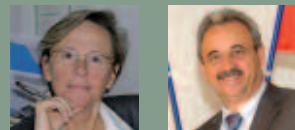


# traits d'agences

## Les territoires à l'heure de la grande vitesse ferroviaire

**Hélène Balu**, urbaniste durablement méditerranéenne

**Louis Nègre**, créateur de l'intelligence territoriale



La grande vitesse ferroviaire redessine les territoires et offre un regard nouveau sur le positionnement des villes et des agglomérations, à l'image de ce que la réalisation du réseau autoroutier a produit dans le passé...



**hiver 2009**

**traits d'agences**  
hiver 2009

En bref

- XXX° Rencontre/8° Biennale Nancy 3
- Séminaire FNAU SCoT de Saint-Omer 3
- Observatoire du cinéma (Lyon) 3
- Les risques technologiques dans les documents de planification (Dunkerque) 5
- Démarche participative pour valoriser le port de Morlaix (Brest) - La démarche Ecocités Strasbourg-Kehl au Japon 5
- Séminaire « village » le 27 novembre à Gap 5
- Les publications 4
- Les mouvements 6

Dossier

**Le Dossier de la FNAU : LGV et aménagement du territoire**

- Les territoires à l'heure de la grande vitesse 7
- Etude de la DIACT « effets territoriaux de la grande vitesse » 8
- En finir avec les « effets structurants » ! 9
- Le projet de LGV PACA 10
- Le projet de LGV Rhin-Rhône 11
- Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse 12
- L'expérience du TERGV en Nord-Pas-de-Calais 13
- Le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon 14

Portraits

- Louis NEGRE, Président ADAAM 15
- Hélène BALU, AGAM 16

(Photo de couverture : Marseille, TGV et Gare Saint-Charles au service de la mutation d'un quartier.  
© www.helidrone.fr)

# LA FNAU A 30 ANS



**La Fédération nationale des agences d'urbanisme fête cette année ses 30 ans.** L'assemblée générale constitutive de

la FNAU s'est en effet tenue le 11 décembre 1979. Il existait 28 agences à l'époque. Elles sont, depuis juin dernier, au nombre de 52 avec la création, ou plutôt la renaissance, puisqu'elle existait déjà en 1979, de l'agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de

Seine et Eure. Un quasi doublement donc. C'est dire le succès d'un concept qui a fait ses preuves au service des villes et des agglomérations. Employant plus de 1 500 professionnels, le réseau des agences est devenu le réseau français de référence en matière d'aménagement, d'urbanisme et de développement des territoires.

Très investie depuis l'origine dans le Grenelle de l'environnement, la FNAU a mis en place plusieurs groupes de travail, afin d'enrichir les lois sur l'urbanisme préparées par les pouvoirs publics et actuellement discutées par au Parlement. Un « avis de la FNAU » sur le projet de loi Grenelle 2 a été diffusé en mars 2009. D'autres contributions sont prévues en 2010 sur l'urbanisme commercial, les PLU communautaires...

En 1995, la FNAU a « inventé » et organisé à Lyon la première Biennale des villes et des urbanistes d'Europe. Elle la retrouve cette année à Nancy où la 8° Biennale se confondra avec sa 30° Rencontre. Un millier de participants sont attendus autour de la Place Stanislas pour analyser les grands défis auxquels sont aujourd'hui confrontées les villes européennes, et pour mettre en lumière les solutions innovantes qu'elles y apportent.

Le dossier de ce numéro de « traits d'agences » est consacré à l'impact de la grande vitesse ferroviaire sur le développement des villes. Toutes les agglomérations françaises, petites ou grandes, réclament aujourd'hui un TGV, symbole moderne de la mobilité et nouveau graal du développement territorial. Les agences d'urbanisme se sont beaucoup impliquées dans les démarches prospectives sur le rôle de ces infrastructures et dans les dossiers très concrets de tracés ou de gares. Alors que se lancent de nouveaux et importants projets de LGV, la FNAU a souhaité faire le point sur leur impact. Elle a organisé, en septembre 2009, un séminaire de réflexion avec les principaux partenaires de ces programmes : la Diact, redevenue récemment Datar, RFF, le Gart, les Régions...

On en trouvera ici un large écho.

*André Rossinot, Président de la FNAU*

**Traits d'agences**, l'actualité des agences d'urbanisme, supplément au n° 35 de Traits urbains, le mensuel opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément). • Editeur : L'Agence Innovapresse - Sarl au capital de 38 000 € - 1, place Boieldieu - 75002 Paris - Tél. : 01 48 24 08 97 - Fax : 01 42 47 00 76 - www.innovapresse.com - RCS Paris B 301 652 988 - ISSN : 1776-9604 - Commission paritaire : 0208 T 87608 • Directeur de la publication : Christian Coustal • Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme : 1, rue de Narbonne 75007 Paris - Tél. 33 (0)1 45 49 32 50 - www.fnau.org • Comité éditorial : Marcel BELLIOU, Sébastien DEBEAUMONT, Christian BRUNNER, Marie-Christine VATOV • Ont participé à ce numéro : Cathie ALLMENDINGER, Hélène BALU, Sylvie BARNEZET, Reynald BAVAY, Christian BRUNNER, Sylvain CZECHOWSKI, Louis-Laurent DUPONT, Olivier FREROT, Pascal FOURCADE, Juliette GUIRADO, Luc GWIAZDZINSKI, Nicolas JONCQUEL, Rachid KANDER, Virginie LANG-KAREVSKI, Nadine Le HIR, Philippe MAZAES, Pascal MIGNEREY, Francis NAVE, Louis NEGRE, Jean-Marc OFFNER, Laure PACCOU, Anne PONS, Emmanuelle QUINIQU, Jean-Baptiste RIGAUDY, Clarisse SCHREINER, Nicolas TERRASSIER, Antoine VERCRUYSE • Directeur artistique : Alain Martin • Maquette : Marie-Hélène Regnier • Abonnement annuel à Traits Urbains : 80 € TTC (8 numéros) - 12,50 € le numéro, 25 € le hors série - TVA : 2,1% - renseignements et abonnement : abonnement@innovapresse.com • Imprimeur : BLG (Toul) • Dépôt légal : à parution.

## « Europe, le génie des villes »

XXX° Rencontre nationale des agences d'urbanisme/8° Biennale des villes et des urbanistes d'Europe 2 au 4 décembre 2009 à Nancy.

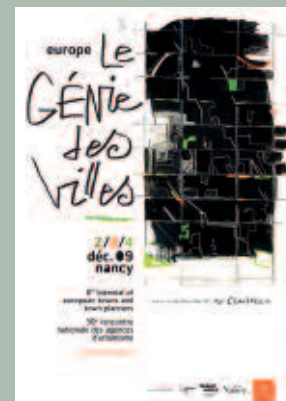
Pour la 30° édition de sa Rencontre nationale des agences d'urbanisme, la FNAU voit les choses en grand. Elle donne rendez-vous aux urbanistes français et européens, à l'occasion de leur 8° biennale à Nancy sur la place Stanislas, classée au Patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco. Depuis le Moyen-Âge, le développement économique, culturel et social de l'Europe occidentale s'est principalement appuyé sur ses villes. Les évolutions de ces vingt dernières années (achèvement de la guerre froide, construction européenne, essor de la décentralisation) tendent à renforcer leur position et à en faire les vecteurs du dynamisme et du développement du XXI° siècle.

L'Europe des villes est donc de retour ! A travers seize ateliers, deux plénières et dix visites, la Rencontre/Biennale invite les plus grands experts et personnalités à venir plancher sur l'avenir des villes européennes. Il s'agira de dresser un panorama des villes d'Europe, et de décrypter les méthodes et politiques de planifications urbaines innovantes.

Au programme de cette Rencontre/Biennale, une visite en avant-première du Centre Pompidou, au cœur de l'ambitieux projet urbain du quartier de l'Amphithéâtre de Metz, le point de vue des urbanistes européens ayant participé à la consultation sur le « Grand Paris » ou encore les stratégies comparées de développement des villes européennes.

Environnement, mobilité urbaine, culture... autant de thèmes qui seront abordés à l'échelle de l'Europe.

