

traits d'agences

Mesurer, analyser, proposer :

l'étalement urbain et les agences d'urbanisme

Hugues Ribault, inventeur de territoires pertinents

Silvina Rodrigues-Garcia : classique mais pas trop



À l'automne 2007, alors que démarraient les travaux du Grenelle de l'Environnement, **Traits d'agences** rappelait que ce serait dans les villes que serait gagnée, ou perdue, la bataille contre l'effet de serre et le réchauffement climatique. Plus que des solutions techniques coûteuses et sophistiquées, s'imposeraient d'abord une organisation plus économe et plus rationnelle de la ville ainsi qu'une vraie révolution dans les modes de vie des citadins.



traits d'agences
automne 2008

En bref

- Essonne Seine Orge, expo : métamorphoses d'un territoire
- Lyon : corridors écologiques
- Marseille : publication sur les dynamiques métropolitaines
- Rennes : prospective territoriale...
- FNAU, nouvelles instances
- Trois nouveaux directeurs...
- Le Plan Campus à Aix/Marseille
- 6^e séminaire sur l'observation urbaine
- Les publications

Dossier

Mesurer, analyser, proposer : l'étalement urbain et les agences d'urbanisme...

- Comment mesurer la ville ?
- Corine Land Cover, outil de mesure des espaces urbains
- Région nazairienne : l'attrait littoral
- L'étalement urbain en vallée de l'Oise
- REAL, déplacements en ville étalée
- Saint-Omer et les exclus de l'étalement urbain
- Besançon, nouvelle géographie urbaine et sociale
- Oté La Réunion, ou sa nou sava ?
- Scot rennais vs étalement urbain

(Photo de couverture : Pascale Poupinot)

Portraits

- Hugues Ribault, inventeur de territoires pertinents
- Silvina Rodrigues-Garcia : classique mais pas trop

LA FNAU & LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT



DR Avec un Bureau renouvelé et un nouveau protocole avec l'État, la FNAU est en ordre de marche pour la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement

3
3
3
3
3
4
4
4
4

La FNAU a renouvelé son Bureau lors de sa dernière assemblée générale en septembre 2008. Ce renouvellement a donné l'occasion aux élus des agences d'urbanisme de rappeler l'importance de la démarche engagée par les pouvoirs publics à l'occasion du Grenelle de l'Environnement et de confirmer l'engagement total du réseau au service de sa mise en œuvre.

5
6
7
8
9
10
11
12
13
14

Si la loi Grenelle 1, déposée au printemps devant le Parlement, est restée au niveau des *grands principes*, la Loi Grenelle 2, dont les grandes orientations ont été présentées cet été, contiendra en revanche d'importantes innovations en matière d'urbanisme. Elle mettra à la disposition des autorités locales et de l'État de nouveaux moyens pour renforcer la transversalité des politiques urbaines. Plus que de solutions techniques sophistiquées et souvent coûteuses en matière de transport, d'élimination des déchets, de gestion de l'eau ou de traitement de l'air... la ville du Grenelle Environnement a d'abord besoin d'une organisation plus rationnelle et de documents d'urbanisme et de programmation frappés du sceau de la cohérence et de la transversalité. Les agences d'urbanisme apporteront tout leur concours à la préparation du Code de l'urbanisme rénové qui sortira du Grenelle. Cet engagement est aussi au cœur du nouveau protocole de coopération que la FNAU va signer avec l'État à l'occasion de la Rencontre nationale des agences d'urbanisme qui se tient au Havre du 22 au 24 octobre 2008. Le protocole confirme l'importance que l'État accorde au renforcement du réseau des agences d'urbanisme ; il leur propose, pour les cinq ans à venir, une *feuille de route* à la hauteur de leurs ambitions.

André Rossinot, Président de la FNAU

15
16

Traits d'agences, l'actualité des agences d'urbanisme, supplément au n° 26 de Traits urbains, le mensuel opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément). • Éditeur : 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 : Jean Audouin • 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 : Jean Audouin, Marcel Belliot, Laurent Givord, Pascale Poupinot • Ont participé à ce numéro : Gilles Antier, Jean Audouin, Willy Beaudemoulin, Marcel Belliot, Tanguy Beuzelin, Faustine Briot, Christian Brunner, Olivier Chevalier, Isabelle de Boismenu, Joëlle Diani, Eric Lemerre, Philippe Jean-Pierre, Claude Maillère, Isabelle Maquin, Alain Ognier, Nicolas Pech, Priscilla Pierre, Stéphane Porcheret, Gilles Poupard, Pascale Poupinot, Hugues Ribault, Silvina Rodrigues-Garcia, André Rossinot, Patrick Tanguy, Antoine Vercrucy, Anne-Véronique Vernardet • Directeur artistique : Alain Martin • Secrétariat de rédaction : Marie-Line Descroix • 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 : Corlet (14) • Dépôt légal : à parution.



Essonne Seine Orge, exposition itinérante sur les métamorphoses d'un territoire

« Le CESO, c'est ici ! ».

Cette exposition a été conçue par l'Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge (AUDESOS) et la Maison de banlieue et de l'architecture, centre d'interprétation de l'environnement urbain, qui a reçu le Trophée 2008 de l'innovation patrimoniale. En douze panneaux complétés par un numéro spécial de la collection AUDESOS *Regards sur...*, elle montre comment les enjeux d'aujourd'hui trouvent leurs origines - et parfois leurs réponses - dans les métamorphoses du territoire. Les exemples en sont multiples : de l'intervention directe du pouvoir central au rôle accru des collectivités territoriales, d'une banlieue de capitale à un pôle majeur de la métropole mondiale francilienne.

► www.audeso.org

Lyon joue la carte des corridors écologiques

L'agglomération lyonnaise a choisi de se doter d'un outil cartographique qui exploite la *mémoire* de trois principales associations naturalistes départementales (centre ornithologique/CORA, la Fédération Rhône Alpes de la protection de la nature/FRAPNA et la Fédération départementale

des Chasseurs du Rhône). Ainsi, plus d'une centaine de corridors *grande faune* et quelque 335 points de conflits ont été identifiés, localisés et décrits. Cet outil de connaissance est diffusé dans un premier temps sous forme d'une carte papier au 1/50 000^e et de fiches descriptives. Il est aussi accessible sur le site de l'Agence et sera dès 2009 sur Google Earth pro via le site de l'Agence. Ces corridors, qui complètent et précisent le fonctionnement de la trame verte d'agglomération, sont inscrits dans le projet de SCOT de l'agglomération lyonnaise. Cette démarche ouvre la voie à de nouveaux chantiers de sensibilisation et conseils auprès des opérateurs de terrain, l'objectif étant qu'élus et techniciens s'approprient tous ces enjeux et les intègrent dans la gestion quotidienne des territoires.

► www.urbalyon.org

Marseille : nouvelle publication sur les dynamiques métropolitaines

Fruit d'un partenariat avec Euromed et la Chambre de commerce, l'AGAM vient d'éditer le premier numéro d'une nouvelle publication intitulée *Dynamiques métropolitaines*. Elle mutualise un certain nombre de réflexions et de travaux sur la métropolisation et les met à disposition des pouvoirs publics et des acteurs économiques de la métropole marseillaise. Elle s'inscrit par ailleurs dans le cadre d'un observatoire des métropoles qui a fait l'objet début juillet d'un échange entre l'Agence de Marseille et plusieurs autres agences du réseau FNAU : Lyon, Toulouse, Lille...

► p.tanguy@agam.org

Rennes : un exercice de prospective territoriale dans un quartier politique de la ville

Soutenu par la Délégation Interministérielle à la Ville (DIV), un exercice de prospective territoriale a été mené dans le quartier Maurepas (Rennes) entre juin 2007 et février 2008, autour d'un groupe de travail d'une douzaine de personnes. Réalisé avec l'appui méthodologique du Bureau Futuribles, il a permis d'explorer les futurs possibles du quartier à l'horizon 2020 en « déconstruisant » les différentes variables qui en composent la réalité. L'agencement de ces variables a conduit à élaborer quatre scénarios mettant en lumière les leviers essentiels sur lesquels agir. Au-delà de cette réflexion prospective, la démarche vient renouveler les modes habituels d'analyse et conduit à dépasser les frontières institutionnelles du quartier. Elle a notamment permis de poser la question de l'accueil des populations défavorisées au niveau de l'ensemble de l'agglomération.

