



Les gares : enjeu territorial et urbain

La grande vitesse a bousculé l'espace-temps territorial de la France en un quart de siècle. De nouvelles stratégies territoriales et politiques apparaissent : choix du tracé, localisations des gares, vocations des quartiers d'affaires ou mixtes, projets urbains... L'attribution de la compétence ferroviaire régionale aux régions et de la compétence déplacements aux agglomérations peut faire émerger un nouveau couple institutionnel régions/agglomérations pour piloter le système de transport collectif et développer l'intermodalité autour des pôles d'échanges ferroviaires... Les agences d'urbanisme anticipent et entendent ne pas regarder passer les trains.

➤ Portraits :

- Marie-Jo Bonte, le rouage essentiel **p. 15**
- Claude Vallette : Marseille à l'heure métropolitaine **p. 16**

85



EN BREF →

- ACTUS : Lyon, projets européens et rhônalpins • Métropole en réseau entre Rhin-Rhône • Labellisation Qualité Marseille • 29^e Rencontre des Agences d'urbanisme au Havre
- « 20 Villes Moyennes témoins »
- PUBLICATIONS : Atlas numérique Grand Nancy • Dossiers FNAU : Prospective territoriale et Modernisation du Droit du commerce et celui de l'urbanisme • Carbone 2031 vu par le Club Projet urbain **3-4**

DOSSIER →

Les gares : enjeu territorial et urbain 5-14

> Ville et rail, nouvelle clef de l'organisation urbaine ? **5**



Photo de couverture : la gare Montparnasse, point d'acupuncture de l'Ouest de la France.

- > LGV PACA, valeur ajoutée des agences d'urbanisme... **6**
- > TGV : stratégie globale à Reims **7**
- > LGV Rhin-Rhône, 2 gares bisontines **8**
- > Quartiers de gare en Ile-de-France **9**
- > La ligne expresse Alès et Nîmes **10**
- > Urbaniser autour des gares **11**
- > Quartiers durables sud franciliens **12**
- > Belval-Longwy : les gares fret... **13**
- > Le corridor d'affaires ligérien... **14**

PORTRAITS →

- Marie-Jo Bonte, le rouage essentiel **15**
- Claude Vallette : Marseille à l'heure métropolitaine **16**

Editorial

Le rail et la ville, une alliance plus que jamais nécessaire après le Grenelle de l'Environnement. En octobre dernier, la FNAU

a, dans sa contribution au Grenelle de l'Environnement, mis l'accent sur la relation étroite entre politiques d'urbanisme et politiques de transports. Cette articulation s'avère particulièrement nécessaire dans les gares, portes d'entrée des villes, points d'appui privilégiés de leur développement et pôles d'échanges multimodaux. Ce « traits d'agences » en témoigne par de nombreux exemples, choisis dans des agglomérations où œuvrent les agences d'urbanisme.

Autour des villes, le réseau ferré de transport en commun a toujours accompagné ou anticipé les extensions urbaines. Ce rôle traditionnel doit être conforté pour renforcer l'armature urbaine des agglomérations françaises. À une autre échelle, les gares, nouvelles ou rénovées, du réseau ferré à grande vitesse offrent d'exceptionnelles opportunités de développement. Les villes ainsi desservies l'ayant compris ont lancé d'ambitieux programmes de restructuration urbaine autour de leur gare TGV. L'intégration étroite de la ville et du chemin de fer libère un gisement considérable de productivité urbaine en même temps qu'elle offre un outil efficace de lutte contre l'effet de serre et le réchauffement climatique, s'inscrivant ainsi dans le

« Une nouvelle Charte au service d'un développement urbain durable »

droit fil des recommandations du Grenelle de l'Environnement. Si, lors de ces assises, la parole a été largement donnée aux associations de défense de la nature, aux milieux scientifiques, aux groupements professionnels... ce sont pourtant les collectivités locales qui mettront en œuvre beaucoup de leurs conclusions. Les échéances municipales de mars 2008 tombent donc à point nommé pour faire entendre la parole des élus locaux. Afin de mieux répondre aux ambitions du Grenelle, les agences d'urbanisme mettent leurs observatoires, leurs savoir-faire et leurs compétences au service des collectivités et de l'Etat. Dans les années 80/90, les agences d'urbanisme ont été le ferment des dynamiques intercommunales qui s'imposent aujourd'hui sur l'ensemble du territoire français ; elles entendent demain jouer un rôle analogue pour promouvoir le développement durable des territoires.

André Rossinot, président de la FNAU
fnau@fnau.org

La contribution de la FNAU est consultable à l'adresse suivante : <http://www.fnau.org/publication>

traits urbains, Traits d'agences, l'actualité des agences d'urbanisme, supplément au n° 20 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 : 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, Brigitte Bariol-Mathais, Marcel Belliot, Jérôme Grange, Pascale Poupinot, Pierre Tridon • Ont participé à ce numéro : William Allaire, Jean Audouin, Brigitte Bariol-Mathais, Stéphane Baudin, Marcel Belliot, Marie-Jo Bonte, Jean-Marie Constant, Chantal Duchêne, Stéphane Egraz, Elisabeth Ellis, Nathalie Fernandez, Isabel Girault, Jean Haëntjens, Christophe Lesort, Martine Liotard, Sandrine Marouse, Xavier Moiroux, Céline Murgia, David Pagnier, Jean-Yves Pailloux, Nicolas Pech, Pascale Poupinot, Priscilla Pierre, François Puech, André Rossinot, Patrick Thépin, Claude Vallette, Yann Watkin • Directeur artistique : Alain Martin • Secrétariat de rédaction : Marie-Line Descroix • Abonnement annuel à Traits Urbains : 78 € TTC (8 numéros - 12,50 € le numéro, 25 € le hors série - TVA = 2,1 %) - renseignements et abonnement : abonnement@innovapresse.com • Imprimeur : Cortlet (14) • Dépôt légal : à parution.

Lyon, des projets européens aux projets rhônalpins

L'Agence de Lyon a convié Paul Lecroart de l'IAURIF le 17 octobre, pour un panorama européen de grands projets urbains décrits dans les Cahiers de l'IAURIF de mars 2007 : Thames Gateway à Londres, IJburg et IJburg à Amsterdam, 22@bcn à Barcelone... Six directeurs de projets ont ensuite expliqué les principes et les impacts de leurs sites à Lyon, Saint-Etienne et Grenoble. Plus que la surface ou le financement des projets, c'est leur participation à une stratégie métropolitaine qui leur fait atteindre ensemble une « *masse critique* » et favorise leur succès. Les acteurs rhônalpins peuvent s'appuyer sur la planification par les Scot ou l'inter-Scot. La table ronde a aussi montré



Portrait d'une métropole en réseau entre Rhin et Rhône

Les premières assises de la métropole Rhin-Rhône se sont tenues le 28 septembre 2007. Les agences d'urbanisme de Mulhouse, Belfort, Montbéliard et Besançon ont dessiné le portrait de cette Métropole en réseau dans ses dimensions individuelles et collectives en élaborant un document de référence. Celui-ci met l'accent sur l'opportunité de créer une métropole transfrontalière atypique en réseau dans un contexte de mondialisation. Il révèle le potentiel lié à la puissance de l'économie métropolitaine, à ses fonctions stratégiques et à l'arrivée du TGV.

