un parc situé en frange ;
- affirmer une centralité autour de la place existante et la relier aux autres espaces publics par des logiques de circulation douce.

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Cette démarche de projet a permis la mise en place d'une méthode de travail en interne, par la constitution d'une équipe projet et des échanges renforcés avec les autres chargés d'études thématiques. L'échelle fine d'observation et de diagnostic a impliqué un travail de terrain conséquent pour établir un état des lieux complet. Elle a nécessité, pour assoir le propos, la réalisation d'illustrations par le biais notamment de l'outil informatique (photomontages, flash...).

Aussi, l'aboutissement de cette première démarche de projet urbain repositionne l'agence dans une dimension créative, qu'elle conforte par son ancrage territorial. Ce travail a par ailleurs permis l'émergence d'un dialogue nouveau avec certains partenaires (structures socioculturelles, bailleurs...).

Quelles améliorations à apporter ?

L'agence souhaite renforcer son approche globale en intégrant certaines thématiques aujourd'hui peu explorées à l'échelle des projets de quartiers, comme celle des continuités biologiques et de la biodiversité. Elle se donne également pour objectif de mener le plus souvent possible, dans le cadre de ces démarches de projet urbain, un travail de concertation avec la population.



Aménagement en square des abords d'une crèche et d'un foyer polyvalent

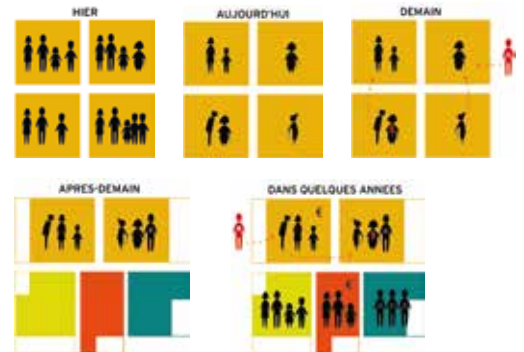
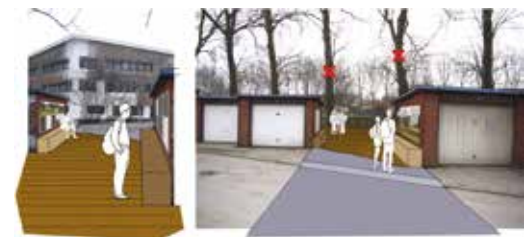


Schéma de principe pour la reconfiguration du parc de logements sociaux



Masterplan des espaces publics



Travail de l'accroche avec le canal exutoire

GRANDE-SYNTHÉ Écoquartier du Basroch

LOCALISATION

Ville nouvelle de 23500 habitants située à l'ouest de l'agglomération dunkerquoise, Grande-Synthe a connu un très fort développement à l'arrivée du pôle sidérurgique d'Usinor (actuellement Arcelor). Le plan de la ville comprend alors cinq quartiers dépourvus de véritable centre-ville et mal connectés entre-eux. Dès la fin des années 1970, la ville s'engage dans la réparation des dysfonctionnements avec différents dispositifs de politique de la ville. Une partie des immeubles de l'ancienne ZUP sont démolis et un centre-ville se constitue autour de la maison communale (1986). En 2001, Grande-Synthe s'engage dans un ambitieux processus de recomposition et de développement urbain.

La création d'un écoquartier sur le site du Basroch au sud-est de la commune, sur l'une des dernières grandes réserves foncières du territoire communautaire « en site urbain » (21 hectares) constitue une nouvelle étape du développement de Grande-Synthe. Il s'inscrit dans la dynamique d'écoville initiée il y a quelques années. Le site se trouve au croisement des autoroutes A25 et A16. Il est constitué d'une grande parcelle préverdée il y a dix ans et offre aujourd'hui un cadre boisé intéressant. Le projet comprend 550 logements dont 40% de logements sociaux (objectif du PLH) : une première phase permettra la construction de 200 logements.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

À la demande de la ville de Grande-Synthe et dans le cadre de son programme de travail partenarial, l'agence a mené une réflexion préalable sur le site du Basroch. Celle-ci vient compléter les travaux menés par des groupes thématiques formés à l'initiative de la ville (trame verte et bleue / énergie / circulation et stationnement / urbanisme, architecture et paysage).

ÉCHÉANCE

La réflexion a été initiée sous la forme d'un atelier de travail de trois jours en août 2012 entre l'équipe projet de l'agence, la ville de Grande-Synthe et la CUD. La démarche s'est poursuivie courant septembre pour l'équipe pluridisciplinaire de l'agence.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

La sollicitation de la commune de Grande-Synthe avait pour objet initial d'étoffer le dossier fourni au groupement retenu dans le cadre de la consultation d'études urbaines, paysagères et techniques préalables à la réalisation d'un écoquartier. L'agence est aujourd'hui associée aux différentes phases de projets à venir.



Éléments de contexte



Ambiances du site

Rôle de l'agence

L'intervention de l'agence a permis de réinterroger le programme du futur quartier au regard de son contexte à différentes échelles (quartier, commune, inter-communalité, territoire). Elle a permis de dessiner des plans de principes qui garantissent une inscription durable du futur tissu urbain dans le territoire (trame urbaine, trame végétale, trame hydraulique).

PROJET

SIX PRINCIPES SONT RETENUS POUR LA CONCEPTION DE L'ÉCOQUARTIER.

Deux principes sont fortement investis par les services de la ville de Grande-Synthe: un quartier à énergie positive et un quartier qui implique les habitants. Quatre autres sont développés par l'agence sous la forme de pistes d'aménagement.

UN QUARTIER DANS LA VILLE

Le quartier doit devenir « un morceau de ville », s'ouvrir sur l'extérieur et se connecter aux quartiers adjacents.

Parmi les propositions : constituer une façade urbaine sur le boulevard Mendès France, mettre en relation le quartier avec les sites d'activités, de commerce et de loisirs adjacents, prolonger le parc du Moulin au cœur du quartier, envisager des connexions piétonnes et cyclables à long terme au-delà des infrastructures majeures (franchissement de l'A16 et des voies du faisceau ferré afin de rejoindre les arrêts de la ligne Calais-Dunkerque – franchissement de la D625 afin de relier les quartiers Saint-Nicolas et Meunerie de Petite-Synthe).

UN QUARTIER À BIODIVERSITÉ POSITIVE

Le préverdissement offre aujourd'hui un boisement dense, ceinturé par des watergangs importants. Le positionnement du site entre les deux cœurs de nature du Fort de Petite-Synthe et du lac du Puythouck lui confère un rôle d'espace relais.

Parmi les propositions: concevoir le quartier à partir de la trame verte et bleue, prolonger l'armature hydraulique du parc du Moulin au sein du quartier, diffuser la biodiversité dans le quartier, concilier gestion des eaux et qualité du cadre de vie, construire des bâtiments à biodiversité positive, recomposer le boisement.

UN QUARTIER MIXTE

La mixité fonctionnelle du quartier est un enjeu fort pour faciliter l'intégration des équipements existants et futurs.

Parmi les propositions: réaliser une partie du programme d'extension du parc de l'Étoile au sein du quartier, intégrer tout ou partie des bâtiments de la future ferme urbaine, envisager l'accueil d'une offre minimale de services et de commerces de proximité, réserver une surface afin de permettre l'implantation ultérieure d'un équipement.

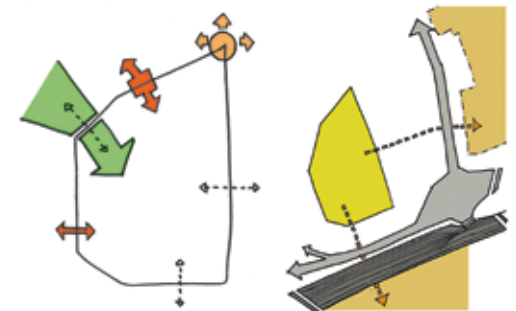
UN QUARTIER QUI PRIVILÉGIE LE PIÉTON ET LE CYCLISTE

L'objectif est de favoriser la pratique des modes actifs et du transport en commun.

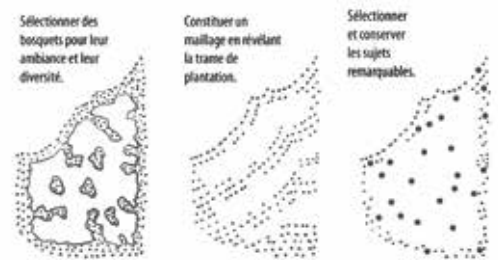
Parmi les propositions: stationner les véhicules dans des parkings en infrastructure pour libérer de l'espace au sol et limiter leur présence visuelle, organiser des accès au logement en zone de rencontre en impasse pour apaiser la circulation au sein du quartier, développer une offre d'autopartage, assurer la continuité et le confort d'usage des cheminements piétons et des voies cyclables, prévoir des lieux de stationnement vélos accessibles et sécurisés.



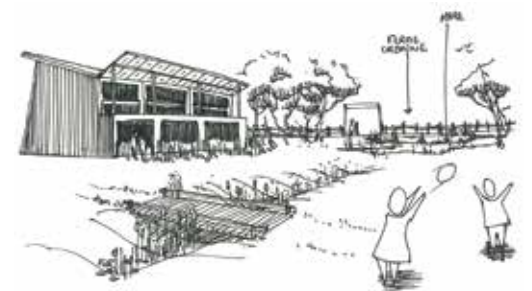
Vue aérienne du site



Connexions du quartier à court et long terme



Schémas de recomposition du boisement



Croquis d'ambiance du prolongement du parc du moulin

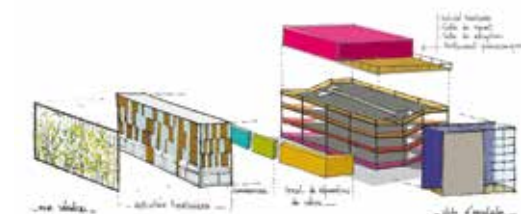


Schéma de principe pour la réalisation d'un parking en ouvrage multifonctionnel

Quelles évolutions constatées des métiers ?

Cette démarche de projet a été l'occasion pour l'agence de faire la preuve de sa réactivité, de la complémentarité de ses métiers et de sa capacité à produire rapidement des visuels expressifs. Elle a fait l'objet d'un travail transversal résolument bénéfique au projet.

Quelles améliorations à apporter ?

Si le temps imparti l'avait permis, ce travail aurait sans doute gagné à ce qu'une démarche de concertation soit menée. Par ailleurs, le workshop en équipe pluridisciplinaire apparaît comme une méthode efficace que l'agence cherche à réitérer.

PROJET

LA CITADELLE SE TROUVE AU CROISEMENT DES NOMBREUX PROJETS DU CENTRE D'AGGLOMÉRATION.

Les enjeux sont ceux d'un « quartier cœur » dans lequel l'ensemble des citoyens du territoire peuvent se retrouver. Autour d'un grand plan de reconfiguration des espaces publics, le projet conjugue le renforcement du pôle université/enseignement/recherche, le développement d'activités innovantes liées au territoire et l'affirmation d'une spécificité culturelle, associative et festive.

LA PRESQU'ÎLE DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION

Dans de nombreuses agglomérations, les îles, confluences et autres docks font l'objet d'une attention particulière. Ils donnent lieu à des programmes emblématiques, des architectures audacieuses et des aménagements d'espaces publics fédérateurs.

Le projet préconise de valoriser l'insularité du quartier par :

- l'aménagement de l'ensemble des quais pour les déplacements doux de sorte qu'il soit possible de faire le tour de la Citadelle ;
- la réalisation d'espaces publics qui établissent un lien avec l'eau ;
- le confortement des fronts urbains sur les quais avec l'implantation de programmes emblématiques et l'animation des rez-de-chaussée commerçants ;
- le renforcement des connexions avec les quartiers adjacents, en facilitant les franchissements piétons et cycles et en envisageant à terme, des franchissements par voie d'eau.

L'INTÉRIORITÉ DU QUARTIER À RENFORCER

En Citadelle, il existe beaucoup de petits lieux confinés et d'établissements méconnus (jardin de la CCI, l'« Entrepôt », la « Piscine »...). Il est proposé de renforcer l'esprit de convivialité du quartier en requalifiant les rues intérieures pour donner la priorité aux modes doux et en favorisant l'implantation d'activités compatibles (bars, snacks, ateliers, associations, boutiques de créateurs...).

Pour ce faire, l'étude préconise de concentrer les circulations automobiles sur l'avenue de l'Université et la rue l'Hermite en réalisant des aménagements destinés à ralentir la circulation, à minimiser le transit et à instaurer une desserte de transports en communs efficace.

Des perspectives transversales majeures devant être confortées ou créées sont identifiées afin de consolider l'interface entre la ville et le port.

Quelles évolutions constatées des métiers ?

Cette démarche a permis à l'agence de démontrer sa capacité à penser le projet de quartier dans une logique de projet d'agglomération, en formulant notamment des propositions favorables au partenariat entre les principaux acteurs du développement local (économique, culturel et d'enseignement supérieur).

Quelles améliorations à apporter ?

La principale amélioration possible dans la conduite de ce type de projet réside dans la capacité du groupe de travail à s'ouvrir progressivement à d'autres partenaires de terrain. Cela permettrait d'appuyer le projet sur une expertise partagée plus propice à une traduction opérationnelle des pistes avancées.



Vue aérienne du quartier



Hypothèse de réalisation d'un espace public connecté à l'eau



Étude d'opportunités pour le confortement urbain des quais



Placette requalifiée pour favoriser l'installation de terrasses



Plan de valorisation des espaces publics intérieurs

BOURBOURG

Zac de l'Écluse / plan guide

LOCALISATION

La commune de Bourbourg (6 800 habitants) appartient à la communauté urbaine de Dunkerque. Elle est située sur d'anciennes terres marécageuses aujourd'hui asséchées et drainées par un système hydraulique de « wateringues ». Cette commune de taille moyenne s'inscrit dans un territoire agricole poldérisé et joue un rôle de centralité pour les communes rurales avoisinantes.

Ancienne place forte médiévale, Bourbourg se développe d'abord de manière radio-concentrique. Au XIX^e siècle, les premiers faubourgs apparaissent au nord de la commune, aux abords du canal qui la relie à Dunkerque et de la gare ferroviaire. Ce n'est que dans les années 1970 que Bourbourg commence à se développer au sud avec la construction d'équipements et de zones résidentielles.

Située au sud-est de la commune, la ZAC de l'Écluse, créée en 1986, participe de cette logique d'extension. Elle a permis la réalisation d'un collège et de quelques opérations de lotissements parmi les moins denses de la commune.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

En mars 2012, la municipalité de Bourbourg sollicite l'agence pour apporter son regard sur un projet de lotissement que Bouygues Immobilier compte réaliser dans le cadre de la ZAC de l'Écluse pour d'ERDF. Le projet comprend 70 maisons pavillonnaires jumelées réparties en deux phases. Si la première phase de 34 logements est alors approuvée, la ville de Bourbourg et la communauté urbaine de Dunkerque demandent à l'agence de mener une réflexion à l'échelle globale de la ZAC et de proposer un plan guide pour l'aménagement des phases ultérieures.

ÉCHÉANCE

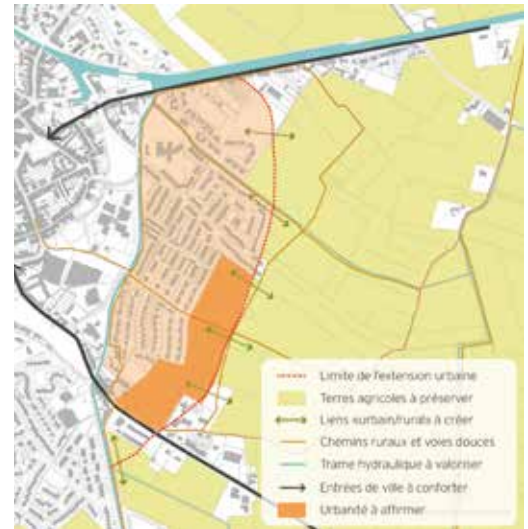
Les intérêts conjugués de la ville de Bourbourg et de Bouygues Immobilier à faire émerger ce nouveau quartier rapidement ont nécessité de la part de l'agence une certaine réactivité. Le projet est présenté à la municipalité de Bourbourg et aux services de la communauté urbaine au mois de juin 2012, et validé dans ses fondamentaux.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Menée en étroite collaboration avec les services de la communauté urbaine, la démarche sert d'aide à la décision pour la commune et de support de négociation avec le promoteur immobilier.

Rôle de l'agence

Bien que l'agence défende vigoureusement un principe général de limitation de l'extension urbaine, elle intervient sur ce secteur à urbaniser pour tenter de minimiser la consommation foncière, garantir une trame urbaine cohérente et faire émerger un quartier qui participe au développement local.



Principes généraux d'aménagement au sud-est de la commune



Plan d'aménagement de la ZAC à long terme

PROJET

MALGRÉ LA TAILLE DE LA COMMUNE ET LA PRÉSENCE D'UN CERTAIN NOMBRE D'INDUSTRIES, BOURBOURG PRÉSERVE UN CARACTÈRE RURAL MARQUÉ.

En premier lieu, le projet sanctuarise les terres agricoles situées en frange de la commune et inscrit dans le paysage, par la mise en valeur d'un chemin de contournement, une limite pérenne à l'extension urbaine. Une trame est proposée pour optimiser le foncier et garantir des continuités de parcours entre le tissu urbain existant et les chemins ruraux.

FAVORISER LA DIVERSITÉ DE PEUPEMENT DU QUARTIER

À travers un plan d'aménagement décliné en trois phases, l'agence fixe un objectif de densité (45 logements/hectare) qui vise à garantir un seuil de peuplement favorable à l'établissement d'une vie de quartier. Le projet met l'accent sur la nécessaire diversification des typologies de logement, des statuts d'occupation et des formes urbaines (maisons de ville, logements intermédiaires, petits collectifs). L'enjeu est de favoriser la diversité de peuplement et de répondre aux différentes étapes des parcours résidentiels. À cet égard, le projet intègre une structure de logements adaptés aux différentes étapes du vieillissement. L'implantation de l'établissement est imaginée de telle sorte qu'il participe pleinement à l'animation du quartier et favorise les solidarités intergénérationnelles.

Enfin, le projet encourage la réalisation de services et de locaux aux rez-de-chaussée de certains collectifs qui permettront une offre commerciale d'appoint et des services directs.

FAVORISER UNE AGRICULTURE DE PROXIMITÉ RAISONNÉE

À la création de la ZAC, la perspective de développement urbain est beaucoup plus importante. La communauté urbaine fait alors l'acquisition de 9 hectares de terres arables situées en proximité directe avec le futur quartier. Il est proposé de développer une politique en faveur d'une agriculture raisonnée, d'une production diversifiée (maraîchage, horticulture, arboriculture, élevage...) en permettant l'installation de jeunes agriculteurs. Par ailleurs, pour favoriser les liens entre la ferme et le futur quartier, un certain nombre d'aménagements est proposé :

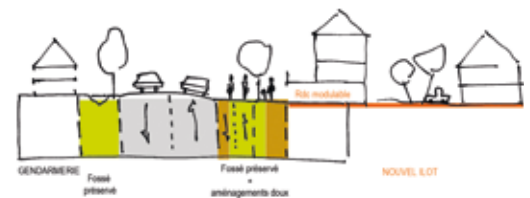
- point de vente directe dans le quartier ;
- petits entrepôts agricoles ;
- petites parcelles cultivées dans le quartier (verger, jardin aromatique, basse-cour,...).



Principe de lisière agricole garante de la limite de l'extension urbaine



Plan d'aménagement et typologies de logement



Coupe de principe pour le choix des gabarits de rue

Quelles évolutions constatées des métiers ?

Grâce à cette démarche de projet, l'agence a prouvé sa capacité à intervenir dans l'urgence pour défendre les intérêts du territoire. Son travail a permis de garantir au futur quartier une trame urbaine cohérente, d'apporter une mixité de formes urbaines pour plus de densité et de diversifier les statuts d'occupation.

Quelles améliorations à apporter ?

La principale source d'améliorations dans ce type de démarche réside dans l'accompagnement opérationnel du projet pour en garantir la qualité architecturale et paysagère. Aussi, ce projet pourrait faire l'objet d'une participation active des habitants pour faciliter l'appropriation de ce nouveau quartier.



Ambiances pour le futur quartier

LEFFRINCKOUCKE

Extension urbaine au sud de la cité des dunes

LOCALISATION

Leffrinckoucke est une commune de l'Est de l'agglomération dunkerquoise. Elle comprend trois ensembles habités distincts : la fin de tâche urbaine principale de l'agglomération, le village ancien et le quartier des Dunes. Cette ancienne cité ouvrière de l'usine métallurgique des Dunes, détachée de tout contexte urbain préexistant, a été détruite en grande partie et reconstruite dans les années 1980 en quartier résidentiel. Le site de projet d'extension considéré est attenant à ce quartier et représente un ensemble de parcelles agricoles de 12,5 hectares. Il est par ailleurs cerné, au nord par le massif dunaire, à l'est par l'usine toujours activité, et proche au sud, d'une petite zone d'activités qui longe le canal de Furnes.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Dans le cadre de son programme partenarial, l'AGUR a engagé une démarche de projet urbain pour ce secteur, retenu lors de l'élaboration du PLU communautaire, comme zone à urbaniser (zonage 1AU) soumise à un périmètre d'attente de projet d'aménagement (PAPA).

ÉCHÉANCE

Suite à l'arrêt du projet de PLU communautaire en janvier 2011, la municipalité de Leffrinckoucke a demandé à l'agence d'urbanisme de mener une étude urbaine préalable afin de définir une orientation d'aménagement (OA) lui permettant de demander la levée du PAPA lors de la consultation des communes. Cette réflexion a été menée entre février et avril 2011. Le PLU communautaire est aujourd'hui en cours d'instruction ; son approbation est prévue pour décembre 2011.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

La démarche de projet est réalisée à la demande de la ville de Leffrinckoucke et de la communauté urbaine de Dunkerque en charge du PLU communautaire.

Rôle de l'agence

L'agence a pris le parti de reconsidérer la commande en réalisant un plan de composition urbaine plus large. Ce travail permet de définir certains prérequis à toute forme d'extension urbaine sur ce site. L'agence met notamment l'accent sur la nécessité d'une politique d'intensification urbaine dans le tissu adjacent pour constituer un ensemble urbain cohérent et durable. Elle repère ainsi des parcelles mutables, réalise plusieurs scénarii et estime un potentiel de peuplement.

Le projet de confortement est étudié dans le contexte plus large de la commune et de l'agglomération. Il permet notamment d'initier une réflexion sur le devenir du territoire agricole adjacent et de la zone d'activité proche.



Contexte territorial



Mise en réseau des espaces naturels et agricoles



Principe de parcours séquenté

PROJET

L'ENJEU PRINCIPAL EST DE PROMOUVOIR UNE EXTENSION URBAINE CONTENUE.

Il s'agit de proposer des typologies de logements qui assurent une compacité acceptable et permettent une masse critique de peuplement favorable à l'existence de services et de commerces de proximité. Il s'agit aussi de tenir compte d'un contexte extraordinaire (dunes, ancien fort militaire, canaux, parcelles agricoles, usine...) et d'en tirer parti.

CONSTITUER UNE CENTRALITÉ DE QUARTIER

Pour réussir l'accroche urbaine entre le tissu résidentiel existant et le nouveau secteur à urbaniser, et constituer ainsi un ensemble urbain d'environ 2 000 habitants, il convient de poser la question de la centralité.

Au regard des potentiels de recomposition urbaine, plusieurs alternatives apparaissent : la rue centre, l'ouverture du cœur d'îlot central, une nouvelle centralité... Pour des raisons de qualité de maillage, l'hypothèse retenue est celle d'une articulation autour d'une placette existante à laquelle est donnée une certaine ampleur et un prolongement dans la partie du quartier en extension. Cette placette devient un lieu structuré par des façades en alignement, des locaux commerciaux en rez-de-chaussée et un parvis redessiné pour la maison de quartier existante. Elle doit jouir d'une desserte privilégiée en matière de transport et d'un aménagement favorable à l'existence d'événements de quartier (marchés, petite fête foraine...).

PRISE EN COMPTE DE L'ENSEMBLE DES COMPOSANTES DU LIEU

Un nombre important d'espaces dédiés à une activité agricole sont à recenser à proximité du site. Chacun fonctionne aujourd'hui de manière autonome. Par ailleurs, une zone d'activité existe au sud et peine à se développer.

L'agence propose la structuration d'un réseau entre les différents acteurs de la filière agricole qui tient compte des vocations de chacun (commerciale, associative et solidaire, pédagogique, récréative...). Elle propose de rapprocher chaque espace de culture par un sentier à caractère rural qui traverse six séquences différentes (maraîchère, d'élevage, fruitière, de jardins familiaux...). Chacune de ces séquences accueille des activités agricoles ancrées localement qui jouent un rôle de proximité pour le futur quartier (vente directe, auberge des producteurs...) et fixent les limites du secteur à urbaniser. Ces séquences interagissent aussi avec la zone d'activité dont le développement s'opère au profit de la filière agricole



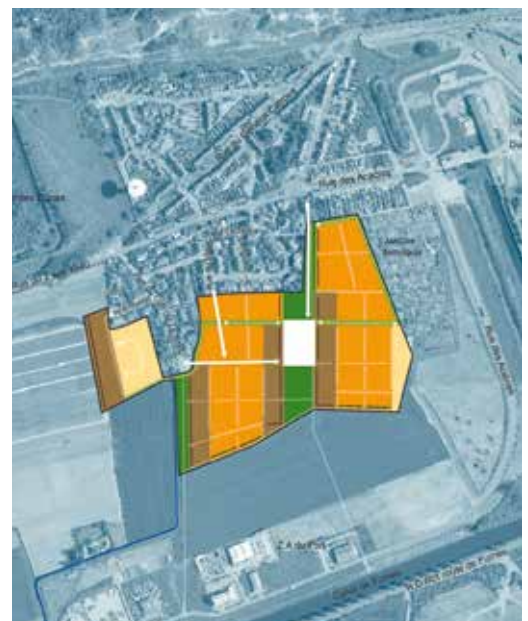
Révéler la trame hydraulique pour fixer des limites pérennes à l'urbanisation (avant et après)



Confortement urbain proposé



Articulation autour de la place Blériot



Orientation d'aménagement proposée

Quelles évolutions constatées des métiers ?

L'agence réinvestit actuellement la mission de projet urbain en menant des démarches de projets de ville, projets de quartiers ou projets de secteurs sur des sites d'enjeux communaux ou intercommunaux. Ces études, menées dans un cadre partenarial, visent à établir à chacune des échelles un diagnostic urbain partagé et prospectif, puis à envisager des scénarii d'évolutions et à proposer des pistes pour l'élaboration d'un projet urbain.

La dimension sociale est de plus en plus présente dans les travaux ce qui permet de renforcer les prescriptions en matière d'espace public, de cohésion sociale et d'urbanité, tout en proposant des orientations d'aménagement favorables à la qualité d'usages et à la diversité des pratiques.

L'agence renforce par ailleurs son approche spatiale, morphologique et paysagère et tente de diversifier les représentations (photomontages, coupes paysagères...).

Quelles améliorations à apporter ?

Il est nécessaire que l'agence consolide son expertise sur les questions environnementales et mesure leurs incidences sur les conditions d'urbanisation, notamment par rapport à la question des submersions marines fortement d'actualité sur le territoire. L'agence se donne d'autre part pour objectif de poursuivre la recherche de modes de représentation expressifs et sensibles au travers de nouveaux outils.

VILLE DE PONT-DE-CLAIX

Prospective urbaine sur le site des Moulins de Villancourt

LOCALISATION

Membre de la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, la commune de Pont-de-Claix est située à 5 kilomètres au sud de Grenoble. Elle compte environ 12 000 habitants.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Le développement de la commune est contraint depuis plusieurs décennies par les risques technologiques liés à la présence d'une plate-forme chimique (classée SEVESO seuil haut) occupant près du tiers de la superficie communale. L'élaboration du PPR, la programmation de nombreux travaux de rénovation et de sécurisation de cette plate-forme, ainsi que la programmation de transports collectifs structurants (extension de deux lignes de tramway...) ont créé une dynamique de projets autour d'un nombre conséquent d'espaces potentiellement mutables.

L'agence, missionnée pour accompagner la commune dans l'élaboration de son PLU, s'est également vu confier la mission de révéler le potentiel de développement des sites stratégiques identifiés, soit une dizaine au total.

Ainsi, pour chaque site, elle réalise des études d'opportunité et de capacité afin de préciser le contenu programmatique des futures opérations, de définir plusieurs hypothèses d'aménagement au regard du potentiel et des contraintes, et de vérifier la faisabilité économique de l'opération. Certains sites étudiés pourront faire l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dans le cadre du futur PLU.

ÉCHÉANCE

Les échéances sont celles de l'élaboration du PLU jusqu'à l'arrêt, soit environ vingt-quatre mois.

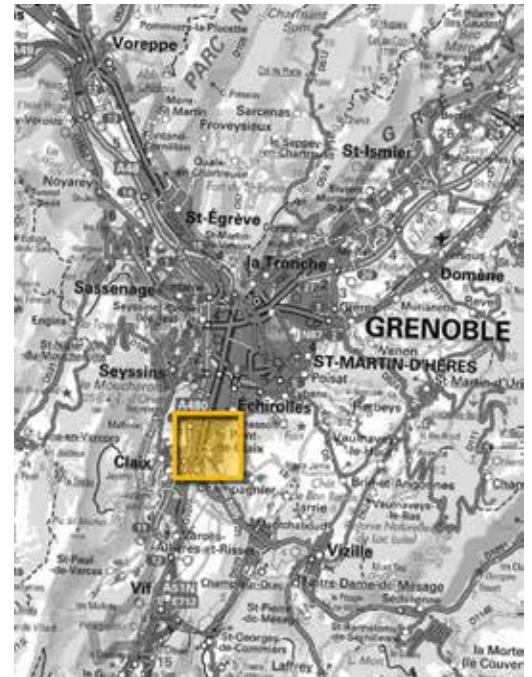
PARTENARIAT ET PILOTAGE

Les enjeux identifiés dépassent largement les limites communales, avec la prise en compte et les déclinaisons des objectifs de développement fixés dans le SCoT, l'intégration de grands projets d'infrastructure de transport... De ce fait, l'élaboration du PLU de la commune s'inscrit inévitablement dans une démarche partenariale complexe qui associe une multitude d'acteurs en amont.