► www.audiar.org



FNAU, nouvelles instances

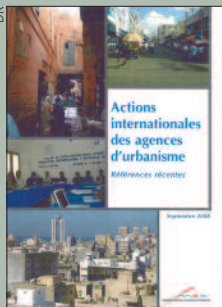
Suite aux élections municipales de mars 2008, les instances de la FNAU ont été renouvelées lors de l'assemblée générale du 17 septembre 2008 :

- président : **André Rossinot**, président de l'ADUAN et de la Communauté urbaine du Grand Nancy ;
 - 1^{er} vice-président : **Vincent Feltesse**, président de l'AURBA et de la Communauté urbaine de Bordeaux ;
 - autres vice-présidents :
 - **Michel Destot**, vice-président de l'AURG et président de l'AMGVF,
 - **Gilles Buna**, président d'Urbalyon et vice-président de la Communauté urbaine de Lyon,
 - **Mireille Ferri**, vice-présidente de l'IAU IdF et vice-présidente de la Région Île-de-France,
 - **Serge Godard**, président de Clermont-Métropole et président de la communauté d'agglomération de Clermont-Ferrand,
 - **Claude Vallette**, président de l'AGAM et président de la commission Aménagement de la Communauté urbaine Marseille métropole,
 - **Claude Raynal**, président de l'AUAT et président délégué de la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse ;
 - trésorier : **Robert Hermann**, président de l'ADEUS et vice-président de la Communauté urbaine de Strasbourg ;
 - secrétaire général : **Jean-Pierre Faugerat**, vice-président de l'AURAN et vice-président de la Communauté urbaine de Nantes ;
 - autres membres du bureau : **Philippe Berne** (AGORAH), **Alain Cacheux** (Lille Métropole), **Louis Nègre** (Alpes maritimes) et **Antoine Rufenacht** (AURH).
- www.fnau.org

Publications FNAU

Une plaquette de la FNAU sur les actions internationales des agences

Publiée en français et en anglais, la plaquette présente ce que sont et ce que font les agences dans leurs territoires. Elle précise le rôle de la FNAU et décrit comment les



agences interviennent à l'étranger en appui des programmes de coopération décentralisés de leurs collectivités membres ou en réponse à des appels d'offres internationaux. Elle présente,

en seize pages, une sélection de 17 références provenant de huit agences du réseau : Bordeaux, Clermont, Dunkerque, Ile-de-France, Lyon, Marseille, Mulhouse et Paris. Le document est en ligne sur les deux sites internet de la FNAU (français et international). Il sera largement diffusé à l'occasion du Forum Urbain Mondial de Nankin (novembre 2008).

► www.fnau-international.org

L'observation locale et la politique de la ville,

La Délégation interministérielle à la ville (DIV) et la FNAU publient une note stratégique et un guide méthodologique de l'observation locale au service de la politique



de la ville. Cette note stratégique explicite les enjeux de l'observation des quartiers, présente les outils nationaux disponibles et formule des préconisations sur leur nécessaire

articulation avec les observatoires locaux. Le guide méthodologique rassemble des fiches thématiques répertoriant un ensemble de sources, d'indicateurs et de recommandations pour aller plus loin dans la mise en œuvre de l'observation locale.

► www.fnau.org

Trois nouveaux directeurs dans le réseau des agences d'urbanisme



Jacques Charlot à l'Agence de Nancy

Jacques Charlot est, depuis le 1^{er} septembre, le nouveau directeur général de l'ADUAN. Diplômé de l'école d'architecture de Nancy et de l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Jacques Charlot a débuté sa carrière à l'agence d'urbanisme de Metz. Ancien directeur général du conseil régional de Bourgogne et directeur régional des Affaires culturelles de Lorraine, il était depuis 2002, directeur général du Centre National de la Fonction Publique Territoriale. Jacques Charlot succède à Gérard Rongéot.



Pascale Poupinot à l'agence de Oise-la-Vallée (Creil/Compiègne)

Géographe et Urbaniste OPQU, Pascale Poupinot a pris, le 1^{er} septembre, la direction de l'agence d'urbanisme et de développement d'Oise-la-Vallée. Elle était précédemment adjointe au délégué général de la FNAU, après avoir été directrice d'études à l'Agence d'urbanisme de la région angevine (AURA) et occupé diverses fonctions d'urbaniste au District de Poitiers et à l'atelier d'Alexandre Melissinos. Elle succède à Thierry Marbach.



Francis Rol-Tanguy à l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR)

Ingénieur général des Ponts et chaussées, responsable ministériel, ancien préfet, directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France de 2003 à 2007, Francis Rol-Tanguy, qui siégeait depuis l'année dernière au Conseil général des ponts et chaussées, a pris le 1^{er} septembre la direction de l'Atelier parisien d'Urbanisme (APUR). Il succède à Jean-Baptiste Vaquin.

La mise en œuvre du Plan Campus à Aix/Marseille

L'université Aix-Marseille figure dans la liste des sites universitaires qui bénéficieront de soutiens financiers importants du PLAN CAMPUS lancé par le ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche. L'Agence de Marseille (AGAM) et celle du pays d'Aix (AUPA) ont apporté une contribution significative à la préparation du dossier de candidature, en accord avec le rectorat, les universités et les collectivités territoriales. Cette participation illustre le partenariat renforcé que l'agence de

Marseille a développé avec les universités et les laboratoires de recherche des universités Aix-Marseille.

► c.brunner@agam.org

6^e séminaire FNAU/INSEE/CERTU de l'observation urbaine

Le Séminaire 2008 sur l'observation urbaine aura lieu le 13 novembre au Musée Social à Paris (7^e arrondissement). Il s'intéressera à « comment mobiliser des données locales et nationales au service de l'observa-

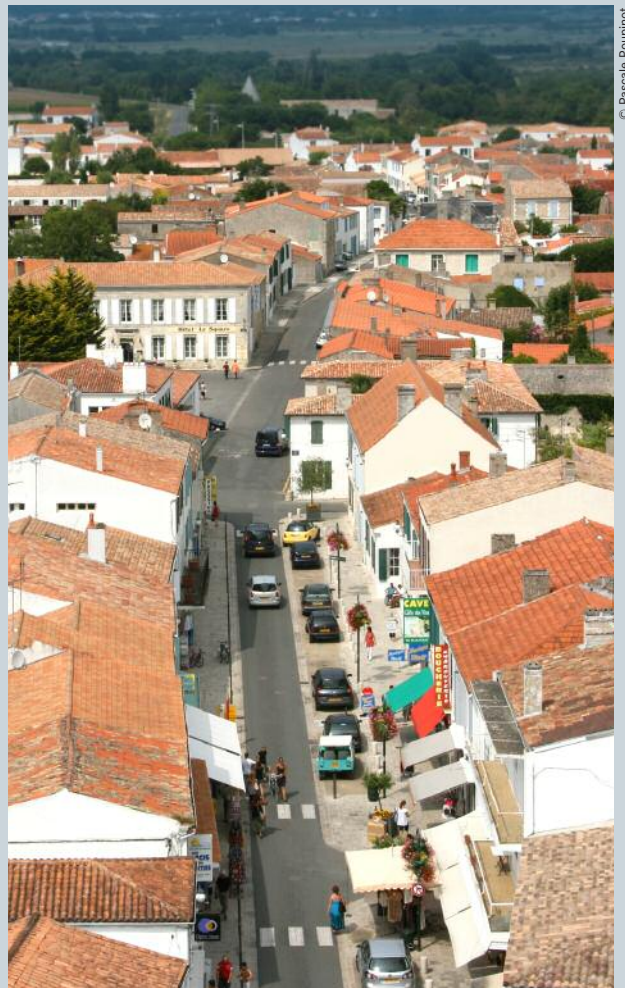
tion locale ». Les données nationales, issues d'enquêtes ou de sources administratives, permettent d'élargir les possibilités d'éclairage des politiques publiques et des projets de développement. Elles ne suffisent toutefois pas toujours à décrire certaines particularités locales. D'autres sources, d'autres méthodes doivent alors être mobilisées pour les compléter. La journée s'adresse aux chargés d'étude des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des agences d'urbanisme et des bureaux d'études, ainsi qu'aux chercheurs.

► www.fnau.org

MESURER, ANALYSER, PROPOSER : **L'ÉTALEMENT URBAIN** ET LES AGENCES D'URBANISME...

À l'automne 2007, **Traits d'agences** rappelait que c'est dans les villes que sera gagnée, ou perdue, la bataille contre l'effet de serre et le réchauffement climatique.