Contacts :

www.adu-montbeliard.fr



l'importance de concilier l'attractivité des projets avec leur mixité sociale et fonctionnelle. Cette journée fait partie des séances mensuelles « *Repères européens* » organisées par l'Agence depuis deux ans. Rencontres à suivre...

Pour en savoir plus : www.urbalyon.org



© Pascale Poupinot

« 20 Villes Moyennes témoins » : la candidature de Saint-Omer retenue

L'objectif de l'appel à expérimentation « 20 Villes Moyennes témoins » lancé par la DIACT est d'amener la politique d'aménagement du territoire à franchir une nouvelle étape, les effets attendus étant multiples :

- conforter le chaînon intermédiaire que représentent les villes moyennes entre métropoles et espaces ruraux,
- rendre plus visible l'apport des villes moyennes à la compétitivité nationale,
- consolider les fonctions de villes moyennes,
- répondre par là aux objectifs fondateurs de l'aménagement du territoire en faveur de l'équilibre et de la compétitivité.

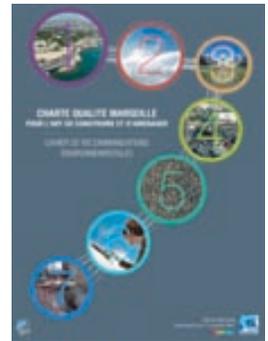
Apportant toute son expertise dans la rédaction du dossier de candidature, l'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Saint-Omer a

Une labellisation Qualité Marseille

La Ville de Marseille vient d'adopter une charte destinée à promouvoir la qualité environnementale dans l'art de bâtir et d'aménager. Cette démarche, initiée par l'Agence d'urbanisme de Marseille, repose d'abord sur un cahier, qui se veut pédagogique et incitatif, de recommandations à l'usage des aménageurs et des constructeurs, mais aussi du grand public. Ses premières applications se retrouveront dans les projets de la Zac de Sainte-Marthe.

Un référentiel de qualité des constructions est aussi en cours d'élaboration. Porteur de préconisations techniques, il s'appliquera aux autres projets de la ville de Marseille. Enfin, une labellisation « *Qualité Marseille* » permettra de garantir l'application de ses critères depuis la phase de conception jusqu'à celle de réalisation, pour ceux du secteur privé.

Contact : agam@agam.org





Une oblique de la Place Foch à Saint-Omer.

accompagné la ville de Saint-Omer sur le thème de la « *revitalisation des centres-villes* ». Elle poursuivra naturellement ses investigations en 2008 aux côtés de l'État et de la Ville au titre de l'animation des trois groupes de réflexion initiés dans le cadre de ce processus innovant.

Contact : accueil.audrso@wanadoo.fr

active. Il présente les 39 parcs d'activités du Grand Nancy : schéma de situation, plan précis du site, liste des entreprises présentes, disponibilités foncières, chiffres-clefs et informations pratiques comme par exemple les lignes de transports en commun. Ce portail connaîtra pendant les prochains mois de nombreuses évolutions qui intégreront davantage d'interactivité. Par exemple, le simple pointage des bâtiments du plan général permettra d'obtenir le nom des sociétés qui y sont implantées. Et si le parc dispose d'un annuaire des entreprises informatisé, alors d'un simple clic, il sera possible d'obtenir des informations sur l'entreprise (activité, dirigeant, effectif, etc.).

Pour en savoir plus : www.aduan.org

PUBLICATIONS

Atlas numérique des sites d'activités de l'agglomération nancéienne

L'ADUAN vient de mettre en ligne sur son site web la nouvelle version de l'Atlas des sites d'activités. Conçu et développé par l'Agence, cet outil est réalisé pour la première fois en version informatique et inter-



La prospective territoriale, outil de construction d'une vision partagée

La FNAU présente la prospective territoriale en quelques fondamentaux et quelques territoires (Nancy, Rennes, Le Havre, Lorient, Toulouse et Lyon) à travers son dossier n° 20, attestant ainsi de l'implication des agences d'urbanisme dans ces exercices. Ils permettent de construire des visions partagées par les acteurs des territoires. Vision commune ou négociée, renouvellement de l'observation ou référentiel commun



à l'échelle d'un territoire, tout concourt à ces exercices de prospective qui nécessitent un enracinement territorial pour s'échapper des jugements généraux et duplicables d'un territoire à l'autre.

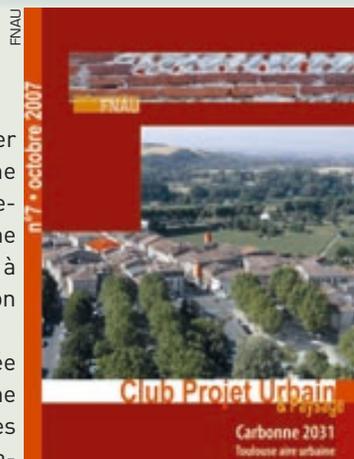
Pour en savoir plus : www.fnau.org

Carbonne 2031 vu par le club

Projet urbain de la FNAU

Toulouse, cœur de l'aire urbaine, doit s'appuyer sur les villes moyennes régionales comme Carbonne. C'est toute la subtilité du développement polycentrique à l'échelle métropolitaine complété par un développement multipolaire à l'échelle de l'aire urbaine, chacun ayant son niveau de pertinence.

L'accessibilité par une desserte ferrée cadencée mettant Toulouse à vingt minutes ainsi qu'une couverture numérique à très haut débit pour les entreprises engendrent de nouvelles responsabilités à la ville pour garantir une offre diversifiée de logements, tout en maintenant une identité forte de bastide. Pour en savoir plus : www.fnau.org



Modernisation du Droit du commerce et celui de l'urbanisme

La commission Dutreil a été mise en place en octobre 2007 pour réfléchir à la modernisation de l'urbanisme commercial. Ce dossier FNAU n° 21 présente une synthèse de la contribution que lui a adressée la FNAU. Il en ressort notamment que les outils de planification urbaine mis à la disposition des autorités locales pourraient encadrer le développement des activités économiques et commerciales, en préservant les équilibres des territoires français : le droit de l'urbanisme offrirait le cadre réglementaire adéquat sur lequel doivent pouvoir s'appuyer les autorisations d'implantation commerciale sans entraver la concurrence.