Rôle de l'agence

Les plans locaux d'urbanisme constituent un champ historique pour l'agence d'urbanisme de la région grenobloise. Les évolutions majeures actuelles nécessitent de renouveler les pratiques en inventant une « nouvelle génération » de PLU, incarnant davantage un urbanisme de projet (à travers notamment le PADD et les OAP).

L'objectif de l'agence est d'être en capacité d'intervenir à différentes échelles, afin d'assurer la cohérence des projets, du grand territoire à l'îlot, et d'assurer un « passage de relais » réussi entre la planification et l'urbanisme opérationnel.



Localisation de la commune à l'échelle de l'agglomération



Identification des secteurs stratégiques de développement dans le PADD



Plan de référence réalisé à l'échelle d'un secteur stratégique de développement

PROJET

CARACTÉRISTIQUES

Parmi les secteurs à enjeux identifiés sur la commune, celui des Moulins de Villancourt (environ 3 hectares en entrée de ville) offre de nombreuses potentialités de développement. Compte tenu de son excellente desserte par les transports en commun et de sa forte visibilité depuis les axes structurants, la ville souhaite que sa requalification favorise l'émergence de signaux urbains forts qui valoriseront l'entrée de ville et incarneront le renouveau de la commune.

Adossé au projet de construction de la Cité des arts et des sciences autour de l'espace patrimonial des Moulins de Villancourt et à celui du tramway en proximité immédiate, le rayonnement des activités en présence orientées vers la culture et les loisirs offre l'opportunité de conforter une polarité urbaine tournée autour de ces thématiques. À terme, le site pourra faire l'objet d'une programmation mixte, incluant activités commerciales, logements (environ 250 logements sociaux et privés) ainsi qu'un parc public linéaire assurant la jonction entre les différents équipements structurants situés au nord de la commune.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

L'étude d'opportunité résulte de différentes réflexions menées à différentes échelles :

- la prise en compte des documents de planification, notamment le SCoT, dont les orientations définissent des objectifs de densité en lien avec la localisation du site et son niveau de desserte actuel et projeté par les transports collectifs ;
- la définition du positionnement stratégique de la commune à l'échelle supra-communale dans le cadre de l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable fixant les objectifs et le niveau d'ambition pour les secteurs stratégiques de développement ;
- la définition des objectifs de développement à l'échelle des différentes polarités de la commune ayant donné lieu à la réalisation de plans de référence, vecteurs de la cohérence des différents projets à l'échelle des sites potentiellement urbanisables (vocation des différents espaces et échéancier prévisionnel d'urbanisation, définition des linéaires commerciaux, espace public et liaisons structurantes...).

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Les lois issues du Grenelle de l'environnement ainsi que la volonté partagée de tendre vers un urbanisme de projet réinterrogent inévitablement les modes d'élaboration des PLU en cherchant à les inscrire plus systématiquement dans des processus plus intégrés et opérationnels. Le rôle des PLU s'en trouve renforcé : ils deviennent des maillons-clés dans le processus de fabrication de la ville, garants à leur niveau de la qualité globale des opérations futures.

Ces exigences nouvelles vont de pair avec l'élargissement des sensibilités et des compétences techniques requises : elles doivent notamment permettre d'affiner et de vérifier la faisabilité des projets et d'inscrire le juste niveau de précision dans les PLU. De ce fait, les orientations d'aménagement seront plus en mesure de favoriser le passage à l'acte.

Quelles améliorations à apporter ?

Ce contexte d'innovation amène naturellement l'agence à élargir ses compétences et à les coordonner avec celles d'autres acteurs de l'ingénierie publique territoriale, dans un cadre partenarial renforcé. C'est l'ambition portée par la mise en place d'une offre d'ingénierie territoriale mutualisée, impulsée et pilotée par l'agence, réunissant dix organismes publics locaux. Cette mutualisation de services structurés devrait permettre à terme de mieux répondre aux besoins des collectivités, en proposant une offre globale plus performante, au service de l'urbanisme de projet.



Plan de composition urbaine à l'échelle du site



Axonométrie du projet



Volumétrie et vue d'ambiance



Coupe depuis l'axe principale

SAINT-ÉTIENNE-DE-SAINT-GEOIRS

Prospective urbaine : secteur ouest

LOCALISATION

Chef-lieu de Canton, Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs se situe dans le Bas-Dauphiné à environ 40 kilomètres de Grenoble. La commune, qui compte 2800 habitants, s'étend au sud de la plaine de Bièvre ainsi que sur les contreforts du Chambaran, sur une superficie de 1862 hectares.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Concerné par le projet de prospective urbaine, le secteur ouest se situe à proximité immédiate du pôle d'équipement, en cœur de bourg. Le développement de ce foncier stratégique implique une réflexion d'ensemble. Elle vise à l'expression d'un projet partagé, en lien étroit avec les grands axes de la politique urbaine que souhaite conduire la commune de Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs dans les prochaines années.

À travers les dispositions et objectifs du PADD du PLU en vigueur, le secteur ouest est identifié comme un espace permettant de renforcer la centralité du bourg, en relation avec le pôle d'équipement public et en favorisant la construction de logements ainsi que la valorisation de l'entrée de ville.

La collectivité souhaite, par le biais de propositions de scénarii de plans de composition et de développement urbains, conduire une étude lui permettant de préciser ses choix en matière de morphologie urbaine et de densité, afin de renforcer, à partir d'une hypothèse de développement partagée, les orientations d'aménagement dans le PLU.

ÉCHÉANCE

Une durée d'environ cinq mois (comprenant réunions et temps de validation par la commune) est nécessaire, depuis l'engagement de la mission jusqu'à la phase d'intégration des orientations d'aménagement dans le dossier enquête publique du PLU.

L'étude s'inscrit dans le court terme, pour une mise en œuvre de modifications des documents d'urbanisme qui permettra localement, à moyen et long terme, la mise en œuvre des dispositions du schéma de cohérence territoriale. Ces dernières appellent un programme de logement devant se développer progressivement sur les dix prochaines années.

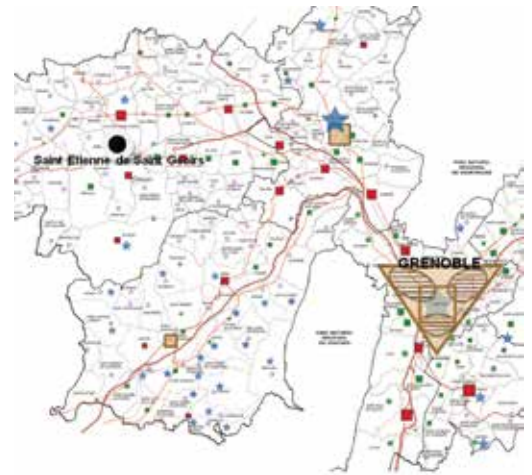
PARTENARIAT ET PILOTAGE

L'agence apporte son assistance, au croisement des thématiques et des champs d'intervention qui sont les siens (au sens de l'article L 121-3 du Code de l'urbanisme), selon le programme qui la lie à ses membres. Si la commune de Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs est chef de file de cette mission, d'autres membres de l'agence sont associés au titre du programme partenarial : l'État, la communauté de communes Bièvre Chambaran, l'établissement public du SCoT de la région urbaine de Grenoble et le conseil général de l'Isère.

Rôle de l'agence

Les propositions abordées, à titre d'exemple, s'inscrivent dans le cadre réglementaire du plan local d'urbanisme, approuvé en juillet 2006, et en matière de développement de l'habitat, dans les dispositions du SCoT de la région urbaine de Grenoble, arrêté en décembre 2011.

Ainsi, les présentes simulations de développements urbains visent à optimiser la mixité urbaine et sociale sur le territoire et à permettre ultérieurement, par la mise en œuvre d'orientations d'aménagement plus précises dans le plan local d'urbanisme, une croissance urbaine progressive et maîtrisée économe en espace, selon les objectifs du SCoT.



Localisation de la commune à l'échelle de la région urbaine grenobloise



Les espaces de développement à l'articulation de centre ville



Plan de composition urbaine à l'échelle du site

PROJET

CARACTÉRISTIQUES

Le secteur ouest, qui concerne un foncier non construit de l'ordre de 6,8 hectares à proximité immédiate des équipements publics importants du centre-ville, représente un enjeu majeur pour le développement futur du territoire communal. L'environnement urbain en est composé majoritairement d'habitations individuelles, avec ponctuellement quelques constructions à vocation d'habitat collectif sous la forme de petits immeubles ou d'habitats groupés. Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs est un des pôles principaux de la Bièvre.

Le secteur ouest fait partie des espaces préférentiels de développement identifiés par le SCoT qui devront accueillir l'essentiel du développement urbain à long terme, soit au moins deux tiers de l'offre nouvelle en logement, permettant la réalisation d'un rythme annuel de production de logements neufs supérieur à dix logements par an. Ce projet propose une intensification urbaine avec un COS moyen d'environ 0,45 permettant la réalisation de l'ordre de 224 logements dont 178 collectifs, correspondant à 19210 m² de surface de plancher constructible. Une médiathèque et une école de musique sont également programmés.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Le projet urbain a considéré deux échelles d'intervention :

- un grand périmètre de réflexion à l'échelle de la ville analysant les besoins de déplacement tous modes et posant des actions d'amélioration du fonctionnement global du secteur, facilitant notamment l'accès modes doux au centre-ville, aux arrêts TC et aux équipements publics ;
- à l'échelle restreinte, une étude de capacité d'accueil des sites au regard des enjeux de compacité des formes urbaines et d'utilisation optimale des sols (situation proche du centre-ville et des équipements publics majeurs) ; articulation des programmes de logement avec les équipements structurants.

L'AURG a proposé à la collectivité plusieurs esquisses de développements urbains illustrant différentes typologies composées d'habitats collectifs et intermédiaires, de logements individuels jumelés ou groupés, desservis par de nouveaux axes structurants interquartiers.



Simulation des ambiances urbaines de cœur d'îlot



Simulation des ambiances urbaines autour des axes structurants



Simulation des programmes de mixité urbaine



Les principes de fonctionnement et de maillage interquartier

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Les exigences environnementales en matière d'urbanisme durable issues des Lois Grenelle I et II vont globalement dans le sens d'une densification de l'urbanisation, d'une lutte contre l'étalement urbain et d'une mise en valeur des procédés de construction performants du point de vue écologique et énergétique. L'intensification urbaine, nécessaire, et les projets qui en découlent, doivent être acceptés par le plus grand nombre.

L'urbanisme de projet, très divers selon les territoires, ouvre des débouchés à la planification fonctionnelle ; au-delà de la simplification des procédures réglementaires, grâce aux nouveaux modes de représentation et de communication numériques (logiciels 3D), il offre les conditions d'une transformation concertée du paysage urbain. De manière croissante pour l'agence, il convient désormais de donner à voir et à vivre aux élus et techniciens des services de l'urbanisme, le projet urbain potentiel, préfiguré par des images virtuelles très représentatives. Les impacts d'une programmation de développement sur le paysage urbain existant prennent ainsi toute leur réalité.

Quelles améliorations à apporter ?

Ce contexte d'innovation amène naturellement l'agence à élargir ses compétences et à les coordonner avec celles d'autres acteurs de l'ingénierie publique territoriale, dans un cadre partenarial renforcé. C'est l'ambition portée par la mise en place d'une offre d'ingénierie territoriale mutualisée, impulsée et pilotée par l'agence, réunissant dix organismes publics locaux.

Cette mutualisation de services structurés devrait permettre à terme de mieux répondre aux besoins des collectivités, en proposant une offre globale plus performante, au service de l'urbanisme de projet.

LORRAINE NORD

Démarche partenariale : approche globale sur les quartiers durables

LOCALISATION

Les modalités actuelles de production de logements en Lorraine Nord ont un impact négatif en terme de développement durable à la fois sur la dimension sociale, économique et écologique. Dans la construction neuve, la forme urbaine de type pavillonnaire peu dense est la plus répandue sur le territoire de l'agence. En cours de réalisation de son SCoT, le territoire recherche de nouvelles perspectives de développement.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Deux intercommunalités ont sollicité l'agence sur la question des écoquartiers et plus largement des quartiers durables : quelle définition, comment les mettre en œuvre...

Pour répondre à ce besoin, l'agence a initié une réflexion sur les quartiers durables dans le cadre de son programme de travail partenarial. Les objectifs étant d'acquérir des connaissances pour approfondir la mission d'assistance aux collectivités, aider à l'émergence de projets urbains durables, promouvoir un urbanisme de qualité en faisant partager les connaissances et les expériences locales à l'ensemble du territoire de l'agence.

ÉCHÉANCE

Le travail partenarial comprend plusieurs phases :

- **2012** : suivi et accompagnement de plusieurs sites pilotes et mise en place d'une « culture commune », partage des connaissances, mise en réseau des projets, ateliers ;
- **2013** : réalisation d'un recueil d'expériences ;
- **2012-2014** : réalisation de fiches de sensibilisation sur les thématiques du développement durable.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Un « appel à manifestation d'intérêt » a été lancé auprès de chaque intercommunalité membre de l'agence afin qu'elles définissent un site pilote de projet urbain (en cours de réalisation ou non) ainsi qu'un ou plusieurs élus référents pour suivre le projet. Six intercommunalités sur huit ont répondu à l'appel et ont défini un groupe de travail constitué d'élus et techniciens.

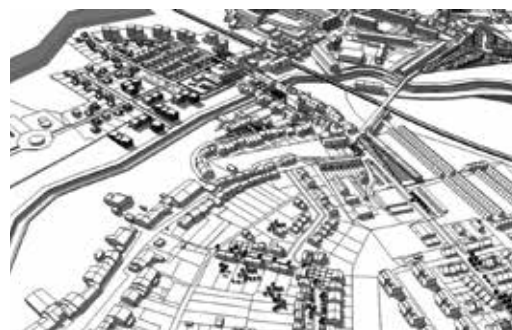
Rôle de l'agence

L'agence a proposé d'étendre la démarche à l'ensemble de ses intercommunalités et de l'intégrer au programme partenarial. Préalablement, elle avait réalisé en 2011 un cahier des charges à destination des collectivités et des aménageurs pour des quartiers d'habitat durables. Ce document constitue une base de travail importante pour accompagner les projets des communes et cibler les fiches de sensibilisation. L'agence pilote et anime l'ensemble de la démarche et accompagne les sites pilotes de manière individualisée en fonction de leur état d'avancement.

Les actions concrètes de l'agence peuvent donc être très différentes allant du simple accompagnement et conseil jusqu'à la réalisation de schéma d'aménagement ou esquisse de projets. Les communes sont les maîtres d'ouvrage de leur projet.



Quartier pavillonnaire à Gorcy



Ville « type » expérimentale en 3D



Logo de la démarche



Couverture de la première fiche

PROJET

L'OBJECTIF PRINCIPAL DE L'ACTION EST D'ACCOMPAGNER DES SITES PILOTES POUR ENSUITE LES PROMOUVOIR SUR LE TERRITOIRE DE L'AGENCE.

Au-delà, l'enjeu est de positionner l'agence comme référence sur les questions du développement durable par l'intermédiaire de la promotion des sites mais aussi par la réalisation des fiches.

DES SITES VOLONTAIREMENT HÉTÉROGÈNES

- **Friauville**, commune rurale de 342 habitants. Projet : extension urbaine devant créer un lien entre centre ancien et quartier pavillonnaire. Accompagnement de l'agence : animation du groupe de travail et réalisation d'esquisses.
- **Pierrepont**, pôle rural de 950 habitants. Enjeux : reconversion d'une friche industrielle de 8 hectares pour créer un nouveau quartier au cœur du village, déplacements des équipements, dynamisation du cœur. Accompagnement de l'agence : assistance lors de la négociation avec l'investisseur, accompagnement pour la réalisation d'un cahier des charges et conseil sur les procédures d'aménagements.
- **Auboué**, ancienne commune minière de 2 679 habitants. Enjeux : reconversion d'une friche industrielle pour réaliser un quartier mixte intégrant habitat, services à la personne, activités et commerces. Accompagnement de l'agence : mise en place et animation du groupe de travail, réalisation d'esquisses

DES FICHES DE SENSIBILISATION

En 2011, l'AGAPE a entamé une réflexion sur les formes urbaines, communiquée sous la forme d'un InfObservatoire. Afin de poursuivre cette démarche et constituer des bases de travail solides sur le projet urbain, l'AGAPE débute la réalisation de fiches de sensibilisation sur les thématiques liées aux quartiers d'habitat durables.

Les thématiques récurrentes du projet urbain seront abordées : le choix d'un site, la biodiversité, les espaces publics, la mobilité, la densité, la mixité sociale, l'eau, la parcelle... Chaque fiche identifiera les grands enjeux et questions de la thématique et présentera un exemple local.

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Concernant les sites pilotes pour des projets urbains, le retour d'expérience n'est pas faisable car le travail de l'agence débute seulement. Toutefois, on peut constater que les élus sont plus sensibles à certains types d'accompagnement notamment sur la qualité urbaine des quartiers et sur les procédures d'aménagement qui leur sont offertes ce qui permet en interne d'approfondir ces questions. Dans l'ensemble, les interventions de l'agence se situent principalement lors de la négociation entre les collectivités et les investisseurs, aménageurs, lotisseurs, bureaux d'études ou constructeurs.

Quelles améliorations à apporter ?

L'action « quartiers durables » permet à l'agence de connaître les projets importants des collectivités et les inciter à la solliciter le plus en amont des projets. Dans le cadre des sites pilotes, la réflexion intracommunautaire se développe. L'agence essaiera d'amplifier le processus par des ateliers entre les élus des différents sites pilotes. Aussi, il y a une nécessité pour l'agence d'approfondir ses connaissances sur les différentes procédures d'aménagement, des formations ont déjà eu lieu. Enfin, les réflexions issues des sites pilotes alimenteront le SCoT en cours de réalisation par l'agence.



Site de Pierrepont (source : BD ORTHO IGN 2009)



Pierrepont : la Crusnes traverse le site de projet



Site d'Auboué (source : BD ORTHO IGN 2009)



Auboué : vue sur le site et ses activités

MARSEILLE

Centre-ville / Vieux-Port : le cœur de la ville, reflet des ambitions de la métropole

LOCALISATION

L'hypercentre de Marseille constitue un espace urbain emblématique, véritable lieu de vie, terrestre et maritime. Il est le symbole de l'identité marseillaise, concentrant la majeure partie du patrimoine bâti historique de la ville et le cœur du territoire métropolitain.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La ville de Marseille a sollicité l'agAM pour des propositions visant à la requalification de ce double territoire, le centre-ville et le Vieux-Port, en déterminant quel était l'hypercentre et ce que l'on devrait faire pour que ce dernier et son espace emblématique, le Vieux-Port soit reconnu comme le centre métropolitain.

ÉCHÉANCE

Un consensus entre les principales collectivités concernées s'est ainsi dégagé autour des propositions que l'agence a formulées à la fin 2008 sur les espaces publics, la circulation et les transports. Tour à tour, la ville puis la communauté urbaine en ont approuvé, dès le mois de février 2009, les principales conclusions et les pistes de travail. Le concours a été lancé fin 2009 et le lauréat choisi fin 2010.

Le programme se déroule en deux temps : une première phase articulée autour d'une zone englobant le quai des Belges sera opérationnelle dans la perspective de 2013, année pendant laquelle Marseille Provence sera capitale européenne de la culture. La seconde phase du projet, une « chaîne de parcs » pour recomposer le paysage marseillais et sa façade maritime, doit être achevée en 2020.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Le projet rassemble les élus et les services techniques de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, de la ville de Marseille et du conseil général des Bouches-du-Rhône. De plus, une gouvernance spécifique se met en place pour la mise en œuvre opérationnelle. Avec un objectif : réaliser les travaux les plus significatifs et les plus symboliques de requalification d'ici le 1^{er} janvier 2013, et, notamment, la mise en place d'une semi-piétonnisation du Vieux-Port et d'une large part du périmètre alentour.

L'équipe projet agAM : Frédéric Roustan, architecte urbaniste et chef de projet, Vincent Tinet, ingénieur transport et urbaniste, Benoît Nicolas, Pascale Volpe et Delphine Marielle, architectes urbanistes.



Simulation en 2009 (collage FR/agAM)



Premières propositions pour un plan guide



Vieux-Port, vue depuis le fort Vauban

Rôle de l'agence

L'agAM a réalisé l'étude en 2008 puis finalisé cette dernière avec les réflexions des élus et des services techniques de la ville et de la communauté urbaine début 2009. Elle a animé auprès de la communauté urbaine, maître d'ouvrage, les groupes de travail pour la rédaction du programme et les commissions techniques du concours international.

Aujourd'hui, elle est l'expert auprès du maître d'ouvrage du suivi de l'opération du Vieux-Port pour 2013 et du plan guide du centre jusqu'en 2020.

Projet lauréat : Desvignes, Foster, Tangram, Kersalé



PROJET

FAIRE DU CENTRE-VILLE LE REFLET DES AMBITIONS D'UNE MÉTROPOLE DU XXI^E SIÈCLE.

Deux objectifs principaux :

- poursuivre la requalification du cœur historique, porteur de l'image et de l'identité de Marseille et de la métropole ;
- consolider les fonctions institutionnelles et d'enseignement supérieur liées au statut de capitale régionale.

UN PLAN GUIDE POUR UN PROJET GLOBAL

À partir d'une meilleure organisation des réseaux de développement (circulation, stationnement, transports en commun, actions d'accompagnement), l'étude réalisée par l'agAM propose de faire de l'espace public lui-même une véritable « signature » du centre-ville et de traduire ces aménagements suivant quatre axes :

- marquer les limites du territoire par une ceinture de boulevards où reste à planter des arbres d'alignement ;
- proposer de grands espaces multifonctionnels (J4, quai des Belges...) comme supports de la politique d'animation du centre-ville en matière de culture, de commerce, d'économie ou de plaisance notamment, ainsi qu'un parc composé de deux jardins (Entrecasteaux l'hiver, Pharo l'été) ;
- réserver des lieux adaptés aux services de proximité (places pour les marchés, aires de jeux, cours pour la flânerie, jardins pour s'aérer) qui viendront compléter les espaces offerts aux événements ;
- transformer la plupart des rues situées à l'intérieur de cette ceinture de boulevards en voirie semi-piétonne – à l'image du quartier de l'Opéra.

Ces quatre axes définissent ainsi un cadre urbain dont la requalification permettra aux autres politiques publiques d'optimiser leur propre efficacité. Ce plan insiste enfin, de façon systématique, sur la nécessité d'une gestion urbaine améliorée (propreté, lutte contre les incivilités) et d'une coordination des interventions.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Le projet Centre-ville / Vieux-Port :

- s'inscrit comme le pivot de l'attractivité et de la qualité urbaine à l'échelle métropolitaine ;
- se positionne comme le cœur de la cité et du territoire métropolitain. Il participe pleinement à ce titre aux objectifs de la mise en œuvre du développement urbain durable porteur d'attractivité et de qualité résidentielle, culturelle et économique ;
- implique la réalisation du plan guide Centre-ville / Vieux-Port (glacis de Saint-Victor, chaîne des parcs, première ceinture de boulevards, semi-piétonisation des quais, réorganisation du plan d'eau...) et se donne les moyens d'une gestion quotidienne de proximité.

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Si l'agence a toujours fait de l'aménagement urbain, c'est depuis une quinzaine d'années qu'elle s'est positionnée en terme de projet urbain. Elle y travaille à différentes échelles qui vont de l'extension d'une mairie à l'aménagement de l'interface ville/port de 1000 hectares en passant par la programmation d'une médiathèque pour une commune d'environ 7000 habitants.

Ce qui a beaucoup changé, c'est la méthode de travail qui aujourd'hui se fait en véritable partenariat au travers d'ateliers regroupant les compétences internes et les maîtres d'ouvrages concernés, créant une véritable synergie au profit d'une réponse partagée.

Quelles améliorations à apporter ?

Les sujets transversaux étudiés pour le compte de certains partenaires sont une forte invitation à revisiter les méthodes de travail et faire prévaloir une co-production et une appropriation commune confirmant le positionnement de l'agence sur un travail avec les services et non pas à la place des services. En outre, l'agence a pour avantage de sauvegarder une mémoire du projet qu'il est important d'exploiter et d'associer tout au long de la vie du projet urbain, depuis l'adoption des propositions jusqu'à la phase pré-opérationnelle ou constructive.



Un périmètre délimité par une ceinture de boulevards



Des espaces publics majeurs à requalifier dont un grand parc pour le centre-ville



L'espace public comme système de liaisons



Vue vers le MUSEM et le fort Saint-Jean

LOUVROIL**Analyse environnementale
du projet d'écoquartier
du Pot-d'Argent****LOCALISATION**

Le pôle central de l'agglomération Maubeuge / Val de Sambre (AMVS) compte 100 000 habitants et se compose principalement des communes de Maubeuge (32 000 habitants), d'Hautmont (15 000 habitants) et de Louvroil (7 000 habitants). Leurs centres-villes et faubourgs forment un continuum urbain dense à la physionomie fortement marquée par l'industrialisation précoce et rapide de la vallée de la Sambre française, canalisée dès le milieu du XIX^e. Traversé par un important axe nord-sud (RN2 Bruxelles, Paris), le centre-ville de Louvroil présente un front urbain que la commune a fait le choix d'épaissir en ouvrant à l'urbanisation une zone en déprise agricole d'une superficie de 13 hectares.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

À l'issue d'une réflexion sur la stratégie foncière communautaire dévoilant les potentialités du site, et dans le cadre de l'élaboration du plan local d'urbanisme, les élus locaux ont souhaité développer un quartier durable à dominante habitat.

L'agglomération et la ville ont donc sollicité l'ADUS pour piloter la réalisation d'une analyse environnementale de l'urbanisme (AEU) destinée à définir un scénario d'aménagement préfigurant l'organisation spatiale du futur quartier.

Les principes énoncés dans le cadre de l'étude sont fortement corrélés à ceux que développe la charte renouvellement urbain durable 2015 de l'aire métropolitaine de Lille (AML), à laquelle adhère l'AMVS. Celle-ci définit une ambition commune aux territoires de l'AML en matière d'urbanisme durable. Il s'agissait d'en proposer la première traduction expérimentale en Val de Sambre.

ÉCHÉANCE

Démarrée en octobre 2008, l'AEU comprenait quatre phases :

- **phase 1** : analyse initiale et établissement du scénario d'aménagement « qualité environnementale » ;
- **phase 2** : élaboration d'un cahier des charges et assistance technique pour le choix de la maîtrise d'œuvre urbaine ;
- **phase 3** : suivi de la conception urbaine ;
- **phase 4** : assistance au choix des opérateurs et de leur maître d'œuvre.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

L'AEU a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage ADUS dans le cadre d'une convention d'objectifs conclue annuellement avec la région Nord-Pas-de-Calais et l'ADEME depuis 2006. Celle-ci confie à l'ADUS le soin de promouvoir la qualité environnementale des opérations de construction et d'aménagement en Sambre Avesnois.

Un groupement de trois bureaux d'études est intervenu pour réunir les compétences attendues en matière d'architecture, d'urbanisme de paysage et de qualité environnementale. Le commanditaire, l'agglomération Maubeuge / Val de Sambre a bénéficié d'un cofinancement de 70 % de la région et l'ADEME pour la réalisation de l'AEU.



Plan de situation



Vue aérienne du site



Un système de haies bocagères...

Rôle de l'agence

Assistant la commune de Louvroil dans l'élaboration de son PLU, l'agence est ensuite intervenue dans l'animation de la réflexion préalable au lancement de l'AEU en en définissant précisément les contours et les objectifs.

Elle a assuré la maîtrise d'ouvrage de l'étude en rédigeant le cahier des charges, en organisant la consultation des prestataires et en encadrant la réflexion en lien étroit avec la ville et l'agglomération. Pour ce faire, elle a mobilisé sa connaissance des différentes réflexions urbaines engagées à l'échelle communale et intercommunale dans le cadre du GPV puis de l'ANRU.

PROJET

L'APPROCHE ENVIRONNEMENTALE DE L'URBANISME ET LE SCHÉMA D'INTENTION QUI EN DÉCOULE REPOSENT SUR DES PRINCIPES FORTS AUTOUR DESQUELS S'EST FORMÉ UN CONSENSUS.

Restauration de la trame bocagère et du fonctionnement hydraulique, transport en commun en site propre au cœur du quartier et priorité aux modes doux de déplacement, plan masse bioclimatique... Une vision partagée des enjeux du projet urbain durable a pu émerger grâce à ces apports.

LES ENJEUX

Il s'agissait d'optimiser les orientations d'aménagement définies dans le cadre du PLU sur une réserve foncière (zone 1AU) destinée à accueillir un nouveau quartier ciblant une population active métropolitaine pour garantir une meilleure cohésion sociale et territoriale de la commune. L'agence avait déjà démontré le potentiel d'aménagement du site lors d'une analyse multicritères. Les enjeux de l'AEU résidaient dans l'affirmation d'une trame urbaine structurante tenant compte des spécificités topographiques et paysagères et permettant de connecter le centre ville à un tissu pavillonnaire situé au sud du site sur une rue perpendiculaire à la RN2 (rue Vicaine).

Pour ce faire, des principes orientant l'organisation urbaine du futur quartier ont été définis et ont mis l'accent sur un certain nombre de potentiels d'aménagement environnemental et urbain identifiés grâce à la méthodologie de l'AEU.

LA PERMACULTURE URBAINE

Il s'agit de composer un parc urbain d'un seul tenant, franchissant la RN2 et prolongeant le plan d'eau du paradis, espace public et de détente très fréquenté par les louvroiliens et les habitants du pôle urbain de Maubeuge.

Cette trame naturelle reconstituée sur la base des mares, du bocage relictuel et des prairies préexistantes a vocation à permettre une gestion extensive de l'eau pluviale et la création d'écosystèmes autofertiles selon les principes de la permaculture (vergers, serres et jardins communautaires...). Le quartier d'habitat vient ceinturer ce parc.

UNE FENÊTRE SUR LA MOBILITÉ DE DEMAIN

Une réflexion en amont avec l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) a permis d'affirmer la nécessité de conférer une vocation d'armature urbaine structurante à une ligne de transport en commun en site propre, empruntée par un bus à haut niveau de service (BHNS). Un couloir bus permettra d'amener les futurs habitants en quelques minutes au pôle gare intermodal de Maubeuge afin de faciliter l'accès aux marchés de l'emploi du Valenciennois et de la métropole lilloise.