La ville moderne, qui s'étale largement dans l'espace et qui reste très dépendante de l'automobile, pose à cet égard un problème. Comment y maîtriser un *étalement urbain* qui touche, peu ou prou, toutes les fonctions urbaines : logement, activités, commerces ? Un bref rappel des outils mis au point par les statisticiens depuis 50 ans pour « mesurer la ville » témoigne de la rapidité avec laquelle les dynamiques d'étalement urbain ont imposé de nouveaux outils d'observation et d'analyse. La base de données télé-satellitaire Corine Land Cover fournit à cet égard depuis vingt ans une source d'information régulière sur l'artificialisation des sols. Quelques exemples. >



L'étalement urbain sur le littoral français (Saint-Pierre d'Oléron)

© Pascale Poupinot

► Dans la région messine, ce sont bien davantage les zones d'activités que les lotissements de maisons individuelles qui *font* l'étalement urbain. Même observation aux frontières de la Picardie et de l'Île de France, où l'étalement est lié aux considérables besoins résidentiels, logistiques et tertiaires de la mégalopole parisienne. Dans la région nazairienne où l'économie résidentielle et touristique a pris en partie le relais d'activités industrielles, la pression urbaine devient considérable et la vague urbaine frappe désormais une *seconde ligne* de petites communes rurales, pas toujours préparées à y faire face. Dans la région bisontine, une nouvelle géographie sociale accompagne l'étalement urbain : les plus riches, mais aussi les plus pauvres résident dans la ville centre, les catégories favorisées s'installent aux frontières de la ville tandis que les ménages modestes émigrent dans les communes rurales lointaines. Les Schémas de cohérence territoriale de ces agglomérations s'efforcent de répondre à ces déséquilibres.

• Dans la région lyonnaise, face à la dispersion grandissante de l'urbanisation, les autorités de transport ont coordonné leurs politiques de déplacement, au travers d'un nouveau réseau express de l'agglomération lyonnaise (REAL). À Rennes, le concept de la *ville archipel* s'est imposé dans le Schéma de cohérence territoriale, mélangeant étroitement la nature et la ville et privilégiant le développement urbain et la desserte par transport collectif des bourgs secondaires. Autour de Saint-Omer, les exclus sont nombreux dans la ville étalée : attirés par des dispositifs fiscaux mal *territorialisés*, ils sont les premières victimes de l'augmentation du coût de l'essence et le nouveau schéma de cohérence territoriale s'efforce de répondre à leurs besoins. Dans l'île de la Réunion, l'espace est limité, la démographie galopante et les enjeux environnementaux immenses. Comment faire face aux besoins considérables d'extension, sinon en privilégiant le remplissage des *dents creuses* et en encourageant la densification des pôles existants ? Dangereux par ses effets, l'étalement urbain ne doit pas, cependant, être diabolisé dans son principe. Il est possible de le contrôler et de l'encadrer en favorisant la densification des centres périphériques et en assurant leur desserte par transport collectif, ainsi que l'illustrent plusieurs exemples de ce dossier.



L'étalement urbain dans l'estuaire de la Loire

COMMENT MESURER LA VILLE ?

Par Marcel Belliot, FNAU

L'étalement urbain ne pose pas seulement des problèmes de consommation d'espace, d'économie d'énergie ou de lutte contre l'effet de serre. Il soulève aussi la question préalable de sa définition. Où s'arrête la ville et où commence la campagne ? Les définitions successives données aux espaces urbains depuis un demi-siècle témoignent de la difficulté à en prendre la mesure...
Petit rappel des faits.

En 1962, l'Insee a traduit les nouvelles réalités urbaines du territoire français en créant les « zones de peuplement industriel et urbain » ou ZPIU. Conçues pour mesurer la zone d'influence des villes, les ZPIU réunissaient, autour des unités urbaines, les communes rurales comptant un ou plusieurs établissements industriels, commerciaux ou administratifs ainsi que les communes dont une partie importante des actifs travaillaient à l'extérieur. En 1964, alors que les ZPIU regroupaient le quart des communes françaises, cette définition avait un sens ; mais, en 1990, alors qu'elles rassemblaient 78 % des communes et 96 % de la population, le concept avait perdu beaucoup de sa pertinence. L'Insee a alors forgé le concept d'aire urbaine. Fondées sur les migrations « domicile/travail », le découpage en « aires urbaines » rassemble, autour des pôles urbains de 5 000 emplois ou plus, les communes rurales ou les unités urbaines dont 40 % des actifs travaillent dans ces pôles. En 1999, les 354 aires urbaines référencées définies à partir du recensement général de la population regroupaient 38 % des communes, 32 % du territoire et 77 % de la population.

Cette nouvelle définition de la ville moderne durera-t-elle plus longtemps que les ZPIU ? Avec le temps, les aires urbaines tendent en effet à augmenter en nombre et à croître en taille pour finalement fusionner en *méga-aires urbaines* dont la taille interdit toute mesure précise du phénomène urbain. Que dire, par exemple, de l'aire urbaine de Paris qui, en 1999, rassemblait déjà plus de 18 000 communes et plus de 11 millions d'habitants ?

Afin de répondre à ces questions, le Conseil National de l'Information statistique (CNIS) a créé en septembre 2008 un groupe de travail qui a reçu mandat de « mesurer les nouvelles tendances de localisations des emplois et des établissements sur le territoire ». Ce groupe de travail doit remettre son rapport en juin 2009 en proposant des adaptations au dispositif statistique d'observation et formulant des préconisations en vue de l'actualisation, à l'horizon 2010, des zonages d'études : aires urbaines, espace rural, bassins de vie, zones d'emploi... Étalement urbain aidant, la « mesure de la ville » a encore de beaux jours devant elle !

► belliot@fnau.org

CORINE LAND COVER, OUTIL DE MESURE DES ESPACES URBAINS

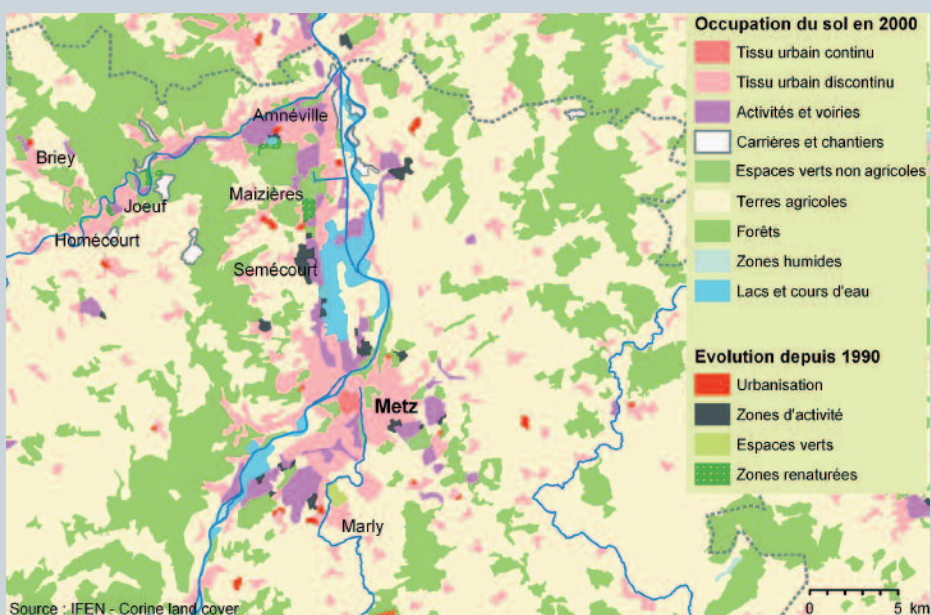
Par **Alain Ognier (AGURAM Metz)**

La base de données Corine Land Cover de l'IFEN (Institut français de l'environnement) fournit un état de l'occupation des sols en 1990 et en 2000 qui permet de quantifier les évolutions survenues au cours de la décennie 90. Si dans l'aire urbaine de Metz (430 000 habitants), les surfaces artificialisées ont beaucoup progressé, l'habitat ne joue qu'un rôle modeste dans cette évolution, la consommation de terrains étant due pour l'essentiel à l'aménagement de zones d'activité.

En 2000, les zones agricoles et naturelles sont largement majoritaires dans l'aire urbaine de Metz (90 % de sa surface)¹. Les territoires artificialisés couvrent 10 % du territoire. Les quartiers d'habitat en occupent la plus grande part (67 %), les zones d'activité (18 %), et les infrastructures de transport (6 %), part relativement importante du fait de la présence de trois aéroports dans l'aire urbaine. Les espaces verts urbains et les équipements de loisirs ne représentent que 4 % de la surface artificialisée, autant que les carrières et chantiers.

Les états des lieux réalisés en 1990 et 2000 permettent de voir de quelle façon l'occupation des sols a évolué au cours de la décennie. Les surfaces artificialisées ont progressé de 5,9 % (1 067 ha supplémentaires). Cette croissance est d'abord liée au développement de zones d'activité (493 ha), en second lieu à l'extension de carrières ou de chantiers (354 ha), enfin au développement de l'urbanisation (337 ha). De façon plus marginale, des surfaces ont été utilisées pour l'extension des équipements sportifs ou de loisirs (114 ha, en l'occurrence pour la création d'un golf). Ce sont les zones agricoles qui ont fourni l'essentiel des surfaces nécessaires au développement de l'urbanisation puisqu'elles se sont réduites sur la période de 1 135 ha, dont 1 107 ha ont été artificialisées. Malgré cela, les surfaces cultivées ont progressé (+1 390 ha), au détriment principalement des prairies (-2 400 ha). Les autres types d'occupation (forêts, zones humides, cours d'eau) ont peu évolué.