→ [www.aduan.fr](http://www.aduan.fr)



## Saint-Omer à l'heure du Grenelle

Les 11 et 12 juin dernier, Saint-Omer accueillait les clubs « planification », « environnement », « transport/mobilité » et « habitat, territoires et société » dans le cadre du séminaire FNAU/SCoT consacré aux incidences du Grenelle de l'environnement.

Dans la continuité de la mobilisation de la FNAU sur le projet de loi Grenelle 2, les professionnels du réseau ont échangé pendant deux jours sur les conséquences de leurs missions. Les débats se sont formalisés autour de trois ateliers de travail : planifier autrement, planifier Grenellement ; la mobilité durable dans les SCoT ; l'habitat dans les SCoT. L'Agence d'urbanisme et de développement de la région de Saint-Omer proposera une synthèse des réflexions des participants sur ces évolutions qui, au terme de leur parcours législatif, devraient renforcer significativement la portée des SCoT et modifier sensiblement les pratiques de l'urbanisme.

## Quand l'agglomération de Lyon fait son cinéma

La première édition de l'observatoire du cinéma de l'agglomération lyonnaise vient d'être



publiée. Depuis l'autorisation d'ouverture de trois multiplexes en 2000, la communauté urbaine de Lyon souhaitait se doter d'un tel outil, afin de mieux connaître et de suivre l'offre sur son territoire. Cette démarche, finalement lancée en début d'année 2009, a associé, autour du Grand Lyon, l'agence d'urbanisme, par le biais de son observatoire économique (Opale), et le cabinet spécialisé Hexacom. La Drac Rhône-Alpes et le CNC (Centre national du cinéma), ainsi que les 38 cinémas ont également été sollicités.

Cette première édition dresse un état des lieux du paysage cinématographique de l'agglomération lyonnaise en 2008, et revient sur l'historique de la fréquentation depuis dix ans. Lyon est également comparée aux principales agglomérations régionales.

Ce travail, présenté aux responsables des salles, a suscité un grand intérêt. Il doit se poursuivre et s'enrichir d'analyses plus qualitatives en lien avec les enjeux actuels : analyse de la diversité de l'offre, évolution des pra-

tiques et des usages, desserte et accessibilité des équipements. Etude en téléchargement sur les sites de l'Agence d'urbanisme de Lyon → [www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org) et de l'Opale → [www.opale-lyon.com](http://www.opale-lyon.com).

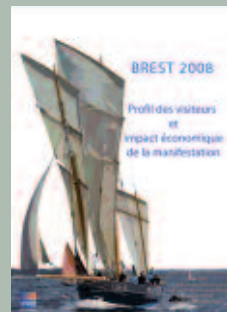
## Port de Morlaix : de la ville qui a un port, à la ville portuaire

Dans le cadre d'une politique de développement de la plaisance, la communauté d'agglomération de Morlaix souhaite conforter et redynamiser le port de Morlaix. La mission confiée à l'agence d'urbanisme du Pays de Brest vise à préciser et évaluer l'importance du rôle du site portuaire et ses possibilités d'évolutions. La complexité de la relation ville-port provient de la concentration d'usages et d'acteurs multiples, dont il convient d'organiser et d'harmoniser la cohabitation sur un espace convoité mais restreint. Mais les usagers, élus et techniciens en possèdent souvent une vision fragmentée. Ainsi, la recherche d'une représentation collective partagée est nécessaire. L'agence a



## Publications FNAU et agences

### Quel impact économique de l'événementiel sur les territoires ? L'exemple de Brest 2008



Organisées du 11 au 17 juillet 2008, les fêtes maritimes de Brest 2008 ont accueilli 650 000 visiteurs. Pour la 1<sup>ère</sup> fois depuis 1992, les retombées économiques de l'événement ont fait l'objet d'une évaluation, réalisée

par l'agence d'urbanisme (ADEUPa).

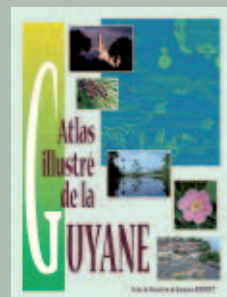
Au final, il ressort de l'étude que les effets de la manifestation s'avèrent nettement supérieurs aux coûts supportés par les collectivités. Pour 1 € de financements publics, environ 6 € ont ainsi été injectés dans l'économie locale.

Pour en savoir plus :

→ [www.adeupa-brest.fr](http://www.adeupa-brest.fr)

### L'Atlas illustré de la Guyane

Biodiversité exceptionnelle, paysages de grande qualité, ressources naturelles convoitées, formidable explosion démographique, base spatiale à la pointe de la technologie, occupation spontanée des espaces sont autant de composantes de la Guyane. Forte de trente années d'observation du territoire guyanais et désireuse de contribuer au partage et à l'échange de connaissances, l'Agence régionale d'urbanisme et d'aménagement de la Guyane (ARUAG) s'est associée à Jacques Barret et à la mission Guyane du Centre national d'études spatiales (CNES) pour la réédition de l'Atlas illustré de la Guyane. Outil pédagogique et didactique abondamment illustré de planches cartographiques et photographiques, l'ouvrage entièrement réactualisé dessine un portrait vivant de ce territoire français en Amazonie. Disponible en vente auprès de l'ARUAG (100 €).



→ [www.aruag.fr](http://www.aruag.fr)

### Dynamiques métropolitaines de l'espace Loire-Bretagne

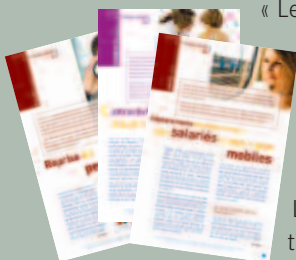
Les politiques d'aménagement du territoire ont retenu, en 2004, le principe d'une "stratégie nationale de renforcement de l'offre métropolitaine française". S'appuyant notamment sur la reconnaissance du "fait métropolitain", un appel à coopération a été lancé en juin 2004 avec un objectif : l'émergence de métropoles françaises de rayonnement européen et international. Angers, Brest, Nantes, Rennes et Saint-Nazaire se sont ainsi engagées dans cette démarche de coopération, en mobilisant notamment l'expertise de leurs agences d'urbanisme.

Après une première étude en 2006, identifiant des champs de coopération sur les fonctions métropolitaines, elles publient aujourd'hui un nouvel ouvrage. En s'appuyant sur un "savoir-être ensemble" des cinq collectivités et en partageant une méthodologie commune, cet ouvrage propose une analyse du fait métropolitain « ligéro-breton », à l'échelle européenne. Les composantes et les effets territoriaux de la métropolisation de ces cinq grandes villes du Grand ouest et de leurs territoires d'influence sont ici appréhendés et permettent de lire... ce qui les rassemble. Ouvrage téléchargeable à l'adresse :

→ [www.aorangevine.org/index.php?page=/pages/etudes\\_publications/territoires/territoires.htm](http://www.aorangevine.org/index.php?page=/pages/etudes_publications/territoires/territoires.htm)



### Le Cahier de l'Observatoire devient mensuel



« Le Cahier de l'Observatoire » est le nouveau rendez-vous mensuel de l'agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque.

Ce quatre pages s'adresse à un public large, désireux d'en savoir plus sur les enjeux du Dunkerquois. En quelques minutes, les lecteurs découvrent une analyse approfondie et richement illustrée. Les plus curieux peuvent trouver en quatrième page des informations complémentaires concernant les sources, la méthode, les références bibliographiques.

Economie, société, logement... les Cahiers s'intéressent à tous les thèmes. Les premiers numéros ont pu pointer du doigt les impacts de la crise sur l'industrie dunkerquoise, les grands mouvements de main d'œuvre, ou encore l'attractivité vue par les professionnels de santé.

→ [www.agur-dunkerque.org/indexb.php](http://www.agur-dunkerque.org/indexb.php)

### La plaquette « Observatoires portuaires »

De tout temps, l'économie portuaire a joué un rôle important et structurant sur l'organisation des territoires. Initialement fondée sur l'accès à la mer, support privilégié de communication et de ressources halieutiques, elle s'est progressivement diversifiée et complexifiée sous les effets de la mondialisation ou de la pression littorale.

Le club portuaire de la FNAU, qui associe les agences d'urbanisme de Boulogne-sur-Mer, Brest, Dunkerque, Le Havre, Lorient, Marseille, Saint-Nazaire, les trois principaux grands ports maritimes français, des représentants de chambres consulaires, a décidé de mener une analyse approfondie des espaces portuaires français.