La priorité est donnée aux déplacements doux : avec l'appui de la région Nord-Pas-de-Calais, l'agglomération Maubeuge / Val de Sambre a conclu une convention de partenariat avec le groupe Renault, constructeur du Kangoo électrique sur le site de Maubeuge Construction Automobile. Cette convention vise à rechercher les conditions optimales d'intégration des équipements urbains liés aux services d'entretien et de recharge des véhicules électriques. Le quartier de Louvroil offre l'opportunité de constituer une vitrine d'expérimentation de différentes solutions de recharge d'un parc de véhicules partagés alimentée par les énergies renouvelables.

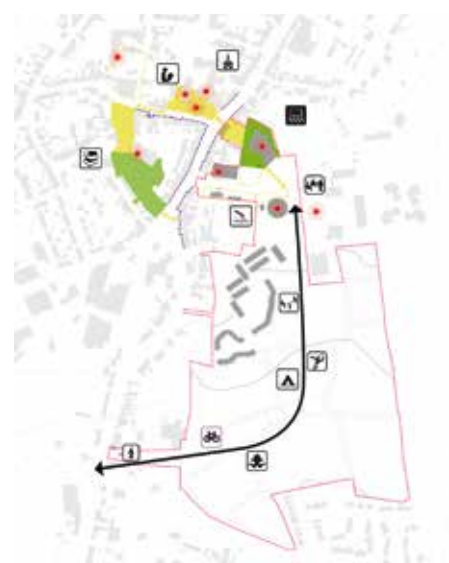
Des hypothèses d'organisation du stationnement collectif ont été étudiées afin de réduire aux besoins « incompressibles » les déplacements motorisés dans le quartier : courses, livraisons, déménagements, secours et incendies.

UN COTEAU FAVORABLE À L'INNOVATION URBAINE ET ARCHITECTURALE

L'AEU a formalisé un certain nombre d'attentes vis-à-vis de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine. La définition d'un plan masse solaire exploitant pleinement la topographie de coteau du site impactera l'organisation urbaine du quartier. L'énoncé des niveaux de performance énergétique et environnementale à rechercher à l'échelle du bâti et à celle du quartier implique une recherche architecturale et urbaine aspirant à réhabiliter le modèle traditionnellement dense de la ville hainuyère. Il s'agit de faire émerger une offre commerciale de logements sobres, à faible empreinte écologique, innovants dans leurs modes d'occupation. Cette offre doit correspondre à la solvabilité locale des ménages et mobiliser le tissu économique régional.



... qui dessine des îlots en clairière



Vers un schéma directeur



Vue du site en frange du quartier du Pot-d'Argent

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Amorcée à l'occasion de sa contribution aux dossiers de rénovation urbaine (ANRU), renforcée dans le cadre de sa coordination du dossier de candidature au programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD), les enjeux de l'urbanisme durable sont aujourd'hui pleinement intégrés par l'agence.

Quelles améliorations à apporter ?

La maîtrise d'ouvrage d'une AEU assurée par l'ADUS doit aller de pair avec sa capacité à exprimer des éléments de programmation urbaine.

MAUBEUGE

Projet urbain avec les écoles d'architectures : le quartier « Les provinces françaises »

LOCALISATION

Maubeuge, détruite à 90% lors des bombardements de la dernière guerre, fait l'objet, à partir de 1945, d'un vaste plan de reconstruction. Suite aux travaux en centre-ville commencé au printemps 1948 sous la direction de l'architecte André Lurçat, le conseil municipal de 1959 est chargé de la poursuite de la reconstruction. Des besoins en logements nouveaux se font sentir pour répondre à la forte poussée démographique due à l'installation, aux abords de la ville, de nombreuses entreprises attirant la main d'œuvre. C'est entre 1962 et 1968 que l'accroissement sera le plus important : +18%. C'est l'époque de l'établissement de programmes locatifs et notamment, du démarrage des travaux de construction des « Provinces françaises » en centre-ville, au sud de la rivière Sambre : 723 logements construits qui accueillent aujourd'hui environ 2000 habitants.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

L'Adus est partenaire du projet Interreg IV A RE-Emploi dont l'objet est de sensibiliser les acteurs locaux à la rénovation durable du parc de logement du Val de Sambre trans-frontalier.

Dans ce cadre, l'agence a initié une collaboration avec les écoles d'architecture de Lille et de Mons sur la thématique de la rénovation des quartiers de logements sociaux et plus particulièrement sur le quartier des « Provinces françaises » à Maubeuge.

ÉCHÉANCE

- **Mai 2010** : présentation du projet aux écoles d'architecture, proposition du site des « Provinces françaises » et du sujet validée par les enseignants.
- **Septembre 2010** : démarrage des ateliers de projet étudiants par une visite guidée du quartier et du centre ville.
- **Octobre-novembre 2010** : cycle de conférences commun aux deux écoles.
- **Janvier 2011** : rendu des travaux.
- **Premier semestre 2011** : réalisation d'une synthèse des vingt-cinq meilleurs projets et rendu aux acteurs du territoire.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Le projet a été mené en étroite collaboration entre d'une part l'agence de développement et d'urbanisme de la Sambre, Espace Environnement ASBL (partenaire belge du projet RE-Emploi), Partenord Habitat (bailleur social propriétaire de l'ensemble d'immeubles) et d'autre part l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille et la faculté d'architecture et d'urbanisme de Mons.

L'agence a restitué ces travaux auprès des élus et techniciens du territoire qui ont pu disposer d'éléments permettant de nourrir les réflexions en cours sur le devenir du quartier.

Rôle de l'agence

La démarche a été inscrite dans le cadre des actions du projet RE-Emploi à l'initiative de l'agence de développement et d'urbanisme de la Sambre.

L'agence a proposé aux écoles un partenariat sur l'accompagnement d'ateliers de projet sur les « Provinces françaises » (visites guidées, explications du contexte, apport de cartographies/de données sur le site, co-organisation avec Espace Environnement d'un cycle de conférence). Elle a ensuite réalisé une synthèse des travaux étudiants à destination des acteurs concernés du territoire.



Un quartier de centre-ville



Un quartier enclavé



Un bâti des années 1960



Projet : Amélie Deguigand

PROJET

FAIRE ÉMERGER UN ÉVENTAIL DE PROPOSITIONS DE PROJET URBAIN GLOBAL PROPOSANT DES SOLUTIONS POUR MIEUX VIVRE ENSEMBLE AFIN D'ALIMENTER LA RÉFLEXION QUANT AU DEVENIR D'UN QUARTIER DE LOGEMENT SOCIAL DE TYPE GRAND ENSEMBLE SITUÉ EN CENTRE-VILLE.

ENJEUX GÉNÉRAUX

Les « Provinces françaises », tout comme la plupart des immeubles et quartiers massivement construits dans les années 1950-1970, sont aujourd'hui vieillissantes, souffrent d'une image négative, abritent des populations fragilisées... Il s'agit aujourd'hui de se positionner sur le devenir de ce patrimoine : rénovation ou démolition/reconstruction ? Comment recréer du lien avec le reste de la ville ?

La menace de dérèglement climatique et l'épuisement des ressources naturelles ajoutent une nouvelle strate à ces réflexions et imposent de trouver une réponse aux questions suivantes : est-ce que cet ensemble de bâtiments situé à proximité de tout peut répondre aux besoins actuels et futurs des populations qu'il abrite et permettre des modes de vie respectueux de l'environnement ? Comment l'y adapter ?

INTERVENIR SUR UN MORCEAU DE VILLE

Le quartier des « Provinces françaises » représente un enjeu clé pour la ville de Maubeuge car, bien que situé à proximité à la fois des équipements, des services, des commerces mais aussi des espaces de nature et de loisirs liés au bord de Sambre, il souffre d'un fort enclavement physique. La Sambre au nord et de la rocade à l'est et au sud ceinturent le quartier limitant son accessibilité. Bien que depuis peu traversé par une ligne du réseau Viavil (transport en commun en site propre de l'agglomération Maubeuge / Val de Sambre), il continue à être insularisé dans la ville. Ce phénomène est accentué par un plan masse inspiré de l'urbanisme progressif et par une architecture de type grand ensemble, atteignant parfois le R+12 qui contraste avec l'architecture homogène R+3 de la reconstruction de Lurçat.

La ville de Maubeuge connaît actuellement de nombreux projets d'ampleur : aménagement du Pôle Gare, construction d'une université, extension du zoo... Comment profiter de ces transformations pour retravailler l'intégration du quartier des « Provinces françaises » au reste de la ville et ainsi repenser les connexions entre les différents quartiers de la ville ?

L'ANALYSE DES PROJETS DES ÉTUDIANTS

Bien que les travaux produits présentent des approches très variées, tous expriment la volonté :

- de désenclaver le quartier, le rendre accessible et traversant ;
- de multiplier les connexions vers les quartiers voisins et aménités urbaines ;
- d'affaiblir la sensation de densité ;
- d'intégrer la rivière Sambre comme un élément urbain à part entière ;
- de multiplier les espaces de nature.

Quatre familles de projet ont émergé :

- dédensification/densification : alternance de poches de fortes densités et d'espaces de respiration pour supprimer l'impression de densité ;
- remaillage urbain : atténuer l'image « grand ensemble » en créant un tissu proche de celui d'un centre ville traditionnel ;
- séquençage et progression : créer une transition progressive vers la déstructuration de l'ilot et la grande hauteur ;
- perméabilité nord/sud : multiplier les percées visuelles et physiques.

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Afin de répondre au double objectif qu'est la ville durable et la lutte contre la périurbanisation, il convient d'améliorer l'attractivité des centres urbains dont l'adaptation aux besoins actuels et futurs est la condition *sine quo none*.

L'agence continuera dans ses interventions, en tant qu'assistance-conseil auprès du syndicat mixte du SCoT, à communiquer sur le lien entre les échelles de projets et leurs enjeux (aménagement du territoire au projet urbain).

Quelles améliorations à apporter ?

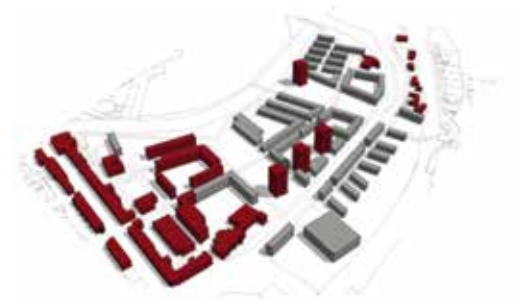
L'agence doit multiplier ses actions de sensibilisation et de vulgarisation au projet urbain auprès des habitants et des élus.



Projet : Renaud du Laurent de la Barre



Projet : Sylvain Auxent



Projet : Louis Monet



Projet : Adrien Perrin

METZ

Étude préalable à la reconversion de la manufacture des tabacs

LOCALISATION

Localisée dans le quartier des Îles, en rive droite de la Moselle, la manufacture des tabacs s'inscrit dans un îlot de grands équipements bordant le cœur historique de la ville et ouvert sur la place Saint-Vincent.

De ce fait, la reconversion de la manufacture présente un enjeu d'autant plus important pour le renouvellement du centre ancien qu'il s'opère au moment où Metz Métropole aménage le site propre du METTIS (qui permettra la desserte du secteur par un transport à haut niveau de service) et que la ville de Metz en profite pour réaménager les berges de Moselle.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Mener une étude préalable visant à :

- positionner le site dans son environnement urbain à différentes échelles, analyser ses caractéristiques techniques, ses qualités et ses contraintes afin de pouvoir préciser les enjeux de sa reconversion ;
- évaluer les capacités de changement d'usage, de transformation et d'évolution des différents bâtiments existants, mais aussi plus globalement de valorisation du site, en révélant les liens à établir entre la reconversion de la manufacture et la définition des autres projets attenants.

ÉCHÉANCE

Initialement, le dernier occupant de l'usine, la société ALTADIS, avait fixé la cessation de son activité pour la fin de l'année 2009 et la vente de l'usine en 2010. L'objectif était donc de rendre les conclusions de l'étude avant cette vente afin que la municipalité puisse maîtriser au mieux les enjeux urbains du site et de son environnement, et traduire ses intentions dans le règlement d'urbanisme de son PLU.

Débutée en 2009 l'étude a été finalisée en janvier 2010.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

L'étude était pilotée par la direction de l'urbanisme de la ville de Metz. Un comité technique présidé par l'adjoint en charge de l'urbanisme a associé outre différents services de la ville, l'ABF et la direction régionale de l'archéologie. Le comité de pilotage de l'étude, présidé par le maire, associait l'ensemble des adjoints techniques concernés.

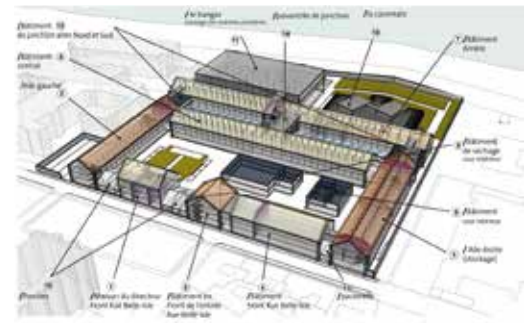
Rôle de l'agence

L'agence a assuré la maîtrise d'œuvre de l'étude préalable et a été parallèlement associée aux réflexions concernant l'intégration urbaine du projet METTIS et le réaménagement de la place Saint-Vincent, le lancement d'un concours sur le réaménagement du square du Luxembourg et l'aménagement des berges de Moselle. Elle a également été associée ultérieurement au titre d'une mission d'AMO :

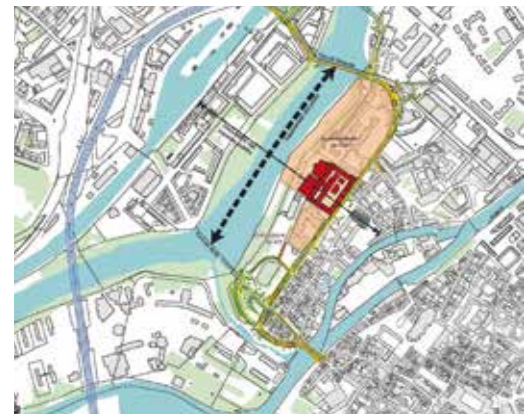
- à l'élaboration de la révision du PLU définissant l'orientation d'aménagement du site ;
- à la présentation au comité de quartier et en réunion publique de concertation de son étude préalable ;
- aux discussions avec l'opérateur intéressé par le rachat de la manufacture (Bouygues Immobilier) pour la définition d'un projet.



Situation



Descriptif des bâtiments actuels



Contraintes externes au site

PROJET

LES ENJEUX IDENTIFIÉS DU PROJET PORTENT SUR LA RECONVERSION EN ELLE-MÊME DE LA MANUFACTURE (GESTION DU PATRIMOINE BÂTI ET DE L'ACCESSIBILITÉ) MAIS AU-DELÀ, SUR LE RÉAMÉNAGEMENT ET LA VALORISATION DES BERGES DE MOSELLE ET SUR LA REQUALIFICATION ET L'EXTENSION DE LA PLACE SAINT-VINCENT.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet de reconversion de la manufacture des tabacs offre une opportunité inédite de réaménager et de valoriser le secteur par :

- une nouvelle organisation des modes de déplacement appuyé sur le METTIS, qui permet aux piétons de se réappropriier les espaces ;
- l'ouverture de la place Saint-Vincent sur la cour intérieure de la manufacture dans laquelle est développé un nouveau centre de vie, prolongé par une traversée piétonne qui rétablit un lien entre le quartier et les berges de Moselle ;
- la réhabilitation et la transformation d'usage de la plus grande partie des bâtiments d'intérêt patrimonial de la manufacture dans un projet mixte d'habitat, bureaux, commerces et de services ;
- le dégagement d'un espace susceptible de compléter l'opération par l'accueil de constructions neuves dominant les berges de Moselle.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

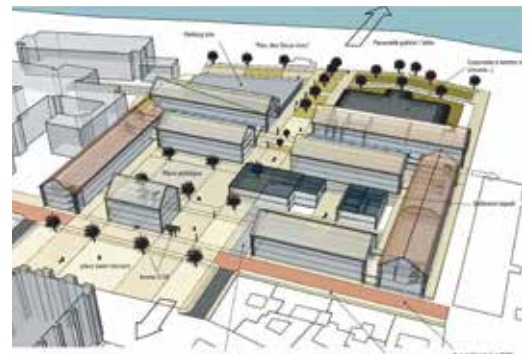
- Cohérence de la composition urbaine qui se répond d'une berge à l'autre de la Moselle, appuyée sur l'axe des églises et des places.
- Re-création d'un lien entre la place Saint-Vincent et les berges de Moselle par une nouvelle structuration, une ouverture et une valorisation des espaces publics et des espaces ouverts au public.
- Contribution de l'opération à l'objectif de valorisation des berges de Moselle et de valorisation de la mise en œuvre du METTIS.



Schéma d'orientations



Principe d'ouverture du site



Principe d'organisation interne du site



Principe de fonctionnement entre espace public et privé

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Les projets sont encore en cours de finalisation. Les réflexions de l'agence ont été précieuses pour la ville dans ses négociations avec le promoteur, notamment pour appréhender les enjeux d'ouverture du site sur le quartier.

L'agence a pu se positionner véritablement en interface entre les sphères publique et privée pour définir des objectifs urbains de qualité à intégrer au futur projet de reconversion.

Quelles améliorations à apporter ?

Face aux attentes de la collectivité, l'agence a pleinement rempli sa mission et a permis aux services de la ville de définir plusieurs cahiers des charges pour accompagner la mutation du secteur (place Saint-Vincent...).

En revanche, ses réflexions ont porté principalement sur le site et les espaces publics proches, délaissant partiellement les espaces privés voisins de la manufacture, dont les mutations ne sont pas d'actualité mais pourraient potentiellement être envisagées à très longs termes.

Une amélioration en matière de prospective sur ces espaces permettrait d'approfondir les perspectives de transformation et la recherche de réponses aux besoins du quartier.

WOIPPY

Définition d'un projet de renouvellement urbain avenue de Thionville

LOCALISATION

Situé au centre de la commune de Woippy, en rive gauche de la Moselle, le projet urbain concerne une zone industrielle vieillissante de près de 33 hectares. Inscrit entre deux grandes infrastructures aux trafics importants, la voie ferrée et l'avenue de Thionville, cette vaste friche industrielle forme une coupure forte entre les deux pôles urbains de Woippy :

- le village historique et ses extensions résidentielles à l'ouest ;
- les quartiers de grands ensembles d'habitats sociaux de Saint-Éloy et de Pré-Génie formant la ville « contemporaine » à l'est.

Ce projet de renouvellement urbain constitue un enjeu fort pour la commune qui a exprimé dans son PADD sa volonté de réduire cette coupure urbaine pour retisser le lien entre ces deux entités en vue de faire une ville unifiée.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La commande portait sur la définition d'un projet de renouvellement urbain :

- phase 1 : analyse thématique du contexte urbain ;
- phase 2 : élaboration de scénarios et propositions d'un parti d'aménagement viable ;
- phase 3 : contribution à la définition d'une stratégie d'intervention.

Les aspects techniques (analyse du contexte historique, économique, environnemental et juridique, diagnostic des infrastructures et superstructures) et financiers (estimation des coûts et des recettes) ont été confiés parallèlement à un groupement de bureaux d'études mandatés par la commune et l'établissement public foncier de Lorraine (EPF Lorraine).

ÉCHÉANCE

- **Deuxième trimestre 2009** : phase 1.
 - **Année 2010** : phase 2 et 3.
- Débutée en 2009, l'étude a été finalisée en janvier 2011.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

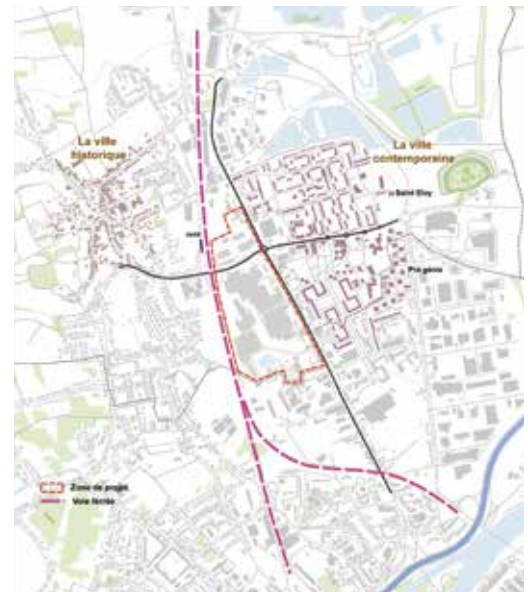
Le pilotage de l'étude a été assuré par le service urbanisme de la ville de Woippy. Parallèlement, un partenariat a été construit avec l'EPF Lorraine dans la mesure où celui-ci, au titre de sa politique régionale de traitement des espaces dégradés, assure la maîtrise foncière du site et prend à sa charge la démolition des bâtiments vétustes, la réhabilitation des bâtiments réutilisables et la requalification paysagère de l'ensemble.

En s'associant, les deux maîtres d'ouvrage ont pu mandater un groupement de bureaux d'études pour mener à bien les études complémentaires d'état des lieux de site, de définition des conditions de faisabilité et de stratégies d'intervention.

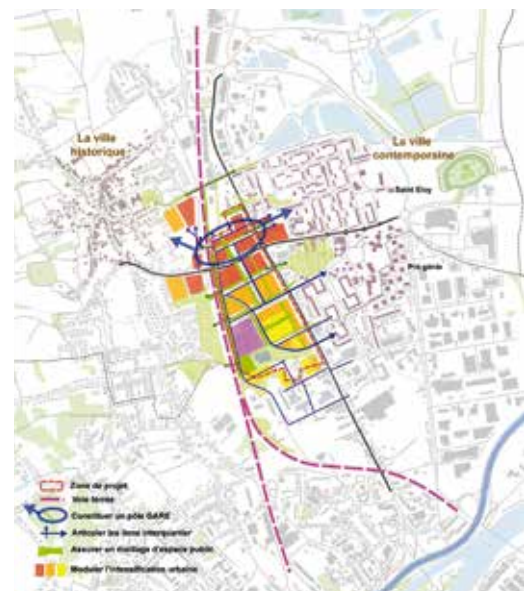
Rôle de l'agence

L'agence, dans le cadre du programme partenarial, a assuré la maîtrise d'œuvre de l'étude en coordination avec les bureaux d'études BURGEAP et ACT Consultant. Cette coordination fructueuse des travaux n'a pu s'opérer que dans la mesure où l'agence était également associée au comité de pilotage des études de ces cabinets extérieurs. Elle a donc assuré un double rôle.

L'agence a également été associée ultérieurement, à travers l'élaboration d'une orientation d'aménagement du PLU sur ce secteur.



Situation communale : périmètre d'étude



Les axes de projet



Décomposition et phasage de l'opération

PROJET

L'OBJECTIF ÉTAIT D'ÉTUDIER LES CONDITIONS DU RENOUVELLEMENT URBAIN DE CE SECTEUR INDUSTRIEL VIEILLISSANT ET DE BÂTIR UN NOUVEAU QUARTIER MIXANT À LA FOIS LES FONCTIONS RÉSIDENTIELLES D'HABITAT, DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS, AVEC DES FONCTIONS D'ACTIVITÉS DE BUREAU ET DE COMMERCE.

Celui-ci doit se structurer le long de l'avenue de Thionville, à l'interface des deux pôles urbains de Woippy.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les cinq axes majeurs du projet urbain :

- fabriquer un bout de ville au cœur de la commune, à la charnière des axes de circulation, à proximité de la gare ;
- constituer un pôle gare comme lieu d'échange intermodal et comme lieu emblématique de la ville ;
- articuler les liens interquartiers est-ouest (entre le quartier Saint-Éloy et de centre historique) et nord-sud (depuis le quartier du Ruisseau en participant à la restructuration de cet ancien tissu industriel avec la ville de Metz) ;
- assurer un maillage d'espaces publics en assurant une structure d'espaces verts de proximité support de liaisons douces ;
- moduler l'intensité urbaine pour garantir la diversité des formes urbaines et répondre aux différents besoins en logements (collectifs, intermédiaire, maisons en bandes...).

DU PROJET AU BILAN FINANCIER : FAISABILITÉ ET OPTIMISATION

Si le diagnostic, le projet urbain et la programmation ont été réalisés à l'échelle de l'ensemble du site d'étude, la faisabilité technique et financière n'a porté que sur le secteur maîtrisé par la commune et l'EPF Lorraine, identifié comme possible en phase 1 de l'opération d'ensemble. Sur ce secteur, l'Aguram a approfondi son dessin et sa programmation.

Sur cette base, et en recueillant des informations plus précises sur le foncier et les modes d'occupation du site, les bureaux d'études ont monté un bilan financier prévisionnel. Ce bilan se révélant déficitaire, des hypothèses de réduction du déficit ont été étudiées conjointement entre l'Aguram et les bureaux d'études.

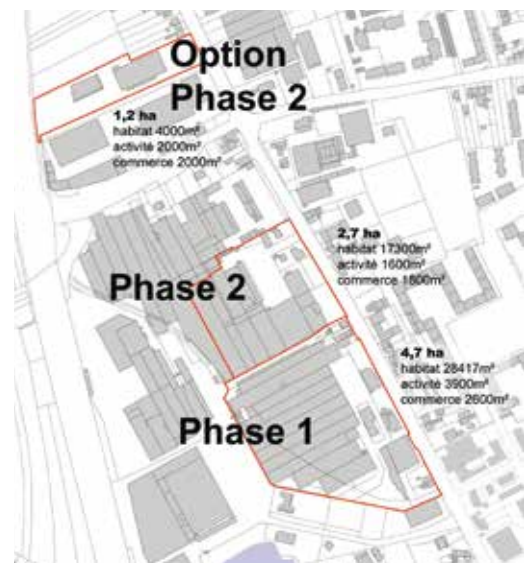
SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE, AIDE À LA DÉCISION

Après une recherche d'optimisation du bilan de la phase 1, l'implication pour le projet en vue d'obtenir un bilan équilibré conduit à densifier fortement l'opération. Cette hypothèse d'intensification urbaine déséquilibre le projet, tant sur le plan de la forme que de la qualité urbaine. Cette surdensité est donc écartée par l'ensemble des parties prenantes. Suite aux conclusions de l'étude, le groupe de travail propose trois axes d'aide à la décision pour les élus :

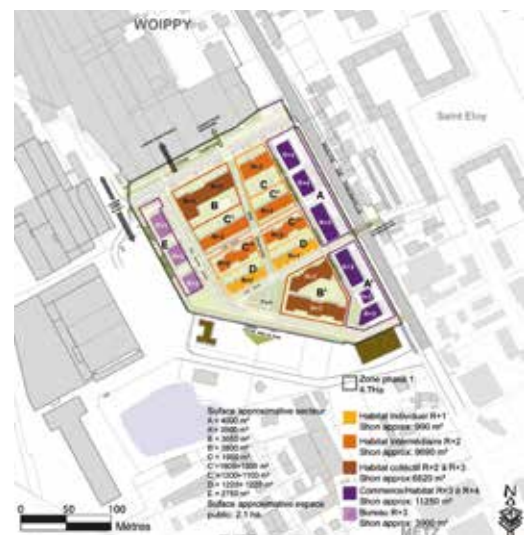
- renoncer sans abdiquer : proposition d'une orientation d'aménagement dans le PLU pour encadrer d'éventuels projets privés, avec un portage foncier à long terme des emprises actuelles, mais pas d'acquisitions nouvelles ;
- maintenir le cap mais différer : notion d'investissement plus que de déficit, volonté d'engagement du processus de renouvellement urbain, opération d'enjeu d'agglomération, message clair aux industriels ;
- mieux préparer le bon moment : un projet « fondateur » adossé à une stratégie de plus long terme. Déficit = investissement sur la ville durable par le renouvellement urbain...



Illustration du projet urbain



Faisabilité et phasage opérationnel



Phase 1 : hypothèses de programmation

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Cette étude a permis à l'agence d'être en prise directe avec la faisabilité opérationnelle d'un projet de renouvellement urbain d'un site industriel. Elle a partagé avec les différents partenaires les étapes d'élaboration d'un projet, l'analyse urbaine, le projet urbain, les implications financières et les choix stratégiques à court, moyen et long terme. La collaboration de l'agence avec l'EPF Lorraine et les bureaux d'études mandatés ont permis de répondre au mieux à cette étude.

Quelles améliorations à apporter ?

L'agence est peu structurée pour répondre aux études de faisabilité financière, doit-elle se donner des moyens pour mieux assurer l'ingénierie et l'aide à la décision de ce type de projet ? Ou encore mieux développer son savoir-faire en matière d'urbanisme opérationnel et rester dans son rôle de médiation entre une gestion urbaine du quotidien et un partenariat sur le projet urbain ?

PAYS DE MONTBÉLIARD

Avenant 3 à la convention avec l'ANRU

LOCALISATION

L'avenant 3 à la convention entre l'ANRU et l'agglomération est élaboré à l'échelle de l'ensemble de son territoire. Quatre des six quartiers de l'agglomération inscrits dans la convention initiale sont concernés par l'avenant 3. Liés à l'essor industriel, ils se sont développés sur les plateaux, rarement en marge des centres urbains, le plus souvent en limite de villes.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Dans le cadre de la préparation du dernier avenant d'exécution du programme de l'ANRU sur l'agglomération de Montbéliard, une mission d'appui a été confiée au bureau d'études GERAU Conseil (agence d'études urbaines). Il en ressort qu'il existe une réelle dynamique de projet dans les quartiers ainsi que des réflexions de cadrage et de développement engagées pour l'avenir à l'échelle de l'agglomération. Toutefois, la cohérence est insuffisante entre projets des villes et projet d'agglomération.

Il s'agit donc de montrer qu'avec la mise en place du projet urbain d'agglomération, la stratégie des partenaires locaux de l'agglomération de Montbéliard en matière d'habitat est en train d'évoluer de façon très significative. Elle vise à réintégrer ces quartiers dans les logiques urbaines, renouveler leur desserte, les rendre plus attractifs et faciliter leur transformation sur la durée en « banalisant » l'évolution de la trame foncière.