Pour en savoir plus : www.fnau.org

Les gares : enjeu territorial et urbain

Ville et rail, nouvelle clef de l'organisation urbaine ?

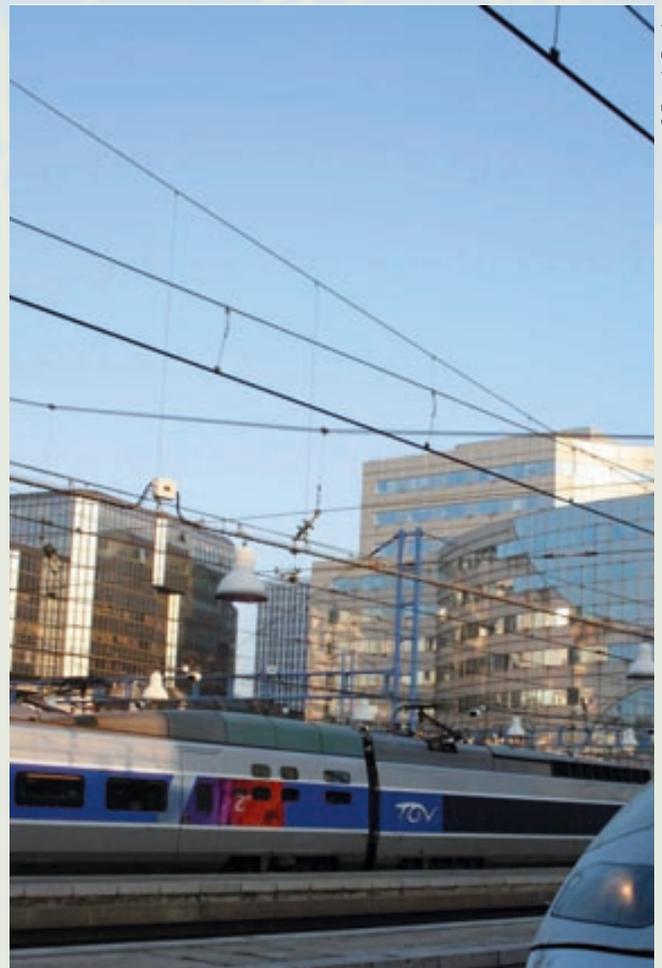
→ Avec la grande vitesse, qui a bousculé l'espace-temps territorial, la France a connu une intense mutation d'aménagement du territoire depuis un quart de siècle. Cette nouvelle géographie temporelle place aujourd'hui Nancy et Metz, à peine plus loin de Paris que Rouen, rend possible de vivre à Lille ou Reims en travaillant à Paris, ou encore à Marseille en travaillant à Lyon.

Le quartier de la gare TGV, porte d'entrée dans la ville, vitrine territoriale, source de valeur foncière et immobilière, est devenu un enjeu majeur de développement. Ce dernier suscite stratégies territoriales et politiques, qu'il s'agisse du choix du tracé et des localisations des gares, des vocations des quartiers d'affaires ou mixtes, des projets urbains, lesquels mobilisent grands opérateurs immobiliers et grandes signatures d'architectes.

Dans cette aventure de l'Europe TGV, toutes les configurations de gares se rencontrent. Les « gares historiques » surchargées, mais si centrales, permettent de renouveler un quartier. Les gares TGV en périphérie d'agglomération comme Reims ou Besançon, créent une nouvelle polarité urbaine et posent la question des complémentarités / concurrences avec le centre. Enfin, l'enjeu est de « greffer » un projet territorial autour des « gares aux champs » souvent choisies comme carrefour ferroviaire ou conciliation diplomatique des attentes de deux villes.

A travers les contributions des Agences d'urbanisme, il s'agit d'apporter des éclairages sur la manière de concilier grande vitesse et organisation territoriale, sur les fondamentaux de réussite pour les nouveaux quartiers TGV et sur les possibilités de créer de véritables projets pour les « gares aux champs ».

L'attribution de la compétence ferroviaire régionale aux régions est récente comme celle de la compétence déplacements aux agglomérations. Cette évolution peut faire émerger un nouveau couple institutionnel régions/agglomérations pour piloter le système de transport collectif et pour développer l'intermodalité autour des pôles d'échanges ferroviaires, devenus les nouveaux points d'acupuncture urbaine des espaces métropolitains, urbains et périurbains. Il s'agit, en fait, plutôt de ménages « multi-institutionnels » constitués, autour de cet enjeu du



© Pascale Poupinot

ferroviaire et de la ville, puisque sont toujours très présents les départements, les syndicats mixtes de transports, l'Etat, les villes mais aussi les syndicats de SCOT, et bien sûr les acteurs SNCF et RFF (Réseau Ferré de France).

Partout en France, sont engagées des démarches sur la valorisation des étoiles ferroviaires, la mise en œuvre de trams-trains, la création de pôles d'échanges, la réalisation de projets urbains autour des gares.

Quel état de la question peut-on dresser au travers des interventions des agences d'urbanisme et des réactions de « grand témoin » de Chantal Duchène, directrice générale du GART ? Il apparaît que, sur ces questions, les agences d'urbanisme anticipent et entendent ne pas regarder passer les trains.

Brigitte Bariol-Mathais, agence de Saint-Etienne

bbariol@epures.com



GRANDE VITESSE

Projet LGV PACA et structuration régionale : la valeur ajoutée du réseau des agences d'urbanisme de PACA

PAR XAVIER MOIROUX, AGENCE DE MARSEILLE (AGAM)

→ Les agences d'urbanisme de PACA ont joué un rôle important en termes d'explication, de fédération des points entre les collectivités, de pédagogie et d'émergence de solutions nouvelles et leur intervention s'est inscrite dans un double calendrier...

- Dans la première phase de préparation du débat public (février-juillet 2005), et puis après le débat, les agences de Marseille, de Toulon, des Alpes Maritimes ont été à l'origine de la proposition d'une nouvelle famille de scénarios (« *Métropoles du Sud* »). Les agences ont travaillé avec les acteurs institutionnels de leur territoire à des solutions nouvelles, mais aussi entre elles, lorsqu'il est apparu que la solution de référence proposée par RFF était conçue en priorité pour accélérer les liaisons entre Paris et la Côte d'Azur, évitait Marseille et Toulon, se raccordait à 15 km de Nice sur une voie ferrée saturée, et n'intégrait pas suffisamment la possibilité d'un prolongement de la ligne TGV vers l'Italie. Elles ont alors établi un certain nombre d'argumentaires et procédé à des premières études auxquelles elles ont associé des experts indépendants pour vérifier la faisabilité de leurs propositions, et les intégrer dans le débat public au même niveau que les autres solutions.