Les résultats de ces travaux ont fait l'objet d'une publication intitulée « Observatoires portuaires », qui présente les enseignements tirés des études, les recommandations méthodologiques, la proposition d'un référentiel commun des filières, une comparaison des profils des économies portuaires ou encore les méthodes développées sur chaque port.

Téléchargeable sur : → [www.fnau.org](http://www.fnau.org)



→ donc fait le choix d'une démarche de performance participative qui privilégie l'écoute et la prise en compte des besoins de la population, afin de construire un consensus qui facilitera les choix d'aménagement. Ce travail collectif est formalisé par une proposition écrite et graphique, à la fois précise pour enclencher des amorces opérationnelles à court terme et suffisamment floue pour laisser prise à la dynamique des acteurs.

→ [www.adeupa-brest.fr](http://www.adeupa-brest.fr)

### Comment prendre en compte les risques industriels en urbanisme ? Retour sur l'expérience dunkerquoise

Apparus sur le littoral dunkerquois avec la grande industrie, les risques technologiques n'ont été que très peu pris en compte par les documents d'urbanisme réglementaire. En 1993, l'agence d'urbanisme (AGUR) a réalisé pour la communauté urbaine, le port autonome et la chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, un "schéma d'environnement industriel".

Cette charte d'aménagement a apporté les premières recommandations en la matière, notamment l'établissement de "zones de vigilance" interdisant toute implantation industrielle dangereuse à proximité de secteurs habités et d'équipements recevant du public, et proscrit tout développement urbain se rapprochant des zones industrielles.

A la suite de cette première expérience, le ministère chargé de l'Environnement a confié à l'agence la mission de dresser un bilan de la mise en œuvre de ces prescriptions, annexées aux plans locaux d'urbanisme et, pour certaines, intégrées dans le schéma de cohérence territoriale, approuvé en 2007.

Avec le lancement des études relatives aux plans de prévention des risques technologiques s'est ouverte une période de concertation entre collectivités locales, services de l'Etat, responsables d'établissements industriels et représentants de la société civile. L'étude revient sur les procédures et instances spécifiques mises en place ainsi que sur les difficultés rencontrées, et évoque quelques hypothèses d'évolution et questions pour un futur proche. → [www.agur-dunkerque.org](http://www.agur-dunkerque.org)

### L'EcoCité Strasbourg-Kehl s'exporte au Japon

Une délégation française d'une dizaine de personnes s'est rendue au Japon, du 5 au 9 octobre 2009, à l'invitation du ministère en charge de l'Environnement, dans le cadre du dispositif EcoCités, EcoQuartiers. Anne Pons, directrice de l'agence d'urbanisme de Strasbourg, y a présenté

le contenu et les enjeux du dossier EcoCité « Strasbourg-Kehl, métropole des Deux Rives ». S'étendant de part et d'autre du Rhin, le projet vise à faciliter l'émergence de l'écosystème métropolitain à partir des sites à haut potentiel, et ainsi de faciliter la reconversion durable de la ville sur elle-même. Le projet Gare ainsi que le quartier transfrontalier des Deux Rives émergent comme des opérations

essentielles pour un fonctionnement métropolitain durable, avec ports, fleuves, gares, nouveaux quartiers, friches, zones industrielles, extension du centre, tours peut-être, retournement de la ville sur l'eau... La délégation française a débattu avec ses interlocuteurs de la ville durable, des politiques publiques facilitant son émergence et des dispositifs de sa fabrication dans chacun des contextes.

### Entre ville et campagne : quels villages aujourd'hui ?

Définir le village n'est pas chose aisée. Pourtant, selon l'Insee, les villages en France regrouperaient plus de 10 millions d'habitants sur 59 % du territoire national. Chacun possède en son âme un village connu ou rêvé. Chacun dispose dans ses références d'un modèle de village. Mais le village a des formes variées et mouvantes. Il reflète des modes de vie, entre mondialisation et proximité. Entre envies de passé et modernité. Entre temps qui changent et clichés à la vie dure. « Désuet et furieusement tendance », selon Luc Gwiazdzinski, géographe, enseignant à l'Université Joseph Fourier de Grenoble.

L'opposition ville / campagne est-elle dépassée ? Comment ne pas idéaliser

la notion de village, tout en gardant ses valeurs et repères ? Quel rôle pour les élus de ces morceaux de territoires ? Dans un monde urbanisé pensé à partir de métropoles, quel avenir pour les villages ? Comment vivre une vie de village quand la ville s'impose partout ? Quel fonctionnement pour le village, face à des modes de vie privilégiant l'accessibilité et les déplacements ?... La Ville de Gap, le Pays gapençais, l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise et le réseau de communes « Alliance dans les Alpes » proposent de croiser regards et débats, vendredi 27 novembre 2009, au Domaine de Charance, à Gap (Hautes-Alpes).

Inscriptions par mail ou par fax à [fatima.deffous@aurg.asso.fr](mailto:fatima.deffous@aurg.asso.fr) ou au 04 76 28 86 12. Programme complet sur → [www.aurg.org](http://www.aurg.org)



© Jean Isenmann

## Mouvement dans les agences


**Anne Pons,  
nouvelle directrice de l'agence  
d'urbanisme de Strasbourg**

Architecte et urbaniste, Anne Pons a pris ses nouvelles fonctions début septembre. Précédemment en poste à l'agence de développement et d'urbanisme de Montbéliard, elle présente un parcours original.

Son expérience professionnelle l'a amenée à développer une approche éprouvée de l'international, de l'économie et de la ville durable, notamment avec le Système Nations Unies et la Commission européenne. Elle a ainsi beaucoup voyagé et exercé dans plusieurs pays (Japon, Tchad, Amérique Centrale, Canada, Maghreb...). L'Agence est présidée par Robert Herrmann, trésorier de la FNAU, vice-président de la Communauté urbaine de Strasbourg et premier adjoint au maire en charge de la démocratie locale.

**Luc Gwiazdzinski,  
nouveau directeur de l'agence  
d'urbanisme et de développement  
durable Lorraine Nord.**

Docteur en géographie, diplômé de l'Institut des Hautes Études en Aménagement et Développement des Territoires (IHEDAT), il succède à Louis-François Reitz à la tête de l'Agape (présidée par Olivier Tritz) et de l'Association Transfrontalière du Pôle Européen de Développement. Âgé de 43 ans, Luc Gwiazdzinski affiche un parcours professionnel riche. Directeur de plusieurs organismes dans l'Est de la France (agence de développement, maison du temps et de la mobilité...), il a dirigé de nombreux programmes européens de recherche et de développement sur les problématiques de métropolisation, de temps et de mobilité. Enseignant-chercheur, il a publié de nombreux ouvrages dont *Si la ville m'était contée* (éditions Eyrolles) ou *La ville 24h/24* (éditions de l'Aube).


**Silvain Czechowski  
aux commandes de l'agence  
d'urbanisme Catalane**

Cet architecte-urbaniste de l'Etat âgé de 44 ans bénéficie d'une solide expérience. Son parcours professionnel l'a mené depuis l'atelier d'architecte Eldin (Paris, Lille) dans ses débuts, à l'AGORAH (Agence pour l'Observation de la Réunion, l'Aménagement et

l'habitat), où il a été directeur d'études. Il a ensuite intégré la DDE de l'Aude, avant d'effectuer un passage en société d'économie mixte. Récemment, il était chef du service prospective et stratégie de la DDEA de la Haute-Garonne. Sa mission consistera à encadrer et développer les compétences d'une équipe de onze personnes, en vue notamment de porter l'élaboration du SCoT de la Plaine du Roussillon, le PLH de l'agglomération de Perpignan, le PDH des Pyrénées-Orientales.

**Nicolas Terrassier  
prend la direction  
de l'agence d'urbanisme  
de Saint-Nazaire**

Retour aux sources pour Nicolas Terrassier, directeur de l'agence de développement durable de la région nazairienne (ADDNRN). Economiste, auteur de plusieurs ouvrages et articles sur l'économie maritime, conférencier, il connaît bien les problématiques des villes portuaires. Après une expérience internationale de cinq ans à l'ONU, la création d'un centre de recherche en économie maritime (ISEMAR) à Saint-Nazaire en 1997, il rejoint Boulogne-sur-Mer en 2005 pour repenser le développement durable de son port et de l'interface ville/port. Il a retrouvé Saint-Nazaire et la métropole Nantes-Saint-Nazaire depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2009 pour se mettre au service d'un territoire qui a prouvé son dynamisme, largement tourné vers les enjeux de développement durable.