ÉCHÉANCE

La mission que l'ANRU souhaitait voir confiée à l'ADU a débuté en avril 2012. L'agence a formalisé un dossier d'intention qui a été présenté en réunion technique partenariale le 2 juillet 2012. Des amendements ont été apportés pour permettre sa présentation en comité d'engagement en octobre 2012.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

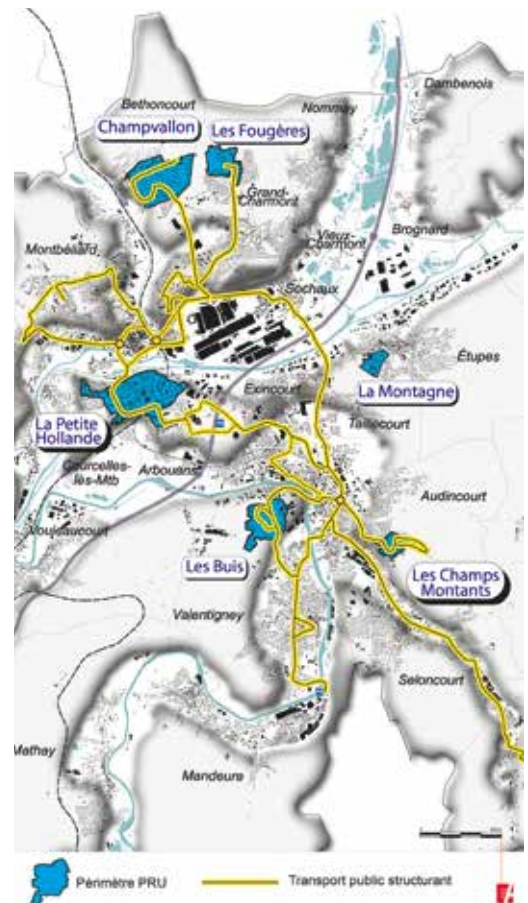
Ce dossier d'intention conçu par l'ADU est le résultat d'une co-production entre l'agglomération de Montbéliard, les communes de Montbéliard, Audincourt, Bethoncourt et Valentigney et les deux bailleurs sociaux, Néolia et Habitat 25. Il est le fruit d'une démarche de travail en ateliers de travail collaboratif proposés par GERAU Conseil et animés par l'ADU.

Rôle de l'agence

L'intervention de l'ADU dans des délais très courts a conduit à structurer la démarche et le document sur les axes suivants :

- donner la lisibilité sur le projet urbain d'agglomération ;
- apporter les éléments de diagnostic du PLH ;
- fournir un court portrait de la situation actuelle et des tendances à l'œuvre ;
- formaliser des plans guides et harmoniser leur présentation.

À court terme, l'avenant 3 permet d'enclencher un effet levier. À plus long terme, l'ADU participera au suivi des études urbaines qui seront réalisées par des équipes dédiées par quartier et poursuivra sa mission de conseil sur les projets. Cela permettra de garantir, au-delà de l'avenant 3, la poursuite d'une dynamique de projets dans la durée avec des modalités de travail plus transversales.



Des quartiers sur des plateaux souvent situés en marge des centres urbains, excepté pour la Petite Hollande

PROJET

L'ORIGINALITÉ DU PROJET RÉSIDE DANS LA DÉMARCHÉ.

Le travail en ateliers avait pour objet, pour la première fois dans le cadre de cette démarche, d'instaurer des lieux de débats partagés pour dégager les éléments de programme de l'avenant 3. Ils ont parallèlement fait émerger des besoins en ingénierie.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

La démarche a consisté à croiser des lectures urbaines et patrimoniales, grâce à l'échange des points de vue des différents partenaires.

- **L'approche urbaine** a permis la définition de secteurs prioritaires pour l'ANRU, tout en les situant dans des évolutions de quartier plus larges et à plus long terme. Les interventions soutenues par l'ANRU visent en effet un effet levier maximum qui peut être obtenu soit par la concentration des interventions sur des lieux clés du quartier comme les centralités par exemple, induisant une forte visibilité, ou encore par la création d'une structure urbaine permettant la mutabilité du foncier à terme, ou encore en affichant des réalisations ambitieuses en termes de qualité architecturale et urbaine.
- **L'approche patrimoniale** a conduit à repérer des immeubles qui par leur localisation, leur forme, leur histoire, cristallisent le rejet, signalent, par leur fort taux de vacance structurel, leur inadéquation profonde à la demande.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Une attention particulière a été portée sur les équilibres démographiques des quartiers au regard de leur fonctionnement propre mais aussi de celui de la ville et de l'agglomération. Cela a permis de rendre lisibles les propositions de démolitions en vue de reconstructions sur site, de réhabilitations lourdes ou légères. Les projets déjà opérationnels ont pu être repositionnés dans une logique d'ensemble. Enfin, des secteurs de projets ont émergé au delà des quartiers «ANRU» pour assurer des interfaces urbaines avec les autres quartiers et les centres villes.

Cette nouvelle stratégie va également impacter l'ensemble des politiques publiques, qu'il s'agisse de la révision du SCoT qui va être engagée en 2013, du programme local de l'habitat en révision au cours de l'année 2012 et des projets urbains de l'agglomération et des communes. Elle reposera sur la mise en œuvre d'une politique de maîtrise foncière publique sur une dizaine de sites prioritaires de renouvellement urbain dont font partie les quartiers «ANRU».



Le repositionnement des quartiers dans une logique de fonctionnement urbain



Un plan guide schématique pour encadrer le renouvellement des quartiers sur le long terme.



Un exemple de renouvellement dans le quartier des Buis à Valentigney (TOA architectes)

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

La démarche de projet a révélé une attente forte sur le rôle de l'agence en tant qu'interface entre les différents partenaires concernés. En premier lieu, il s'agit d'entendre simultanément les représentations que chacun des acteurs a du territoire, avant d'envisager des futurs possibles. Les éléments sont ensuite retraduits dans un document partagé. Mais au-delà des contenus, l'agence facilite le dialogue permanent et la médiation entre les partenaires. Elle participe de l'appropriation collective du projet, de son portage et de sa mise en œuvre. Cette évolution suppose à la fois une grande réactivité, une bonne dose de créativité et surtout une écoute active, ciblée sur les objectifs.

Quelles améliorations à apporter ?

Dans la durée, l'assistance de l'ADU au projet de renouvellement urbain sera apportée en veillant à la cohérence globale du projet urbain d'agglomération et aux interactions entre les différentes échelles d'intervention, aux liens à assurer avec les différentes politiques sectorielles engagées par chacun des partenaires, à accompagner les démarches de transformation de l'espace, de leur planification jusqu'à leur mise en œuvre.

Plus globalement, le programme de travail appelle une anticipation du positionnement de l'agence au bon niveau et notamment des moyens affectés, sur des dossiers qui ont de fortes implications urbaines et partenariales.

PAYS DE MONTBÉLIARD

Projet urbain d'agglomération

LOCALISATION

Le projet urbain de l'agglomération de Montbéliard est élaboré à l'échelle de l'ensemble de son territoire, qui couvre 29 communes sur 179 kilomètres.

Il est destiné à identifier les leviers les plus décisifs pour regagner en attractivité résidentielle et économique au sein d'un bassin de vie toujours plus concurrentiel, que ce soit avec l'agglomération urbaine de Belfort toute proche ou avec les secteurs périurbains en pleine croissance démographique.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

En 2010, les ateliers Yves Lion et Alfred Peter ont proposé cinq axes stratégiques autour desquels orienter les actions. Des propositions de projets sont venues illustrer la mise en œuvre possible de chaque axe.

Sur cette base, la mission confiée à l'agence consiste à exprimer une stratégie urbaine permettant de mieux orienter les politiques menées par l'agglomération et ses communes membres. Elle doit également permettre d'identifier les sites prioritaires d'intervention et de hiérarchiser les actions.

ÉCHÉANCE

Cette mission a débuté en janvier 2012 avec pour objectif une approbation dans l'année par le conseil de communauté. Un document de synthèse est actuellement en cours de rédaction.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Une commission d'une quinzaine d'élus est dédiée au pilotage de la mission. Elle rassemble volontairement des élus communautaires et communaux représentatifs des différentes sensibilités politiques et multiples configurations territoriales, pour donner au projet toute sa dimension fédératrice.

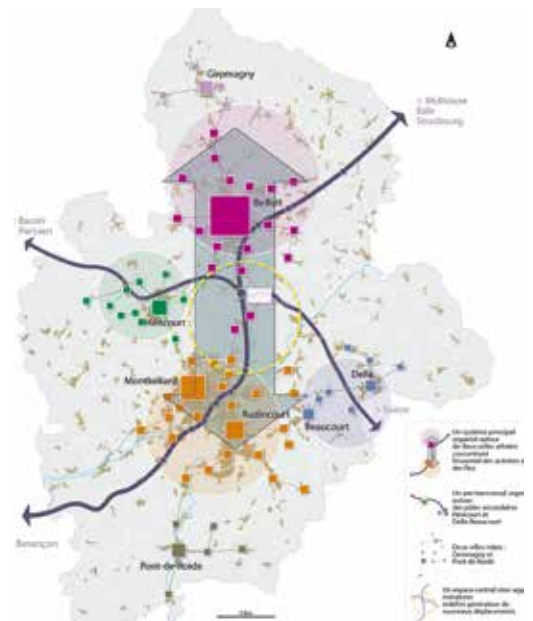
Avec un rythme de réunion mensuel pour assurer une dynamique de groupe, le comité de pilotage soumet régulièrement les éléments d'arbitrages issus de ses travaux aux instances décisionnelles de l'agglomération.

À ce titre, il a une vocation pérenne pour porter le projet jusqu'à sa mise en œuvre.

Rôle de l'agence

L'élaboration du programme partenarial a conduit l'agence à proposer une intervention plus en rapport avec l'implication d'envergure et de long terme que requiert la mise en œuvre du projet urbain pour les collectivités.

Des instances de suivi dédiées aux plans politique et technique ont ainsi été créées pour assurer un portage dans la durée. Pour garantir l'efficacité de la démarche en termes de production urbaine, une stratégie opérationnelle a été proposée. Sur la base d'un schéma de référence, elle complète la stratégie urbaine demandée initialement en termes de programmation urbaine, d'échelonnement prévisionnel de mise en œuvre, de conditions de portage, de suivi et d'évaluation, et d'association/concertation avec la population et les acteurs de l'aménagement.



Belfort / Montbéliard, une aire urbaine polycentrique



Stratégie urbaine de l'agglomération de Montbéliard, orientations générales

PROJET

LE PROJET URBAIN D'AGGLOMÉRATION FAIT SUITE À DE NOMBREUSES RÉFLEXIONS PLANIFICATRICES TRADUITES DANS UN SCOT PUIS UN PROJET D'AGGLOMÉRATION ET DÉCLINÉES DANS DIFFÉRENTES POLITIQUES SECTORIELLES.

Il a pour ambition d'inscrire le territoire dans un cycle de concrétisation des projets.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet urbain de l'agglomération de Montbéliard pose avant tout une question de gouvernance, en particulier pour l'arbitrage des priorités d'action et pour le passage à l'acte de manière coordonnée et concertée entre les acteurs.

Le principal consensus issu des travaux du comité de pilotage concerne la définition d'un espace de centralité d'agglomération, dans un territoire où l'étalement urbain et le polycentrisme permettent des représentations multiples. La précision du projet urbain a ensuite permis d'élever cette centralité au premier rang des priorités d'actions, en raison de son rôle urbain et économique vital pour toute l'agglomération.

Les réflexions du groupe ont par ailleurs permis de repositionner un certain nombre de projets et politiques communautaires dans une stratégie territoriale d'ensemble, leur donnant un sens collectif. Le projet de THNS par exemple, ou les réflexions menées sur les quartiers ANRU sont ainsi devenus des éléments structurants du projet urbain.

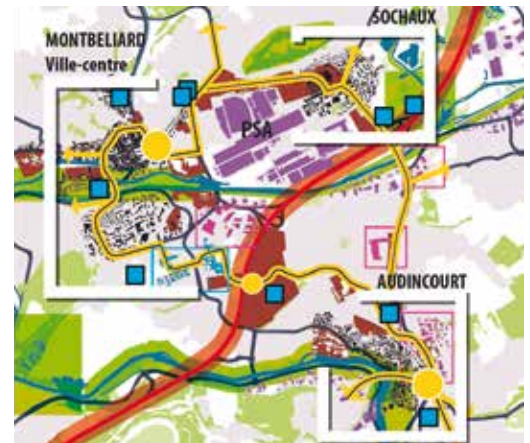
PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

La cohérence du projet aux différentes échelles territoriales était une préoccupation initiale qui s'est traduite dans le mode de gouvernance mis en place et dans la conception de la mission.

À l'échelle du bassin de vie, la stratégie urbaine a permis de définir un positionnement de l'agglomération de Montbéliard vis-à-vis des autres territoires. Des questions déterminantes comme l'organisation d'un réseau structurant de transports collectifs interurbains sont à l'étude.

Au second semestre 2012, la stratégie urbaine sera précisée et déclinée en plans d'actions avec les communes dans le cadre de travaux mutualisés à l'échelle de sept secteurs de cohérence territoriale. Des groupes de travail spécifiques sont aussi programmés avec les communes de chaque périmètre d'intervention prioritaire dans le but de faire émerger des projets urbains partagés.

Dans l'ensemble de ces travaux, la présence d'un représentant du comité de pilotage du projet urbain d'agglomération assure la transversalité de l'ensemble de la démarche.



Centralité d'agglomération du Pays de Montbéliard



Projet de développement stratégique de la ville de Sochaux



Interfaces ville-usine-nature : espaces de mise en œuvre prioritaires des stratégies urbaines

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

En raison de son échelle – celle d'une agglomération – l'intervention de l'agence a révélé, au-delà des contenus et des productions le plus souvent déjà établis, le caractère central de l'animation. Elle est en effet une compétence décisive pour garantir l'appropriation du projet par tous et in fine son portage et sa mise en œuvre.

Cette mission a aussi mis en évidence l'importance de maintenir une dynamique de groupe et une émulation autour du projet. Cela suppose réactivité, adaptation et imagination pour concilier l'intérêt que chacun peut trouver, selon ses besoins et attentes propres, et l'efficacité du travail collectif.

Quelles améliorations à apporter ?

Au-delà du contenu et de la construction du projet urbain d'agglomération, l'agence identifie d'ores et déjà la question du partage et de son appropriation collective.

Pour éviter tout risque d'assimilation du projet urbain de l'agglomération à un vœu pieux par le plus grand nombre, la mise en place de stratégies de communication différenciées est proposée. Celles-ci doivent incarner le discours par rapport aux préoccupations quotidiennes des différents acteurs rencontrés, qu'ils soient élus et techniciens de l'agglomération et des communes, habitants et usagers du territoire, acteurs de l'aménagement ou acteurs institutionnels.

MULHOUSE

Le site de DMC : un morceau de ville à dessiner

Projet d'avenir pour la ville de Mulhouse, la reconversion du site industriel DMC a fait l'objet d'un marché de définition pour la programmation du site. Grâce aux propositions des équipes retenues, la ville de Mulhouse met en œuvre le projet qui correspondra à sa conception du quartier DMC de demain.

LOCALISATION

Situé à 300 mètres de la gare de Dornach-Mulhouse, cette station de la ligne de Tram-Train met DMC à trois minutes du centre-ville de Mulhouse, à vingt minutes de Thann au pied des Vosges et à trente minutes de Bâle (Suisse). Directement desservi par l'A36, il est aussi à quinze minutes à pied du centre-ville ou à huit minutes à vélo de la gare.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La reconversion du site DMC s'inscrit dans une démarche de reconquête d'un patrimoine industriel. Ce site qui s'étend sur une dizaine d'hectares est de l'ordre de la ville dans la ville dont la transformation prendra plusieurs décennies. La ville de Mulhouse a lancé un marché de définition afin d'avoir un regard extérieur sur le devenir du site en confrontant analyses et idées novatrices qui répondent aux attentes de la collectivité. Celles-ci se traduisent par une volonté de :

- donner ou conforter une identité forte pour développer l'attractivité et rendre visible le quartier DMC ;
- créer un lieu de vie accueillant des fonctions diversifiées : habitat, activité culturelle, économique et équipements ;
- être un quartier nécessairement durable : le quartier devra participer de manière active à la construction d'une cité durable. Aussi, des propositions se déclinent autour du réemploi des bâtiments, du recyclage des matériaux, de la gestion des eaux, des économies d'énergie, des déplacements doux et de la végétalisation.

ÉCHÉANCE

Le marché de définition s'est terminé en 2011. En 2012, la maîtrise d'ouvrage a lancé une étude de programmation dont l'échéance est prévue fin de l'année 2012. Parallèlement, un accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine a été passé avec comme calendrier :

- **juillet 2013** : plan guide ;
- **juillet 2013** : étude énergie ;
- **novembre 2013** : dossier de création de ZAC ;
- **2014** : avant-projet sur les espaces publics.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

La ville de Mulhouse est le maître d'ouvrage de l'étude, la SPL (Serm) assure auprès d'elle une mission d'AMO. Les séances de travail sont animées par une « cellule projet » comprenant la ville, la serm, m2A et l'agence. Un groupe de travail présidé par le maire, est chargé d'assurer le pilotage de l'étude (Copil). Un comité technique (Cotech) regroupe les techniciens des services de la collectivité, la ville de Mulhouse et m2A.



Le site DMC à l'échelle de la ville de Mulhouse



Un patrimoine architectural et paysager exceptionnel



Des bâtiments conservés

Rôle de l'agence

L'agence d'urbanisme de la région mulhousienne (AURM) joue un rôle d'expertise. Elle est associée étroitement à la démarche. Elle participe à toutes les instances. L'agence a participé à l'élaboration de documents d'analyse des projets présentés par les trois équipes retenues. Ce travail a permis de donner des éléments d'appréciation des objectifs aux élus qui se sont prononcés sur un projet. Elle a également organisé une visite d'opérations similaires et a diffusé un document « retour de visites » présentant les sites industriels reconvertis à Winterthur (Suisse) et Basel (Suisse).

PROJET

LES ÉQUIPES RETENUES PROPOSENT D'ALLER PLUS OU MOINS LOIN DANS LES DIFFÉRENTS PROJETS POUR RÉPONDRE À LA QUESTION PREMIÈRE : « COMMENT RECONQUÉRIR LE QUARTIER DMC ? ».

La réponse n'est donc pas unique, il s'agira de déterminer quelles réponses sont les plus adaptées pour répondre aux objectifs fixés par la collectivité.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

DMC est considéré comme une pièce urbaine, cohérente et structurée. Aussi, en partant de la conservation du tout, Reichen et Robert & Associés (dont le projet a reçu la préférence des élus dans le cadre du marché de définition) s'est attaché à élaborer un projet urbain pour les problématiques spécifiques de chaque sous-ensemble: le domaine (DMC) développe l'activité et l'emploi, la recherche, la création et la culture (Cité de l'entreprise et de la connaissance, Cité des arts et de la création, Cité des loisirs et des initiatives).

Les principes fondamentaux du projet, lauréat en 2011, reposent sur :

- la conservation de l'existant : bâtiments et structure urbaine ;
- un projet adapté pour chaque entité du quartier ;
- une nouvelle desserte : les boucles de mobilité dirigent les véhicules vers des parkings silos et préservent le domaine de DMC de la voiture, un large parvis minéral lie le cœur du site à la gare de Dornach ;
- une mise en scène des espaces publics en marquant les seuils et les limites du domaine avec le reste de la ville et en traitant le sol du domaine comme un espace continu ;
- un renforcement des espaces verts : une forêt urbaine support d'activité, des jardins participatifs, développement de la présence de l'eau à partir du canal usinier.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

DMC est pour Mulhouse et l'agglomération un enjeu majeur dans le développement de la coopération avec Basel (Suisse) et Freiburg (Allemagne) et le support de la mise en œuvre de son ambition transfrontalière en participant, grâce à son patrimoine industriel exceptionnel et à une programmation innovante, à l'IBA Basel 2020.

C'est aussi un morceau de ville, qui doit être moteur pour les quartiers périphériques. Devenir un lieu de destination pour les riverains ou les habitants de l'agglomération est aussi un enjeu important de l'aménagement du site.



Le site dans sa globalité



Un des bâtiments de la filature



Perspective présentée par Reichen et Robert & Associés : une manière de réinvestir les espaces extérieurs

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

L'agence se positionne en tant qu'expert « à la carte ». Elle n'est pas la productrice d'un projet urbain, tel que cela a pu être le cas dans le passé pour des communes de petite taille ou des morceaux de ville. Elle suit la démarche depuis le début en participant aux réflexions qui ont amené la conduite d'un marché de définition.

Actuellement, l'agence accompagne plus ponctuellement la collectivité selon les besoins, elle met à disposition ses experts en économie et habitat comme personnes-ressources du territoire.

Quelles améliorations à apporter ?

Les pistes d'améliorations sont en cours dans la conduite de projet afin de la rendre multi-acteurs.

MULHOUSE

Le projet urbain mulhousien : un puzzle à assembler tous ensemble

La ville de Mulhouse a souhaité élaborer son projet urbain, expression d'un projet politique. Il a pour vocation de devenir le cadre commun des actions en cours et futures des partenaires et maîtres d'ouvrage intervenants ou appelés à intervenir sur le territoire communal.

LOCALISATION

Mulhouse exprime son projet urbain sur l'ensemble de la ville à partir de bases bien établies.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Le projet consiste moins en l'expression à venir de la transformation de l'espace mulhousien, pour l'essentiel engagée, qu'en l'élaboration d'une formulation de l'ambition urbaine. Depuis plus de vingt ans, Mulhouse est engagée dans un processus de revitalisation urbaine et économique volontariste. De multiples opérations couvrant très largement son territoire et pilotées par des architectes urbanistes de notoriété ont été menées. Pourtant, un déficit d'image demeure.

Pour ce faire, il s'agit d'exprimer le projet urbain global, à partir d'un matériau existant :

- en mettant en évidence l'articulation des différentes opérations et projets en cours, au-delà de la simple addition de ces lieux d'intervention;
- en proposant les pistes de travail traitant des « interstices »;
- en rendant lisible la stratégie vis-à-vis des décideurs économiques locaux et nationaux;
- en resituant l'ambition de Mulhouse, au sein du Sud Alsace, à proximité du pôle bâlois et inscrite dans le pôle métropolitain Mulhouse-Strasbourg.

ÉCHÉANCE

Trois phases ont été proposées, couvrant la période printemps 2012 à printemps 2013.

- Établissement d'un diagnostic, partage des principaux enjeux avec la maîtrise d'ouvrage, explicitation des objectifs.
- Formulation du projet urbain mulhousien et mise en discussion avec le groupe de travail, propositions des modalités de suivi et des organisations à mettre en place de façon pérenne assurant la poursuite de la dynamique instaurée en phase d'étude.
- Mise en forme du projet urbain.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

La ville de Mulhouse est le maître d'ouvrage de l'étude, la SPL (Serm) assure auprès d'elle une mission d'AMO. Les séances de travail sont animées par un prestataire (Jean-Pierre Charbonneau Consultant). Un groupe de travail présidé par le maire, est chargé d'assurer le pilotage de l'étude (Copil). Des rencontres mensuelles sont programmées. Un comité technique (Cotech) regroupe les techniciens des services de la collectivité. Il se réunit tous les quinze jours. Un groupe « miroir » est composé de personnalités représentatives des milieux économiques, culturels... Il enrichit la démarche.



La place de la Réunion au cœur de Mulhouse



Un des fondements du diagnostic partagé : le repérage des sites de qualité



Temps de parcours en « modes actifs » sur les éléments de la signalétique à Mulhouse

Rôle de l'agence

L'agence d'urbanisme de la région mulhousienne (AURM) joue un rôle d'expertise. Elle est associée étroitement à la démarche. Elle participe à toutes les instances. Elle apporte des éléments de réflexion divers lors des groupes de travail : thématique attractivité résidentielle, retours d'expériences sur la concertation dans le cadre de projet urbain de différentes agglomérations françaises et étrangères, recherche documentaires permettant d'avoir une action pédagogique auprès des partenaires, échange pour alimenter les différentes cartographies...

PROJET

LA QUESTION DE LA MÉTHODE EST AU CŒUR DE LA DÉMARCHE : PRENDRE LE TEMPS DE LA RÉFLEXION, IMPLIQUER DE MULTIPLES PARTENAIRES, TRAVAILLER ENSEMBLE POUR DÉMULTIPLIER LES EFFETS, BIEN PRÉPARER LES DÉCISIONS, SUIVRE LEUR MISE EN ŒUVRE, ÉVALUER LES RÉSULTATS DE FAÇON TRANSPARENTE.

La réussite de la reconnaissance de ce projet repose sur la mise en évidence d'une méthode et d'un savoir-faire mulhousiens en matière urbaine.

La méthode doit produire des effets durables dans l'articulation entre le travail et les missions des services de la collectivité, aménageur, bailleurs sociaux, agence d'urbanisme, investisseurs privés... La fédération des « énergies et des talents » apparaît donc comme indispensable à la réussite de la démarche.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Cette démarche de projet constitue une étape pour Mulhouse. Elle consiste à rassembler les morceaux de territoire qui ont muté à travers plusieurs grandes opérations d'urbanisme et d'aménagement ; à la manière d'un puzzle où manqueraient certaines pièces mais dont les grands traits doivent permettre d'en dessiner l'image globale. Trois axes sont traités prioritairement dans le projet urbain :

- l'expression globale des différentes actions ou opérations engagées ou en voie de l'être en rappelant leur cohérence et en étudiant leurs liaisons, articulant une représentation graphique : schémas, plans dont des « plans d'actions par quartier » indiquant les priorités et les échéances ;
- l'inscription de l'ambition urbaine de Mulhouse dans le triple cadre géographique de l'agglomération, du Sud Alsace et du pôle métropolitain ;
- la formulation « communication » de l'ambition urbaine de Mulhouse qui permettra d'asseoir le message que souhaite exprimer le territoire.

L'originalité repose sur une volonté d'ancrer cette expression et appropriation du projet au travers de différentes manifestations en 2011 et 2012. Le but est de capter le maximum de publics différents, peu présents dans les instances habituelles de concertation. Le souhait est également d'agrèger différents thèmes dans ce projet : culture, urbanisme et paysage, citoyenneté...

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

L'expression du projet urbain mulhousien émerge dans le cadre d'une méthode de travail permettant la rencontre des acteurs produisant la ville et des habitants (élaboration collective) à une échelle prenant en compte différents territoires imbriqués : ville, agglomération, pôle métropolitain mais également l'espace rhénan. Le grand territoire transfrontalier fait l'objet d'un atelier de travail à part entière.

Il convient de souligner que l'extension récente (2010) de la communauté d'agglomération (m2A) conforte la ville centre dans ses fonctions. Ces dernières peuvent s'affirmer en toute cohérence au sein de ce territoire constitué de trente-deux communes.



Parc économique de la Mer-Rouge à Mulhouse



Atelier bilingue



Le site de la gare « vert et eau »



Le premier tram-train de France

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

L'agence se positionne en tant qu'expert « à la carte ». Elle n'est pas la productrice d'un projet urbain, tel que cela a pu être le cas dans le passé pour des communes de petite taille ou des morceaux de ville.

Quelles améliorations à apporter ?

La démarche mulhousienne est en cours. Les pistes d'améliorations seront à explorer dans la phase évaluative.

PULVERSHEIM

Un centre village à conforter

Pulversheim, commune dynamique de 2900 habitants, a fait face à un développement urbain important ces dernières années. Soucieuse de rendre plus attractif son centre et de développer davantage de services, la commune envisage de restructurer le secteur à proximité de la mairie.

LOCALISATION

La commune de Pulversheim se situe à 10 kilomètres du centre de Mulhouse, au nord de Mulhouse Alsace agglomération (m2A).

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La commune de Pulversheim sollicitée par différents promoteurs pour plusieurs secteurs, a ressenti le besoin d'avoir une réflexion globale sur l'ensemble de la commune, et plus particulièrement le centre village, avant d'engager de nouveaux projets immobiliers. La demande porte, dans un premier temps, sur l'évaluation des besoins en termes de logements, de services, de nouveaux équipements publics afin de répondre aux attentes des habitants et d'être attractive.

Dans un deuxième temps, l'analyse porte sur l'évolution de la commune dans sa morphologie urbaine, sa typologie de bâti ainsi que le potentiel paysager afin de définir des enjeux d'aménagements. Ainsi, le développement urbain du secteur doit répondre également aux objectifs suivants : réduction de la consommation foncière, intégration et déploiement des circulations douces et traitement des limites pour une meilleure insertion dans le paysage environnant.

Cette étude sommaire doit donner à la commune des éléments de contexte et d'enjeux d'aménagement, utiles et nécessaires face aux acteurs des projets à venir dans la commune.

ÉCHÉANCE

Les phases d'études ponctuées par des réunions de travail avec élus et techniciens ont suivi le calendrier suivant :

- **septembre 2009** : phase 1 – diagnostic socio-économique ;
- **décembre 2009** : phase 2 – analyse urbaine ;
- **février 2010** : phase 3 – propositions.

En mars 2010, l'ensemble de l'étude a été présentée à la commission urbanisme de la commune.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

La commune de Pulversheim est le maître d'ouvrage de l'étude. Un groupe d'élus comprenant le maire et ses adjoints a piloté la démarche. Les services de l'agglomération (m2A) et le conseil général 68 ont été associés aux réflexions lors de la phase diagnostic.

Rôle de l'agence

L'agence d'urbanisme de la région mulhousienne (AURM) a joué un rôle de maître d'œuvre. L'agence a élaboré l'ensemble de la démarche dans le cadre du programme partenarial au titre d'assistance aux membres. Cette étude a pour vocation d'être une aide à la décision des élus.



Un carrefour multidirectionnel devant la mairie



Une entrée de commune marquée par la présence d'un alignement d'arbres, faisant face une construction hôtelière imposante



Les éléments paysagers existants, tels que le fossé drainant, support d'une trame verte à développer dans le projet

PROJET

CE PROJET COMMUNAL DONNE L'OPPORTUNITÉ DE CRÉER UN NOUVEAU CENTRE AUTOUR DES ÉQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS, SPORTIFS ET SCOLAIRES TOUT EN RÉÉQUILIBRANT LE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL AU SUD.

La conception du secteur doit répondre aux principes de développement durable notamment la mixité fonctionnelle et la diversité de l'habitat et l'intégration d'une trame verte.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Plusieurs lieux sont identifiés avec des fonctions et aménagements spécifiques.