Le réseau des agences PACA a dès lors joué un rôle majeur pour fédérer une position commune des grandes métropoles de PACA sur les objectifs du projet et sur les pistes de solutions techniques permettant de les atteindre. Cette action a débouché sur un accord politique entre les grandes agglomérations à la fin du débat public, puis sur le choix de l'État de proposer ce scénario comme scénario de référence du projet.

- Dans la deuxième phase des études complémentaires et de l'analyse fonctionnelle, le travail en commun s'est centré sur les fonctionnalités de la LGV PACA et la prise en compte des enjeux liés à l'aménagement du territoire régional. Outre la nécessité d'accélérer les liaisons entre la Côte d'Azur, Paris et l'Europe du Nord, le réseau des agences a beaucoup souligné l'impérieuse nécessité que la LGV PACA permette :



- de relier en grande vitesse l'Espagne (Barcelone), la France et l'Italie (Gênes-Milan), et de mettre en réseau les métropoles traversées,
- d'accélérer les liaisons ferroviaires internationales et interrégionales au départ de PACA (notamment vers Lyon et Montpellier),
- de créer des liaisons à grande vitesse entre les trois métropoles de PACA, afin de favoriser le report modal (notamment grâce à un temps de parcours en TGV 2,5 fois inférieur au temps de parcours routier) et de renforcer les coopérations économiques, universitaires (pôles de compétitivité), culturelles et touristiques entre elles grâce à ces liaisons rapides),
- de libérer le réseau ferroviaire classique des liaisons à grand parcours et, ainsi, de permettre le développement d'une offre TER cadencée interne à chaque aire métropolitaine,
- d'accueillir le TGV au cœur des grandes métropoles, afin de conforter les

stratégies de renouvellement urbain et d'aménagement (projets Euroméditerranée, Rade de Toulon, plaine du Var) et de disposer de gares interconnectées aux Transports Express Régionaux métropolitains et aux réseaux de transport collectif en site propre (TCSP),

- d'éviter une logique d'épaississement du territoire régional, en privilégiant le renouvellement urbain plutôt que la consommation d'espace.

La valeur ajoutée de l'intervention initiale de l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (agam) relayée par celles de Toulon et des Alpes-Maritimes a été reconnue par leurs partenaires et leurs interlocuteurs. La capacité des agences à travailler sur différentes échelles et à articuler les problématiques d'infrastructures, de développement et d'aménagement a indéniablement favorisé une prise de conscience collective.

Pour en savoir plus : agam@agam.org

Le TGV au cœur de la stratégie globale de développement de l'agglomération de Reims

PAR STÉPHANE EGRAZ – AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION DE REIMS (AUDRR)

→ En positionnant Reims à 45 minutes de Paris, le TGV Est s'avère être une opportunité majeure de développement pour l'agglomération. Afin de valoriser son arrivée, une stratégie de développement vise à positionner le territoire en tant qu'espace de desserrement du Bassin parisien (ménages, activités) et à développer le tourisme d'affaires...

Le maillage du territoire régional

La gare TGV implantée à Bezannes constitue le point d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire à grande vitesse pour le territoire régional. Prévu au contrat de plan Etat-région, la gare a été connectée au réseau TER permettant ainsi d'assurer une correspondance vers les principales agglomérations régionales (Reims centre, Sedan, Châlons)

à laquelle s'ajoutent des accès directs entre Epernay et Champagne Ardenne TGV. Cette inter-connexion des réseaux conforte ainsi le plan de développement de l'offre ferroviaire régionale. Le caractère intermodal de la zone sera renforcé par une ligne de tramway entre la gare centrale de Reims et Bezannes.

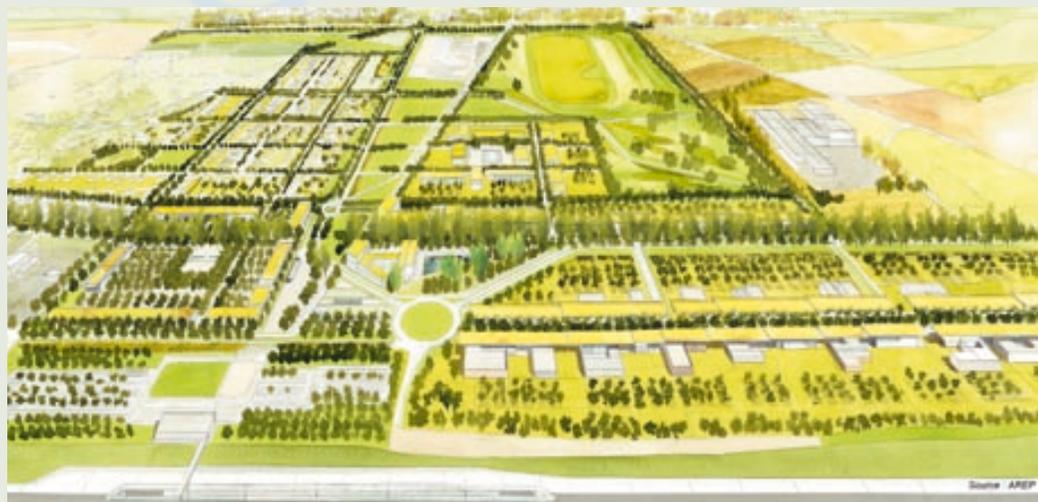
Insuffler une nouvelle dynamique urbaine

Ce point de connexion au réseau LGV structure un projet collectif d'intérêt communautaire débouchant sur la création d'une Zac de 170 hectares comprenant :

- un parc d'activités économiques (60/70 ha) ;
- des logements (15/20 ha) ;
- un espace à vocation de loisirs, de commerce et de services (15/20 ha) ;
- des espaces verts et paysagers (30/50 ha).

La constitution et la programmation de la ZAC répondent ainsi aux enjeux :

- d'urbanisation de la frange sud d'agglomération ;
- de proposition d'une offre haut de gamme de logements et d'immobilier d'entreprise ;
- de valorisation de l'ANRU sur le quartier limitrophe de Croix Rouge.



DR

Donner à l'hypercentre un nouveau visage à travers le quartier Clairmarais

Le quartier Clairmarais jouxte la gare centrale de Reims. Historiquement marqué par des activités industrielles et ferroviaires, ce secteur fait l'objet d'un programme de renouvellement et de requalification urbaine lié à l'arrivée du TGV en centre-ville. L'aménagement du quartier comporte le développement d'un quartier d'affaires en façade de la gare et la recomposition d'un quartier d'habitat au-delà. La rénovation du bâtiment gare, comprenant l'amélioration des conditions d'accueil des voyageurs et de circulation interne à la gare, s'accompagne de l'aménagement du pôle d'échanges avec les transports urbains et interurbains. Ce programme permet de renforcer les liens avec le centre urbain en minorant l'effet de coupure induit par la gare et les voies SNCF.