Ces données permettent de replacer la question de la périurbanisation à un niveau sans doute plus proche de la réalité de terrain. La



consommation d'espace liée à l'extension des zones d'habitation ne représente que 34 ha par an dans la région messine (avec une croissance annuelle du parc immobilier de 1 650 logements) et elle n'intervient que pour un quart dans la consommation d'espace dont l'essentiel est liée aux activités économiques. Si l'on veut réduire cette consommation d'espace, c'est donc à ce niveau qu'il faut agir en priorité, en réexaminant notamment la façon dont sont aménagés les secteurs destinés à l'accueil d'activités.

Autre fait important, les zones artificialisées se trouvent majoritairement dans la vallée de la Moselle, soit dans la partie la plus dense de l'aire urbaine. C'est là que se situent les grandes infrastructures de transport : l'autoroute A31 Nancy/Metz, l'axe ferroviaire

Benelux-Méditerranée et la Moselle canalisée. C'est là aussi que se concentrent désormais les principales zones d'activité, ce qui n'est pas sans impact sur l'environnement. Les risques d'inondation en sont accrus, de même que les risques de pollution liés aux activités humaines. De ce point de vue, le développement de zones d'habitat à l'écart de la vallée pourrait apparaître comme une moindre mal face aux problèmes d'environnement qui se posent dans le sillon mosellan.

► aognier@aguram.org

1. Soit plus de 120 000 ha, le reste se partageant entre espaces boisés (22 %), terrains « artificialisés » (zones urbanisées, carrières, chantiers... 10 %) et rivières et plans d'eau (moins de 2 %).

RÉGION NAZAIRIENNE : L'ATTRAIT LITTORAL GAGNE EN ÉPAISSEUR

Par Claude Maillère, Agence d'urbanisme pour le Développement Durable de la Région Nazairienne (ADDRN)

L'effet métropolitain Nantes-Saint-Nazaire se diffuse sur l'ensemble du département de la Loire-Atlantique, notamment vers l'océan. Saint-Nazaire est passée en vingt ans du statut de ville industrielle en reconversion à celui de ville côtière à fort potentiel. Elle affirme son rôle structurant dans un système urbain qui s'étend sur une trentaine de kilomètres, entre Guérande et Donges.

Avec près de 300 000 habitants, la région nazairienne confirme son expansion, attestée par le recensement de 1999. Malgré des disparités selon les secteurs, cette dynamique démographique souligne l'attractivité du pôle nazairien et de la côte. La qualité du cadre de vie et l'offre en services métropolitains contribuent à stimuler des aspirations résidentielles pour une population d'actifs ou de retraités résidant à l'année. L'axe Guérande/La-Baule/Saint-Nazaire joue un rôle moteur dans cette dynamique démographique résidentielle. En dépit d'un taux de croissance inférieur au reste de la zone d'emploi (+ 0,5 % à + 1 % par an), Saint-Nazaire tend à franchir le cap des 70 000 habitants alors que La Baule dépasse 16 000 habitants, tout en étant rattrapée par Guérande (15 300 habitants).

Une dynamique rétro littorale qui s'intensifie

C'est au nord de Saint-Nazaire et en frange est de la zone d'emploi que les rythmes de croissance sont les plus soutenus. Le positionnement avantageux de ces communes, en lien avec les agglomérations de Saint-Nazaire et

de Nantes stimule l'attractivité (accès aux pôles d'emplois de Nantes et Saint-Nazaire, prix du foncier en retrait par rapport aux zones urbaines côtières). La progression rétro littorale du Pays de Retz et du secteur de Savenay illustre cette tendance. De son côté, le pourtour de la Brière accompagne le dynamisme du pôle nazairien. D'une manière générale, l'habitat individuel reste le mode résidentiel privilégié de ce secteur et il accentue la pression foncière sur les espaces naturels et agricoles. Aux anciens bourgs ruraux rattrapés par le *fait urbain*, s'agrège un tissu pavillonnaire plus ou moins distendu, voire hors d'échelle, couplé à une demande grandissante en équipements et services dont la réalisation et la gestion bouleversent les équilibres financiers des collectivités.

Parallèlement, les profils socio-démographiques se redessinent. Alors que les jeunes actifs sont contraints de rechercher des terrains à bâtir dans les terres, les quartiers littoraux accueillent les catégories sociales les plus aisées et des retraités à fort pouvoir d'achat. Dès lors, la déconnexion socio-spatiale s'accroît entre des pôles d'emplois qui restent essentiellement

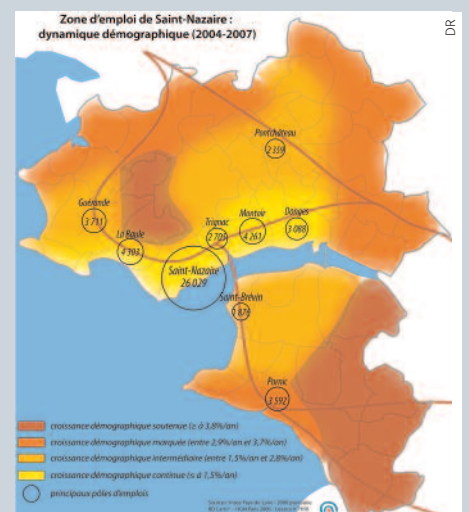
littoraux et un bassin de main d'œuvre s'étirant vers l'arrière pays. A ce titre, l'économie locale confirme son ancrage littoral (tourisme, industrie, commerce) alors que le tissu périurbain d'activités rurales et artisanales connaît des mutations plus contenues comparativement au développement résidentiel.

Le recentrage des politiques de développement, tant économiques que résidentielles est donc une priorité. Il est affirmé par les documents d'urbanisme (SCoT Métropolitain Nantes - Saint-Nazaire, SCoT de Cap Atlantique en cours d'élaboration et Schéma de Secteur de la Communauté d'agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire). Il prend également la forme de politiques volontaristes de renouvellement urbain, s'efforçant de concilier densité et mixité.

► maillerec@addrn.fr



© Dominique Maciel, Ville de Saint-Nazaire





L'ÉTALEMENT URBAIN AUX FRANGES D'UNE MÉTROPOLE MONDIALE

Par *Faustine BRIOT, Oise-la-Vallée*

Le Sud de la vallée de l'Oise (Creil/Compiègne) est confronté aux dynamiques d'étalement de la métropole parisienne. Sa situation géographique stratégique aux franges de la métropole en fait un secteur de plus en plus prisé par les entreprises et les particuliers. Excentrée par rapport à la Picardie, sa région administrative, la vallée de l'Oise est aussi un territoire de « l'entre-deux », entre campagne et grande banlieue industrielle.

La vallée de l'Oise est souvent stigmatisée comme un « vieux bassin industriel » ou une « grande banlieue paupérisée ». C'est d'ailleurs le premier aperçu des voyageurs qui, venant de Paris par le train, arrivent à Creil : des bâtiments industriels – cubes en tôle bariolés – se succèdent, accolés, des maisons en briques mitoyennes, plus loin des aires de stockage et de vastes parkings. Côte à côte, l'eau et le fer ont permis aux usines de fleurir dans la vallée. Parfois, la nature reprend quelques droits avec la rivière et ses berges arborées, les jardins familiaux puis les coteaux boisés. Sur les crêtes de la vallée, les grands ensembles dépassent les bois, comme les postes de garde d'une forteresse. C'est vert... et gris !