- **Parvis de la mairie:** le projet structurant du carrefour permet de « mettre en scène » la mairie, de lui donner un caractère urbain. La restructuration devra à long terme envisager le passage du tram avec l'insertion d'une station à proximité du carrefour.
- **Porte d'entrée:** la création d'une « porte d'entrée de ville » dans la continuité de l'axe commercial rue de Cernay augmentera l'offre commerciale ainsi que les services. Un équipement public pourrait également être associé. Les immeubles devront être de hauteur plus ou moins égale à l'immeuble de la mairie de façon à créer un ensemble homogène.
- **Promenade verte:** celle-ci fera le lien entre les différents secteurs urbanisés et sera le support d'équipements sportifs et/ou de loisirs.
- **Quartier résidentiel:** il est à prévoir cette extension urbaine comme un nouveau quartier se greffant aux structures végétales et viaires existantes. Ce secteur devra pouvoir recevoir des opérations multiples permettant d'avoir une palette diverse d'offre de logements (petits collectifs, habitat en bandes, ou encore des maisons jumelées). Le projet devra mettre l'accent sur la volonté de créer des fronts bâtis le long des axes de desserte afin de créer « des rues ou venelles » selon les cas. Une attention particulière sera également apportée à l'orientation du projet afin d'optimiser les apports solaires dans les habitations.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Le projet porté par la commune s'inscrit dans les prescriptions du SCoT de la région mulhousienne. Situé sur l'axe d'une ligne de transport en commun structurant (en projet), ce secteur en développement participe à l'effort de l'agglomération en matière de production de logements.

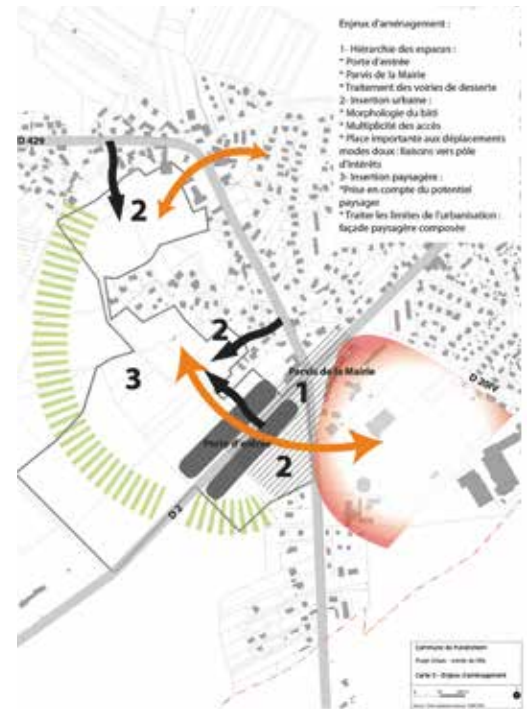
Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

L'agence est productrice d'un projet urbain dans le cadre du programme partenarial, dans son rôle d'apporter des éléments d'aide à la décision. Les réflexions menées ont eu comme fil conducteur l'urbanisme durable en rappelant à chaque étape les principes et obligations pour répondre aux enjeux d'une consommation limitée du foncier, d'un habitat moins énergivore et d'une organisation d'un réseau de circulations douces. Tout au long de la démarche, les réunions avec les élus ont permis de cerner les sujets et attentes en apportant également un regard d'expert sur des exemples présentés d'opérations similaires.

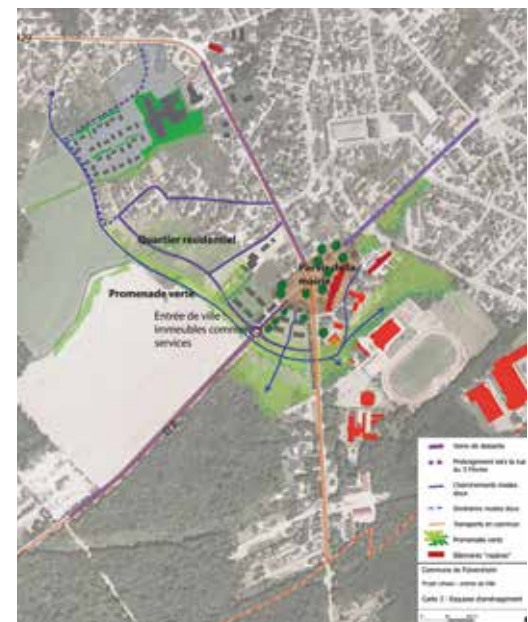
Quelles améliorations à apporter ?

Les pistes d'améliorations seront à explorer dans la conduite de projet pour la rendre mais multi-acteurs.

La mise en place d'un référentiel d'aménagement durable porté par l'agglomération apporterait un appui technique tout au long d'une démarche de ce type, de la phase amont à la phase opérationnelle.



Enjeux d'aménagement du site d'étude



Préconisations pour le projet communal

NANCY

Prospective autour des haltes à enjeux du bassin de vie nancéen

LOCALISATION

L'étude concerne neuf des dix-huit haltes du réseau ferroviaire du bassin de vie nancéen. Historiquement implantées au cœur du tissu résidentiel, à proximité des centres-bourgs, elles desservent le Grand Nancy et les communautés de communes voisines du Bassin de Pompey, du Sel et du Vermois et de Moselle-et-Madon.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Les projets d'aménagement des haltes s'inscrivent dans une étude plus large, visant à déterminer comment optimiser la desserte ferroviaire au sein du bassin de vie de Nancy. La commande est originale : il s'agit de mener de front un projet de déplacement global, dont l'objectif est de développer l'intermodalité entre les différents réseaux de transport en commun (sous-traité au bureau d'études Systra), ainsi que des projets d'aménagement locaux, s'intéressant pour leur part aux potentiels de densification et de requalification des quartiers gares. Comment les territoires peuvent-ils se retourner vers leur halte ? Comment les villes peuvent-elles reconquérir et densifier ces quartiers, souvent bien positionnés, porteurs de nouveaux potentiels à l'heure du Grenelle ?

ÉCHÉANCE

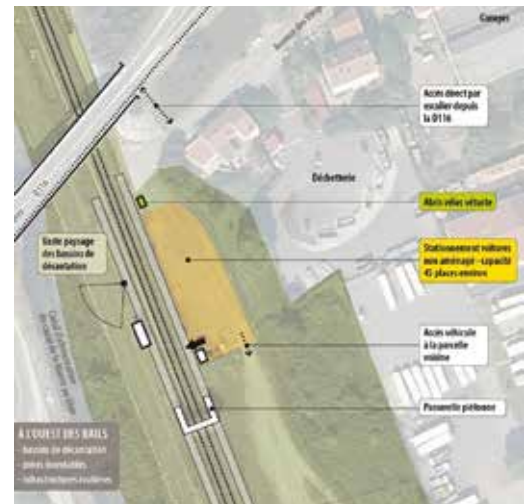
Les orientations urbaines proposées ont une valeur prospective : leur faisabilité est intrinsèquement liée à la restructuration du réseau de transport du bassin de vie qui ne sera pas effective avant 2016. Pour les projets les plus avancés, l'aménagement des haltes et le développement des quartiers gares peuvent donc être projetés à l'horizon 2017-2022.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Les orientations urbaines autour des neuf haltes ont été réalisées par l'ADUAN au sein de l'étude « Intermodalités et services ferroviaires » menée en 2011, sur la demande d'un groupe de travail partenarial regroupant, autour du Grand Nancy, les communautés de communes voisines déjà citées, ainsi que la région, le département, les acteurs du ferroviaire (RFF, SNCF, Gares & Connexions), les AOT et le syndicat mixte du SCoT.

Rôle de l'agence

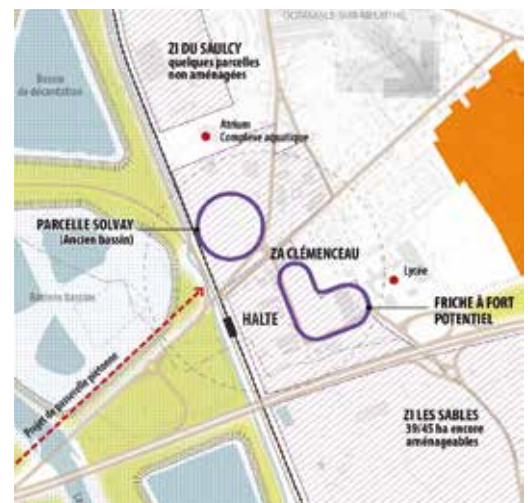
La posture de l'agence devait concilier les temporalités de réflexion de chaque partenaire : ainsi a-t-il été choisi de distinguer des orientations de court terme, permettant de donner une réponse efficace aux problématiques d'aménagement de la halte elle-même, et des orientations de long terme, destinées à anticiper la recomposition et la densification progressive des quartiers alentours.
D'autre part, l'agence s'est donné la liberté de révéler des potentiels urbains sur des territoires voisins du Grand Nancy, hors de son champ de réflexion habituel : elle décline, sur chaque halte à enjeux, une stratégie d'aménagement sous forme d'une programmation et de schémas de principe. Cette approche urbaine des haltes, réalisée sur l'ensemble du réseau, en lien avec une étude de déplacements, donne un nouvel éclairage à la problématique des quartiers-gare et confirme la légitimité de l'agence sur les échelles interterritoriales.



Diagnostic fonctionnel du site



Attractivité et accessibilité « accroche urbaine »



Dynamiques territoriales et potentiels fonciers

PROJET

L'EXEMPLE DE LA RECOMPOSITION URBAINE DE LA HALTE DE ROSIÈRES-AUX-SALINES EST UNE ILLUSTRATION INTÉRESSANTE DES POTENTIELS D'ÉVOLUTION À COURT ET LONG TERME D'UN SITE AUJOURD'HUI PEU CONFORTABLE, À L'ÉCART DE LA VILLE ET DIFFICILEMENT ACCESSIBLE, POURTANT SUPPORT D'UNE FRÉQUENTATION QUOTIDIENNE IMPORTANTE.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

L'analyse globale du réseau de transports en commun montre que la halte de Rosières-aux-Salines dispose à court terme d'un fort potentiel d'évolution en tant que halte de type « P+R » (halte dédiée à l'intermodalité entre train et voiture), du fait de sa proximité avec un échangeur de l'A33. Si elle s'inscrit dans une ancienne zone artisanale à restructurer, elle est localisée à proximité d'autres zones d'activités en devenir, d'un équipement régional support de flux importants (le lycée professionnel et industriel Émile-Levassor), et de zones à urbaniser correspondant à la seule dynamique d'extension possible pour la commune voisine de Dombasles-sur-Meurthe.

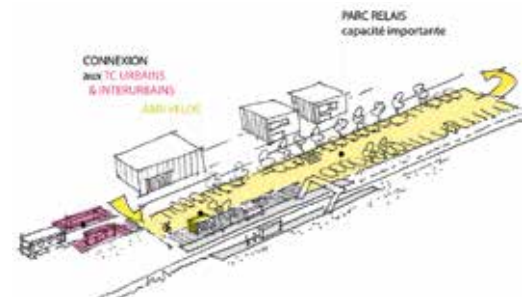
Ainsi, cette halte a tous les atouts pour y développer sur le long terme d'un véritable écoquartier gare, associant habitat et activités économiques autour d'espaces publics centraux. Cette nouvelle polarité est l'opportunité pour le bassin du Sel et du Vermois de renouveler son image et de dynamiser son attractivité résidentielle.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

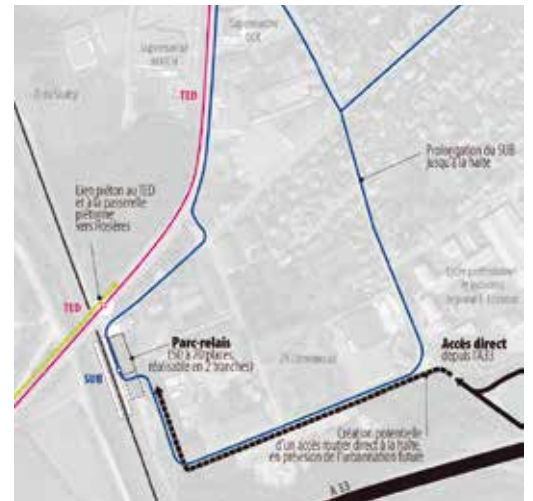
L'évolution de la halte est déclinée selon deux échelles correspondant à deux phases différentes d'intervention.

À court terme, ce sont les abords de la halte dont on préconise en priorité le traitement. Il s'agit de réaliser un parc-relais desservi directement depuis l'échangeur, d'améliorer l'intermodalité avec les bus en rapprochant les arrêts de la halte et de rendre les trajets plus agréables et sécurisants pour les piétons en créant un véritable espace public d'accueil à proximité de la halte, en lien avec une passerelle piétonne connectant la halte au centre de Rosières.

Sur le long terme, le projet change d'échelle pour impacter l'ensemble des quartiers alentours. La restructuration du foncier au sud de Dombasle, sur un périmètre de 500 à 800 mètres autour de la halte, permet de créer un nouveau quartier gare, dont une partie plus proche des infrastructures serait destinée à des activités artisanales et commerciales, et une autre, en lien avec le lycée et le tissu résidentiel voisin, accueillera des programmes d'habitat.



Principes de la halte P+R



Rosières-aux-Salines, enjeux court terme



Rosières-aux-Salines, enjeux long terme

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

L'agence est de plus en plus amenée à se positionner comme intermédiaire dans des contextes de gouvernance complexe, plus proches de l'opérationnel.

Ceci s'illustre à travers des missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage où elle valorise une expertise déjà acquise du territoire, ou encore à travers des missions consistant à animer des réflexions interterritoriales (comme le montre l'étude citée en référence), où sa plus-value est de pouvoir facilement traiter et croiser différentes problématiques (ici transport et aménagement) sur un large territoire, tout en assurant l'animation d'un dispositif partenarial sur mesure.

Quelles améliorations à apporter ?

Dans ce contexte de complexification des partenariats, l'agence doit aller encore plus loin et confirmer son rôle d'intermédiaire également sur des phases pré-opérationnelles.

Sur cette étude, il pourrait s'agir de faire le lien entre les communes et les acteurs du déplacement (RFF, région, AOT), en les accompagnant dans l'élaboration de contrats d'axe locaux, contrats qui engagent les deux parties à mener concomitamment une amélioration de la desserte et des opérations d'aménagement des quartiers gares.

PARIS Les berges de Seine, demain

LOCALISATION

En plein cœur de Paris, les bords de Seine sont partiellement occupés par des « voies express » construites dans les années 1960, coupant la ville de son fleuve. Sur la rive droite, la voie Georges Pompidou a permis de traverser Paris d'ouest en est, sans feux tricolores sur 12 kilomètres.

Sur la rive gauche, la voie sur berge a été réalisée uniquement sur 2,3 kilomètres en raison de l'arrêt du projet d'extension en 1974 dû à la mobilisation des associations de défense du paysage au droit de Notre-Dame.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

À l'initiative du maire de Paris, le projet vise à reconquérir ces quais pour les parisiens et les métropolitains en :

- mettant en œuvre une continuité des parcours piétons le long de la Seine ;
- diversifiant les usages, afin que le plus grand nombre puisse bénéficier des activités proposées ;
- valorisant ce site unique, porteur de l'identité de Paris et de l'Île-de-France, en offrant un paysage nouveau réconciliant la ville et son fleuve ;
- renforçant la continuité écologique de la Seine.

Il consiste en :

- un réaménagement de la voie rive droite avec mise en place de feux tricolores ;
- une fermeture à la circulation des 2,3 kilomètres de la rive gauche.

ÉCHÉANCE

Les travaux de la rive droite ont été réalisés durant l'été 2012. La démarche légère menée sur la rive gauche, adaptable sans travaux longs et lourds, permet une appropriation dans les semaines qui suivent la fermeture de la voie sur berges.

Certains aménagements comme la réalisation d'un café-restaurant culturel dans la culée du pont Alexandre III ou l'arrivée de certains bateaux s'étaleront en 2013. Mais les éléments symboliques du projet comme l'archipel de jardins flottants et l'embarquement ainsi que l'équipement en réseaux du site permettant l'accueil de programmations urbaines seront réalisés dès le printemps 2013.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Le projet est piloté par le secrétariat général de la ville de Paris. Il est réalisé en partenariat avec Ports de Paris, propriétaire des berges de Seine, Voies navigables de France et de nombreux services de l'État, la préfecture de Police en charge de la circulation et de la sécurité mais aussi les architectes des bâtiments de France, le ministère de la Culture en lien avec l'Unesco, la préfecture de Paris et le ministère de l'Environnement...

Rôle de l'agence

L'Apur a réalisé les études préalables et proposé un processus d'intervention spécifique où la méthode tient lieu de projet. Il s'agit de permettre une formalisation progressive par expérimentations et ajustements successifs. Le maire de Paris et sa première adjointe ont décidé ainsi de l'esprit et de la consistance du projet présenté lors d'une conférence de presse en avril 2010.

L'agence est partie prenante dans la mission Seine qui a été mise en place sous le pilotage du secrétariat général. Ce projet très transversal s'appuie sur toutes les directions de la ville (DVD, DEVE, DJS, DAC, DPA, DU...). L'Apur est en charge du plan programme et assure la cohérence du projet spatial et de la programmation au sein de cette mission.



Jardin des Tuileries, musée d'Orsay : avant



Jardin des Tuileries, musée d'Orsay : projet



Le port de Solférino, musée d'Orsay : avant



Le port de Solférino, musée d'Orsay : après

PROJET

PARIS, UNE MÉTROPOLE SUR SEINE.

Le projet parisien s'inscrit dans une dynamique de projet métropolitain en bord de Seine. Un boulevard urbain en lieu et place de la voie « express » est réalisé sur la rive droite préservant ainsi le nécessaire trafic automobile. La fermeture à la circulation sur la rive gauche, entre le musée d'Orsay et le pont de l'Alma, génèrera de son côté 4,5 hectares d'espace public d'expérimentations urbaines.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

La requalification du quai rive droite permet d'ouvrir davantage la colline des Musées sur la Seine près du Palais de Tokyo tout comme le jardin des Tuileries et de réaliser une nouvelle promenade entre l'hôtel de Ville et le bassin de l'Arsenal, le long de l'île de la Cité. Six feux ont été créés sur les 12 kilomètres, rendant accessibles les bords de Seine. Sur la rive gauche inondable, les 2,3 kilomètres libérés permettent l'installation d'activités réversibles, évolutives, saisonnières, liées au sport, à la culture et à la nature. Le plan programme met en évidence trois ports autour desquels se développent ces trois thématiques :

- Port du Gros-Caillou : dominante sport et environnement ;
- Port Alexandre III : pôle d'activités, guinguettes jour/nuit ;
- Port de Solferino : dominante culturelle.

Sur chacun de ces ports, un objet emblématique est créé : l'archipel de jardins flottants au port du Gros-Caillou, un restaurant culturel dans la culée du pont Alexandre III, l'embarquement au pied du musée d'Orsay qui constitue un lieu potentiel de présentations scéniques. Et tout le long des quais, une promenade bien sûr, et une réorganisation des anneaux au service de la logistique fluviale, des escales, de nouveaux services, barges cafés, espaces de travail en réseaux.

Une autre innovation de ce projet a été, afin de faire vivre cet espace, de lancer un appel d'offres pour choisir une équipe de programmation et de production déléguée pour deux ans. L'équipe Arteria-Lille 3000-F. Azzi-B. Smets programme et produit les événements qui doivent jaloner une année au rythme des quatre saisons, des jours (le week-end et la semaine) et des horaires (le jour, la soirée, la nuit), en articulation avec la mission du secrétariat général de la ville.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Le projet à l'horizon 2012-2013 concerne le centre de Paris mais il s'inscrit dans un projet plus large de requalification des 26 kilomètres de berges dans Paris et dans une vision métropolitaine du fleuve. La mutation des bords de Seine industriels commence à l'amont de Paris et à l'aval, une réflexion s'est engagée autour de l'axe Seine, Paris/Rouen/Le Havre, une « façade maritime » de Paris.



L'archipel de jardins flottants au pont de l'Alma



Le port du Gros-Caillou, l'hiver



Le port de Solferino : avant



Le port de Solferino : après

Quelles évolutions constatées des métiers ?

Si auparavant, les agences travaillaient bien souvent sur des plans à dix-quinze ans comprenant des phasages à court terme, aujourd'hui la méthode de travail est totalement inversée. L'ambition est de partir de l'existant et de « changer la ville vite ! ».

L'Apur, dans ce contexte actuel très ouvert et interrogatif, a choisi d'expérimenter de deux façons : en traitant autrement ses données et son système cartographique pour permettre un « face à face entre projet et état des lieux » et en considérant que le projet urbain tel que largement pratiqué en France n'est plus « la solution unique » – d'autres leviers tels que des actions rapides, voire événementielles font aussi « la ville ». Pour cela, l'Apur a recruté en son sein un « scénographe urbain ».

Pour la transformation des berges, il a ainsi été retenu un mode léger, rapide et réversible, alimenté par une large concertation, des ateliers et un pilotage en équipe projet ville.

Quelles améliorations à apporter ?

Ce projet montre l'intérêt pour l'agence de continuer d'élaborer des études préalables aux études opérationnelles, mais aussi d'être en capacité de mettre en place les outils pour l'observation des usages afin de faire évoluer les aménagements dans le temps, au rythme de leur appropriation.

PARIS / PLAINE-COMMUNE

Ébauche d'un plan stratégique partagé

LOCALISATION

L'interface entre Paris et la communauté d'agglomération Plaine-Commune relie des paysages variés (Butte Montmartre, Plaine Saint-Denis, Boucle de Seine), marqués par des monuments et équipements emblématiques (basiliques Montmartre et de Saint-Denis, Stade de France) avec des occupations contrastées : ville dense et ceintures parisiennes au sud, emprises industrielles en mutation au nord, sur des territoires marqués par de fortes infrastructures (canal Saint-Denis, réseaux ferrés et autoroutiers).

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La ville de Paris et Plaine-Commune se sont donnés comme objectifs de définir des lignes de cohérence communes pour la mutation de ce territoire en vue de l'élaboration d'un schéma de structuration intercommunale destiné à donner aux différents maîtres d'œuvre une meilleure vision d'ensemble de l'avenir de celui-ci.

ÉCHÉANCE

Initiée par les élus, la démarche a reposé sur trois ateliers de travail tenus entre juin 2010 et mars 2011 destinés à préciser les objectifs stratégiques partagés. Ceux-ci se sont appuyés sur un récolement cartographique de l'ensemble des projets. Après analyse, l'Apur a ensuite réalisé des cartes de synthèse présentées aux élus avant publication en septembre 2011.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

La démarche est pilotée par la direction de l'urbanisme de la ville de Paris et la DDUS de la communauté d'agglomération de Plaine-Commune avec la participation des concepteurs qui mènent des études sur les territoires d'interface de Paris, Saint-Denis et Aubervilliers. L'Apur conduit les études nécessaires

Rôle de l'agence

L'Apur a alimenté les réflexions des ateliers par la présentation des travaux de récolement des projets à court (2012), moyen (2016) et long terme (2020 et au-delà) à l'échelle d'un territoire élargi.

Les projets de construction de bâtiments, d'aménagement d'espace public et de transports en commun ont été saisis dans une base de données SIG comprenant les informations spatiales liées au projet, des informations programmatiques et des informations temporelles, notamment la date prévisionnelle de livraison.

Puis l'atelier a réalisé des cartes de synthèse sur quatre thématiques :

- paysages, trame verte et bleue;
- trame viaire et transports en commun;
- logistique et grands services urbains;
- vie urbaine et programmes structurants.



Plan de récolement, ville de Paris / Plaine-Commune, octobre (doc BD projet Apur)



Paysages métropolitains

PROJET VERS UN PLAN STRATEGIQUE PARTAGE.

À partir de la mise en lumière des caractéristiques particulières et des mutations déjà engagées sur les territoires de chaque collectivité, les échanges d'informations et le rapprochement des projets peuvent favoriser l'émergence d'une stratégie commune. Cette vision commune pourra ainsi concilier les points de vue locaux et la prise en compte des enjeux plus généraux à l'échelle de la métropole parisienne.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Cette étude a bénéficié des nombreux travaux menés par l'Apur sur le cœur d'agglomération : la base de données de référence, mais aussi la base de données projets, la base de données transports, les études sur le grand paysage, la logistique urbaine et bien sûr les travaux sur le logement et l'économie. L'analyse thématique a mis en évidence les caractéristiques communes ou au contraire différenciées des différentes portions de territoire :

- le paysage de plaine jalonnée de tours repères qui constituent des belvédères, avec de fortes compositions urbaines aux portes de Paris et sur la darse du canal Saint-Denis ;
- une trame verte et bleue déjà existante avec des zones déficitaires qui peuvent être comblées aux abords des grandes infrastructures (périphérique, autoroutes, canal) ou à l'occasion de chaque aménagement ;
- une trame viaire caractérisée par une bonne desserte à l'échelle métropolitaine mais qui reste à compléter au niveau local sur les anciennes emprises industrielles ;
- un très fort potentiel de renforcement ou de création de nouvelles centralités avec les nouvelles infrastructures de transport en commun (gares de la prolongation de la ligne 12 du métro) accompagné par le développement de circulations douces (marche, vélo...) pour éviter la congestion du système liée à une trame viaire limitée

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

La prise en compte de chacun des projets locaux contribuant à la réalisation d'objectifs communs doit pouvoir éclairer une vision stratégique à partager entre collectivités et acteurs de l'aménagement sur ces territoires en pleine mutation où se concentrent des enjeux et des potentialités d'échelle métropolitaine.

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

Au travers de son évolution métropolitaine, l'atelier a pu intégrer des informations prospectives permettant de préfigurer des situations à court et moyen terme. Elle a ainsi produit matière à visions diversifiées et nouveaux débats.

Quelles améliorations à apporter ?

Ce projet montre l'intérêt pour une agence de documenter les territoires, d'avoir une approche inventive du système carographique, en intégrant l'idée de base de donnée « projet ». C'est une compétence qui permet d'accompagner les grandes mutations territoriales d'aujourd'hui, en particulier face aux enjeux de développement durable qui demandent souplesse et réactivité.



Nature et territoires, trame verte et bleue



La trame viaire, maillage, desserte, accessibilité



Centralités, vie locale

REIMS

Projet Reims 2020

LOCALISATION

Le projet urbain Reims 2020 couvre un large territoire de son aire métropolitaine, le G10, mais se décline tout à la fois sur Reims, l'agglomération et le Pays rémois. Bien que située à une heure de Paris à l'est, Reims se positionne parmi les villes Cathédrales du Bassin parisien. Douzième ville de France, elle se situe seulement qu'à la trentième place des agglomérations françaises.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Il s'agit d'une commande politique, mûrie par l'équipe municipale qui a remporté les élections municipales en 2008. Cette commande veut tout à la fois se démarquer des politiques urbaines conduites par les équipes précédentes mais surtout donner un nouveau souffle à Reims et son territoire d'influence.

Pour porter cette ambition, l'équipe municipale a privilégié le marché de définition, qui lui a permis de sélectionner trois équipes pluridisciplinaires d'architectes, d'urbanistes et d'engager un travail collaboratif pendant deux années (2009-2010). Le cahier des charges laissait une marge de manœuvre souple aux trois équipes. La phase de diagnostic a été l'occasion de préciser des commandes plus spécifiques et d'engager des expertises plus pointues.

ÉCHÉANCE

Le marché de définition a été lancé à l'automne 2008 et les trois équipes ont été retenues début de l'année 2009. Après une phase de contribution collective allant du diagnostic au projet global, les équipes se sont concentrées sur des sujets particuliers et spécifiques. Le 3 décembre 2010 marque la fin de la consultation et le début des choix politiques.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

L'initiative de Reims 2020 revient en totalité aux élus de la nouvelle équipe municipale de Reims, élargie aux élus de l'agglomération. Mais la démarche relève d'un financement croisé avec une aide financière de la région Champagne-Ardenne.

Parallèlement, cette démarche a fait l'objet d'échanges avec le département qui a initié une démarche similaire ainsi qu'avec le Medef de la Marne. L'équipe de Reims 2020 s'est également nourrie ces réflexions engagées par le conseil de développement de la région de Reims ainsi que de ceux des conseils de quartiers.

Rôle de l'agence

L'agence a été consultée et associée à cette démarche de façon itérative, sans être pour autant au cœur du dispositif de pilotage. Elle est intervenue à plusieurs étapes du projet.

Tout d'abord, elle a jeté les bases du cahier des charges de la consultation, tant sur les problématiques, que des échelles de territoire à retenir. Dans un second temps, l'agence a livré aux trois équipes tous les éléments de compréhension et de connaissance des territoires. Enfin, l'agence a répondu aux interrogations que se posaient les équipes sur des points particuliers comme par exemple le SCoT, le G10 ou encore les structurations des intercommunalités.



Rue de Mars-Galichet



Halles du Boulingrin, rue de Mars



Clairmarais piéton



Place du Chapitre

PROJET

LE PROJET REIMS 2020 EST TOUT À LA FOIS UN PROJET POLITIQUE AU SENS D'UN PROGRAMME ANNONCÉ, MAIS ÉGALEMENT UN PROJET URBAIN DANS LA MESURE OÙ IL AMBITIONNE DE REDÉFINIR LES CONTOURS DE L'AGLOMÉRATION.

C'est enfin un projet de territoire dans la mesure où il reconsidère les alliances, les frontières et définit une ambition d'attractivité.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Ce projet se caractérise par sa nature « politique » d'une part. En second lieu, il se caractérise par le choix de la consultation: un marché de définition. En troisième lieu ce projet se caractérise par l'articulation de plusieurs échelles de territoires. Enfin, il intègre concrètement la notion de développement durable en prônant l'intensité urbaine et la notion de proximité urbaine.

Deux autres caractéristiques du projet méritent d'être soulignées.

- Une caractéristique maintes fois évoquée concerne le coût de la consultation et celui réservé à la médiatisation de ce vaste projet. Les élus de Reims ont considéré nécessaire et utile de mettre le (juste) prix pour faire de cette consultation une étape décisive et constructive. En donnant des moyens financiers adaptés à chacune des trois équipes, les élus de Reims ont fait la démonstration de leur volonté de recevoir les meilleurs conseils tout en s'assurant d'une disponibilité sans faille des trois équipes qui se sont consacrées entièrement dans le projet.

- Le second aspect est lié à la communication autour du projet. Reims 2020 constitue désormais une sorte de colonne vertébrale de l'action municipale et chaque projet ou programme s'articule autour du projet Reims 2020. Ainsi le PLH, l'Agenda 21, le PLU, le PDU sont désormais autant de démarche qui viennent s'adosser à Reims 2020 et en deviennent une des déclinaisons. Deux publications ont vu le jour en à peine un an de projet, deux rencontres grands publics se sont tenues au centre des Congrès réunissant à chaque fois pas moins de mille participants. Le site Internet de la ville de Reims accompagne le projet dans son évolution.