Cinq mois après la mise en service du TGV, ses effets sont perceptibles en termes d'attractivité résidentielle (demande de logements de ménages du Bassin parisien), économiques (investisseurs immobiliers nationaux) et liés au tourisme d'affaires (accroissement du taux d'utilisation du centre des congrès).

Pour en savoir plus : agence-reims@audrr.fr



De la contrainte à l'opportunité : la LGV Rhin-Rhône et le système à 2 gares de l'agglomération bisontine

PAR DAVID PAGNIER ET STÉPHANE BAUDIN, AGENCE DE BESANÇON (AUDAB)

→ La ligne grande vitesse Rhin-Rhône qui reliera en décembre 2011 Dijon à Mulhouse évite largement le centre-ville de Besançon, capitale régionale de Franche-Comté. Toutefois, une nouvelle gare, Besançon-Franche-Comté TGV, sera construite en périphérie de l'agglomération et reliée à la gare historique de centre-ville, Besançon Viotte, par la réhabilitation d'une infrastructure ferrée existante, amenant les TGV au cœur de la ville.

L'éloignement de la nouvelle gare (environ 10 km du centre-ville) présentait les contraintes classiques des gares périphériques. Mais le lien ferroviaire existant entre les deux gares s'est avéré une formidable opportunité pour repenser le développement du secteur nord de l'agglomération de Besançon. Il est borné, dans sa partie nord, par la nouvelle gare TGV et dans sa partie sud par la gare centrale Viotte. Il comprend dix communes (hors Besançon) essentiellement résidentielles, une importante zone commerciale et des zones d'activités stratégiques pour le développement de l'agglomération. Ce secteur est particulièrement dynamique du point de vue de la construction de logements.

L'agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon (AudaB) a contribué à la réalisation d'un schéma d'aménagement du secteur dont la validation est en cours. Ce schéma propose une nouvelle armature urbaine, concentrant le développement sur les cinq communes au contact de la ligne ferroviaire. Il préconise également un renforcement des centres urbains de ces communes et une plus grande densité des opérations d'aménagement, notamment par la conception de véritables projets urbains. Ce schéma repose principalement sur l'utilisation de la voie ferrée actuelle pour la mise en place d'une offre de transports en commun. Cette offre constituera le volet « Nord » du transport collectif en site propre (TCSP) d'agglomération. Les haltes ferroviaires qui seront créées en trois points distincts, sur une zone d'activités en première couronne et sur deux communes du secteur concerné, doivent



servir de support à une densification conséquente de l'urbanisation. Il s'agit de maîtriser le développement urbain du secteur en économisant l'espace, mais aussi de garantir une clientèle suffisante à la rentabilité du système de transport mis en place.

Les deux gares TGV constitueront les points d'appui du développement économique de l'agglomération bisontine. La gare centrale Viotte s'intègre dans un véritable projet urbain qui comprendra un pôle d'échanges multimodal, de nouveaux équipements structurants (palais des congrès) et une offre de locaux d'activités tertiaires. La nouvelle gare TGV comprendra à terme un parc d'activités tertiaires supérieures de près de 100 000 m² SHON s'inscrivant dans un environnement de qualité. A ce titre, ce secteur de développement a fait l'objet d'études préalables afin de limiter ses impacts visuels et environnementaux. Ce double système permet de conjuguer desserte du centre urbain et développement d'une nouvelle polarité d'agglomération.

BAHN-VILLE 2

Expérimenter de nouvelles façons de faire de l'aménagement et du développement urbain autour des gares est l'objectif du programme de recherche-action franco-allemand Bahn-Ville. Le site d'expérimentation français choisi pour le programme Bahn-Ville 2 (2007-2009) soutenu par le PREDIT, est la ligne ferroviaire Saint-Etienne/Firminy et le site allemand est Francfort. Le programme de recherche-action a pour objectifs d'offrir du foncier accessible par le ferroviaire, d'intégrer les gares à la ville, d'inciter les habitants à prendre le train et d'organiser le territoire par le rail. Ce programme est financé par l'Etat et les collectivités locales. L'équipe qui réalise le projet Bahn-Ville 2 regroupe l'INRETS (Institut de recherche sur les transports et leur sécurité), le CETE (Centre d'Etude Technique de l'Équipement) de Lyon et Epures, l'Agence d'urbanisme de la Région stéphanoise.

Pour plus d'information : www.bahn-ville2.fr

Pour en savoir plus : contact@audab.org

INTERFACE URBANISME ET FERROVIAIRE

Quartiers de gare et stratégies métropolitaines en Ile-de-France

PAR MARTINE LIOTARD ET YANN WATKIN, IAURIF

→ Un récent Club des aménageurs franciliens a permis de faire un état des lieux des pratiques et problématiques en matière de quartiers de gare en Ile-de-France. Le schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) en révision propose une métropole polarisée et compacte, où des transports en commun plus nombreux structurent le territoire régional et où l'urbanisation se fait de préférence dans les zones bien desservies. Face aux investissements lourds que représentent les transports en commun et le retrait financier croissant de l'État dans l'aménagement, ces projets couplent essentiellement une rocade rapide dans la zone centrale dense (Arc Express), quelques trains et plusieurs transports collectifs en site propre (TCSP) dans tout l'espace régional.

Les quartiers de gare, au croisement de ces objectifs régionaux, se voient affectés pour certains d'entre eux d'un enjeu de « densification préférentielle » modulée selon les types de territoire, dès lors que des possibilités de mutation y sont détectées. Cette conjugaison desserte/mutabilité laisse entrevoir de vastes possibilités ; les réponses actuelles sont toutefois plus mitigées. Panorama des avancées et des obstacles.

Grands projets denses, gouvernance et intercommunalité

Les conditions, notamment financières, pour réaliser de grands quartiers couplant urbanisation dense et transport rapide (villes nouvelles, La Défense, Paris-Rive-Gauche, etc.) ne sont plus aujourd'hui réunies. Excepté à Paris, les nouveaux projets franciliens sont de taille plus réduite, peu denses et souvent d'échelle communale (Massy-Palaiseau). La gouvernance reste un point-clé face à une intercommunalité encore limitée en Ile-de-France, notamment pour les nombreuses gares métropolitaines de la zone centrale dense ou situées dans les nouveaux « sites stratégiques ».

Projets de moyenne densité en périphérie urbanisée

De nombreuses opportunités existent au-delà de la zone centrale. Cependant, peu de projets se matérialisent en dépit de la moindre pression des coûts du foncier. La densité et la mixité fonctionnelle restent souvent de moyenne intensité (Ermont-Eaubonne, Brétigny-sur-Orge) malgré l'importance de la gare. L'absence d'ambition des politiques urbaines dans les communes périurbaines, la difficile maîtrise du foncier ou de la dépollution des sols, expliquent ce constat actuel.