Les paysages ont été directement affectés par les implantations qu'a suscitées ce développement industriel : usines et fabriques, cités ouvrières, jardins familiaux. Les carrières de pierre calcaire de Saint-Vaast-lès-Mello et Saint-Maximin, exploitées depuis plusieurs siècles, ont servi à toutes les constructions implantées dans les fonds de vallée. Elles ont ainsi contribué à renforcer l'identité des villages isariens. A partir des années 50, de nouveaux matériaux et des techniques modernes de constructions (béton armé)

ont transformé ces paysages ruraux. Des barres d'immeuble se sont étalées sur les coteaux. Actuellement, la tendance est à la construction de lotissements résidentiels et de zones d'activités en périphérie des villes, sur les plateaux. Ces modes d'urbanisation rompent avec le bâti et les formes urbaines traditionnels de la vallée. Durant ces 40 dernières années, de puissantes infrastructures de transport (autoroutes A1 et A16, liaisons ferrées TER et RER) ont rapproché la vallée de l'Oise du pôle parisien et de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Les zones d'activités commerciales et industrielles ont profité de la qualité de desserte de cet espace carrefour pour se développer, au détriment des commerces de proximité de centre-ville et des implantations industrielles traditionnelles de fond de vallée. Elles constituent aujourd'hui l'un des principaux vecteurs de l'étalement urbain. Ainsi, sur les plateaux, entre les espaces agricoles et forestiers, s'étalent de vastes zones de stationnement, logistiques et industrielles avec des bâtiments de type hangar cubique, juxtaposés le long de la voirie. Aux abords de ces axes, messages et supports publicitaires s'enchevêtrent dans un ensemble confus pour accompagner le passage des véhicules. Les restructurations éco-



nomiques récentes ont entraîné la multiplication des friches industrielles en fond de vallée, engendrant aussi la paupérisation du territoire et la dégradation de la qualité de vie urbaine. Au centre de l'agglomération creilloise et limitrophe à la gare de Creil, d'influence régionale, le quartier de Gournay-les-Usines est très marqué par les friches. L'intercommunalité cherche à requalifier ce *centre* d'agglomération pour qu'il redevienne un lieu de centralité et contribue ainsi à limiter l'étalement urbain en périphérie. C'est aujourd'hui tout l'enjeu des SCoT en cours : concilier le développement du territoire, tout en garantissant la pérennité de son environnement.

► faustine.briot@oiselavallee.org

REAL, RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS DANS LA VILLE ÉTALÉE

Par **Nicolas PECH** (Urbalyon)

L'extension continue de l'espace urbain dans la région lyonnaise, facilitée par la généralisation de l'équipement automobile et l'amélioration constante du réseau routier, a conduit, pour une part croissante de la population, à une totale dépendance à la voiture dans ses déplacements et à un allongement des distances ainsi parcourues. Le projet REAL veut répondre à ce défi du développement durable.

Les résultats de l'enquête ménages déplacements réalisée sur l'aire métropolitaine lyonnaise en 2006 illustrent bien ce phénomène. Alors que sur l'agglomération lyonnaise elle-même – territoire sur lequel les enquêtes précédentes ont été réalisées et qui permet donc de mesurer directement les évolutions – on constate une baisse de la mobilité, et notamment de la mobilité automobile, ces dix dernières années, le contraste est saisissant par rapport aux territoires périphériques. Ainsi, si l'on ne considère que les modes mécanisés (hors marche à pied), la voiture représente 59 % des déplacements dans Lyon-Villeurbanne et 70 % dans l'ensemble du Grand Lyon alors qu'elle atteint 91 % dans le secteur du Beaujolais. Aussi, dans un contexte où les enjeux liés aux émissions de gaz à effet de serre, à la pollution mais aussi au coût de l'énergie deviennent de plus en plus préoccupants, la constitution de cette « ville à deux vitesses », identifiée par Yves Crozet, interroge sur les réponses à apporter pour les déplacements de ses habitants.

C'est dans ce cadre que l'ensemble des acteurs des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise ont signé en février 2005, sous l'impulsion du Grand Lyon et de la Région Rhône-Alpes, un protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité sur ce grand territoire. La répartition des compétences en matière de transport entre les différents échelons territoriaux et la faiblesse relative de leur coordination sont identifiées depuis longtemps comme des freins à une organisation cohérente du système de transport à cette échelle. Ainsi, pour pouvoir apporter une réponse aux

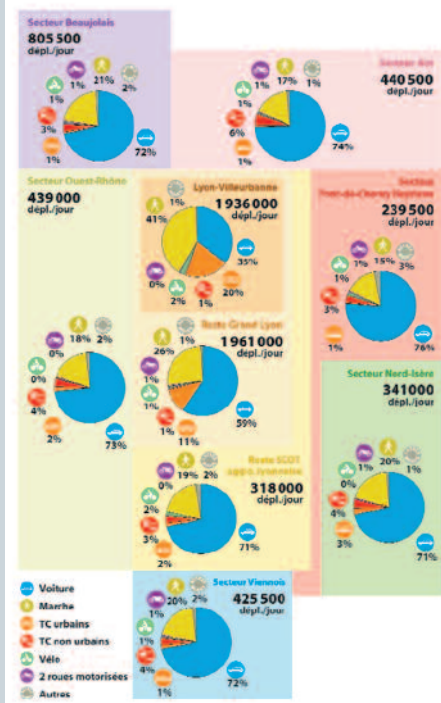
besoins de déplacements des habitants sans attendre l'émergence hypothétique d'un acteur unique en charge des déplacements, les partenaires signataires de l'accord se sont entendus pour la constitution à court terme (2011) d'un Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (REAL) s'appuyant sur l'amélioration et la coordination des différentes offres. L'augmentation du nombre de TER périurbains, le cadencement généralisé de l'offre ferroviaire, l'optimisation des correspondances et la mise

en œuvre progressive d'une tarification combinée entre les différents réseaux constituent la base de ce système de transport métropolitain. La mise en service de nouveaux axes structurants, de pôles d'échanges et de services de rabattement dédiés (navettes desservant certaines gares) complètent le dispositif.

Réalisation de court terme, le projet REAL constitue la base du réseau de transport public de la métropole à moyen et long termes. Des obstacles doivent encore être surmontés, mais cette initiative collective a facilité la résolution des problèmes en suspens : la constitution d'un syndicat mixte en charge des transports à cette échelle est aujourd'hui sur les rails et pourrait permettre d'accélérer encore le mouvement. Définition d'une vraie gouvernance métropolitaine, tarification zonale, nouvelles sources de financement par la levée d'un Versement Transport additionnel sur le grand territoire, ... sont des pistes aujourd'hui concrètement ouvertes.

Nombre de déplacements quotidiens des habitants de chaque secteur et répartition selon le mode principal (selon le secteur de résidence)

Source : Enquête ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise / SYTRAL



► pechni@urbalyon.org

SAINT-OMER ET LES EXCLUS DE L'ÉTALEMENT URBAIN

Par Antoine Vercruysse et Tanguy Beuzelin (AUDRSO Saint-Omer)

« Pour être heureux, vivons éloignés » : telle semble encore être la devise de nombreux ménages du Pays de Saint-Omer qui, comme ailleurs, n'hésitent pas à investir les territoires ruraux, jusqu'alors épargnés par l'urbanisation, au prix d'un allongement conséquent des temps de trajets nécessaires au quotidien et d'un accroissement conséquent du coût de déplacement.

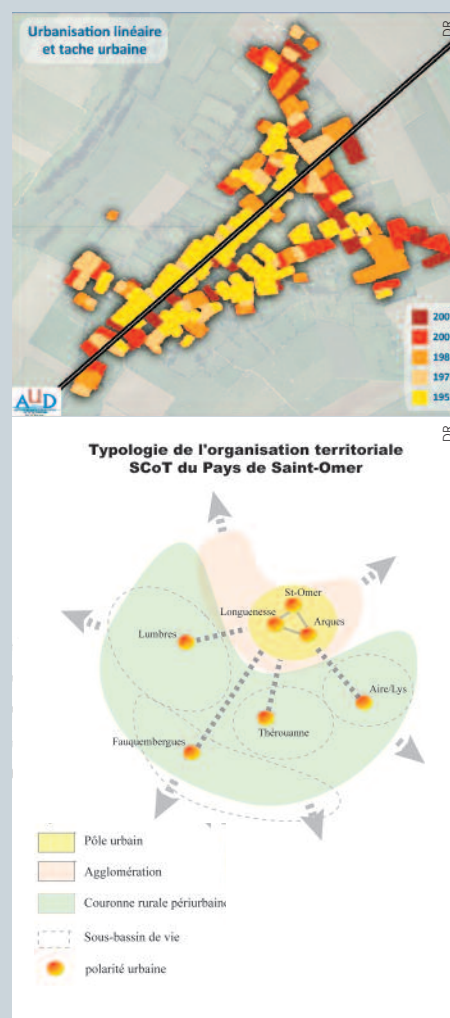
L'urbanisation des zones rurales éloignées peut apparaître comme un moyen de revitaliser des territoires en déprise latente, mais il est aussi un puissant facteur d'étalement urbain et de désagrégation de la structure traditionnelle de ces villages. Dès lors, il induit des inégalités d'accès aux services au sein des territoires concernés et génère un phénomène nouveau, celui des exclus de l'étalement urbain. Comment dans ces conditions assurer un aménagement équilibré et solidaire du territoire ? Il est financièrement impossible d'étendre inconsidérément les systèmes d'assainissement collectifs, les réseaux de défense incendie ou d'assurer l'entretien de la voirie dans des secteurs à l'urbanisation trop lâche. De même, les inégalités d'accès à certains services comme l'internet haut débit peuvent devenir sources de conflits étant aujourd'hui considérées par les habitants comme le « package minimum » de services dont ils doivent bénéficier au même titre que l'école, l'eau courante ou l'électricité. Les habitants de ces « territoires exclus » vivent parfois ces situations comme de véritables injustices, voire une mise à l'écart, un abandon. Une périurbanisation mal contrôlée peut engendrer des difficultés d'organisation de services et générer de nombreuses désillusions. Par exemple, au sein de la majorité des Regroupements Pédagogiques Intercommunaux *multi-sites*, l'organisation du ramassage scolaire se révèle particulièrement complexe et coûteuse, certains enfants, dès trois ans, pouvant passer deux heures dans l'autocar et faire 120 kilomètres par jour. De même, la mise en place des services de garderie et de cantine s'avère

également onéreuse et souvent inadaptée aux attentes des « nouveaux arrivants » et à leur mode de vie principalement axé sur des déplacements longs.