ARTICULATION DU PROJET À DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE TERRITOIRES

Cet aspect est très précisément au cœur du cahier des charges du marché de définition. Pourquoi? Si ce projet est porté et financé principalement par l'agglomération de Reims, ses élus ont eu l'intime conviction que la notion de territoire vécu prévalait sur les différentes échelles de territoire à caractère administratif. Ainsi cette consultation « emboîte » au moins quatre échelles de territoire: celle du quartier, celle de l'agglomération, celle du Pays rémois et enfin celle du G10 ou Pôle métropolitain. À chacune de ces quatre échelles de territoire, des projets urbains spécifiques ont été proposés, trois exemples traduisent cette posture.

- L'équipe Panerai suggère d'élargir le socle du centre-ville, réduit depuis trop longtemps à la place d'Erlon. Il propose de renforcer l'armature urbaine qu'offre un maillage de places qu'il conviendrait de valoriser tout en « calmant » leurs fonctions urbaines et routières. Dans ce propos, le lien entre attractivité, réappropriation de l'espace public apparaît nettement.

- L'équipe Devillers a fermement plaidé pour une réappropriation de l'autoroute A4 et de son traitement en boulevard urbain, à la faveur de la création du contournement autoroutier sud. Ce projet, là encore, s'intègre dans une optimisation des espaces publics, de la réduction de la pollution et de la reconsidération des mobilités à l'échelle de l'agglomération et du Pays rémois,

- L'équipe Fortier, pour sa part, avance le concept des clusters pour, d'une part densifier des zones urbaines, voire des friches, et d'autre part les consolider ou les spécialiser (comme la proposition du Pôle d'affaire au sud de l'agglomération).



Place du musée des Beaux-Arts



Hautes promenades



Pont de Vesle



Parvis de la gare TGV

Quelles évolutions constatées des métiers ?

La démarche Reims 2020 est une démarche unique, tant pour Reims que pour son agglomération, ses élus et ses services. Les métiers traditionnels de l'agence ont été mobilisés: définition stratégique d'un projet, recueil de données, mise en synergie de celles-ci.

REIMS

Requalification de la traversée urbaine en boulevard urbain

LOCALISATION

L'autoroute A4, reliant Paris à Strasbourg, traverse les espaces emblématiques de la métropole rémoise d'est en ouest, en longeant les vastes étendues de la coulée verte et le centre-ville, isolé de ses quartiers. Cet axe principal est composé de cinq échangeurs desservant la commune de Tinquieux, le centre-ville et la cathédrale, le quartier Saint-Remi ainsi que la commune de Cormontreuil. L'actuelle A4 est un axe de liaison important entre les communes de l'agglomération et au-delà.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Le grand projet de dessiner la métropole durable de demain, Reims 2020, prévoit la transformation de l'autoroute A4 en boulevard urbain, afin d'y aménager la coulée verte en véritable parc urbain en cœur d'agglomération le long du canal et de la Vesle, tout en maintenant sa fonction de desserte. Cette requalification est accompagnée de l'ouverture du contournement sud et de la mise en œuvre d'un nouveau système de rocades, réorganisant les déplacements.

Ce projet génère le changement de statut de l'axe, avec le transfert des compétences de gestion SANEF à la collectivité locale Reims Métropole.

ÉCHÉANCE

La requalification de l'autoroute A4 nécessite trois phasages d'aménagement et une réduction progressive de la vitesse de 110 à 50 km/h, échelonnés jusqu'en 2020 :

- **la phase à très court terme 2011** permet l'ouverture du contournement sud, assurant une baisse du trafic de transit, et une réduction de la largeur des voies ;
- **la phase à court terme 2015** comprend une réduction du nombre de voies, la mise en place de pistes cyclables, de trois carrefours d'échange et un nouvel accès Pont de Vesle ;
- **la phase à long terme** prévoit la création de nouveaux carrefours, desservant les futurs quartiers, la mise à plat des échangeurs existants du centre et l'aménagement d'espaces publics et de parcs.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Le projet s'appuie sur un co-financement Reims Métropole / région Champagne-Ardenne et mobilise un partenariat, composé de la ville de Reims, de Reims Métropole, du conseil général de la Marne et de l'opérateur Sanef.

Rôle de l'agence

L'agence de Reims a assuré un rôle de contributeur en fournissant des bases de données, acquises lors de l'enquête ménage 2007. La réalisation d'une étude urbaine en amont du projet a permis de développer des problématiques sur le devenir de l'A4 en révélant des enjeux d'articulation urbaine, de multimodalité, d'accessibilité, de liaisons avec les espaces naturels de la coulée verte et de valorisation paysagère.

L'agence a ensuite assuré le rôle d'ensemblier des différents projets de la coulée verte, en partenariat avec les services techniques de Reims Métropole, pour définir les orientations stratégiques associant la préservation des milieux naturels, des paysages, du patrimoine, des jardins familiaux et la présence d'activités diverses.



Autoroute hier



Autoroute aujourd'hui



Autoroute demain



Autoroute en boulevard apaisé

PROJET

DESSINER UNE MÉTROPOLE DURABLE IMPLIQUE DE REVOIR LE PRINCIPE DU « TOUT VOITURE » ET DE S'ADAPTER AUX NOUVELLES PRATIQUES URBAINES.

L'autoroute A4 se transformera en boulevard urbain apaisé en traversée de ville et créera des espaces publics valorisés le long des rives du canal et de la Vesle.

REPENSER LES DISPOSITIFS DE DESSERTE

Aujourd'hui, l'ouverture du contournement sud de l'autoroute A4, la mise en service de la ligne de tramway et la restructuration du réseau de bus préfigurent la nouvelle organisation des transports à l'échelle du territoire. Optimiser chaque réseau (TGV, TER, tramway, bus, vélo) et les connecter entre eux dans des pôles de proximité pour fluidifier les déplacements en préservant le paysage constitue l'objectif du PDU actualisé.

Demain, ce boulevard traversera la ville en reliant les espaces majeurs. Un système de rocade hiérarchisé captera chaque trafic, qu'il soit de transit, interquartiers ou de centre-ville. Un réseau maillé de transports en commun et de pistes cyclables desservira les zones de développement et drainera une part importante des migrations quotidiennes rémoises.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Le contournement sud permet aujourd'hui de détourner le trafic de transit de l'agglomération rémoise, soit environ 20% du trafic total. L'autoroute A4, chargée avec 68000 voitures par jour en partie centrale, génère des nuisances pour les automobilistes et les riverains : insécurité routière, pollution de l'air par les gaz d'échappement, nuisances sonores, dévalorisation du bâti...

Sa requalification progressive en boulevard urbain à deux fois deux voies avec une vitesse réduite à 90, puis 70 et 50 km/h en traversée de ville, permettra l'aménagement en trois phases de trottoirs, de pistes cyclables et de larges espaces publics dédiés aux piétons.

Créer de nouveaux espaces publics dans un cadre paysager :

- ces espaces publics de qualité, agrémentés de végétation et d'arbres, seront valorisés et animés par la présence de kiosques, de guinguettes, de lieux dédiés aux événements culturels et aux jeux le long des quais du canal ;
- cette transformation va permettre d'apaiser la circulation en réduisant ses nuisances, de recoudre la ville tout en desservant les quartiers, les équipements métropolitains, de retrouver la beauté des rives du canal et de la Vesle, de valoriser la façade urbaine du centre-ville et d'ouvrir les promenades, les parcs, et les jardins de la coulée verte, en contribuant à créer un maillage des espaces verts à une échelle plus globale.

Quelles évolutions constatées des métiers ?

Jusque dans les années 1990, l'agence d'urbanisme de Reims a un rôle d'assistance à la maîtrise d'œuvre avec la définition de plan masse de nouveaux quartiers et de faubourgs. Jusqu'aux années 2000, l'agence maintient sa posture d'assistant à la maîtrise d'œuvre pour des projets urbains situés en milieu rural, et élabore des projets urbains ponctuels sur des morceaux de ville avec un suivi continu.

Aujourd'hui, l'agence se positionne en phase amont sur des projets pré-opérationnels, hormis sur le territoire de la ville de Reims. Elle développe un rôle important d'animation, réalise des contributions urbaines, fournit des données et assure un rôle d'ensemblier des projets sur les espaces afin de garantir une cohérence à l'échelle du territoire.

Quelles améliorations à apporter ?

Les agences d'urbanisme pourraient être intégrées au sein des groupes de pilotage des projets urbains, afin de renforcer leurs missions de suivi, de conseils et proposer une animation continue du projet à toutes les phases d'études auprès des différents partenaires. La clarification des postures de chaque partenaire et la définition de la politique mise en œuvre par les élus permettraient d'établir une ligne de direction commune. La définition d'une méthodologie précise pour la mise en œuvre du projet, dès la phase amont des études urbaines, fonderait des bases de travail communes en renforçant les points d'étapes, les validations et l'optimisation des ressources humaines avec la mobilisation des savoirs et des compétences complémentaires.



Vitesse sur le boulevard urbain / phase 1: 110 km/h
(Reims 2020 Cartographies)



Vitesse sur le boulevard urbain / phase 2: 90 km/h
(Reims 2020 Cartographies)



Vitesse sur le boulevard urbain / phase 3: 2012-2015
(Reims 2020 Cartographies)



Vitesse sur le boulevard urbain / phase 4: >2015
(Reims 2020 Cartographies)

RENNES

Hôtel-Dieu, renouvellement urbain de l'îlot Cochardière

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La ville de Rennes et le centre hospitalier régional (CHR) évoquent depuis plusieurs années la possibilité de libérer progressivement l'îlot de l'Hôtel-Dieu, un ancien hôpital désaffecté, pour dégager des espaces constructibles. Parmi ces espaces, sont concernés principalement le site Cochardière situé à l'est du bâtiment principal, et le site de la maternité désaffecté au sud-ouest. La libération du site Cochardière étant imminente (2010-2011), la ville de Rennes se donne pour objectif de réaliser un cahier de prescriptions urbaines à destination du CHR afin de cadrer la valorisation urbaine du site.

Rennes Métropole a missionné l'AUDIAR afin de définir un schéma directeur pour cet îlot. Ce document graphique servira de support à l'écriture de certains axes de projets au sein du PLU (emplacements réservés, cheminements, alignements...).

LOCALISATION

L'îlot de la Cochardière est situé au nord-ouest du centre-ville de Rennes. Le contexte urbain et architectural de ce secteur est riche. Situé en hyper-centre et en limite du plateau piétonnier, on observe dans ce secteur un certain eclectisme entre les différentes époques et styles de construction. Au sein de l'îlot Cochardière, plusieurs bâtiments sont déjà libres de toutes activités, d'autres le seront à courte échéance (2012 pour l'Hôtel-Dieu). L'EHPAD ainsi que la Trésorerie générale seront maintenus sur le site. Celui-ci constitue l'un des derniers espaces urbanisables du centre-ville de Rennes.

Le secteur concerné par l'étude correspond à un triangle situé à l'est de la parcelle. Celui-ci constitue une assiette foncière d'environ 7500 m² dont :

- une parcelle urbanisable de 5800 m² ;
- une réserve pour la réalisation d'un mail piétonnier de 1700 m² sur 8 mètres de large.

ÉCHÉANCE

- **Mai 2010** : démarrage de l'étude.
- **Octobre 2010** : phase 1 (diagnostics et scénarios).
- **Juillet 2011** : phase 2 (orientation et préconisations).

PARTENARIAT ET PILOTAGE

- Rennes Métropole, la ville de Rennes, le CHR, la STAR (services de transport de l'agglomération rennaise), le SDAP et la direction de quartier Centre : pour les étapes de lancement, étapes 1 et 2.
- Deux présentations au groupe de travail aménagement et développement durable (GTADD) de Rennes Métropole.

Rôle de l'agence

Rennes Métropole est le pilote de cette étude. Un groupe de travail a été mis en place par Rennes Métropole et animé par l'AUDIAR.

L'agence a été missionnée pour offrir un regard extérieur d'experts sur la question de l'espace public et de l'articulation des formes urbaines. L'Hôtel-Dieu étant un site particulier de part son caractère architectural, mais également par la pression foncière qui va s'exercer sur cette dernière parcelle urbanisable, la maîtrise d'ouvrage était soucieuse de constituer un cahier de prescriptions qui serait mis en annexe de l'appel d'offre. En relation directe avec le SDAP et Rennes Métropole, l'AUDIAR a pu proposer plusieurs scénarios, esquisses et vues permettant de dialoguer sur les implantations et les volumétries des futurs bâtiments.



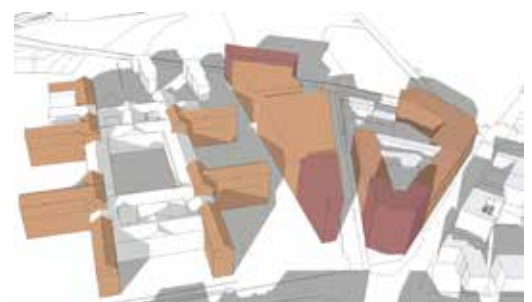
Vue sur le bâtiment proue et l'amorce du mail



État des lieux du bâti et des futures vocations



Grandes orientations



Études des hauteurs du bâti

PROJET

LE BUT DE L'ÉTUDE EST DE VALORISER LE SITE ANNEXE À L'HÔTEL-DIEU AFIN DE L'INTÉGRER AU RESTE DU TISSU URBAIN.

Le projet optimise l'espace et les fonctions de ce site afin de dégager un assiette foncière et une densité en accord avec les enjeux du PLU de la ville de Rennes. La qualité paysagère et l'orientation du bâti ont principalement orienté l'esprit du projet.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Faire dialoguer un bâtiment patrimonial avec une nouvelle tranche de ville est un exercice difficile. Le style et le plan classique de l'Hôtel-Dieu ont influencé l'idée d'une succession de places et de séquences dont le fil conducteur serait un mail central.

Cet élément paysager conduira le promeneur du secteur de la place Hoche au parc des Tanneurs, près des Prairies Saint-Martin. Ne sachant pas encore ce qu'il adviendra de l'Hôtel-Dieu, le mail constitue la limite avec un projet de restructuration à définir. Le centre-ville de Rennes étant extrêmement minéral, un des enjeux principaux était de venir intégrer la nature en cœur de ville. La superposition des domanialités induites par les espaces libres nous a amené à travailler en détail sur les limites publiques/privées. Les orientations paysagères ont permis de traiter ces transitions tout en intégrant la gestion de la pente et des eaux pluviales.

L'échelle de réflexion de ce projet est atypique et est rarement confiée à une agence d'urbanisme. Cependant, il nous semblé important de garder au programme de travail cet exercice de prospective urbaine afin de rester pertinent sur des questions qui se posent à d'autres échelles sur le cœur de métropole. L'AUDIAR a tenu à proposer des esquisses où le parti pris du paysage constituait un invariant. À la limite de l'hypercentre et du plateau surplombant les Prairies Saint-Martin, cette pièce urbaine se devait d'être une belle transition entre le minéral et le végétal.



Vue sur l'îlot nord



Plan masse



Schéma d'orientation final



Pour la reconversion du blockhaus

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

L'AUDIAR a toujours été en charge de l'élaboration des PLU des communes dans Rennes Métropole. Cela occupait la majeure partie du temps des urbanistes. Les élus ont souhaité recadrer son programme de travail notamment en raison de la présence des services de Rennes Métropole sur cet aspect réglementaire. Cette étude annonce une étape de transition dans le rôle de l'agence. Elle a su montrer sa compétence, son pragmatisme et sa capacité à mobiliser les autres acteurs autour d'un projet. Dans une période de rigueur budgétaire, l'agence offre du temps d'étude disponible pour les collectivités.

Quelles améliorations à apporter ?

L'étude s'est déroulée de façon satisfaisante. Il faut toutefois veiller à la visibilité de l'agence notamment vis-à-vis des élus. L'AUDIAR a ainsi pu présenter les différentes phases de son travail aux élus en charge de l'urbanisme au sein du groupe de travail de la ville de Rennes. Cela est parfois difficile sur d'autres interventions de l'agence, en raison de la complexité de la maîtrise d'ouvrage. C'est un point essentiel à clarifier en amont de chaque étude.

SAINT-NAZAIRE

Une dynamique de projets urbains, inscrite à différentes échelles

LOCALISATION/CONTEXTE

Depuis plus de vingt-cinq ans, Saint-Nazaire s'est dotée d'un « projet global de développement », à la fois économique et urbain, social, culturel et identitaire, avec pour objectif de combiner tous les atouts de son territoire. Cette stratégie de développement a donné naissance à plusieurs grands projets urbains, enclenchés successivement et aujourd'hui menés conjointement. Ils s'inscrivent depuis dans le « projet de développement durable » de l'agglomération nazairienne et participent à la construction de la métropole de Nantes / Saint-Nazaire.

Ensemble, ces projets ont contribué au triple changement d'image, d'échelle et d'usage de la ville. Ils ont structuré ses fonctions de centralités, renforcé sa compétitivité et positionné la région nazairienne comme le pôle aval de la métropole.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Créée en 1990 pour accompagner la ville dans la mise en œuvre de son « projet global », l'ADDRN est une structure d'études et de projets, fondée sur le principe d'une approche globale et transversale du territoire. Elle fut alors missionnée pour cristalliser et concrétiser les stratégies croisées de développement, dans la définition et la réalisation des projets urbains structurants.

Cette mission de « projet urbain » s'inscrit en itération avec ses autres grandes missions : comprendre et aménager le territoire, diffuser, animer et partager une culture commune.

ÉCHÉANCE

L'agence conduit simultanément plusieurs projets, pour le compte de Saint-Nazaire et de La Carène et plus récemment pour d'autres communes ou intercommunalités du pôle aval de la métropole. Elle accompagne, généralement et historiquement, la maîtrise d'ouvrage tout au long du processus de projet.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Les contenus des missions peuvent différer en fonction des spécificités du projet, des besoins de la maîtrise d'ouvrage ou de l'état d'avancement des réflexions : pilotage global, pilotage d'études, réflexion préalable... Mais il incombe à l'agence de révéler et d'alimenter la réflexion, de proposer la méthodologie et l'ingénierie adaptée, d'animer la démarche collaborative et partenariale nécessaire.



Un territoire d'action qui évolue et s'agrandit au fil du temps (Dominique Macel – ville de Saint-Nazaire)



Projets urbains de Saint-Nazaire à forte implication de l'ADDRN (Dominique Macel – ville de Saint-Nazaire)



Saint-Nazaire, une ville à vivre (Dominique Macel – ville de Saint-Nazaire)

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

- La complexité croissante et rapide des exigences réglementaires (exigences HQE, Grenelles, réglementations...).
- La concertation et l'implication de nouveaux partenaires (institutionnels mais surtout privés, à associer de plus en plus en amont) ce qui augmente le temps consacré à l'animation, l'écoute, le dialogue, le partage... mais diminue celui consacré à la réflexion ou la production.
- La mise en perspective des projets communaux ou intercommunaux aux nouvelles échelles de réflexions, spatiales (bassin de vie, façade littorale, métropole...) et temporelles.

Rôle de l'agence

L'ADDRN est l'outil local et partenarial d'analyse et de développement du territoire à l'échelle de la façade maritime de la métropole Nantes / Saint-Nazaire. Elle accompagne ses partenaires dans l'émergence, la formalisation et la mise en œuvre de leurs projets et d'une vision commune à plus long terme.

PROJET

SAINT-NAZAIRE, UNE « CULTURE PROJET » : QUATRE EXEMPLES DE PROJETS ILLUSTRANT LES MISSIONS DE L'ADDRN

VILLE-PORT 1, 2 ET 3: DE LA RECONQUÊTE URBAINE À L'INTERACTION URBANO-PORTUAIRE

Maîtrise d'ouvrage: ville de Saint-Nazaire, de 1994 à aujourd'hui • **Missions déléguées et rôle de l'ADDRN:** pilotage, animation et coordination du projet • Engagé en 1996, les deux phases successives du projet ont retissé de nouvelles relations entre le centre-ville de la Reconstruction et le site portuaire d'origine, inscrivant à nouveau la base sous marine, les quais, le bassin, son histoire, ses activités économiques, dans la vie contemporaine de la ville et de ses habitants. Site stratégique aux différentes échelles et lieu de toutes les interfaces, le site portuaire offre aujourd'hui de nouvelles potentialités et des qualités intrinsèques pour répondre aux enjeux croisés du développement durable. Projet pionnier de la métamorphose et de la « méthode » nazairienne, il intègre des évolutions dans la méthode de pilotage qui s'adapte au contexte local ou national, à la complexité croissante de l'ingénierie de projet et aux nouveaux défis qu'il soulève.

VILLES-GARE, LE QUARTIER DE TOUTES LES MOBILITÉS

Maîtrise d'ouvrage: communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'Estuaire • **Mission déléguée et rôle de l'ADDRN:** pilotage stratégique • Le projet Villes-Gare a pour ambition de développer un quartier autour du nœud constitué par un futur pôle d'échange multimodal (dont la première phase vient d'être livrée) à l'entrée nord de ville en quartier, croisant ainsi urbanité et fonctionnalités liées au pôle d'échange. Le projet s'inscrit dans un long terme et voit coexister différentes échelles, modes d'intervention et procédures opérationnelles, impliquant de nombreux acteurs dont les ferroviaires. C'est pourquoi, si La Carene assure le pilotage des aspects opérationnels, l'ADDRN est le garant de la mise en œuvre des intentions initiales et de la réflexion stratégique.

VILLE-OUEST

Maîtrise d'ouvrage: ville de Saint-Nazaire • **Missions déléguées et rôle de l'ADDRN:** pilotage stratégique animation et coordination du projet • Engagé en 2004, le projet Ville-Ouest est un projet de rénovation urbaine soutenu par l'ANRU portant sur 42 hectares. Le quartier concerné, créé dans les années 1970, est à l'origine principalement constitué de 2000 logements HLM. À travers des opérations sur les espaces et les équipements publics, la rénovation des 1400 logements HLM conservés, la création de 1000 logements privés et de programmes dévolus aux activités économiques, Ville-Ouest vise à transformer en profondeur ces quartiers pour les doter d'une attractivité durable et ainsi les ancrer davantage dans la diversité d'usage du vécu de la ville. Quatre années après son entrée en phase opérationnelle, le projet voit sa phase 2 se lancer pour consolider les nouveaux cœurs de quartiers.

MOULIN DU PÉ: RECONVERSION DU SITE HOSPITALIER DE SAINT-NAZAIRE

Maîtrise d'ouvrage: ville de Saint-Nazaire, en partenariat avec le centre hospitalier • **Missions déléguées et rôle de l'ADDRN:** pilotage de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine (conduite, suivi et organisation des études) • Le Moulin du Pé, ancien site hospitalier de Saint-Nazaire, terrain stratégique de près de 10 hectares récemment libéré, est une opportunité offerte à la ville pour développer un nouveau quartier qui puisse proposer une offre d'habitat contemporain de qualité et restructurer tout un ensemble urbain d'importance, à l'ouest de la ville. Une convention signée entre le centre hospitalier et la ville de Saint-Nazaire a ainsi permis à la ville de missionner l'équipe Baggio-Piéchaud selon un accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine, pour élaborer les premières réflexions quant au devenir de ce site. Accompagnée par l'ADDRN, l'équipe est aujourd'hui en train de finaliser un plan-guide, première pierre d'une nouvelle vie pour ce site stratégique d'ampleur.



Ville-Port 3 (Dominique Macel – ville de Saint-Nazaire)



Villes-Gare (© Christian Devillers & Associés)



Ville-Ouest, l'école André Chérid (Dominique Macel – ville de Saint-Nazaire)



Le site du Moulin du Pé (Dominique Macel – ville de Saint-Nazaire)

Quelles améliorations à apporter ?

- Adapter continuellement la méthode de pilotage, en fonction des échelles, des acteurs, de la complexité...
- Accroître souplesse et exigence des compétences au vu de la diversité des contenus de mission.
- Préciser les contenus des missions de pilotage et la répartition des rôles dans les démarches collaboratives, notamment en phase de réalisation et de gestion du projet... sans oublier l'évaluation.

PROJET

DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLH DE LA CUS ET DU SUIVI DES OBJECTIFS EN LOGEMENTS DU SCOT DE LA RÉGION DE STRASBOURG, L'ADEUS A RÉALISÉ PENDANT QUATRE ANNÉES, DES ÉTUDES DE PRÉFIGURATION DE QUARTIERS DURABLES.

Ces études ont intégré dès en amont des réflexions transversales de programmation adaptées aux parcours résidentiels des habitants des communes et de la CUS, en proposant des typologies d'habitat et des solutions en stationnement adaptées avec les projections démographiques.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Chacune des études a été réalisée en travaillant sur cinq points :

- un diagnostic transversal pour définir un contenu du projet adapté aux besoins de la commune (des habitants) ;
- une programmation de logements, y compris les logements aidés, faite pour concilier les besoins de la commune et les principes inscrits dans le PLH et dans le SCoTERS ;
- une nouvelle approche du calcul des besoins en stationnement basé sur la typologie des logements et sur la qualité des transports en commun ;
- un parti d'aménagement à l'échelle de la commune ;
- et la traduction spatiale du programme.

Une fois les propositions réalisées, les impacts du programme proposé sur le devenir de la commune sont mesurés pour permettre à la commune d'anticiper les retombées de l'urbanisation et de prévoir les éventuelles mesures d'accompagnement :

- impacts démographiques sur la structure globale de la commune concernée, ce qui permet également de mesurer l'impact sur les équipements, en particulier scolaires ;
- impacts sur les déplacements, et plus particulièrement leur répercussion sur le trafic automobile ;
- impacts sur l'environnement, sachant que la démarche prenant en compte dès l'amont les aspects environnementaux limite les répercussions en la matière.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

La méthode de conception d'un projet urbain est avant tout la recherche d'un équilibre entre les différentes disciplines constituant le projet. La confrontation des différents points de vue est menée dans la phase de débat à laquelle participe l'ensemble de l'équipe et les partenaires. La conception de la forme urbaine trouve sa place dans ce processus itératif tant au niveau des articulations des éléments de programmation que de l'articulation avec des sites avec les communes et les besoins du PLH. Dans ce sens, le projet répond aux particularités du site même, mais au-delà aux besoins de la commune voire de l'agglomération.

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

La principale évolution constatée réside dans la manière de réaliser le projet. Jadis réservé uniquement au projeteur, les projets de SOZHA ont été réalisés en équipe en transversalité avec les sociologues, démographe, transporteur et spécialiste de l'habitat. L'esquisse n'est plus uniquement le fait de l'homme de l'art mais d'un travail d'équipe optimisant les besoins et attentes des différents acteurs.

Ce type de travail en équipe fait aujourd'hui partie intégrante du fonctionnement en projet à l'ADEUS.

Quelles améliorations à apporter ?

Une des améliorations à apporter se situe dans la définition des rôles lorsqu'il y a maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre. Elle est importante pour s'assurer que l'agence, qui fixe les objectifs à long terme, puisse rester présente jusqu'au cahier des charges de réalisation du projet avec les collectivités. Il s'agit d'un point clé dans l'élaboration du projet urbain, et notamment pour s'assurer que les ambitions de départ de qualité du projet et de programmation ne soient pas atténuées par les impératifs opérationnels.



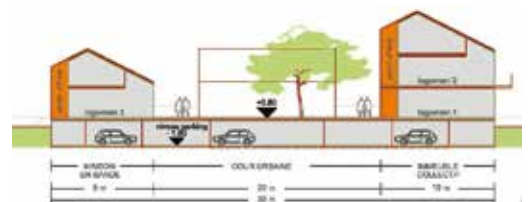
Typologies d'habitat et assainissement



Nouvelle centralité du projet



Simulation 3D du projet des platanes



Coupe nord/sud des îlots

LA VALETTE-DU-VAR

Programme d'aménagement urbain « Grand Sud Passion »

LOCALISATION

Située dans le Var, à proximité de pôles majeurs de l'aire toulonnaise, la commune de la Valette-du-Var s'étire entre les communes de Toulon à l'ouest et de La Garde à l'est. Son territoire communal se structure autour :

- d'un paysage de vallée entre le mont Coudon et la colline du Touar au sud ;
- d'une coupure urbaine majeure constituée d'est en ouest par le passage de l'A57 ;
- d'un noyau villageois historique et ses extensions urbaines au pied du Coudon ;
- d'un espace d'activités économiques, le Pôle Est qui accueille plusieurs grandes enseignes nationales, le centre commercial Grand Var et le parc tertiaire de Valgora ;
- et enfin, du site « Grand Sud Passion ».

Son périmètre d'étude représente une superficie totale de 157 hectares. Il sera bientôt innervé par une future ligne de TCSP.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Un premier programme d'investissements ambitieux « Cœur de ville » a été porté par la commune depuis 2001 pour entreprendre le renouvellement urbain de son centre ancien, contribuer au renforcement de la population en centre-ville, mais aussi pour soutenir l'économie locale et la création d'emplois. Dans cette continuité et en prolongement de l'identification des grands enjeux d'agglomération de l'aire toulonnaise affirmés par le SCoT Provence Méditerranée, l'agence d'urbanisme a été sollicitée par la commune de la Valette-du-Var pour engager une réflexion prospective de définition d'une stratégie d'aménagement de « Grand Sud Passion » et pour préfigurer la mise en œuvre pré-opérationnelle d'une première tranche de réalisation sur le secteur de projet « Coupiane / clinique du Coudon ».

ÉCHÉANCE

- **2007 – phase 1 – diagnostic et enjeux**: apprécier le fonctionnement, les perspectives d'évolution, l'impact des grands projets transformateurs et les enjeux de requalification urbaine du « Grand Sud Passion ».
- **2008 – phase 2 – stratégie d'aménagement**.
- **2011 – phase 3 – foncier stratégique mutable**.
- **2011 – phase 4 – schéma programme d'aménagement**: arrêter les orientations programmatiques d'aménagement sur le 1er secteur d'intervention « Coupiane / clinique du Coudon » et traduire les hypothèses de programmes.
- **2012 – phase opérationnelle**: organiser une consultation de prestation intellectuelle de maîtrise d'œuvre, concours européen porté par la Société publique locale Méditerranéenne.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

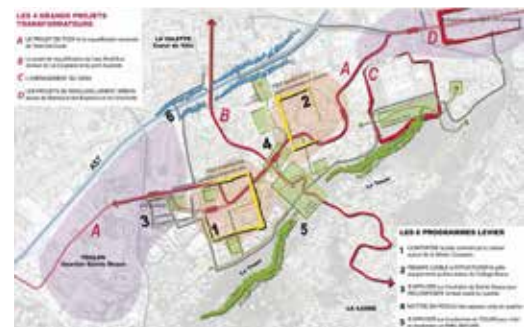
L'agence d'urbanisme s'est engagée dans cette démarche partenariale de projet en s'appuyant sur la constitution d'un comité de pilotage d'élus (pour valider et ponctuer les principales étapes du processus), placé sous la présidence du sénateur-maire Christiane Hummel et sur la mobilisation d'un groupe technique partenarial comprenant les services de la commune de la Valette-du-Var, la Semexval et la SPLM (qui a pris depuis le 1^{er} novembre 2011, le relais de la Semexval dans la conduite du processus opérationnel), les représentants de la communauté d'agglomération de TPM, la ville de Toulon, le conseil général du Var, la DDTM et des partenaires privés (Altaréa) et le comité d'intérêt local Coupiane.