**Rachid Kander,  
directeur de l'agence  
d'urbanisme  
de Clermont-Ferrand**

Depuis le 1<sup>er</sup> mars dernier, Rachid Kander dirige l'agence d'urbanisme Clermont Métropole, au sein de laquelle il était responsable des pôles Projets urbains et déplacements depuis 1998. Il succède ainsi à Claude Schwartzmann. Clermontois d'adoption, âgé de 47 ans, architecte DPLG, urbaniste qualifié OPQU et titulaire d'un Master en Administration et gestion des entreprises, Rachid Kander avait auparavant dirigé le service urbanisme et aménagement de la ville de Clermont-Ferrand, après avoir passé quelques années en tant qu'architecte salarié dans plusieurs cabinets.



# LES TERRITOIRES À L'HEURE DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Par Christian BRUNNER, directeur général de l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam)



L'accessibilité tous modes, la qualité et l'efficacité des « portes » restent des exigences fortes en matière de rayonnement, d'attractivité et de fonctionnement des territoires. La grande vitesse ferroviaire les redessine et offre un regard nouveau sur le positionnement des villes et des agglomérations, à l'image de ce que la réalisation du réseau autoroutier a produit dans les années 1960-1970. Mais aujourd'hui, des exigences nouvelles se font jour, le plus souvent à l'initiative des territoires, pour conjuguer grande vitesse ferroviaire

et enjeux d'organisation et de fonctionnement à l'échelle régionale et infra-régionale. Les projets en cours d'étude semblent en effet faire émerger une nouvelle génération de LGV qui, certes, reste caractérisée par la grande vitesse, mais qui se pense aussi comme une véritable colonne vertébrale servant la structuration d'un réseau maillé. Les agences d'urbanisme, sur leur espace d'intervention ou sur une échelle plus large, dans le cadre d'un fonctionnement en réseau, s'impliquent de plus en plus dans ces démarches, en apportant leur capacité d'observation et d'expertise à plusieurs échelles. Elles deviennent des interlocutrices essentielles de Réseau Ferré de France (RFF), quand il est question d'aménagement des quartiers de gare en hypercentre, de la recherche d'effets de levier pour des gares périurbaines, ou encore de la satisfaction des enjeux d'intermodalité. Grande vitesse et politiques territoriales d'accompagnement doivent cependant rester associées pour produire leurs pleins effets et répondre aux besoins complémentaires d'accessibilité et de développement économique. En effet, comme le soulignent certains chercheurs et un récent rapport de la Diact/Datar, il n'existe pas de relation mécanique entre la mise en place d'une LGV et le développement économique d'un territoire. A l'occasion de sa dernière assemblée générale, le 9 septembre 2009, la FNAU a souhaité faire le point sur ce sujet complexe. Elle lui a consacré un séminaire d'échange d'expériences avec le concours de ses partenaires extérieurs : RFF (Jean-Michel Cherrier), GART (Jean-Claude Gayssot), les Régions (Pierre Mathieu, Région Champagne-Ardenne). Le présent dossier synthétise les exposés de cette journée.

# QUELS SONT LES EFFETS TERRITORIAUX DE LA GRANDE VITESSE ? LA DATAR LEVE UN COIN DU VOILE

Par Pascal MIGNEREY, conseiller pour le développement durable, les transports et la métropole à la Diact/Datar



La Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (Diact), redevenue entre temps Délégation à l'aménagement des territoires et à l'action régionale (Datar), a entrepris début 2009 une étude sur les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire. En effet, les engagements du Grenelle de l'environnement prévoient de multiplier la longueur du réseau actuel de lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) par 3,4. Les 4 500 km de LGV prévus constitueront les infrastructures de transport les plus structurantes pour les territoires, leur connectivité et leur attractivité.

Même si des limites s'imposent à l'exercice en raison du faible nombre d'éléments bibliographiques sur le sujet, de l'absence d'observatoire structuré des effets socio-économiques des LGV (hormis le cas de la récente LGV Est), du décalage entre la mise en service d'une ligne et son impact sur l'évolution d'un territoire, des enseignements ressortent de cette étude.

La mobilité des voyageurs se dynamise, tant au plan professionnel que personnel. Les trajets de moins de 3 heures permettent un aller-retour dans la journée attractif ; les relations à moins d'une heure créent des déplacements domicile-travail nouveaux, aux effets positifs mais parfois négatifs (attraction polaire). Sur l'habitat, les effets directs s'avèrent relativement limités, concentrés autour des gares. En

revanche, l'arrivée du TGV déclenche souvent des opérations d'urbanisme plus larges, requalifiant les quartiers de gare généralement défavorisés. En terme d'image, devenir « ville TGV », à moins de « x » minutes de telle métropole, représente un argument fort de promotion de la commune, de plus en plus relayée par un marketing territorial qui concerne aussi les villes secondaires alentour, les espaces naturels, l'identité et le patrimoine culturels des territoires accessibles, sous réserve d'une offre de transport local repensée en interface efficace avec le TGV.

Les retombées de la LGV en terme d'implantations d'entreprises et de création d'emplois sont plus difficiles à évaluer, car les conséquences restent souvent indirectes, liées justement à la connectivité et à l'image. Cependant, l'accessibilité accélérée par la grande vitesse ferroviaire, la connectivité démultipliée par l'effet réseau des LGV constituent des éléments indéniables d'attractivité d'une ville pour l'accueil d'implantations économiques, scientifiques et culturelles.

Les premières conclusions de ce travail encore incomplet, qui devrait aboutir à un séminaire national et à la publication d'un ouvrage, pourraient s'énoncer en quatre points :

- 1) La grande vitesse ferroviaire n'est pas un levier automatique et suffisant de dynamisation territoriale.
- 2) L'organisation anticipée et concertée des acteurs des territoires desservis reste une nécessité et doit commencer très en amont, notamment par la construction d'un observatoire.
- 3) Le choix de la localisation des gares (en ville ou sur ligne) et de leur accès mérite une analyse fine.
- 4) Inscrite dans un projet global, la grande vitesse ferroviaire s'avère un facteur structurant majeur pour le développement et le rayonnement du territoire.

## EN FINIR AVEC LES « EFFETS STRUCTURANTS » !

Par Jean-Marc OFFNER, directeur général de l'agence d'urbanisme de Bordeaux (A-urba), directeur du Laboratoire techniques, territoires et sociétés (Latts) de 2000 à 2009.

« Surtout, ne grossissons pas les événements de l'histoire routière. Ils surgissent, se contredisent, s'effacent souvent... ». Ainsi Fernand Braudel mettait-il en garde les historiens contre une vision déterministe des impacts territoriaux des infrastructures.

Les travaux empiriques se succèdent depuis des décennies pour traquer les effets des réseaux de communication. Et, toujours, la même réponse. Qu'il s'agisse du chemin de fer au XIX<sup>e</sup> siècle ou des autoroutes françaises, des métros des années 1980, des premières lignes de TGV, ces équipements ne constituent pas forcément un « plus » (plus de zones d'activités, de sièges sociaux, de commerces, d'habitants, de clients, de touristes, d'étudiants, de chiffre d'affaires, de plus-values immobilières...). Il n'y a pas d'« effet structurant », au sens d'une relation de cause à effet entre l'arrivée d'une voie de transport et le développement de la zone desservie.

En revanche, les analyses soulignent un processus majeur : l'amplification et l'accélération des tendances préexistantes. Ce qui marche bien dans une ville, dans une région, gagne à l'accroissement de l'accessibilité. Ce qui fonctionne moins bien y perd. Rien de mystérieux en la matière : améliorer les transports, c'est élargir les aires de marché, donc amplifier la concurrence. Les autoroutes comme les TGV peuvent se prendre dans les deux sens...

Scientifiquement, la messe est dite : pas d'effet structurant en vue<sup>(1)</sup>. Énoncer cette vérité en dehors des milieux scientifiques expose néanmoins à l'incompréhension, ou au sarcasme.