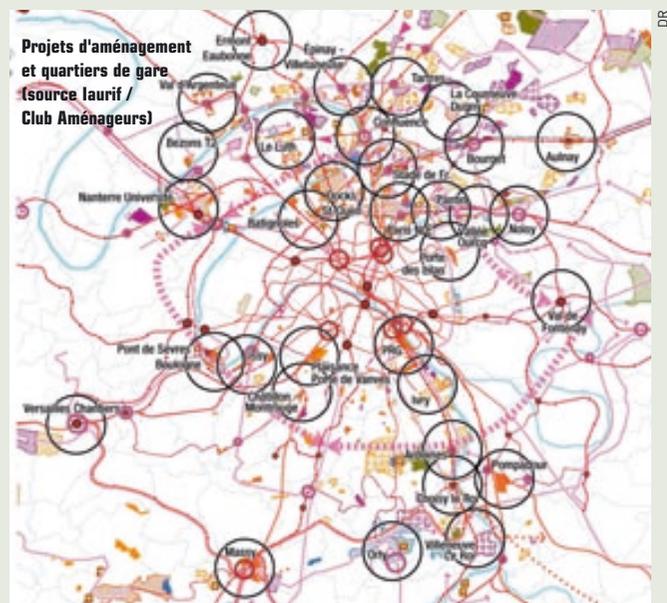
Densités et armature urbaine

L'enjeu de la densité est d'autant plus prégnant en Ile-de-France qu'il y a une grave pénurie de logements et que l'espace métropolitain reste peu structuré. Créer une centralité urbaine (d'échelle communale et a fortiori intercommunale) autour des gares est un thème nouveau, encore peu traité et allant souvent à l'encontre des volontés locales de préserver les centres existants

(Saint-Denis Confluence). Il s'agit de faire des quartiers de gare de véritables « entrées de ville métropolitaines », par leur accès à tout le réseau régional (spécificité de la métropole).

Transports en commun de surface, les nouvelles pistes

Après le fer, les tramways ont favorisé l'urbanisation de la banlieue parisienne jusqu'à l'entre-deux guerres. Le retour en force des transports de surface au SDRIF 2007, avec les



transports en commun en site propre, pose la question de leur impact urbain, malgré leur vitesse moindre. Les projets denses sur des stations de tramway sont encore rares (Bezons), mais la réflexion est à mener, sachant le nombre d'infrastructures de transport de ce type programmées. Il s'agira moins de quartiers de gare que d'urbanisation en réseau. Le système des acteurs reste à constituer pour articuler infrastructure de transport, veille foncière et projet d'aménagement.

Pour en savoir plus : martine.liotard@iaurif.org

La ligne expresse régionale, fil conducteur d'un projet commun Alès et Nîmes

PAR ISABEL GIRAULT, AGENCE DE NÎMES (AUDRNA)

→ **Partie du projet inabouti de coopération métropolitaine des agglomérations du Delta rhodanien, la démarche de rapprochement entreprise par les agglomérations de Nîmes et Alès vise l'émergence d'un projet de territoire dont la modernisation de la ligne TER Alès-Nîmes est le fil conducteur.**

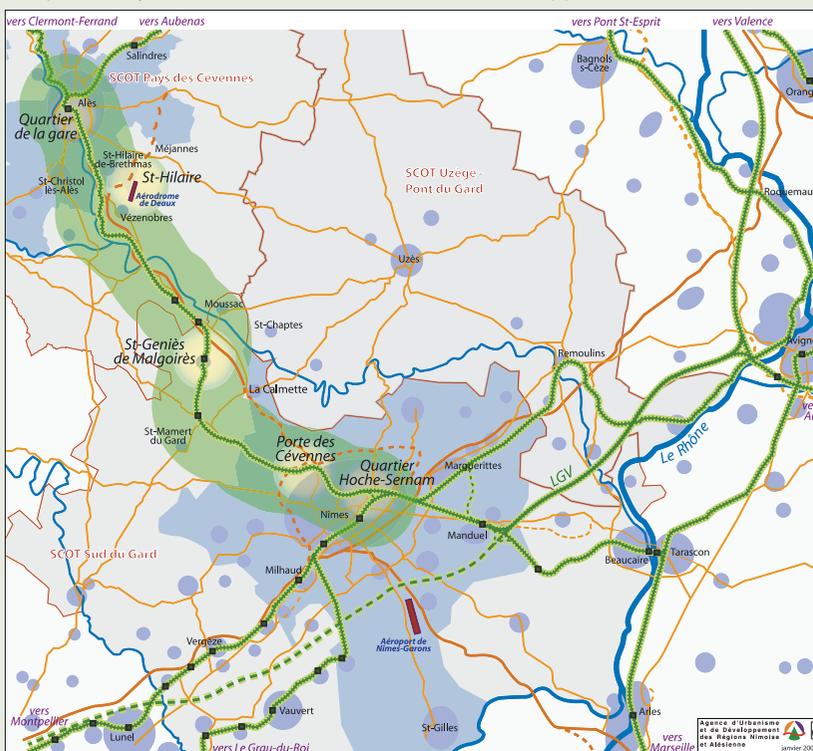
Distantes d'une trentaine de kilomètres, les deux agglomérations forment un maillon important du réseau des villes languedociennes comprises dans l'espace multi polarisé de l'arc méditerranéen. Les évolutions urbaines montrent que la place de ce binôme se renforce dans l'espace régional, dessinant un axe de développement

l'environnement, problèmes de ressources, ...

L'accélération de la croissance démographique et la forte augmentation des coûts du foncier renforcent de façon sensible la pression sur les territoires périurbains. En particulier, la construction de la voie express Alès-Nîmes entraîne un risque non négligeable de transformation incontrôlée de l'espace situé entre les deux agglomérations, d'une grande qualité paysagère, avec des villages ayant encore conservé leur caractère.

Fer de lance de ce rapprochement, la modernisation de la ligne ferrée Alès-Nîmes offre une occasion sans précédent de repenser l'organisation du développement urbain autour des gares et points d'arrêt, existants ou à créer. Dans les villes centres d'abord, où sont engagés d'importants projets de renouvellement urbain.