Localisation du site dans le territoire du SCoT Provence Méditerranée



Périmètre « Grand Sud Coupiane / Famille Passion »



Stratégie d'aménagement

Rôle de l'agence

L'articulation du projet à différentes échelles: dès l'origine, l'AU[dat] et la ville ont rapidement convenu de reconsidérer l'objet et le périmètre d'étude du projet, initialement centré sur le devenir et la requalification du quartier de La Coupiane. Maître d'œuvre d'une mission diagnostic inventoriant la structure démographique et les caractéristiques socio-économiques du quartier, l'agence a identifié les enjeux de réinvestissement urbain sur lesquels il semblait judicieux d'agir et a proposé des pistes de valeurs urbaines à réintroduire en conformité avec les nouvelles exigences d'urbanisme durable. Ce travail a donné lieu à la validation en comité de pilotage du 27 juillet 2007 d'une « stratégie d'aménagement pour le quartier du "Grand Sud Passion" ».

PROJET

L'AMBITION AFFICHÉE EST DE METTRE EN PRATIQUE LES VALEURS DU XXI^E SIÈCLE ET LES LOGIQUES EN FAVEUR DE LA VILLE ÉCONOME ET DURABLE, TOUT EN MAINTENANT L'IDENTITÉ ET LES QUALITÉS PROPRES DE CE QUARTIER QUI ABRITE PRÈS DE 7000 HABITANTS DANS 3000 LOGEMENTS.

Avec la livraison d'Entrevert, un des éléments essentiels du programme « Grand Sud Passion », le projet « Coupiane / clinique du Coudon » sera l'occasion de redonner au sud de La Valette cette nouvelle cohérence et cette nouvelle avance.

UNE CENTRALITÉ NOUVELLE EN CŒUR DE QUARTIER

- Une esplanade urbaine et une halle publique aménagées au carrefour Aymeric-Simon-Lorière et aux abords de la future station TCSP Picasso.
- Une offre de 180 logements supplémentaires adaptée à l'échelle du quartier.
- Un appareil commercial renforcé, essentiellement calibré sur l'hyper-proximité par l'accueil de 2000 m² de baux commerciaux ouverts en rez-de-chaussée sur l'esplanade.
- Une nouvelle adresse de 1000 m² de services tertiaires dans un parc travaillé.
- Un nouveau pôle pour accueillir des services publics restructurés (CPAM, poste, mairie annexe et DAB).
- Une structure d'accueil tournée vers l'enfance, la relocalisation de la bibliothèque.
- Un pôle santé organisé autour d'un nouveau centre médical spécialisé.
- Une offre de stationnement renouvelée en fonction des nouveaux besoins.
- Une accessibilité « tous modes » renforcée (TCSP)...

Le tout en optant pour des choix urbains durables de nature à recultiver la qualité urbaine du « Grand Sud ».

CINQ CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PROJET

- Redéfinir les niveaux de domanialités et engager un plan d'action de maîtrise du « foncier stratégique mobilisable » pour assurer l'équilibre financier de l'opération.
- S'inscrire dans une démarche de projet d'ensemble phasé : livraison des 312 logements d'Entrevert au deuxième semestre 2013, ouverture du programme Famille Passion (foncière Altaréa-Cogedim) en 2014, centralité « Coupiane / clinique du Coudon » en 2015.
- Finaliser une vision commune du projet de TCSP et des grands projets environnants (le pôle universitaire et l'hôpital intercommunal toulonnais limitrophe de Sainte-Musse) pour faire émerger un projet partagé de requalification du Grand Sud de La Valette.
- S'inscrire dans un plan de restructuration, de regroupement et de relocalisation des équipements publics.
- S'inscrire dans le processus opérationnel de mise en œuvre, une mission d'ensemble confiée à la SPLM.



Secteur de projet « Coupiane – Clinique du Coudon »



Une nouvelle centralité et une esplanade urbaine aménagée en cœur de quartier



Principes de composition urbaine

Quelles évolutions constatées des métiers ?

- **Première évolution: en une décennie de loi SRU, l'impératif de « faire ville », la densité, le renouvellement et les formes urbaines bâties en continuité de l'urbanisation prédominaient alors dans l'argumentaire des urbanistes. Aujourd'hui, la loi Grenelle II fait à nouveau de la lutte contre l'étalement urbain une priorité nationale, mais ce sont désormais l'environnement, le développement durable et le rapport au climat qui deviennent les déterminants des propositions.**
- **Deuxième tendance: le projet urbain « avant, pendant et après ! »: le remplacement de l'urbanisme de projet au centre de l'élaboration des documents réglementaires d'urbanisme fait l'objet d'un certain consensus mais semble encore difficile à mettre en œuvre...**

Quelles améliorations à apporter ?

Le renforcement des pratiques de l'AU[dat] à ces nouveaux processus de projet et à ces démarches d'urbanisme durable s'impose pour accompagner et favoriser l'émergence d'expériences locales d'aménagement environnemental.

Gage de cohérence et de réussite des conditions de réalisation d'un projet, l'agence ambitionne de participer à toute constitution d'ingénierie technique mutualisée mobilisant partenaires et opérateurs aménageurs locaux (SEM, SPLA).

TOULOUSE

La Fabrique Toulouse Métropole : comprendre et penser le projet ensemble

LOCALISATION

Initiée en 2009 par la ville de Toulouse avant d'être élargie en 2010 à la communauté urbaine du Grand Toulouse, « La Fabrique » se définit comme une démarche de concertation et de co-élaboration du projet urbain à l'échelle des trente-sept communes du Grand Toulouse.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

« La Fabrique est lancée avec le pari d'en faire une démarche originale, expérimentale et d'intelligence collective, sur la base d'une ambition urbaine forte, pour poser les fondements du projet urbain, pour mettre les territoires et l'ensemble des acteurs au travail sur le projet ». Voici l'objectif assigné à la Fabrique et la formulation de la commande d'origine. À partir de là, tout était à inventer au plan de la méthode et au niveau du projet lui-même.

L'aua/T a été appelée à assister les services sur ces deux dimensions de la commande sans beaucoup plus de précisions. C'est cette souplesse qui a permis d'innover, d'orienter, d'adapter la méthode, de guider et d'enrichir la réflexion et de faire progresser la démarche.

ÉCHÉANCE

La première phase lancée en 2009 s'est conclue par la présentation en mai 2010 du « Carnet des orientations » à l'échelle de la ville de Toulouse.

Élargie ensuite au Grand Toulouse, le dispositif a conduit en avril 2011, aux « Rencontres de la Fabrique » où ont été présentées les orientations du projet urbain métropolitain exposées dans le document de référence « Toulouse Métropole – Le projet urbain ».

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Présidé par Pierre Cohen, maire de Toulouse et président du Grand Toulouse, le comité de pilotage a souhaité fonder le socle et les orientations du grand projet urbain en s'appuyant sur les compétences locales : collectivités, services, institutions, communautés professionnelles, habitants, citoyens, usagers et en sollicitant un grand nombre d'experts pour leurs regards avertis, critiques et distancés.

C'est sur le fruit de ce travail que reposent et s'articulent aujourd'hui les consultations externes pour la conception et mise en œuvre des différents projets d'aménagement qui découlent de cette vision globale.

Rôle de l'agence

L'aua/T aux côtés des collectivités, a fortement contribué à la conception et à la mise en œuvre de ce dispositif innovant. Au-delà de son investissement dans les différentes phases de concertation, elle s'est impliquée à la définition des grandes orientations autour desquelles se sont développés les débats : ville de la connaissance, culture, d'eau, des proximités, métropole et renouvelée.

L'agence a d'autre part conçu et réalisé « Le carnet des orientations », contribution toulousaine préalable à l'élargissement de la Fabrique au Grand Toulouse. Poursuivant sa mission à cette nouvelle échelle, elle s'est investie sur l'enrichissement des orientations du projet urbain des trente-sept communes et a réalisé à l'issue de cette seconde phase le document de référence « Toulouse Métropole – Le projet urbain ».



Rencontres de la Fabrique : exposition



Événementiel



Ateliers

PROJET

LA SPÉCIFICITÉ ORIGINELLE DE CE PROJET RÉSIDE DANS L'AMBITION DE CONSTRUIRE UNE MÉTROPOLE À VIVRE, CONÇUE SUR LA DURÉE ET AU PLUS PRÈS DES HABITANTS.

Les réalisations à venir, y compris celles donnant rang européen au Grand Toulouse, devront ainsi créer une réelle plus-value pour l'ensemble des habitants. Ce projet développe deux thèmes forts et imbrique trois échelles de projets.

LES DEUX THÈMES FORTS DU PROJET

• **Ouvrir la ville à l'eau et à la nature** : c'est d'abord reconnaître le patrimoine toulousain. L'eau et la nature s'imposent comme l'un des axes stratégiques car ces deux éléments constituent une véritable ressource qu'il faut reconnaître, renforcer et faire éclore. C'est aussi valoriser, développer les « services rendus » par l'eau et la nature : ils sont autant de leviers à identifier et à développer dans un dialogue avec l'urbain : « services » écologiques, santé et qualité de vie, bien-être social et culturel, retombées économiques...

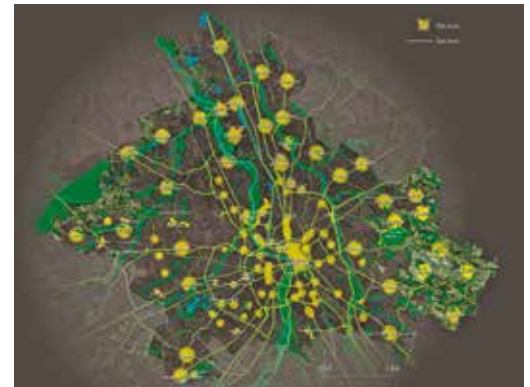
• **Affirmer la métropole de la connaissance** : c'est faire le pari de la connaissance partagée. Elle est portée par les nombreux lieux de savoir académique, les universités, les grandes écoles... Elle s'incarne dans les habitants au travers de leurs savoir-faire, leurs compétences, leurs qualifications... Elle s'alimente par la culture, par l'échange, par la curiosité... Elle se développe au travers de la dynamique singulière de notre territoire en matière de recherche, d'industrie... Un défi inédit à relever qui consiste à tirer un parti urbain d'une ressource humaine, immatérielle, et à nourrir ce potentiel par des interventions sur la ville.

TROIS ÉCHELLES DE PROJET

• **Un projet qui tisse la trame des proximités** : l'enjeu principal est de redonner aux habitants la possibilité de s'inscrire dans le développement de la vie des quartiers et de profiter de l'offre urbaine de la métropole. Des lieux porteurs de proximité font déjà l'objet de projet et d'intervention par le Grand Toulouse ou les communes, d'autres sont identifiés pouvant être le support de nouveaux aménagements. Ces lieux et ces liens créeront un meilleur cadre de vie, pérennisant les usages, améliorant la vie au quotidien et favorisant l'émergence d'une plus grande proximité.

• **Un projet qui structure la ville** : parallèlement aux grands projets qui transforment l'agglomération, le Grand Toulouse conduit ou engage actuellement de nombreux projets urbains complexes dans la prise en compte des enjeux environnementaux, la maîtrise des coûts, la qualité des espaces publics. Ils se doivent d'être emblématiques d'une nouvelle gouvernance du territoire.

• **Un projet qui transforme** : cinq lieux d'intensité majeure se dégagent et constituent des espaces de mutation profonde capables d'accueillir des projets d'envergure. Ils peuvent porter la métamorphose de notre agglomération et sont à même de hisser le Grand Toulouse au rang des métropoles européennes, d'incarner le pari fait sur l'avenir : l'Axe Garonne, Matabiau, Mirail-Garonne, Plaine-Campus, Constellation.



Un projet qui tisse la trame des proximités



Un projet qui structure la ville



Un projet qui transforme

Quelles évolutions constatées des métiers ?

Progressivement, le positionnement de l'aua/T en matière de projet urbain a évolué vers un rôle de plus en plus fréquent d'assistant à maîtrise d'ouvrage. Le renforcement des structures des collectivités, le développement de l'offre privée et la recherche de grandes signatures ont partiellement contribué à cela.

Parallèlement, les capacités d'expertise des territoires de l'agence, son implication en matière de politiques publiques, de planification, son aisance à articuler les échelles, ont joué en faveur des nouvelles interpellations auxquelles l'agence répond aujourd'hui. Ceci étant renforcé par la complexité accrue et le niveau d'enjeux des projets portés par les nouvelles intercommunalités.

Quelles améliorations à apporter ?

Des pistes de progrès sont certainement à explorer dans le renforcement ou le développement de connaissances ou de savoir-faire sur des sujets qui font enjeux pour les trente prochaines années.

L'eau, l'énergie, la connaissance, la cohésion sociale, l'évolution des modes d'habiter, de se déplacer, l'habitat ancien... Comment mieux croiser au quotidien les travaux de planification et de prospective urbaine et les réflexions de projet urbain ?



Couverture de l'ouvrage

VILLENEUVE-TOLOSANE

Le projet urbain Las Fonsès / Bois-Vieux, une ZAC à vocation mixte

LOCALISATION

Située au sud-ouest de l'agglomération toulousaine en limite de première couronne, la commune de Villeneuve-Tolosane compte une population d'environ 8 300 habitants en 2007. Les communes de Cugnaux, Frouzins et Villeneuve-Tolosane forment un même ensemble urbain au sein duquel les habitants ont des pratiques commerciales, associatives, de voisinage communes. Parmi-elles, Villeneuve-Tolosane cherche à répondre aux besoins de ses habitants en jouant la carte de la diversification.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La population est restée relativement stable depuis dix ans mais il existe une forte demande de foncier pour la construction de logements. La surface limitée de la commune (environ 500 hectares) conjuguée à une urbanisation de type pavillonnaire, grande consommatrice d'espace, fait que le foncier disponible pour l'urbanisation est devenu rare. En 2004, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) a identifié les deux derniers secteurs d'extension urbaine à horizon 2015 dans une perspective d'évolution démographique à 10 000 habitants (soit 1 500 habitants supplémentaires à horizon 2015) : au nord-ouest, le secteur « Densus », et au sud et à court terme, le secteur « Las Fonsès ».

L'aua/T, qui accompagne la commune depuis quatre ans, s'est vue confier la réalisation d'un diagnostic/enjeux puis l'élaboration d'un projet urbain préalable à la création d'une zone d'aménagement concertée sur ce site.

ÉCHÉANCE

Un territoire à l'évolution concertée... Par la délibération du 6 mars 2007, le conseil municipal a initié une concertation préalable du public pour réfléchir sur le projet d'ouverture à l'urbanisation du site.

Quatre réunions publiques se sont déroulées et ont permis d'aboutir à un schéma de d'aménagement de la zone, synthèse des hypothèses retenues et suggérées par les habitants et les professionnels travaillant sur le secteur.

Enfin, conformément à ces objectifs et au bilan de la concertation, un projet d'aménagement urbain et un périmètre ont été arrêtés lors du conseil municipal du 16 septembre 2010 et la ZAC a été créée.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

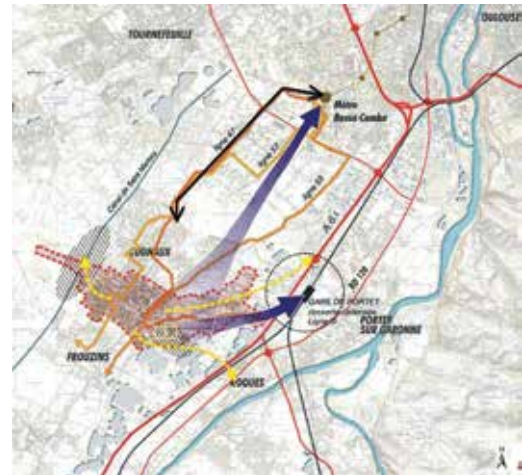
Le projet est suivi par un groupe de pilotage, sous la responsabilité du maire avec l'assistance de l'aua/T, définie dans le cadre de son programme de travail mutualisé.

Rôle de l'agence

C'est dans le cadre de l'élaboration de son PLU que la commune de Villeneuve-Tolosane a sollicité l'agence pour réaliser une première étude d'opportunité sur ce secteur stratégique. L'agence, au côté de la commune, est restée force de proposition pour élaborer toutes les étapes de mise en œuvre du projet urbain et de sa concertation avec la population.

«Las Fonsès» étant l'un des derniers territoires d'extension urbaine de la commune, la municipalité a souhaité que son aménagement s'inscrive dans une logique concertée et au travers un plan d'ensemble cohérent. Le choix d'une ZAC s'est imposé par la suite pour conforter les acquis du projet, tant du point de vue de sa composition (peu de place à la voiture, continuités écologiques entre la Saudrune et le secteur du «Bois-vieux») que de son programme incluant une mixité des usages et des typologies d'habitat innovantes et diversifiées.

L'aua/T a ensuite réalisé le dossier de création et l'étude d'impact. Elle accompagne actuellement la commune dans le choix d'un aménageur.



Une cohérence urbanisme/transport



Une articulation terrasse/plaine, une nouvelle entrée sud, l'intégration d'une liaison verte



Principe de la mixité d'habitat et des densités

PROJET

CE PROJET INTÈGRE PLUSIEURS PARAMÈTRES : UNE FORTE PRESSION FONCIÈRE ET UN POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE AUX PORTES DE LA COMMUNE QUI EN FAIT UN ATOUT MAJEUR POUR LE SECTEUR.

Ce site complexe, en frange de village, regroupant terrains agricoles et habitations pavillonnaires, nécessite à la fois une valorisation, une réorganisation et des aménagements cohérents, en lien avec les espaces de nature et le paysage de la vallée de la Garonne.

LES GRANDES ORIENTATIONS DU PROJET URBAIN

- **Renforcer l'unité et l'équilibre du territoire communal :** le projet permettra de maîtriser l'extension urbaine tout en accueillant de nouveaux habitants et de nouvelles activités économiques. La localisation du site en entrée de ville permettra d'aménager l'entrée sud de la commune en fédérant l'ensemble des opportunités foncières.
- **Créer un quartier mixte où il fait bon vivre :** le projet permettra de compléter l'offre de logements tout en développant une diversité de l'habitat pour renforcer la mixité sociale (taux de logements sociaux en 2009 : 10,9%). La commune souhaite également développer les activités artisanales et commerciales ainsi que les services de proximité qui se verront définir des conditions d'implantation dans un souci de gestion durable et raisonnée des espaces (locaux, accès, stationnement).
- **Concevoir durablement un quartier vert :** le projet devra préserver les continuités existantes ou créer de nouvelles liaisons avec les zones de nature dans le secteur.

UNE DENSITÉ MAÎTRISÉE

434 logements sont prévus sur le périmètre de la ZAC (13 hectares). Cette densité correspond à environ 33 logements à l'hectare, en comprenant son cœur vert.

L'urbanisation globale du quartier s'organise sur la base d'une densité graduée, assurant l'intégration la plus douce possible à l'habitat individuel environnant. Le travail sur la densité fait donc partie intégrante des enjeux du projet, conciliant la notion d'économies du territoire, d'énergie et plus généralement de ressources environnementales. Le traitement des limites vise à créer une intégration optimum avec le bâti existant. Les continuités sont recherchées pour permettre une transition progressive entre les différentes échelles adoptées.

Différentes densités sont donc proposées : une densité faible à moyenne le long de la Saudrune, avec la création d'un habitat pavillonnaire ou intermédiaire distribué par de petites venelles en impasse ; une densité plus forte autour du cœur vert et en frontalité de la RD68 pour fédérer l'ensemble du projet autour d'un espace commun.

Le projet propose également de limiter au maximum les nuisances liées à l'utilisation de véhicules et d'optimiser le stationnement par une mutualisation des places de stationnement entre les logements collectifs et les commerces et bureaux, regroupés à l'entrée du quartier.

Quelles évolutions constatées des métiers ?

Depuis une quinzaine d'année l'aua/T accompagne les collectivités dans l'assistance et le suivi des projets urbains. Si les échelles d'interventions sont très variables et fluctuent en fonction des contextes, chaque projet nous permet d'illustrer les différents champs de compétences existants au sein de l'agence : intégration environnementale, cohérence urbanisme/transport, mixité urbaine, innovation architecturale... Aujourd'hui, l'agence intervient également, en parallèle des projets, dans les phases de concertation et d'animation.

Quelles améliorations à apporter ?

Le fait d'intervenir en amont des projets positionne les agences d'urbanisme à l'interface des réflexions auprès des habitants, des acteurs de la ville et plus particulièrement des élus, ce qui confère à l'élaboration du projet urbain, un moment privilégié d'apprentissage, de sensibilisation, de partage. Les agences ont toute légitimité pour intervenir et accompagner les futurs usagers de la ville au sens large, sans être prisonnières d'une image, d'un programme ou d'un délai d'exécution. Elles pourraient ainsi conforter leurs interventions et leurs soutiens à la maîtrise d'ouvrage dans les phases pré-opérationnelles, et renforcer leur compétences en matière juridique, technique et dans le choix des « outils » au service des collectivités.



Principe de desserte fonctionnelle



Principe de la trame verte et des espaces publics



Plan de masse

TOURS

Reconversion des casernes Beaumont et Chauveau

LOCALISATION

Les casernes Beaumont et Chauveau, d'une emprise de 10 hectares, bénéficient d'une situation exceptionnelle au cœur de la ville de Tours, entre Loire et Cher, dans le centre métropolitain. Bâties sur les terrains d'une ancienne abbaye royale cédés par la ville, les casernes Chauveau (1875) et Beaumont (1913) ont fortement marqué le paysage urbain.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La fermeture des casernes offre l'opportunité de reconvertir ces vastes emprises. Les casernes constituent un des secteurs stratégiques du plan local d'urbanisme de Tours. Une orientation d'aménagement définit sur le secteur les grands objectifs :

- poursuivre la réaffectation d'une partie du foncier militaire à des usages civils mixtes (habitat, activités, équipements) et renforcer le parc de logements locatifs aidés ;
- réinsérer le site dans la trame urbaine existante ;
- rendre lisible les éléments de patrimoine et d'histoire du site.

ÉCHÉANCE

- **Premier semestre 2011** : étude de faisabilité, concours d'urbanisme et création de la ZAC.
- **Printemps 2012** : désignation de l'aménageur.
- **Premier semestre 2013** : approbation du dossier de réalisation de la ZAC.
- **Fin 2013** : début des travaux.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Le projet s'appuie sur un financement majoritaire ville de Tours et un soutien de la CA Tour(s)plus. Il mobilise un partenariat, composé de la ville de Tours, de Tour(s)plus, de l'État, de l'agence d'urbanisme et de l'opérateur local SET.

Rôle de l'agence

L'agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours a réalisé l'orientation d'aménagement ciblant ainsi les enjeux urbains, les objectifs et les grands principes d'aménagement. De l'orientation d'aménagement au projet opérationnel, l'agence a ensuite assisté la commune dans la mise en œuvre de ces objectifs via le choix de la procédure, le lancement des études de faisabilité, l'organisation d'un concours d'urbanisme. Elle a assuré un rôle de garant du respect des objectifs initiaux et a enrichi le débat sur les enjeux urbains à travers sa participation aux comités techniques.

L'agence a par ailleurs initié l'organisation de groupes de travail thématiques réunissant partenaires et experts sur des problématiques spécifiques afin de préciser le projet lauréat.



Situation du projet (Géocentre orthophoto 2012)



Vue aérienne sur les casernes Beaumont et Chauveau (Virtual Earth)



Orientation d'aménagement (ATU, extraite du PLU de Tours)



La place d'armes (Cyb'air vision)

PROJET

CES CASERNES, VÉRITABLES « ENCLAVES » DANS LA VILLE, ONT GÉNÉRÉ DES RUPTURES.

L'enjeu du projet proposé par Bruno Fortier, lauréat du concours d'urbanisme, est d'ouvrir cet espace sur la ville, d'y créer de nouvelles fonctions urbaines, de conserver et valoriser les traces du patrimoine militaire et religieux du site tout en innovant.

D'UNE ÎLE VERS UN LIEU DE VIE

Le projet retenu a choisi de traiter l'ensemble des terrains situés de part et d'autre de la rue du Plat-d'Étain comme un même et unique quartier. Chaque versant aura sa spécificité. Mais le parti choisi a été de relier chacun de ces versants par un parc nord/sud qui viendra les souder. Le boulevard Thiers butait sur le volume de la caserne : il devrait désormais se poursuivre jusqu'au cœur du quartier en tutoyant une place dotée de rez-de-chaussée commerciaux et ouvrant, en perspective longue, sur le nouveau jardin et le Pavillon de Condé.

Le choix s'est porté sur un quartier « urbain » et donc de « continuer la ville » autour d'une succession d'« îlots ouverts » dont certains seront mixtes, et d'autres, au contraire, majoritairement consacrés à des programmes d'habitation. Le nouveau quartier s'articule autour d'espaces publics marquants, dans un tissu urbain relativement dense. Ces espaces publics se développent à partir d'un parc central orienté nord/sud. Le souhait de créer un cœur de quartier permettant des usages multiples a guidé le parti d'aménagement.

FAIRE VIVRE LE PATRIMOINE ET INNOVER

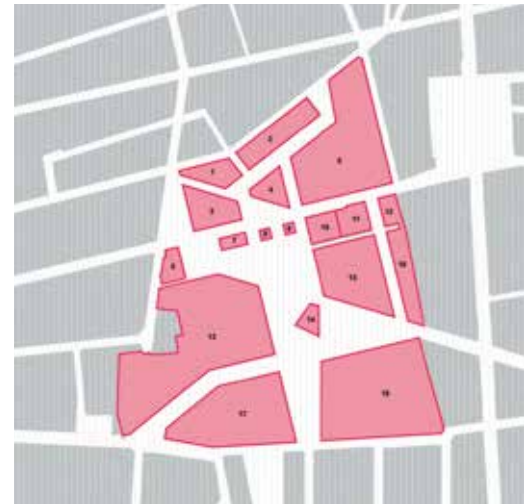
La trame spécifique à cette emprise militaire sera réutilisée et ouverte. La place d'armes, espace public majeur de la caserne, sera réinterprétée en un jardin de 11 000 m² et une place. Le patrimoine militaire et religieux sera réaffecté et valorisé (ateliers artisanaux dans les anciennes écuries...).

Cohabitation des générations, habitat coopératif, tendre vers l'autonomie énergétique... ce quartier se veut être un lieu d'expérimentations.

ARTICULATION DU PROJET À DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE TERRITOIRES

La régénération de l'empreinte urbaine et la densification dans le cœur métropolitain constituent une priorité du SCoT de l'agglomération de Tours en cours d'étude.

Le contexte particulier de la révision du PPRI s'orientant vers un durcissement commande que la reconversion des casernes se montre particulièrement innovante en matière d'adaptation au risque d'inondation. Ce projet aura valeur d'exemple dans la capacité d'un territoire urbain à se recycler tout en composant avec sa vulnérabilité. Il devra permettre de poser une référence locale et alimentera les échanges à venir sur la possibilité de faire la ville (dense) dans une zone vulnérable.



Espace public, le parc et les espaces plantés, mars 2011 (Équipe Fortier)



Emprise des îlots bâtis, mars 2011 (Équipe Fortier)



Plan de composition, mars 2011 (Équipe Fortier)

Quelles évolutions constatées des métiers ?

L'agence se positionne dans la phase amont à travers la réalisation d'orientations d'aménagement dans les PLU et études urbaines sur le territoire de l'agglomération pour les collectivités/aménageurs. Depuis trois ans, l'agence enrichit cette première mission par un positionnement :

- en phase pré-opérationnelle : programmation, pré-faisabilité financière choix des procédures d'urbanisme, fiscalité et outils de financement des équipements publics, montages et partenariats, aide à la rédaction des cahiers des charges et analyse des projets ;
- en tant qu'AMO tout au long jusqu'à la phase opérationnelle afin de garantir le respect des objectifs initiaux et d'accompagner les collectivités dans leur volonté de maîtriser la qualité du projet via la participation aux comités techniques et comités de pilotage.

Quelles améliorations à apporter ?

Afin notamment de crédibiliser le discours à la grande échelle, les agences d'urbanisme pourraient renforcer leur positionnement tout au long des études et de la grande à la petite échelle, via une meilleure expertise dans les domaines pré-opérationnels (participation à des réseaux de bailleurs, aménageurs, clubs projets urbains...) et une méthodologie de mise en œuvre de projet à développer.

TOURS

Des orientations d'aménagement générales pour définir des projets dans un secteur patrimonial

LOCALISATION

Les sites de projet concernent la partie du Val de Loire inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco, et plus particulièrement les villes de Tours, Montlouis-sur-Loire et Langeais, dont les PLU sont en cours de révision ou ont été approuvés récemment.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La révision des PLU est l'occasion de donner un cadre opérationnel pour la mise en œuvre les principaux axes du plan de gestion du Val de Loire en cours d'approbation.

Il s'agit :

- de se donner dans le cadre d'une orientation d'aménagement à large échelle les grands principes de gestion garants d'une prise en compte de la préservation et de la valorisation de l'identité ligérienne ;
- d'identifier à la petite échelle les sites potentiellement mutables pour guider le parti d'aménagement et développer des programmes respectueux et prolongeant la lecture des paysages bâtis locaux.

ÉCHÉANCE

Cette approche concertée a été mise en œuvre à partir de 2009 dans le cadre de la révision du PLU de Tours. Elle s'applique aux autres documents d'urbanisme en cours de révision.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

Cette démarche est proposée aux communes dont les PLU sont situés dans le périmètre du Val de Loire patrimoine mondial de l'Unesco. Elle s'effectue notamment en partenariat avec les services des villes, le STAP, la DREAL et la mission Val de Loire.