Le chercheur que je fus avait trouvé une explication à ce malentendu : le décideur a besoin d'arguments... pour décider. La rhétorique du développement et des effets induits sonne mieux que la comptabilité des gains de temps ou le calcul des taux de rentabilité, surtout pour un acteur local. L'effet structurant est un mythe opératoire<sup>(2)</sup>. Le technicien que je suis aujourd'hui se doit de convaincre les responsables politiques de la dangerosité de ce mythe. Car il obère les efforts d'anticipation des mutations et d'élaboration de mesures d'accompagnement : des marchés auparavant protégés par un enclavement relatif doivent être réorganisés ; d'autres, pour lesquels la nouvelle offre de transport constitue une opportunité, valorisés. Pourquoi se priver des savoirs éprouvés lorsqu'ils peuvent aider l'action publique dans son double souci de légitimité et d'efficacité ?

(1) Voir la synthèse proposée par François Plassard, « Transport et territoire », Ed. La documentation Française, coll. Le point sur, 2003.

(2) Jean-Marc Offner, « Les effets structurants du transport, mythe politique, mystification scientifique », L'espace géographique, n°3, 1993.

# LA LGV PACA, UN OUTIL AU SERVICE DE LA METROPOLISATION

Par Christian BRUNNER, directeur général de l'agence d'urbanisme de l'agglomération Marseillaise (Agam)

Imaginé en 1989 dans le prolongement du projet de TGV Méditerranée, resté en suspens entre 1991 et 1998 du fait des oppositions qu'il soulevait, relancé par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (Ciadt) de décembre 1998, le projet LGV Paca s'apparente à un serpent de mer. Du débat public à la communication du tracé retenu, les agences d'urbanisme du sud-est ont participé au débat et ont pesé sur le choix final. Retour sur cette mobilisation.

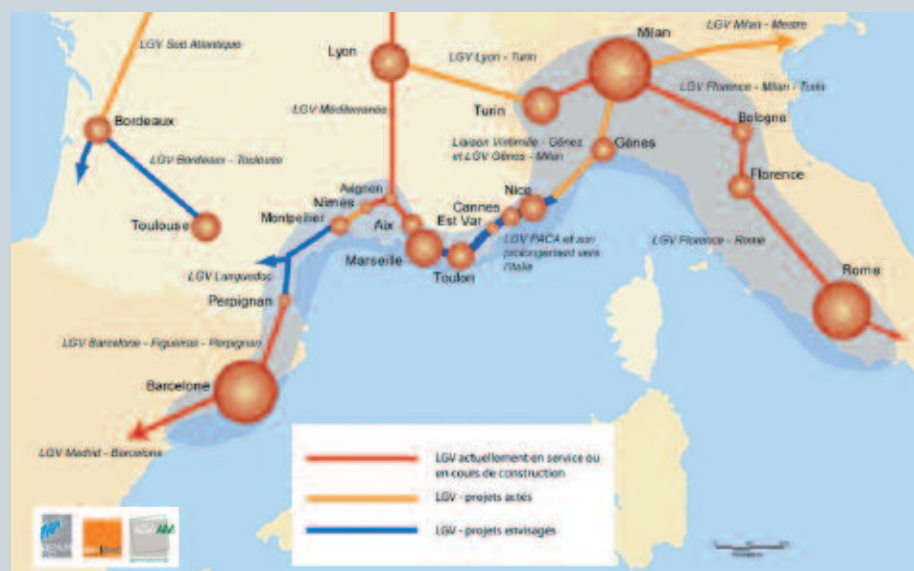
Le 29 juin 2009, Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, écrit l'acte de naissance de la LGV Paca, baptisée « tracé des Métropoles ». Cette annonce vient clore la mission de médiation et d'aide à la décision publique confiée à Yves Cousquer, ingénieur général des Ponts et Chaussées. C'est à l'occasion de ce travail, qui s'est déroulé de mars à juin 2009, que les agences d'urbanisme de la région Paca ont été les plus actives.

La mission et l'arbitrage ministériel reconnaît la pertinence des réflexions des agences en substituant une logique de réseau à une logique de tracé (qui prévalait jusqu'alors), intégrant l'évolution des besoins à satisfaire sur une durée plus longue (2040 et non pas 2020). Ainsi, la question des tracés, des coûts ou des temps de transports a été réordonnée dans une logique d'une offre ferroviaire nouvelle, répondant tout autant aux enjeux de la grande vitesse qu'à ceux de la structuration des territoires métropolitains et régional.

Quelle vision de l'aménagement du territoire et comment s'assurer que la LGV contribuera à une organisation des territoires à partir des principaux pôles urbains existants ?

Les agences d'urbanisme ont démontré la singularité de l'organisation urbaine en chapelets entre Marseille, Aix-en-Provence et Toulon et la volonté des territoires, notamment à travers leur Schéma de cohérence territoriale (SCoT), de travailler à une meilleure compacité de la ville en s'appuyant sur les réseaux de transports.

Autre réalité métropolitaine mise en avant : la polarisation résidentielle et celle de l'emploi. Les dernières données de l'Insee sur le recensement confirment que les centres-villes rega-



gnent de la population tandis que le périurbain progresse beaucoup moins vite.

De ce point de vue, le tracé des Métropoles offre davantage de compatibilité avec cette volonté de maîtrise de l'urbanisation que le tracé Sud Arbois. Ce dernier porte en lui le germe de nouvelles urbanisations spontanées que les élus auraient eu bien du mal à endiguer.

Par ailleurs, il s'avérerait aussi indispensable de montrer que cette valorisation d'une urbanisation intensive nécessitait une offre ferroviaire régionale et métropolitaine plus développée. Et cela d'autant plus que le réseau de voies routières primaires de cet espace se trouve en voie de saturation. C'est sur ce plan que le tracé des Métropoles marque des points décisifs. Dans le tracé Sud Arbois, la plupart des liaisons intercités et radiales (hors Paris) continuaient à emprunter la voie classique littorale ne permettant pas de proposer des sillons supplémentaires suffisants pour les TER. C'est tout

le contraire avec le tracé des Métropoles.

Enfin, l'expression par le Conseil régional d'un scénario volontariste pour une offre TER a fini de convaincre l'ensemble des acteurs que le tracé des Métropoles est bien celui qui concilie le plus d'avantages en terme de capacité, de rentabilité, de développement durable et d'aménagement du territoire régional et métropolitain, notamment avec des gares nouvelles et existantes à conforter dans les centres urbains.

Une première phase s'est conclue positivement et la valeur ajoutée des agences d'urbanisme a été reconnue par tous.

RFF lancera, au début de l'année 2010, une série d'études destinées à préciser le projet. D'ores et déjà, les agences d'urbanisme ont manifesté leur intention de rester très impliquées aux côtés de tous les partenaires de ce projet.

# LE TGV RHIN-RHÔNE, VECTEUR D'UNE COOPERATION METROPOLITAINE

Par Reynald BAVAY, directeur de l'agence d'urbanisme de Mulhouse

En décembre 2011, Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse bénéficieront du TGV Rhin-Rhône. Les trois branches de cette nouvelle ligne, Sud, Nord et Ouest, pourront desservir directement Paris, Zurich, Lyon/Marseille/Nice et Montpellier/Perpignan/Toulouse. Les agences d'urbanisme de Franche-Comté et d'Alsace se sont impliquées.

La création de cette ligne à grande vitesse s'avère à la fois porteuse d'originalité et d'évolution pour la Franche-Comté et le Sud Alsace. A ce jour, c'est en effet le seul exemple de liaison entre agglomérations, sans passage obligé par Paris ou l'Île-de-France. De plus, l'accès à Mulhouse, déjà bénéficiaire du TGV Est, permettra d'établir la jonction entre le réseau français et les réseaux suisses et allemands. Enfin, les villes de cette région étant particulièrement proches les unes des autres, le TGV Rhin-Rhône pourra structurer un réseau d'agglomérations de taille moyenne, dont les fonctions apparaissent complémentaires. L'espace de coopération métropolitaine Rhin-Rhône repose sur cette perspective. La mise en place d'un système de type TERGV en accélérerait encore les effets.

Fortes de ce constat, les trois agences d'urbanisme de Franche-Comté ainsi que celle de Mulhouse se sont mobilisées pour anticiper cette nouvelle donne territoriale.