- à Nîmes, le quartier Hoche-Sernam fait l'objet d'un ambitieux programme de développement de l'université, de 800 logements, d'équipements, desservis par l'axe nord-sud du transport collectif en site propre qui viendra s'articuler à la future halte du TER. Une étude d'urbanisme est en cours ;
- à Alès, la municipalité prépare la transformation du quartier de la gare et l'évolution des 10 ha d'emprises foncières dont l'utilité ferroviaire n'est plus avérée. Un pôle multimodal s'inscrit dans le projet, permettant l'articulation avec les dessertes



perpendiculaire au couloir historique de l'axe littoral. Après une période de déclin de l'industrie dans l'arrière-pays des Cévennes, les deux agglomérations ont renoué avec une dynamique de croissance qui tend à s'amplifier. Dotées d'un environnement exceptionnel – paysages et patrimoine architectural emblématiques : garrigues nîmoises, gorges du Gardon, parc national des Cévennes, douceur du climat, traditions et art de vivre –, elles bénéficient d'une forte attractivité, mais en subissent aussi les effets négatifs : difficultés sociales et économiques, besoins exponentiels d'équipements, périurbanisation accélérée, pression sur

rayonnantes.

Entre ces deux extrémités, plusieurs gares sont à conforter ou à créer par le développement de quartiers nouveaux dans les bourgs et villages traversés, en périphérie des deux agglomérations où des sites sont d'ores et déjà repérés pour accueillir d'importants quartiers autour de haltes nouvelles à l'articulation avec les infrastructures routières majeures : le site de la porte des Cévennes à Nîmes, le site de Saint-Hilaire au sud d'Alès.

Par l'amélioration de la liaison à la gare centrale et le raccordement à la gare TGV de l'agglomération nîmoise, le

projet combine les dessertes locales, inter-cités et de la grande vitesse européenne (LGV Nîmes / Montpellier / Perpignan), parachevant l'organisation intégrée du territoire. Initiée avec l'appui de l'agence d'urbanisme, la démarche privilégie une double entrée : celle de la concertation des acteurs institutionnels autour des grands projets d'équipements et d'infrastructures et celle de la mobilisation de la société civile afin de susciter et d'accompagner toutes les initiatives propres à concrétiser le projet de

territoire global et en particulier le rôle des gares. Parallèlement aux projets d'infrastructures, c'est toute une réflexion prospective partenariale qui se met en place sur la stratégie commune à conduire en matière de développement économique, d'habitat, de gestion des ressources naturelles, de prise en compte des risques naturels et de maîtrise de l'urbanisation.

Pour en savoir plus : audrn@audrn.com

Urbaniser autour des gares

PAR NICOLAS PECH, AGENCE DE LYON (URBALYON)

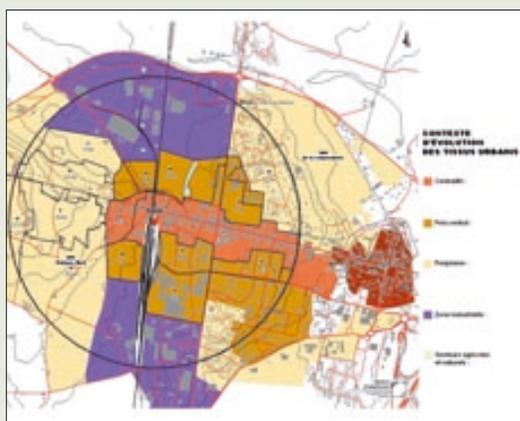
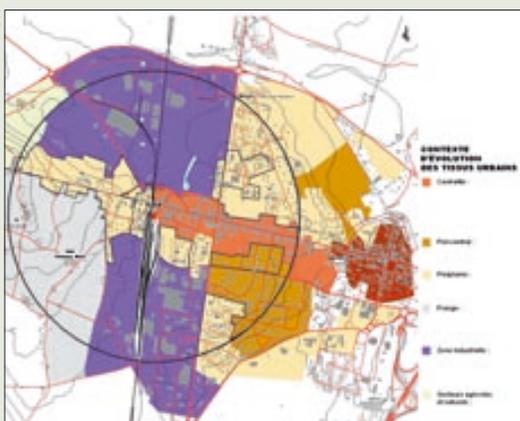
→ **Le Code de l'Urbanisme établit que les documents de planification doivent favoriser l'urbanisation en priorité dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Par ailleurs, la Région Rhône-Alpes développe activement l'offre ferroviaire pour répondre aux besoins de déplacements à l'échelle métropolitaine et proposer une alternative aux déplacements automobiles dans les territoires périurbains. C'est donc logiquement que la question des potentiels d'urbanisation autour des gares s'est posée. Sont-ils suffisants pour que chacun des Scot concernés puisse porter un discours volontaire, en adéquation avec la réalité du territoire ?**

En 2005, une étude exploratoire a été confiée à l'agence d'urbanisme par le Grand Lyon, la Région et les syndicats mixtes des Scot de l'agglomération lyonnaise, du Beaujolais et des Rives du Rhône. Elle vise à défricher la question et à définir une méthodologie opérationnelle et reproductible. Expérimentée à partir de quatre gares, la démarche consiste à estimer les possibilités de construction dans un territoire d'un kilomètre autour des arrêts. En mettant de côté les

terrain... Une rencontre a lieu avec les élus des communes concernées. A partir de ces éléments, deux scénarios d'évolution de l'urbanisation sont élaborés. Ils font varier la mutabilité des tissus urbains en fonction de la taille de la ville, des types de tissus identifiés et de l'évolution possible des vocations des différents quartiers. Le premier scénario, au « *fil de l'eau* », est conforme aux POS ou PLU en vigueur et montre l'évolution permise pour les différentes parties de

la ville. Le second scénario, plus volontariste, considère la gare comme un nouvel élément de centralité du territoire, un équipement fort qui structure le fonctionnement et le développement de la ville.

Le résultat obtenu est donc une fourchette du nombre de logements supplémentaires pouvant être accueillis à



équipements et les activités économiques, il s'agit de se concentrer sur une question cruciale, l'accueil résidentiel, avec la possibilité de confronter les résultats obtenus aux perspectives d'évolutions démographiques sur le territoire. De la même manière, le choix d'un périmètre « *virtuel* » d'un kilomètre permet de disposer de données comparables entre gares et de se focaliser sur un territoire dans lequel les habitants peuvent accéder directement et à pied aux TER. A l'intérieur du périmètre, les tissus urbains existants sont analysés et les contraintes d'urbanisation sont prises en compte (risques d'inondation, industriels, de glissement de

proximité d'une gare à horizon des Scot. A partir des quatre gares testées, il apparaît que le potentiel d'urbanisation autour des gares n'est pas négligeable par rapport aux projections démographiques disponibles. Ce travail a depuis été poursuivi sur les territoires des Scot des Rives du Rhône (Vienne-Roussillon) et de l'agglomération lyonnaise. Il a confirmé que les terrains les plus proches des gares peuvent, selon les secteurs, accueillir entre 10 et 30 % des besoins en logements.