Par ailleurs, l'augmentation du prix de l'énergie, aggravée par un niveau d'endettement important, met également en difficulté un nombre croissant de familles qui n'ont pas suffisamment pris en compte cet élément dans leur choix de résidence. Les risques d'isolement et de perte de la mobilité sont donc réels, d'autant que la mise en place d'un service de transport en commun public ne saurait répondre à l'ensemble des besoins. Les populations concernées se trouvent alors particulièrement démunies pour accéder à l'emploi ou aux commerces. Il en va de même pour la santé, les secteurs ruraux ayant une densité de médecins généralistes sept fois moins importante que l'agglomération. L'étalement urbain peut accroître considérablement les difficultés des populations les plus fragiles et exacerber les inégalités.

Face à ces risques d'exclusion urbaine et sociale, le SCoT du Pays de Saint-Omer propose d'organiser la périurbanisation en mettant en place des pôles de services intermédiaires, en reconquérant les centres-bourgs, en prônant la réalisation de PLU intercommunaux et en organisant les réflexions sur la mise en place d'un service de transport en commun à l'échelle du Pays de Saint-Omer (dont le périmètre coïncide avec celui du SCoT.

▶ antoine-vercruysse.audrso@orange.fr



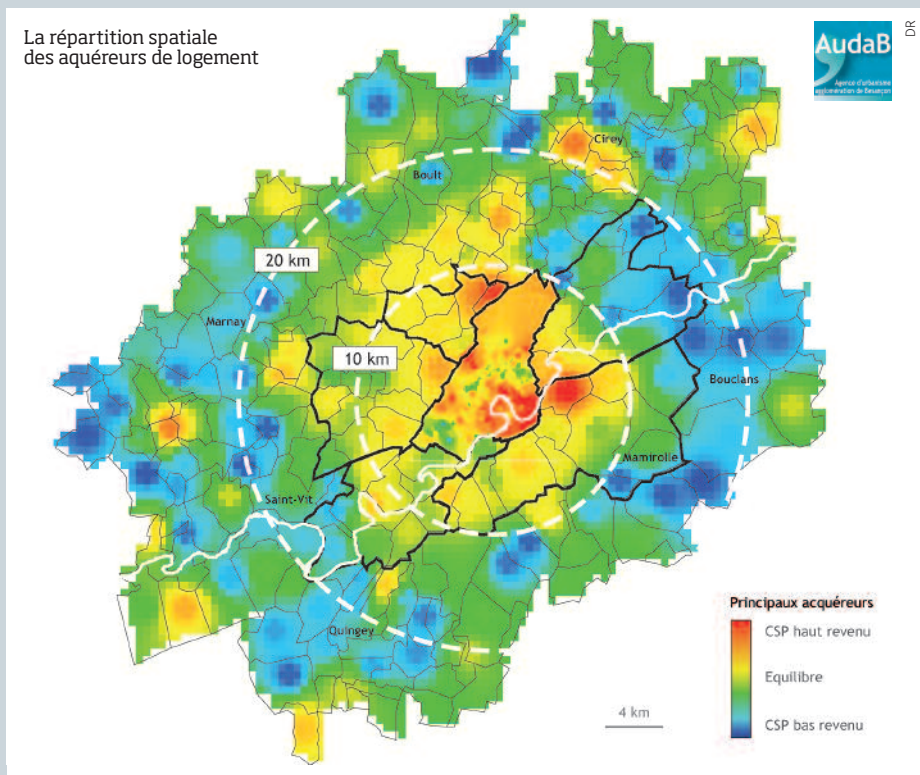
BESANÇON, UNE NOUVELLE GÉOGRAPHIE URBAINE ET SOCIALE

par Isabelle Maquin et Stéphane Porcheret (AUDAB, Besançon)

Région à dominante rurale, la Franche-Comté connaît une croissance démographique modérée, de l'ordre de 0,37 % par an depuis 1999. Au sein de cet espace, le bassin de vie de Besançon capte une part importante du développement sans échapper aux logiques d'évolution démographique de nombreuses agglomérations françaises : les taux de croissance sont plus importants au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre urbain. Ces dynamiques ont aussi des conséquences sociales.

Ceinte de collines et de fortifications inscrites au patrimoine mondial de l'Unesco, Besançon est reconnue pour la qualité de ses espaces et de son cadre de vie. Les axes routiers qui y convergent permettent un accès rapide à la ville et favorisent une réduction du rapport distance/temps entre l'espace rural et l'espace urbain : une trentaine de communes sont à moins de quinze minutes du centre-ville, 70 à moins de vingt minutes. Le foncier disponible reste abondant. Chaque année, près de 900 maisons supplémentaires sont construites dans l'aire urbaine, dont une majorité en périphérie de Besançon. Fait nouveau et récent, la production de maisons se tasse dans l'agglomération au profit de communes plus éloignées situées dans le reste de l'aire urbaine. Hors de Besançon, « accès à la propriété » rime toujours avec maison individuelle.

À l'extérieur de l'agglomération bisontine, les prix fonciers sont en moyenne deux fois moins élevés qu'à Besançon (50 € contre 90 €). Parallèlement, les dispositifs d'aide à l'accès (prêt à taux zéro) bénéficient aux ménages les plus modestes dans leur projet de construction, même si cela se réalise « un peu plus loin ». Construction neuve aidant, le profil socio-démographique de chaque couronne évolue. Les plus riches et les plus pauvres habitent Besançon (qui concentre l'essentiel du parc social). Les catégories favorisées sont nombreuses en limite de Besançon où ils bénéficient des avantages de la campagne sans trop s'éloigner des services de la ville. Les ménages modestes s'installent au-delà de 15 km. Quotidiennement, les ménages périur-



bains convergent vers Besançon pour y travailler ou y poursuivre leurs études. Des déplacements essentiellement en voiture. La morphologie urbaine du bassin de vie bisontin ne favorise pas la mise en place d'un réseau de transport en commun performant et elle y renforce l'usage de la voiture : les populations sont très dispersées et les coupures vertes y sont nombreuses. Avec l'augmentation du prix du carburant, les ménages les plus éloignés de l'agglomération voient renchérir le coût de leurs déplacements, ce qui devrait mettre un frein à l'étalement urbain. Pourtant,

une récente étude menée par l'Agence de Besançon et l'Adil du Doubs montre qu'il est encore intéressant, financièrement, de s'installer à 15-20 kilomètres de la ville centre : des prix fonciers moindres et des impôts locaux moins élevés effacent, en effet, le surcoût lié au déplacement. La périurbanisation a donc encore de beaux jours devant elle dans la région bisontine... mais pour combien de temps ?

► isabelle.maquin@audab.org

OTÉ LA RÉUNION, OU SA NOU SAVA ?*

Par Olivier Chevalier, Gilles Poupard, Willy Beaudemoulin, Philippe Jean-Pierre (AGORAH, La Réunion)

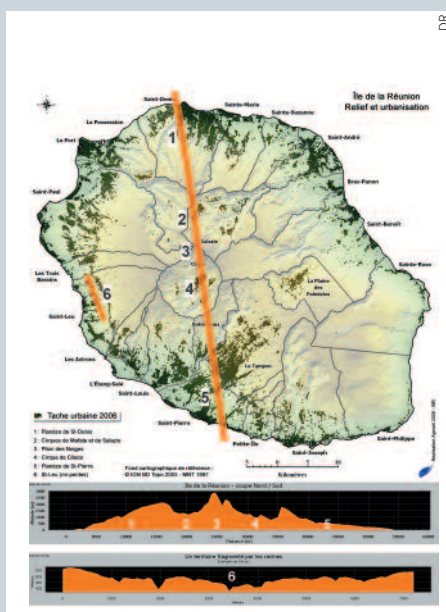
Alors que La Réunion connaît une croissance démographique exceptionnelle, la *tache urbaine* progresse au rythme de 2 % l'an, plus rapide que la croissance démographique (+ 1,7 % par an).