La Région Franche-Comté a ainsi mandaté ses trois agences pour analyser les enjeux du TGV Rhin-Rhône sur son territoire et proposer une stratégie correspondante. Dans le même temps, les agglomérations de Belfort et de Montbéliard se penchent sur la restructuration de leur réseau de transports en commun. Le secteur de la gare nouvelle TGV, dans sa localisation périurbaine, est devenu un espace stratégique pour les deux agglomérations.

A Besançon, un outil de veille du secteur Nord de l'agglomération est programmé. Il s'agit notamment de mesurer les impacts de l'arrivée de la grande vitesse le long de l'axe entre Auxon (gare nouvelle TGV) et Viotte (gare centrale de Besançon), ces deux gares étant reliées par un transport ferré régional cadencé.



En Alsace, les agences de Mulhouse et de Strasbourg ont déjà pu tirer le bilan de la démarche instaurée à l'occasion de l'arrivée du TGV Est. La maîtrise d'un observatoire basé sur une longue liste d'indicateurs est ingrate : peu ou pas de données relatives au trafic TGV, liens avec le tourisme, l'économie, dynamiques démographiques particulièrement difficiles à établir. En conséquence, l'association des élus, quoique indispensable, s'avère peu aisée.

En revanche, les agences d'urbanisme se trouvent bien placées pour répondre à d'autres types de questions-clefs : articulation avec le réseau de transport régional, développement économique autour des gares. Elles doivent se mobiliser et coordonner leurs efforts pour faire naître des solutions viables et efficaces.

Le rôle des agences apparaît également essentiel dans l'animation des réseaux locaux d'ac-

teurs économiques. Il faut s'interroger sur la manière dont ils anticipent l'arrivée de la grande vitesse. C'est à cette condition que l'évaluation tant qualitative que quantitative des impacts trouvera tout son sens.

# LE GRAND SUD OUEST NE VEUT PAS MANQUER LE TRAIN DE LA GRANDE VITESSE

Par Jean-Baptiste RIGAUDY, directeur adjoint de l'agence d'urbanisme de Bordeaux (A-Urba)

En 2006, un débat public est engagé sur l'opportunité de créer une Ligne à Grande Vitesse Sud-Ouest permettant de relier le grand Sud -Ouest à l'Espagne. La Mission Grands Projets Sud-Ouest (GPSO), intégrée à Réseau Ferré de France (RFF), a souhaité y associer les trois agences d'urbanisme de Bordeaux, Bayonne-Pau et Toulouse.



Accompagnées de plusieurs experts issus du milieu universitaire, les trois agences du Sud Ouest se sont vues confier la mission d'alimenter la réflexion de RFF et des collectivités concernées sur les enjeux territoriaux liés à ce projet ferroviaire et de formuler des recommandations sur sa valorisation.

La méthodologie proposée comprend une approche à trois échelles : celle de l'Eurorégion transfrontalière d'abord (allant jusqu'à Barcelone, Saragosse et Bilbao), celle de l'aire d'influence du projet proprement dit (triangle formé par Toulouse, Bordeaux et Biarritz-Anglet-Bayonne), et enfin celle de 16 « espaces de cohérence » concernés par le projet ferroviaire, allant des aires métropolitaines de Toulouse et Bordeaux aux espaces qui se dessinent en creux des

aires urbanisées (Gers, forêt des Landes de Gascogne ou Béarn).

## Plusieurs constats s'imposent.

Tout d'abord, la LGV permettra un rééquilibrage potentiel vers la façade atlantique, via le nouveau maillage ferroviaire, des corridors de passage voyageurs et fret de l'ouest européen, y compris pour le port de Barcelone et de son hinterland qui s'étend déjà jusqu'à Toulouse. Ensuite, le fort pouvoir d'attractivité du « poumon vert » européen, que constitue le grand sud ouest français, la forêt des landes et le massif pyrénéen, sortira renforcé de son rattachement à la grande vitesse.

Enfin, le futur service ferroviaire présidera à la construction d'un nouveau maillage entre les métro-

poles de Toulouse, Bordeaux et Bayonne, mais aussi avec des villes moyennes dont, certaines comme Mont-de-Marsan, n'ont jamais connu de véritable desserte ferroviaire. C'est-à-dire que ce projet permettra la constitution d'une nouvelle armature territoriale du grand sud ouest que les nouveaux services ferroviaires (Train à Grande Vitesse mais aussi Tergv) et les gares vont participer à dessiner en fonction des orientations retenues.

Les résultats de cette étude seront versés, à partir de 2010, au débat préalable à l'arrêt des grandes options structurantes. Ils devraient ainsi intégrer la programmation de RFF et les documents stratégiques des collectivités territoriales (Schéma de Cohérence Territoriale, Schémas de Développement Durable voire Schémas Régionaux d'Infrastructures et des Transports).

## CE QUE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE VA CHANGER POUR LE TERRITOIRE TOULOUSAIN

Par Clarisse SCHREINER, directrice d'études à l'agence d'urbanisme de Toulouse (AUAT)

L'agglomération toulousaine est entourée de villes moyennes : Auch, Montauban, Albi, Castres... et au cœur d'une région peu dense. Le positionnement européen de la métropole toulousaine est avéré au niveau économique, et notamment en matière de recherche et de formation. Cependant éloignée des grands itinéraires européens, la métropole est accessible principalement par les airs. Demain avec la LGV Sud Europe Atlantique et le Grand Projet Sud Ouest, sa position sur l'isthme entre Atlantique et Méditerranée constituera une réelle opportunité pour être à la liaison de deux axes européens.

Les implications territoriales pour Toulouse et son agglomération sont d'importance.

L'optimisation du réseau de transport régional en étoile autour de Toulouse redistribuera cette accessibilité aux villes moyennes à moins d'une heure de Toulouse. A l'horizon 2015, la gare Matabiau, qui comptabilise 8 millions de voyageurs à l'année, en accueillera 15 millions. Elle constituera alors le point de convergence des dessertes ferrées européennes, nationales et régionales, et du réseau de transport en commun urbain et inter-urbain. Nouvelle porte d'entrée de l'agglomération, elle assurera un accès privilégié aux grands équipements métropolitains (aéroport, grands

équipements culturels, universités, Palais des Congrès, ...). Elle deviendra le site d'un projet urbain ambitieux adapté aux potentialités du lieu et valorisant la proximité gare - centre-ville. Très proche, la gare nouvelle de Montauban en projet offrira un accès privilégié en voiture pour une grande partie du nord et du nord-ouest de l'agglomération. Toutefois, le risque de détournement d'une partie de la clientèle future du TGV de Toulouse au profit de Montauban, est à apprécier afin de ne pas fragiliser les efforts destinés à conforter les fonctions métropolitaines de Toulouse.

# LE TERGV EN REGION NORD-PAS-DE-CALAIS, « METRO-BOULOT-DODO » A 300 KM/H

Par Nicolas JONCQUEL, directeur d'études à l'agence d'urbanisme de Dunkerque (AGUR)

Le Nord-Pas-de-Calais comptait déjà 200 kilomètres de lignes nouvelles lorsque le projet de Ligne à grande vitesse Nord Europe est apparu, en 1993. Les responsables politiques ont très tôt affiché leur volonté d'en faire un outil d'aménagement du territoire avec un passage par Lille, puis la desserte du territoire via une expérience de TER à grande vitesse (TERGV). Le TERGV a ainsi rapproché le littoral Côte d'Opale de la métropole lilloise et a influencé la mobilité régionale et l'interpénétration des bassins d'emploi.

Michel Delebarre, alors président du Conseil régional, a souhaité rapprocher toutes les villes de la région par le réseau TER. Dès l'an 2000, le projet TERGV proposait de relier Lille aux communes de la Côte d'Opale les plus éloignées (entre 80 et 140 kilomètres) en moins d'une heure. Cette volonté a pu se concrétiser par la configuration tout à fait particulière du réseau ferroviaire. Avec une ligne à grande vitesse Lille-Londres, parcourue par les seuls Eurostar, la région disposait d'une infrastructure disponible pour faire circuler des TGV sur des liaisons régionales de proximité. Pour la première fois en France, la grande vitesse est devenue accessible aux usagers du TER, entre le littoral et Lille, leur permettant de se déplacer à 300 km/heure.

Il s'agissait au départ de permettre à la clientèle TER d'accéder à l'ensemble des TGV Paris-Côte d'Opale via Lille Europe, sans réservation et avec un léger supplément financier (le pass Côte d'Opale vendu 18 euros par mois), correspondant à un droit d'accès TGV.