Rôle de l'agence

L'agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours se positionne en amont et en aval de la démarche de détermination des « bonnes pratiques » de gestion des espaces patrimoniaux du Val de Loire. En amont, elle sensibilise et fait œuvre de pédagogie pour doter les communes d'un référentiel commun. En aval, elle participe au tour de table avec les aménageurs concernant la mise en œuvre opérationnelle des orientations d'aménagement sur les sites de projet.



Principes de valorisation des coteaux de la rive droite de la Loire (ATU)



Tours : principes de valorisation des coteaux de la rive droite de la Loire (ATU)



Vue aérienne des coteaux de la rive droite de la Loire (Géocentre orthophoto 2012)

PROJET

VILLE LIGÉRIENNE, RECONNUE POUR SON ORDONNANCEMENT, SA LISIBILITÉ, LA QUALITÉ DE SA TRAME BÂTIE ET SES CARACTÉRISTIQUES GÉOGRAPHIQUES, TOURS AFFICHE UNE VOLONTÉ FERME DE CULTIVER SON IDENTITÉ EN ENCADRANT LES ÉVOLUTIONS URBAINES DANS SES SECTEURS PATRIMONIAUX ET NOTAMMENT LE COTEAU NORD DE LA LOIRE, SIÈGE DE GRANDES PROPRIÉTÉS BÂTIES AVEC LEUR PARC.

À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

Il s'agit d'utiliser tous les leviers permettant à la fois de valoriser la trame bâtie existante (secteur sauvegardé, la ville coteau, le noyau bâti ancien...) mais surtout de s'appuyer sur ces identités pour intégrer les développements urbains contemporains dans le cadre d'une politique maîtrisée d'intensification et de renouvellement urbain :

- mettre en valeur le Val de Loire, patrimoine mondial de l'Unesco : renforcer l'attractivité du site par une exigence de qualité dans toutes les interventions en matière d'aménagement et de construction afin de ne pas porter atteinte à sa valeur universelle exceptionnelle (VUE) ;
- requalifier et adapter les espaces et bâtis patrimoniaux à de nouveaux usages ;
- décloisonner et rendre attractive la trame urbaine à l'échelle du piéton et du cycliste ;
- développer une trame d'espaces publics révélant la qualité et l'identité du coteau.

À L'ÉCHELLE DES SITES DE PROJET

Les grandes propriétés du coteau Nord (ou leurs traces conséquentes, visibles, compréhensibles) représentent un patrimoine architectural, paysagé et urbain. Il s'agit d'hôtels particuliers ou de grosses maisons bourgeoises. Par leur lisibilité (les murs de clôture, leur accompagnement végétal, la hiérarchie des entrées...), elles qualifient et caractérisent aussi l'espace public.

Les objectifs

- Construire un programme de logements sous forme d'habitat intermédiaire ou individuel groupé dans les espaces libres.
 - Conserver depuis l'espace public la lecture de la grande propriété.
 - Construire en révérence : le projet respectera l'esprit des lieux en étant « poli, aimable », en restant au service de la grande propriété dans un rapport d'échelle compatible avec la hiérarchie déjà établie et dans le respect des implantations et des accès originaux.
- Sans pasticher, le projet adoptera une écriture innovante qui saura s'imposer sans jamais s'opposer. Les espaces de représentation des bâtiments existants seront également respectés.

Quelles évolutions constatées des métiers ?

L'agence se positionne dans la phase amont à travers la réalisation d'orientations d'aménagement dans les PLU et études urbaines sur le territoire de l'agglomération pour les collectivités/aménageurs. Depuis trois ans, l'agence enrichit cette première mission par un positionnement :

- en phase pré-opérationnelle : programmation, préfaisabilité financière choix des procédures d'urbanisme, fiscalité et outils de financement des équipements publics, montages et partenariats, aide à la rédaction des cahiers des charges et analyse des projets ;
- en tant qu'AMO tout au long jusqu'à la phase opérationnelle afin de garantir le respect des objectifs initiaux et d'accompagner les collectivités dans leur volonté de maîtriser la qualité du projet via la participation aux comités techniques et comités de pilotage.

Quelles améliorations à apporter ?

Afin notamment de crédibiliser le discours à la grande échelle, les agences d'urbanisme pourraient renforcer leur positionnement tout au long des études et de la grande à la petite échelle, via une meilleure expertise dans les domaines pré-opérationnels (participation à des réseaux de bailleurs, aménageurs, clubs projets urbains...) et une méthodologie de mise en œuvre de projet à développer.



Tours, site du Trianon : orientation d'aménagement (ATU, extraite du PLU de Tours)



Tours, site du vieux Groison : orientation d'aménagement (ATU, extraite du PLU de Tours)



Tours, cœur d'ilôt Farman : orientation d'aménagement (ATU, extraite du PLU de Tours)



Vue aérienne des grandes propriétés des coteaux de la Loire (Géocentre orthophoto 2012)

BRÉVIANDES

Projet urbain sur le secteur Carouge-Hautefeuille

LOCALISATION

Bréviandes est située au sud de l'agglomération de Troyes, à environ 5 kilomètres de la ville centre. Cette commune à caractère péri-urbain qui constitue l'entrée sud dans l'agglomération troyenne a vu son territoire s'urbaniser fortement au cours des dernières années.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La révision du PLU approuvée le 20 septembre 2011 a pris en compte cette dynamique démographique et des espaces à urbaniser ont été délimités afin de répondre aux besoins de développement de la commune.

Le secteur Carouge-Hautefeuille, à l'ouest du centre-bourg est concerné par ces ouvertures à l'urbanisation puisqu'environ 30 hectares ont été classés en zone 1AUA, zone d'urbanisation future à vocation d'habitat. Cet espace dans le prolongement du tissu urbanisé constitue donc un enjeu important dans le devenir de Bréviandes. Or, des ventes de terrains disséminées dans le secteur ont conduit à une urbanisation dite d'opportunité, sans une véritable organisation dans la construction de la ville. Afin d'éviter les projets inadaptés au contexte, le maire et son équipe municipale ont souhaité réaliser une étude afin de construire un projet urbain global s'inscrivant dans la continuité du centre-bourg et organiser l'urbanisation de ce quartier de manière cohérente et durable.

ÉCHÉANCE

L'étude se découpe en trois phases.

Dans un premier temps, le diagnostic identifie les potentialités du site à aménager et ses dysfonctionnements.

Puis l'élaboration du projet urbain se base sur les enjeux mis en évidence et se concrétise par le dessin de plusieurs scénarios d'aménagement.

Enfin, les principes du projet retenu sont traduits dans le PLU, outil opposable au tiers, sous la forme d'une orientation d'aménagement graphique mais également par des dispositions dans le règlement écrit.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

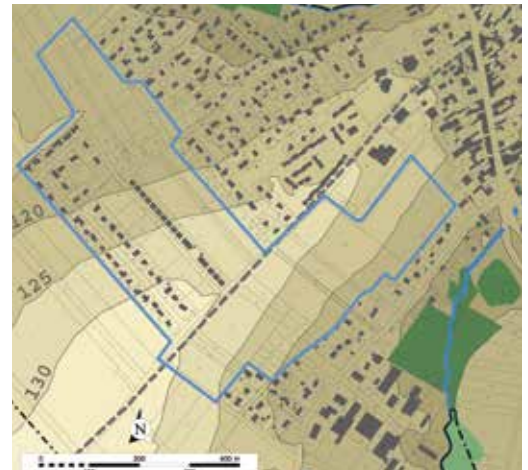
La définition des schémas d'organisation fait l'objet d'un travail de concertation entre l'agence d'urbanisme, la commission urbanisme de la commune de Bréviandes et les services de la direction départementale des territoires de l'Aube.

Rôle de l'agence

L'agence a été retenue dans le cadre d'un marché public. Elle agit en tant que prestataire de service sur la base d'un cahier des charges proposé par la commune.



Bréviandes et le secteur à urbaniser, zone 1AUA (fond IGN BD ORTHO)



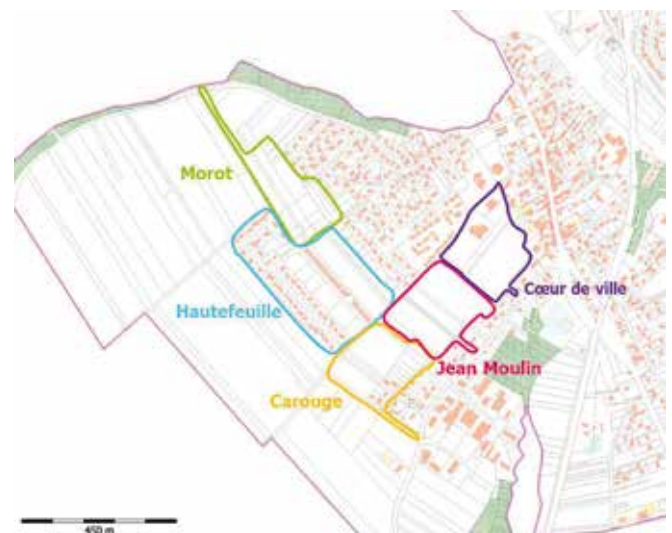
Topographie du site



Un potentiel foncier intéressant mais une ébauche d'urbanisation désorganisée (fond Google)



Schéma d'aménagement



Découpage en secteurs en vue d'une hiérarchisation dans le temps de l'ouverture à l'urbanisation

PROJET

LE SECTEUR EN DEVENIR CAROUGE-HAUTEFEUILLE PROLONGE LA TRAME VILLAGEOISE DU CENTRE BOURG, SE PLACE DANS LA CONTINUITÉ DE LOTISSEMENTS PAVILLONNAIRES ET ORGANISE LA TRANSITION AVEC LA FUTURE ZONE DE LOISIRS AUL.

Comprenant dans son emprise des lotissements construits sans cohérence avec l'existant, le projet propose des espaces publics structurants permettant d'une bonne intégration dans le tissu communal.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

La zone Carouge-Hautefeuille se situe dans le prolongement du centre-bourg, dans la continuité d'une urbanisation spontanée le long des voies, de lotissements caractérisés par des constructions installées en milieu de parcelles et d'équipements. Le secteur en devenir crée par conséquent un épaissement du cœur de village en prolongeant la trame villageoise du tissu ancien. Il se place dans la continuité de lotissements pavillonnaires et organise la transition avec la future zone de loisirs AUL et avec les terres agricoles. Comprenant dans son emprise des lotissements construits sans cohérence avec l'existant, le projet propose des espaces publics structurants permettant une bonne intégration dans le tissu communal.

La zone à aménager est marquée par un léger relief : deux versants de coteaux donnent sur le ru du Triffoire et sur le ru de La Hurande. Le site est marqué par la présence d'une ligne de crête sur laquelle un chemin rural, le chemin de Hautefeuille, prend appui et offre des vues ouvertes sur le grand paysage : plaine agricole et contreforts du Pays d'Othe, architectures de tours, toitures insérées dans la verdure, clocher de l'église, tous ces éléments formant des repères dans le paysage. L'aménagement s'organise autour de cet ancien chemin rural qui devient l'axe structurant, véritable colonne vertébrale permettant l'accès aux différents secteurs. Son aménagement offre une promenade paysagère aux piétons comme aux cyclistes. Cet axe comporte des bandes plantées en transition avec les futures zones d'habitat et longe un parc paysager. L'ensemble de ces aménagements au caractère paysagé marqué est essentiel afin de créer une promenade mais également dans le but d'établir les constructions à distance de la ligne de crête, ce qui préserve des vues sur le paysage de Bréviandes.

Afin de prévenir les risques d'inondations qu'induit la topographie, noues paysagées, aire de jeu inondable et bassins de rétention permettent de recueillir une partie des eaux de ruissellement.

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Le réseau de circulations met en lien le futur quartier avec le reste de la commune voire de l'agglomération. Le secteur Carouge-Hautefeuille se trouve au contact des espaces cultivés et traversé par des circulations agricoles : afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre habitants et agriculteurs, les circulations agricoles ont été repensées dans le but de maintenir leur continuité à travers la commune. Un réseau de circulations douces a été organisé sur le secteur à aménager en lien avec celles existant sur la commune. La hiérarchisation des voies a été pensée pour pouvoir accueillir une circulation de transport en commun dans le but de pouvoir mettre le quartier en relation avec le reste de l'agglomération.

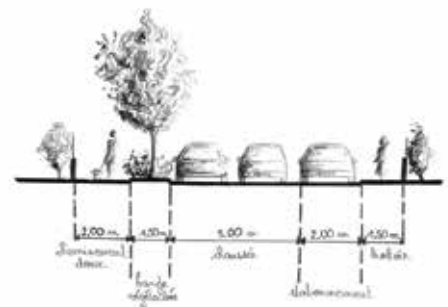
Afin de préserver des vues sur le grand paysage comme sur les éléments emblématiques de la commune, les typologies bâties et notamment la hauteur des constructions ont été définies en lien avec la configuration du relief.



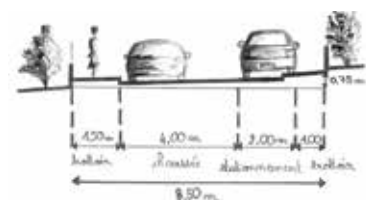
Liaisons douces, noues de récupération des eaux pluviales et espaces verts



Organisation du secteur autour du chemin de Hautefeuille, un axe à adapter aux différents utilisateurs



Profil des voies structurantes



Profil des voies de desserte



Esquisse du projet : le chemin en ligne de crête

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

L'agence intègre désormais les thématiques liées au développement durable, que ce soit la prise en compte des enjeux environnementaux comme la gestion des eaux pluviales, ou bien la problématique de la consommation de l'espace avec des réflexions en termes de densité bâtie.

Quelles améliorations à apporter ?

Les différents projets d'intercommunalité mériteraient d'être davantage pris en compte lors de l'élaboration d'un projet urbain sur une commune.

MONTGUEUX

Schémas d'aménagement sur les secteurs « Petit Tot » et « Perrière »

LOCALISATION

Montgueux est située dans le département de l'Aube, à l'ouest de l'agglomération troyenne, à 8,5 kilomètres de la ville centre.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

Afin de permettre le renouvellement de la population et d'apporter une diversité dans l'offre de logements, la construction de nouveaux logements est nécessaire sur la commune. Une part raisonnée de foncier doit donc être rendue constructible et appréciée en tenant compte des problématiques de développement durable et de consommation modérée des terres agricoles.

Deux secteurs destinés à l'urbanisation future, « Petit Tot » et « Perrière », ont été retenus par la commune dans son futur PLU. Un échancier d'ouverture à l'urbanisation a été mis en place lors de l'étude afin de répartir dans le temps l'afflux de population nouvelle. Les deux secteurs, totalisant à eux deux près de 9.5 hectares, verront leur aménagement se répartir en deux phases distinctes.

Chacun des secteurs se situant dans la continuité du tissu urbanisé et bénéficiant des réseaux à son pourtour, une zone prioritaire sur chacun des deux secteurs a été définie afin de ne pas excéder les 6 hectares d'urbanisation autorisée d'ici à 2020 par le SCoT.

ÉCHÉANCE

L'étude se découpe en trois phases.

Dans un premier temps, le diagnostic identifie les potentialités du site à aménager et ses dysfonctionnements.

Puis l'élaboration du projet urbain se base sur les enjeux mis en évidence et se concrétise par le dessin de plusieurs scénarios d'aménagement.

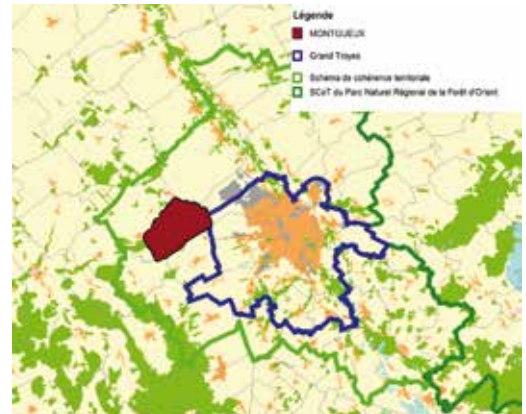
Enfin, les principes du projet retenus sont traduits dans le PLU, outil opposable au tiers, sous la forme d'une orientation d'aménagement graphique mais également par des dispositions dans le règlement écrit.

PARTENARIAT ET PILOTAGE

La définition des schémas d'organisation a fait l'objet d'un travail de concertation entre l'agence d'urbanisme, la commission urbanisme de la commune de Montgueux et les services de la direction départementale des territoires de l'Aube, en juin et juillet 2012.

Rôle de l'agence

L'agence a été retenue dans le cadre d'un marché public. Elle agit en tant que prestataire de service sur la base d'un cahier des charges proposé par la commune. Ce projet urbain est réalisé en lien avec la révision du POS en PLU.



Localisation de la commune de Montgueux



Localisation des deux secteurs d'étude (fond IGN BD ORTHO)



Les deux secteurs d'étude dans le relief



Instaurer une transition paysagère entre le bourg et les terres cultivées



Vue sur la zone à aménager « Perrière » et le bourg de Montgueux

PROJET

MARQUANT L'ENTRÉE DANS LE BOURG, LES ZONES À AMÉNAGER PROLONGENT LA TRAME VILLAGEOISE DU BOURG ANCIEN LIMITROPHE.

Principalement dédiées à l'habitat individuel, elles s'intègrent au tissu pavillonnaire. Des espaces publics structurants – place, placette, promenade plantée – organisent les ensembles d'habitation tout en leur conférant une identité propre.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

- **Le secteur de « Perrière »** s'organise autour d'une voie structurante et d'une placette intégrant un espace vert central, lieu de rencontre et de détente pour les populations avoisinantes. En limite des terres agricoles et de la zone d'habitat, un espace paysagé humide est créé sur le point bas de la zone. Une noue paysagère (fossé), traversant une partie du site en amont permet de récupérer et d'acheminer l'eau de ruissellement vers l'espace vert inondable. Une bande plantée paysagère permettant de préserver le futur secteur d'habitat des nuisances liées aux activités agricoles limitrophes se prolongera jusqu'à l'espace paysagé humide et sera le support d'un cheminement doux.
- **Sur le secteur « Petit Tot »**, une place marque l'accès au futur quartier d'habitation tout en y créant une centralité et en le reliant au bourg. Cette place arborée – véritable place de village - constitue un lieu de rencontre pour l'ensemble du bourg. Elle constitue également une vitrine pour les petits commerces qui s'installeront éventuellement à son pourtour. Une placette, sur le tracé d'un mail piéton, constitue un espace vert en lien avec une réserve végétalisée prévue pour un éventuel prolongement du tissu et une bande plantée paysagère aménagée à la frontière entre zone urbanisée et terres cultivées.

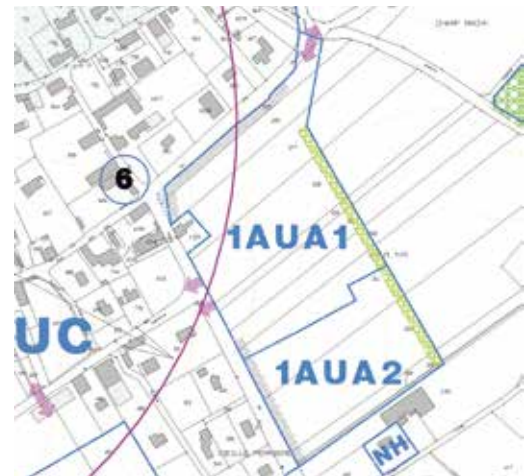
PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

L'insertion des constructions est étudiée à l'échelle du vallon dans lequel est installé le bourg. Dans une dépression du relief, des vues existent d'un versant sur l'autre. Afin de préserver des vues sur les éléments emblématiques de la commune, l'implantation des constructions est définie en lien avec la configuration du relief de l'ensemble du bourg. De plus, les bandes plantées paysagères en frange entre zone urbanisée et terres cultivées participent à l'insertion paysagère des constructions nouvelles. Elles visent à limiter l'impact visuel des nouvelles constructions, en particulier depuis les points hauts de la topographie.

Une attention particulière est portée à la situation du secteur « Petit Tot » en entrée de village. Le classement des voies bordant le site en routes départementales empêche la desserte des constructions qui s'organise depuis une rue interne au quartier. Une bande plantée paysagère garantit l'insertion des constructions futures en même temps qu'elle développe le caractère champêtre des entrées de village.



Schéma d'aménagement du secteur « Petit-Tot »



Extrait du PLU sur le secteur « Petit-Tot »



Orientation d'aménagement du secteur « Petit-Tot »



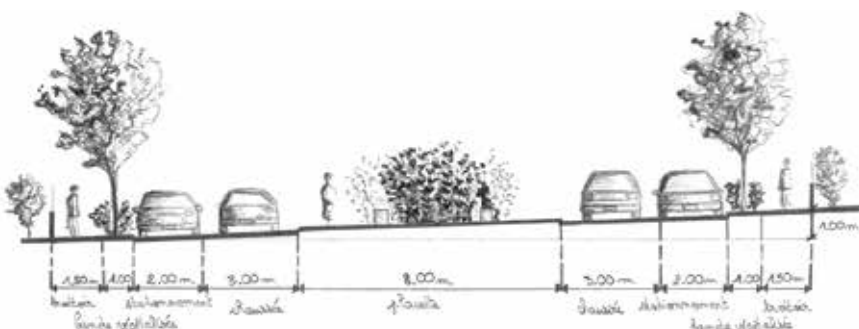
Schéma d'aménagement du secteur « Perrière »

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

L'agence intègre désormais les thématiques liées au développement durable, que ce soit la prise en compte des enjeux environnementaux comme la gestion des eaux pluviales, ou bien la problématique de la consommation de l'espace avec des réflexions en termes de densité bâtie.

Quelles améliorations à apporter ?

Une modélisation en trois dimensions pourrait être réalisée, a fortiori dans un contexte topographique complexe, afin de visualiser plus précisément l'impact d'un aménagement dans le paysage d'une commune.



Coupe sur la placette du secteur de Perrière

SEINE-SAINT-DENIS

Démarche d'articulation urbanisme/transport autour du prolongement de la ligne de métro n° 11

LOCALISATION

Le prolongement de la ligne de métro n° 11 concerne directement Paris et cinq communes de l'Est parisien, toutes situées dans le département de la Seine-Saint-Denis : Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil, Rosny-sous-Bois. Le projet de métro s'inscrit en grande partie dans le Plateau de Romainville, dominant au nord la vallée de l'Ourcq et à l'est le vallon de Rosny, et marqué par la présence des forts de Romainville, Noisy et Rosny qui constituent d'importants points de repère du paysage régional. Le tissu urbain traversé est contrasté entre les secteurs proches de Paris où prédomine l'habitat collectif, puis une mixité habitat collectif/habitat individuel/petites activités, et en fin de parcours les deux pôles commerciaux majeurs de Domus et Rosny 2.

QUELLE EST LA COMMANDE ?

La démarche ligne 11 est une démarche expérimentale partenariale qui vise à tester une nouvelle façon d'articuler urbanisme et transport autour d'un projet de transport en phase d'étude. L'IAU îdF est membre actif du partenariat constitué pour mener à bien cette expérimentation, dans le cadre de son programme d'études.

ÉCHÉANCE

La démarche se compose de plusieurs phases :

- **2009** : diagnostic partagé, définition d'axes stratégiques pour le futur du territoire, réalisation et signature par les treize partenaires de la « charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n° 11 » ;
- **2010-2012** : poursuite du travail partenarial, cinq études thématiques complémentaires de niveau pré-opérationnel, réalisation et signature prévue d'un « programme référentiel » ;
- **À partir de 2013** : mise en œuvre des engagements et actions inscrits dans la charte et dans le programme référentiel.

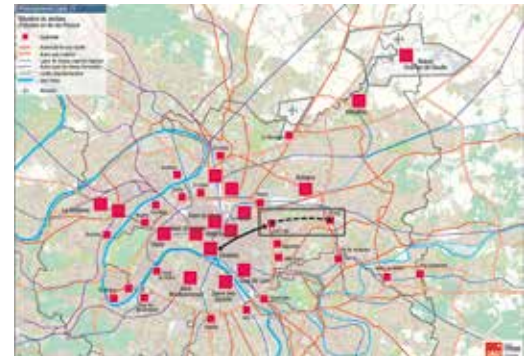
PARTENARIAT ET PILOTAGE

La démarche partenariale regroupe la région Île-de-France, le syndicat des transports d'Île-de-France (chargé de l'opération transport), l'IAU îdF, l'établissement public foncier d'Île-de-France, le conseil général de la Seine-Saint-Denis, les communes concernées, l'APPL11 (association pour la promotion du prolongement de la ligne 11), la caisse des dépôts. La communauté d'agglomération Est Ensemble a rejoint la démarche en 2010.

Rôle de l'agence

L'IAU îdF a réalisé en 2008, à la demande de la région Île-de-France et pour alimenter un groupe de travail région/IAU/STIF et DRE, une analyse rétrospective sur l'articulation urbanisme/transport en Île-de-France, et fait des propositions sur la manière d'améliorer cette articulation par un nouveau processus de travail. L'IAU îdF maintient depuis son implication forte dans le dispositif expérimental lancé en 2009 autour du prolongement de la ligne 11 :

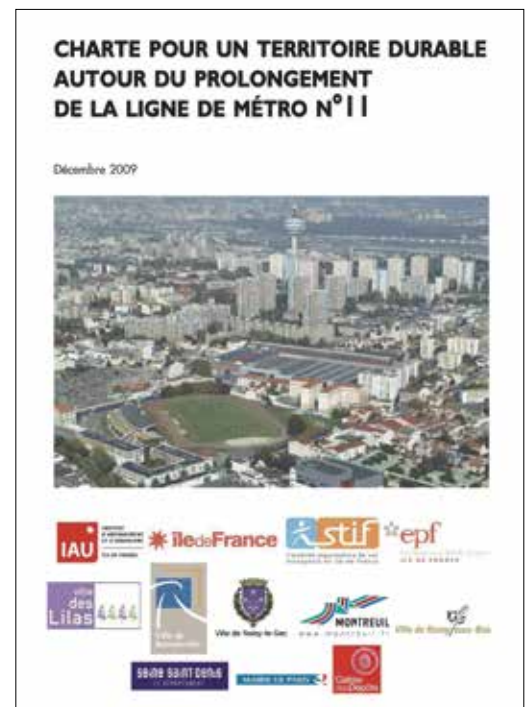
- **alimentation technique de la réflexion sur le territoire pour l'élaboration de la charte** : diagnostic urbain, propositions d'axes stratégiques pour le développement du territoire, cartographies d'analyse...
- **animation de la démarche** : participation active à toutes les instances du dispositif, préparation des supports de présentation, animation des réunions à la fois techniques et politiques...
- **suivi des prestataires des études thématiques** ;
- **réalisation d'une des études thématiques, sur les rabattements piétons/vélos sur les futures stations.**



Situation dans le contexte francilien



Le territoire concerné par la démarche



Couverture de la charte signée par les partenaires

PROJET

LA DÉMARCHE LIGNE 11 A POUR OBJECTIF DE METTRE EN COHÉRENCE LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE AVEC L'ARRIVÉE DE LA NOUVELLE DESSERTE MÉTRO.

Un des enjeux majeurs est d'anticiper les évolutions du territoire et d'encadrer les dynamiques privées. Il s'agit d'intégrer l'insertion urbaine de l'infrastructure de transport et de définir, programmer puis réaliser à terme des aménagements urbains, des opérations de logements, bureaux, activités, équipements, en particulier dans les quartiers de stations, à la mesure de cette nouvelle desserte.

Après la signature de la charte, des études pré-opérationnelles ont été conduites pour définir le projet de territoire, sur les thèmes des rabattements piétons/vélos sur les stations et les connexions avec les autres quartiers, de la stratégie foncière à mettre en œuvre, de la restructuration du réseau de bus, du développement de l'offre commerciale... Il s'agit aujourd'hui de programmer les actions pour les années à venir.

CARACTÉRISTIQUES DE LA DÉMARCHE

La démarche ligne 11 se caractérise par un cadre de travail transversal et partenarial regroupant les acteurs des mondes du transport et de l'aménagement concernés, à trois niveaux :

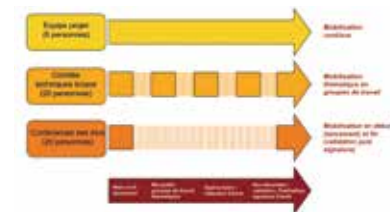
- la conférence des élus est l'instance de pilotage politique. C'est là que sont validés et décidés les principaux points d'étapes de la démarche. Elle rassemble les élus et les directeurs des organismes partenaires ;
- les comités techniques locaux (CTL) regroupent les référents des communes et les techniciens des autres structures partenaires. C'est un lieu de débats, d'échanges qui a pour mission d'apporter du contenu à la démarche et d'alimenter le projet de territoire ;
- l'équipe projet regroupe une dizaine de personnes engagées en continu dans le dispositif. Elle anime, alimente et coordonne les deux instances de pilotage « technique » et « politique ».

PRISE EN COMPTE DES ARTICULATIONS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

La démarche articule l'échelle de l'ensemble de la ligne et l'échelle de chaque quartier de station, souvent « à cheval » sur deux ou trois communes. Elle oblige l'ensemble des partenaires à raisonner à ces deux échelles, ce qui en constitue un des intérêts majeurs, pour les communes qui sont amenées à réfléchir à une échelle supra-communale, et pour les acteurs régionaux qui sont amenés à travailler dans le détail d'un quartier de station.



Préconisations par thématique : les rabattements modes actifs



Gouvernance de la démarche



Zooms sur les quartiers de station : les modes actifs (sources: RATP/BD Parcellaire)



Les commerces et services (AID Observatoire, 2011)



Le foncier (étude référentiel foncier, équipe Sequano - Urban Act - Logiville, 2012)

Quelles évolutions constatées des interventions de l'agence dans le projet ?

La démarche ligne 11 est une démarche expérimentale pilote en Île-de-France. L'IAU îDF est un des acteurs clef du dispositif depuis son démarrage, à la fois en ce qui concerne les apports techniques d'analyse urbaine et de définition du projet de territoire, mais aussi d'articulation des acteurs et des actions partenariales.

Quelles améliorations à apporter ?

La démarche expérimentale d'articulation urbanisme/transport autour de la ligne 11 n'est pas terminée. De nombreuses questions se posent aujourd'hui, portant sur la pérennisation, en termes de moyens humains et financiers de cette démarche, aussi bien que sur le financement futur des actions sur le territoire. Le statut à donner à cette « structure transversale » que constitue le système de travail partenarial reste à préciser, dans l'optique d'un déploiement du dispositif autour d'autres projets de transport franciliens.