Un groupe de travail sur l'étalement urbain, animé par l'AGORAH, rassemble depuis 2003 les acteurs des mondes urbain et agricole.

Ses travaux font l'objet de débats réguliers sur l'évolution de la *tache urbaine* depuis 1997.

250 000 habitants en 1950, plus de 700 000 habitants en 2007 et 1 million d'habitants prévus à l'horizon 2030 sur un territoire deux fois plus petit qu'un département moyen de métropole (250 000 hectares). Le volcanisme, toujours actif (Piton de la Fournaise) a fait naître un territoire très accidenté et très contraint, riche de trois cirques naturels : Cilaos, Salazie et Mafate. Seul un tiers de l'île est utilisable par l'homme. Les zones urbaines couvrent 26 000 ha, l'agriculture et ses trois piliers que sont la canne à sucre, l'élevage et le maraîchage en occupent plus de 50 000 ha. Les espaces naturels de l'île en font l'un des grands sites mondiaux de la biodiversité avec le Parc National des Hauts et les récifs coralliens de la réserve naturelle marine.

Avec une croissance de 500 ha par an entre 1997 et 2006, la *tache urbaine* progresse au rythme de 2 % l'an, un rythme plus rapide que la croissance démographique (+ 1,7 % par an), mais moins vif que celui du nombre de ménages (+ 3 % l'an). En 2006, elle était constituée pour 58 % de zones d'habitat individuel diffus ou continu. Les espaces denses sont rares et les zones urbaines sont d'une faible densité (11 logements/ha). À noter l'existence de 1 000 ha de *dents creuses* à l'intérieur de la tache urbaine. A La Réunion, les espaces agricoles et l'espace urbain sont « enchevêtrés ». Une fois sur deux, l'extension urbaine a touché des espaces classés comme agricoles au SAR de 1995. De 1997 à 2006, 73 % des nouveaux logements ont pu s'insérer dans la tache urbaine existante. Cette expansion immobilière urbaine est, pour



une bonne part, liée aux effets de la loi Girardin qui a favorisé la construction de logements collectifs locatifs dans les villes.

« Île à ménager », La Réunion doit s'imposer un taux de densification minimal de 50 %.

La morphologie urbaine actuelle influe sur le mode de remplissage des *dents creuses*. La densité constatée dans les ex-*dents creuses* atteint ainsi 100 logements/ha dans les centres urbains alors qu'elle est inférieure à 20 logements/ha dans le tissu marqué par l'habitat individuel.

Afin d'éviter une consommation trop importante d'espace naturel, l'agence d'urbanisme a proposé qu'au moins un logement sur deux puisse s'insérer dans la tache urbaine existante. Cet objectif ne permettra pas



cependant d'accueillir dans les zones urbaines tous les logements et équipements nécessaires.

La Réunion doit s'appuyer sur un urbanisme durable, ambitieux en matière de densification, compatible avec ses ressources (eau, sol, énergies renouvelables) et la préservation de son exceptionnelle biodiversité en répondant aux attentes de sa population (accessibilité au logement, vieillissement, ...) et de son économie.

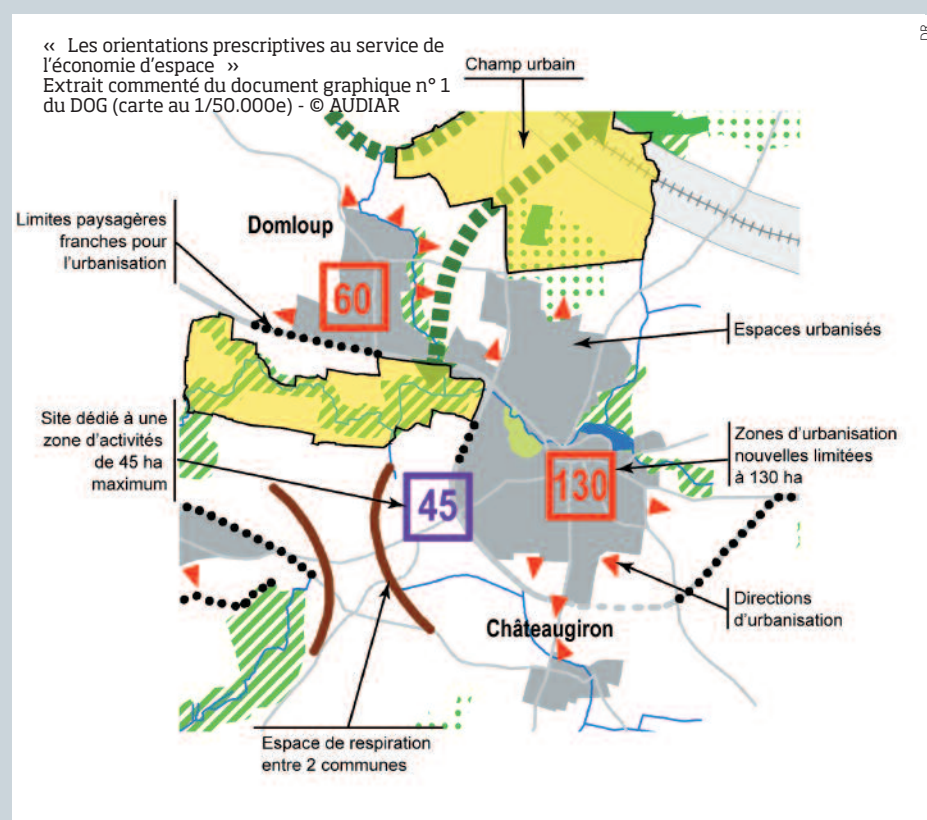
- ▶ www.agorah.com
- ▶ chevalier@agorah.com

* « Ô toi la Réunion, où allons-nous ? »

RENNES : LE SCOT INTENSIFIE LA LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

Par Eric Lemerre, AUDIAR

Malgré la forte tradition de planification locale, les surfaces urbanisées ont presque doublé depuis vingt ans sur l'aire du SCoT, pour l'accueil de seulement 30 % d'habitants supplémentaires. Outre qu'il bouleverse l'identité des communes, cet étalement urbain contrarie les efforts d'organisation des transports en commun et rend donc la voiture indispensable, avec son cortège d'impacts négatifs.



La région urbaine rennaise cumule à la fois un très fort dynamisme démographique – 60 000 habitants supplémentaires par décennie sont attendus dans l'avenir sur le pays de Rennes – et un desserrement rapide des ménages qui amplifie les besoins en logements. Comment, dans ces conditions, inverser la tendance observée ces dernières années, à savoir que le rythme de croissance en logements et en population des communes situées à la frange de l'aire urbaine, fondé sur le développement d'un habitat pavillonnaire dévoreur d'espace, a été bien plus important que celui des communes proches de Rennes ?

Le Pays de Rennes se développe selon une forme urbaine originale, unique en France pour cette échelle de ville (460 000 habitants en 2008). C'est la ville-archipel, une alternance entre la ville et la campagne (90 % du territoire). Ainsi, les habitants disposent des avantages d'une grande ville et d'un réseau de proximité avec la campagne à deux pas. Cet aménagement, organisé par les schémas directeurs successifs depuis 1983, est conforté aujourd'hui par le SCoT du Pays de Rennes qui propose un modèle urbain conjuguant fortes capacités d'accueil, préservation de l'attractivité du cadre de vie de la ville-archipel et optimisation de la

mobilité dans la « ville des proximités ». Dans ce projet, le développement de l'habitat est assuré de façon resserrée autour de chaque bourg, chaque polarité étant reliée à un réseau de transports en commun efficace. Ce choix de la ville-nature, couplé à l'impérieuse nécessité de construire, implique de contenir le développement urbain pour préserver à long terme les espaces agricoles.

Pour répondre à cette ambition, le SCoT du Pays de Rennes met au cœur de ses objectifs la maîtrise de la consommation d'espace. En combinant une dizaine de prescriptions complémentaires, il établit des orientations fortes pour lutter contre l'étalement urbain en favorisant un urbanisme compact constitutif de la ville des proximités. Ainsi, il détermine dans chaque commune un potentiel urbanisable maximal avec des densités minimales selon les secteurs. Il organise la diversification des formes urbaines (50 % de logements collectifs ou semi-collectifs dans le périmètre de transports urbains). Il incite fortement au renouvellement urbain, interdit le mitage de l'espace agricole et toute extension des hameaux (y compris dans les *dents creuses*). L'urbanisation doit se faire en continuité avec le tissu existant en respectant des limites paysagères et en préservant la trame verte et bleue. Enfin, des champs urbains, sites agronaturels inconstructibles protégés par une limite intangible fixée à la parcelle, protègent durablement l'agriculture péri-urbaine dans les secteurs les plus soumis à la pression urbaine.