Après une expérimentation d'une année entre mai 2000 et mai 2001, le Conseil régional a mis en place des TERGV d'abord sur deux relations : Lille Europe-Dunkerque (en 32 minutes) et Lille Europe-Calais Fréthun (en 40 minutes) ou Boulogne-ville (en 55 minutes), puis sur une troisième : Lille Europe-Arras. Cette offre s'est peu à peu étoffée, pour intégrer des allers-retours TGV entre Lille et les villes du littoral, à des horaires davantage adaptés à la demande : entre cinq et sept allers-retours quotidiens. Le TERGV circule également le week-end, et peut ainsi répondre à des déplacements de « loisirs ». Il peut également offrir un service de qualité pour les étudiants lillois résidant sur le littoral (notamment le dimanche soir).

Grâce à l'emprunt de la ligne à grande vitesse, le TER est redevenu compétitif par rapport à la route, puisque les temps de parcours sont désormais inférieurs à ceux de la voiture : - 28 minutes entre Dunkerque et Lille et - 59 minutes entre Calais Fréthun et Lille. Les données de fréquentation montrent que la majorité des flux sont orientés depuis le littoral vers Lille. Quant aux motifs principaux, il s'agit de flux domicile-étude vers Lille, et de flux domicile-travail vers le littoral. Avec en moyenne 130 voyageurs par train, la fré-

quentation des TERGV s'avère conséquente... et ne cesse d'augmenter.

Le TERGV est un système exigeant : il demande les capacités techniques d'un réseau à grande vitesse mais des coûts adaptés à sa mission de service public régional. A l'heure actuelle, un TER coûte en moyenne 25 000 à 35 000 euros par place, contre 40 000 à 50 000 euros pour un TGV. La conception du TERGV rejoint même les intérêts de la SNCF lorsque les flux sont insuffisants sur une utilisation Grande ligne. Des dessertes en gares de centre-ville et une bonne intermodalité avec les autres réseaux de transport demeurent nécessaires à son développement. Il doit desservir un territoire dense comprenant de nombreux pôles bien répartis. Il représente un véritable enjeu d'aménagement du territoire... mais qui ne doit pas se faire au détriment du fret ferroviaire.

Aujourd'hui, les réflexions portent sur les manières d'étendre la logique de TERGV aux liaisons entre Lille-Calais et le Kent et Londres. La région pourrait ainsi poursuivre ses efforts d'intégration territoriale et de mobilité durable à l'échelle de l'Eurorégion.



# CLERMONT-FERRAND - SAINT-ETIENNE, FERS DE LANCE D'UNE FUTURE LGV

par Rachid KANDER, directeur de l'agence d'urbanisme de Clermont Métropole

A Roanne, dix collectivités locales se sont réunies, le 13 octobre dernier, pour confirmer la nécessité de la LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon, inscrite dans la loi Grenelle 1 du 3 août 2009. Une demi-journée riche en présentations, interviews et débats a permis de réfléchir aux fonctionnalités de ce projet, en croisant les paroles des acteurs locaux avec les témoignages de « grands témoins » ayant suivi les projets de LGV Est et Rhin-Rhône. Les agences d'urbanisme de Saint-Etienne et de Clermont-Ferrand sont partie prenante de la réflexion en cours.

Le projet de ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon vise à répondre à deux enjeux principaux. D'une part, apporter une réponse à la perspective de saturation de l'actuelle LGV Paris - Lyon, au fur et à mesure du développement du réseau avec d'importants gains de temps et de trafics à venir sur des liaisons comme Paris - Barcelone, Paris - Milan ou Paris - Nice. D'autre part, améliorer la desserte des principales agglomérations du Grand Centre (Clermont-Ferrand, Orléans, Bourges...), qui font partie des derniers territoires non raccordés au réseau TGV. Ces éléments confirment que le doublement

de la LGV Paris - Lyon s'établira par le centre de la France, en reproduisant le schéma d'autres infrastructures reliant Paris à Lyon, telles que les routes nationales 6 (via la Bourgogne) et 7 (via le centre de la France) ou les voies ferrées de la compagnie Paris-Lyon-Marseille (un itinéraire via Dijon, l'autre via Moulins). A l'intérieur d'un large fuseau, deux grands scénarios se dégagent. L'un, porté notamment par la SNCF, vise à gagner le maximum de temps entre Paris et Lyon et implique un tracé au plus court via Nevers et Mâcon. L'autre, défendu plus particulièrement par les collectivités territoriales d'Auvergne et de Rhône-Alpes, consisterait à mieux prendre en compte les desser-

tes interrégionales, au vu des enjeux de métropolisation des deux capitales régionales. Enjeux qui ont été confirmés lors du colloque organisé le 13 octobre dernier par le Grand Roanne, avec le soutien de l'agence d'urbanisme de Saint-Etienne (Epures).

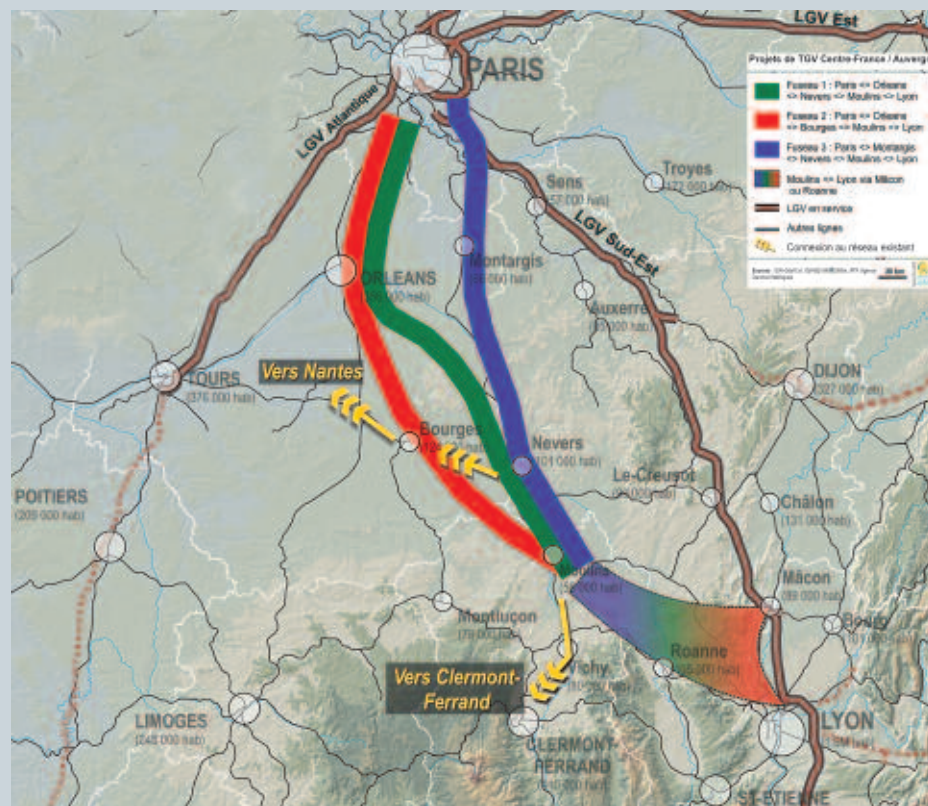
Une déclaration commune a été signée par les Régions Rhône-Alpes et Auvergne, les Départements du Puy-de-Dôme, de l'Allier et de la Loire, ainsi que les agglomérations du Grand Lyon, de Saint-Etienne Métropole, de Clermont Communauté, du Grand Roanne et de Vichy Val d'Allier. Ce texte met notamment en avant l'importance de l'amélioration des déplacements entre les principales agglomérations de cet espace interrégional (Clermont-Ferrand, Vichy, Roanne, Saint-Etienne et Lyon), dans une logique de développement durable.

Par ailleurs, à l'initiative de l'agence d'urbanisme de Clermont-Ferrand, un « collectif » s'est créé, associant les agences d'Ile-de-France, de l'Essonne, d'Orléans, de Saint-Etienne et de Lyon. Des premiers éléments sur les enjeux de desserte et d'aménagement ont été identifiés et ont fait l'objet d'une première publication<sup>(1)</sup>.

Cette mobilisation du réseau des agences a vocation à monter en puissance dans le cadre des études préalables au débat public, en apportant des réflexions articulant les échelles nationales et locales.

Enfin, à l'instar de l'engagement des agences de l'Arc Méditerranéen dans le projet de LGV Paca, le réseau des six agences issues des agglomérations potentiellement impactées par ce projet d'infrastructure, souhaite conforter « la voix des territoires ».

1. FNAU / Agence Clermont Métropole, LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon : enjeux de desserte et d'aménagement des principales agglomérations, septembre 2009



# LOUIS NEGRE, CRÉER DE L'INTELLIGENCE TERRITORIALE



Sénateur (UMP) depuis 2008, Louis Nègre, président de l'agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes, poursuit au plus haut niveau son travail sur la problématique des déplacements, traduits dans son récent rapport au Sénat sur les péages urbains.

Les transports constituent bien le fil rouge de la carrière politique de Louis Nègre (62 ans), ancien professeur, élu en 2008 premier vice-président du Groupement des autorités responsables de transport (GART), et en octobre 2009 président de la Fédération des industries ferroviaires (FIF). Localement, le sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer (47 000 habitants), inséré dans la communauté urbaine niçoise, s'est occupé de la politique des transports et des déplacements avec la mise en place du tramway à Nice, et à la politique tarifaire des bus (1 euro quelle que soit la distance) au sein du conseil général.

Au plan national, il a proposé l'augmentation du versement transport pour les communes de moins de 100 000 habitants ayant un projet de transport en commun en site propre et le développement des transports électriques en facilitant l'installation des bornes rechargeables dans les copropriétés ou les lieux de travail. L'agence d'urbanisme des Alpes Maritimes, créée en 2004 à partir d'une agence des déplacements départementale fondée en 1998, est la seule de niveau départemental. Son budget (1,19 million d'euros en 2008) est assuré par l'Etat (20 %) et le reste par le département et les collectivités locales. « Ce n'est pas un instrument des politiques, mais un outil au service

des politiques d'aménagement », définit Louis Nègre. « L'agence réalise études et enquêtes, mis à la disposition de toutes les intercommunalités avec une vision interscot. Son rôle d'observation est essentiel à l'équilibre territorial ». Elle offre ainsi une vision globale dans un département à la forte urbanisation, conséquence d'une topographie difficile, avec les Alpes plongeant dans la mer. Au fil du temps s'est créée une entité urbaine littorale entre Théoule et la frontière italienne, sur 60 kilomètres, forte de 1,2 million d'habitants. Elle intègre un Etat souverain (Monaco) avec lequel la problématique transport est justement prédominante. Car chaque jour, 40 000 salariés venant de communes des Alpes-Maritimes vont travailler dans la Principauté.

L'agence met actuellement la dernière main à un schéma multimodal des transports et des déplacements qui valorise l'utilisation des infrastructures ferroviaires et évalue les solutions pour le trafic local de marchandises. « Ce document sera une base de travail pour les collectivités ». Utilisation des autoroutes de la mer, relance du fret ferroviaire, création des pôles multi-modaux... l'étude liste les solutions. L'agence, grâce à son système d'observation des données territoriales, alimenté par les informations de l'Insee, des services de l'Etat, de

la CCI ou des communes, injecte de la cohérence : « on mutualise l'information ». En 2008-2009, l'agence a réalisé une enquête qualitative et quantitative sur le logement dans le département, assortie d'une comparaison avec Marseille et Toulon. Une cartographie bien utile dans le cadre de l'élaboration des plans locaux de l'habitat. Tout récemment, l'enquête sur l'évolution démographique a constaté un regain des centres-villes et une croissance démographique du département de 0,9 % par an. L'agence a également élaboré un document complet sur l'infrastructure commerciale, à partir duquel un schéma départemental de l'aménagement s'efforcera de rationaliser les implantations sur l'ensemble du territoire. La création des intercommunalités, comme la future métropole, ne devrait pas remettre en cause sa légitimité. « Notre vocation, c'est d'assurer une intelligence territoriale à l'échelle du département, voire au-delà », rappelle son président. Un rôle essentiel dans une entité urbaine composée de communes à forte personnalité (Menton, Nice, Cannes, Grasse ou Antibes) que l'Insee définit comme Métropole Côte d'Azur et que l'Etat considère comme l'une des vitrines de la France.

Michel Bovas



# HÉLÈNE BALU

## URBANISTE DURABLEMENT MÉDITERRANÉENNE

Responsable du pôle Développement Durable, Environnement et Mobilité de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam), Hélène Balu travaille sans relâche à l'émergence d'un modèle d'urbanisation durable. Un modèle forgé au prisme méditerranéen...



« L'environnement ? Je suis tombée dedans quand j'étais minote... ». Depuis trente ans, Hélène Balu met sa passion juvénile au service de l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam). A la tête du pôle développement durable et mobilités de l'Agam, cette fille de rapatriés d'Afrique du Nord est pourtant entrée dans l'urbanisme par hasard : « je cherchais à gagner trois francs six sous pour partir en voyage... », se souvient-elle. Trois décennies plus tard, cette cinquante alerte dont le contrat d'embauche porte la griffe de Gaston Defferre n'a pas perdu le goût de l'exploration : « quand vous êtes aux prises avec les enjeux environnementaux, vous êtes confrontés à tous les aspects de la vie quotidienne : habitat, loisirs, déplacements, économie, santé... Tout est lié. Les réponses ne peuvent être que transversales, comme dans toute démarche urbanistique ». La pratique a d'ailleurs validé cette ouverture, puisque l'urbanisme ne se décline plus désormais sans l'épithète « durable ».

L'évolution n'est pas pour déplaire à notre urbaniste. « On tend à sortir du manichéisme qui a longtemps collé aux problématiques environnementales », se réjouit-elle. Tout n'est pas noir ou vert. « Le prisme réglementaire qui prévalait dans les années 1970, années au cours desquelles la démarche environnementale se bornait aux enjeux de protection, a cédé la place

à une approche plus globale. L'élaboration d'un Scot ou d'un PLU pose nécessairement la question de la durabilité du territoire ». Cette articulation, elle tente de lui donner corps en travaillant au sein de la FNAU à la définition d'indicateurs de développement urbain durable, en sa qualité de co-animatrice du club « villes maritimes » et d'ancienne animatrice du club « environnement ». Reste à traduire ces bonnes intentions en actes.

A Marseille, « ville intense » en manque « d'espaces apaisés », les grands enjeux environnementaux se situent aux franges de l'agglomération, dans les massifs calcaires littoraux, ceux de la Nerthe au nord, et des Calanques au sud. Deux poumons « blancs » fragiles, objets de toutes les attentions. « Dans les deux cas, il s'agit de conjuguer protection et développement. On doit trouver le point d'équilibre entre aménager et ménager ». Dans les Calanques, cette quête est au cœur du projet de parc national, « le premier parc périurbain terrestre et marin de France ». Le pôle environnement de l'Agam participe à la réflexion sur la définition de la charte du parc, matrice du projet de territoire. Comme souvent sur les rives de la Grande Bleue, les débats sont passionnés. « Autour de la définition du cœur de parc, c'est toute la question de l'insertion de cet espace naturel dans un territoire urbain qui va de Marseille à La Ciotat », explique Hélène Balu.

Au-delà de l'enjeu environnemental, transparaît l'équation de l'organisation métropolitaine. Une équation à plusieurs inconnues autour de la cité phocéenne, mais qui pourrait trouver une amorce de solution dans ce dossier « emblématique de la transversalité des enjeux urbains ». Un symbole aussi de l'urbanité méditerranéenne, cet art du vivre ensemble qui fait de l'espace public un théâtre à ciel (bleu) ouvert... Et l'urbaniste marseillaise de se remémorer Claude Lévi-Strauss, l'ethnologue dont elle dévora *Tristes Tropiques* au gré d'un week-end chez des amis, à l'ombre d'un cabanon perdu au fin fond des Calanques. Elle y trouva cette définition ultime de la ville : « ce n'est pas de façon métaphorique qu'on a le droit de comparer - comme on l'a si souvent fait, une ville à une symphonie ou à un poème ; ce sont des objets de même nature. Plus précieuse peut-être encore, la ville se situe au confluent de la nature et de l'artifice... Elle est à la fois objet de nature et sujet de culture ; individu et groupe ; vécue et rêvée : la chose humaine par excellence ».

*Propos recueillis par William Allaire*