► e.lemerre@audiar.org

HUGUES RIBAUTL, INVENTEUR DE TERRITOIRES PERTINENTS

AUDAS est une agence à qui l'on a confié deux missions à assurer à deux échelles sur la Seine-Aval, c'est-à-dire trois grands bassins de vie et d'emplois. Ce simple résumé, volontairement réducteur, permet d'imaginer que le choix de son président a été mûrement réfléchi à de multiples niveaux. Il s'appelle Hugues Ribault, affiche 61 ans, et assure de très nombreuses fonctions dont celle de maire d'Andrésy, une commune de 12 700 habitants, et conseiller général des Yvelines.



Les données de départ sont un vaste territoire « la Seine-Aval » : 45 kilomètres de long, 20 kilomètres de large, comptant 370 000 habitants, répartis sur 51 communes (et 5 intercommunalités). Sur ce territoire, « qui va de Conflans-Saint-Honorine à Mantes Bonnières en longeant la Seine, l'Etat », témoigne Hugues Ribault, « a instauré il y a près de deux ans, avec une forte impulsion du Conseil général des Yvelines, l'OIN Seine Aval, une opération d'intérêt national de troisième génération » (entendez, avec une volonté d'un partenariat plus marquée avec les collectivités locales et territoriales). S'il existait déjà sur une portion de ce territoire une agence d'urbanisme dite du Mantois (AUMA), celle-ci a été intégrée au sein d'une nouvelle agence, l'AUDAS. Il s'agit donc d'une « agence très particulière », parce que « calée sur un territoire concerné par une OIN », « chargée, outre des fonctions traditionnelles des agences d'urbanisme, d'une deuxième

mission de développement économique », d'où son nom Agence d'urbanisme et de développement de la Seine Aval. Cela devrait faire AUDAS, mais le passé commercial d'Hugues Ribault a sans doute pesé pour choisir un nom à consonance plus marketing et à la mesure de l'ambition : AUDAS. Et ces deux spécialités clairement affichées dans ce libellé, urbanisme et développement économique, se retrouvent bien différenciées dans l'organisation même de l'agence dirigée par Michel Frangville, le président s'empressant de souligner que « naturellement, ses équipes de 32 personnes travaillent en symbiose ». L'AUDAS constitue de fait, nous confirme Hugues Ribault, « l'un des trois outils de l'OIN » au côté de l'EPAMSA, Etablissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval, dirigé par Nicolas Samsoen qui assure la direction de projet de l'OIN, et de l'EPFY, Etablissement public foncier des Yvelines, dirigé par Aude Debreil.

Un passionné de la chose publique

A ce titre, « AUDAS se situe entre la direction de projets et les collectivités locales », ce qui la conduit à travailler sur deux échelles :

- pour l'OIN, l'agence met au point des indicateurs, des tableaux de bord et assure leur suivi ;
- pour les collectivités des trois bassins de vie (le Mantois, le confluent de la Seine et de l'Oise et le territoire médian d'Aubergenville-Limay-Les Mureaux), l'agence participe à l'harmonisation des PLU, prépare la mise en place d'observatoires, voire assure des missions d'AMO pour l'accompagnement des projets des communes.

Piloter une telle agence est une lourde mission

qui a été confiée à « un acteur influent ». S'il n'est pas directement un professionnel de l'aménagement, Hugues Ribault ne se considère pas comme un étranger à ses techniques. En effet, dans ses responsabilités professionnelles antérieures, il a dirigé des projets, notamment de développement de réseaux et d'équipements commerciaux pour un major de l'industrie automobile, au demeurant très présente sur ce territoire. On pourrait dire de ce passionné de la chose publique, retraité de l'automobile, qu'il « en a sous le pied » car, à cette compétence de management de projets, s'ajoute sans conteste une capacité politique reconnue, de maire d'abord, mais aussi d'assembleur. Modeste sur son rôle effectif, il « a fait partie de ceux qui ont permis de construire une intercommunalité importante, la Communauté de communes des deux rives de la Seine laquelle constitue un vrai projet de territoire pour six communes et 65 000 habitants ». Il en est vice-président, chargé des finances, mais aussi, dimension hautement stratégique en Ile-de-France, des transports. Affichant sans ambages « son goût et l'envie de contribuer à de telles réalisations », il se prépare déjà activement à participer au pilotage du futur SCoT, voire à une prochaine évolution de la Communauté de communes Rives de Seine en une Communauté d'agglomération. Un homme de projet doublé d'un homme du concret.

Propos recueillis par Jean Audouin

SILVINA RODRIGUES-GARCIA : CLASSIQUE MAIS PAS TROP

A l'entendre, elle aurait un profil « classique » pour exercer un métier « classique » dans une structure « classique ». Mais Silvina Rodrigues-Garcia cache bien son jeu...

■ D'abord parce que, contrairement à ce que laisserait entendre son nom, elle est née il y a 34 ans à Reims, a fait ses études à Reims et a toujours vécu à Reims. Elle y fêtera bientôt ses dix ans à l'Agence d'urbanisme et de développement de la région rémoise où elle est entrée comme stagiaire à l'issue d'une formation « classique » de juriste en droit public avec un 3^e cycle en développement local. Elle y est aujourd'hui directeur d'études en planification et développement local ; à ce titre, elle a la responsabilité de la cellule planification, avec ses deux compagnons de route, ils élaborent les documents d'urbanisme type PLU et cartes communales, chef de projet « en binôme avec un consultant méthodo sur la démarche du SCoT et du Pays rémois », enfin, plus globalement au sein de l'agence, « expert sur les dossiers de planification, en particulier sur les interfaces urbain/rural ». Une fonction qu'elle considère comme « classique » dans un grand nombre d'agences d'urbanisme, même si le profil de celle de Reims est plus modeste avec une vingtaine de personnes.

La passion du réseau

Ses responsabilités l'ont conduite assez naturellement à participer au Club Planification de la Fédération des agences, club qu'elle « co-anime avec deux acolytes, Christian Dupont (Strasbourg) et Gilles Périlhou (Toulon) ». Il s'agit d'échanger les informations, de confronter les points de vue avec l'ensemble des chefs de projets SCoT et PLU au sein des agences. « A priori, il semblerait logique de considérer que nous procédons tous de la même manière.



Mais il apparaît que nos métiers, nos pratiques diffèrent parce qu'elles sont très liées au territoire où nous les exerçons », constate-t-elle. Elle apprécie ces échanges qu'elle élargit au sein de réunions inter-clubs, par exemple avec le Club habitat ou le Club économie. « Cela nous permet d'être moins isolé dans nos pratiques que, par exemple, dans un bureau d'études », confesse-t-elle, affichant sa satisfaction « de travailler au sein d'un réseau d'agences ».

Mariée mais sans enfant, il lui reste un peu de temps pour finaliser un doctorat en droit public. Elle a même passé avec succès le concours d'ingénieur territorial, faisant d'elle désormais une fonctionnaire de l'agglomération, Reims Métropole, détachée à l'agence d'urbanisme (N.d.l.r. : un schéma peu classique, plutôt réservé aux directeurs d'agences). Pour autant, elle demeure « fidèle à l'agence, un esprit que j'apprécie parce qu'il permet à la fois d'être en contact avec le terrain et d'échanger avec les élus qui m'ont donné le goût du développement local ». Elle apprécie « une position qui permet d'apprécier les stratégies d'acteurs ». D'autant plus que, compte-tenu des récentes élections (près de 40 % des

communes de l'agglomération et du pays ont été renouvelées), une nouvelle dynamique s'est instaurée qui concerne les 140 communes et permet à l'agence « d'être au cœur des missions de prospective de la nouvelle municipalité ». Silvina confesse ressentir « les signes d'une nouvelle attente et de nouvelles modalités de travail lesquelles exigent déjà plus de concertation, de communication, de transparence, d'implication des acteurs puisqu'il s'agit de travailler davantage avec la société civile ». Ainsi en est-il du SCoT qui, approuvé le 3 décembre 2007 doit aujourd'hui être « mis en œuvre avec des élus qui ne l'ont pas tous écrit ».

Il n'y a pas de portrait sans incursion discrète dans la sphère privée : nous avons découvert une passion plus que classique, mais effrénée pour les voyages, de préférence vers des eaux belles à plonger. Certes, cela fait « un exécrable bilan carbone », reconnaît-elle sans se faire prier, un défaut qu'elle tente de compenser... en venant à pied à l'agence.

Propos recueillis par Jean Audouin