Pour en savoir plus : agence@urbalyon.org



ECHELLE DU PROJET URBAIN

Entre desserte locale et TGV, des quartiers de gare durables dans le Sud francilien

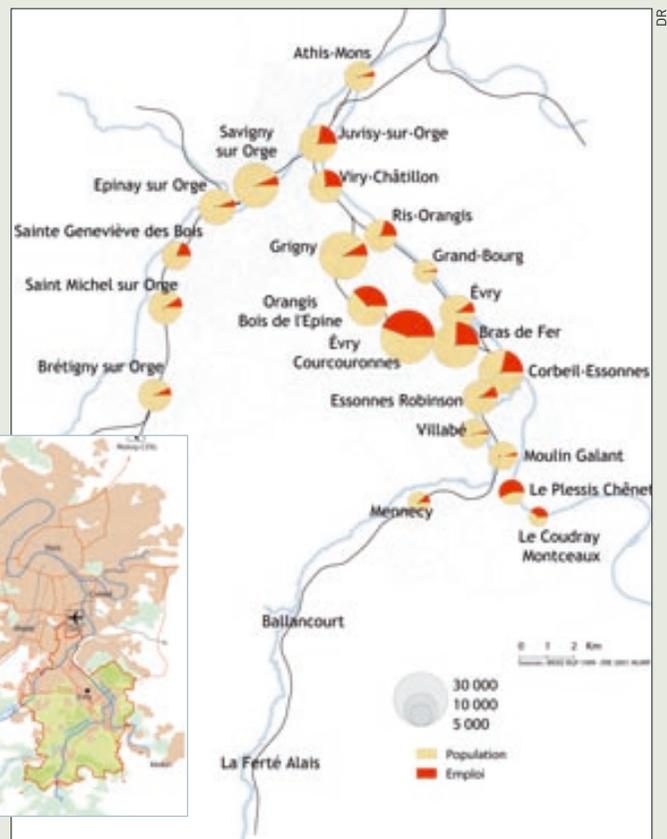
PAR PATRICK THÉPIN, AGENCE ESSONNE SEINE ORGE (AUDES0)

→ Situé au sud de l'Île-de-France à une vingtaine de kilomètres de Paris, le Centre-Essonnes-Seine-Orge (CESO) est desservi par deux lignes de RER. Il bénéficie d'un arrêt TGV et de deux pôles d'échanges majeurs du réseau régional (Juvisy-sur-Orge - plus de 50 000 voyageurs/jour - et Évry-Courcouronnes). La mise en œuvre de nouvelles infrastructures devrait venir compléter le maillage et renforcer l'attractivité du réseau ferré : le tramway Villejuif/Juvisy, le tram/train Massy/Évry/Corbeil, le tramway Essonnes Centre pour la ligne de bus la plus fréquentée de grande couronne (plus de 30 000 voyageurs/jour).

Depuis la première ligne Paris-Corbeil créée en 1840, il a fallu un siècle dans ce territoire pour que le chemin de fer s'intègre complètement au fonctionnement urbain. Le chemin de fer et les gares ont accompagné l'industrialisation du territoire, notamment en bord de Seine (Grands Moulins par exemple). Ils confèrent à une partie de ces sites une fonction économique peu propice à l'attractivité urbaine. Ils ont aussi accompagné son développement résidentiel : maisons de villégiature, logements des cheminots, lotissements pavillonnaires, ville nouvelle d'Évry. Certains de ces sites ont accueilli une urbanisation spontanée résultat d'opportunités foncières. La plupart n'ont pas accueilli de fonctions de centralité.

La valorisation des quartiers de gare n'a pas fait jusqu'alors l'objet d'une stratégie particulière. Or, pour ce territoire, les enjeux majeurs de positionnement par rapport au cœur de la métropole, de construction de logements, de développement durable, de proximité habitat/emploi, d'outils de mobilité alternatifs à la voiture, prennent un relief particulier. L'orientation régionale de favoriser l'intensification urbaine des secteurs les mieux desservis est un élément de réponse à ces enjeux. L'agence d'urbanisme (AUDES0) a conduit plusieurs études visant à évaluer à l'intérieur des périmètres cohérents autour des gares, les potentiels d'aménagement des vingt-quatre quartiers concernés et à enclencher la mobilisation des acteurs (collectivités, RFF, Etablissement Public Foncier Île-de-France, transporteurs, par exemple).

Les gares du CESO associent dessertes de proximité, régionale et nationale. La moitié de la population du territoire, soit 255 000 habitants, et le tiers de ses emplois, soit environ 60 000, se trouvent à moins d'un kilomètre d'une gare. L'avenir de ces quartiers est lié à leur niveau de desserte par le train et aux possibilités d'inter-modalité, à leur potentiel de mutation (emprises ferroviaires, sites industriels) et aux stratégies des acteurs en matière d'aménagement du territoire (inadéquation courante entre l'ampleur des difficultés à résoudre et



la taille de la commune ou de l'intercommunalité) et de développement durable (éco-quartiers, éco-gares).

La constructibilité « au fil de l'eau » dans ces vingt-quatre quartiers est estimée à plus de deux millions de m² à horizon 2030, soit un accueil de 10 000 logements et 10 000 emplois. Il serait utile qu'une ingénierie publique se structure pour garantir le caractère durable de ces programmes et pour accélérer et encadrer la mobilisation des capacités foncières.

Pour en savoir plus : contact@audeso.org

Belval-Longwy : des gares fret aux pôles urbains

PAR CÉLINE MURGIA, AGENCE DE LONGWY (AGAPE)

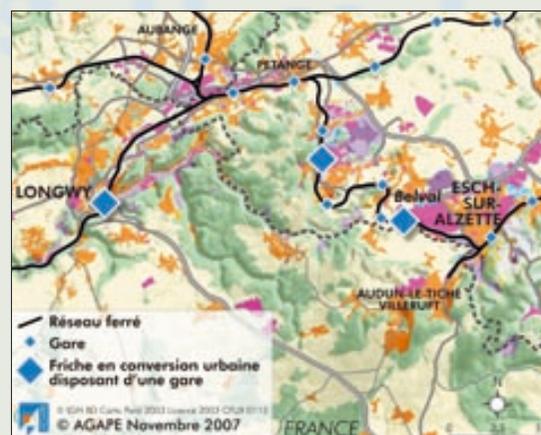
→ Au cours du 19^e siècle, l'aménagement du Territoire nord-lorrain a été subordonné aux exigences du monde industriel sidérurgique et minier. Les traces durables de ces logiques d'aménagement dictées par l'économie subsistent notamment à travers les infrastructures ferrées reliant les sites industriels. L'importance des gares se mesurait alors plus au tonnage qu'au nombre de voyageurs. Aujourd'hui, la sidérurgie a disparu et les voies ferrées traversent des friches désertes scarifiant les tissus urbains transfrontaliers.

La très forte croissance économique du Luxembourg (+ 5,5 % par an depuis 10 ans), grand consommateur de main d'œuvre frontalière (+ 10 000 frontaliers par an) favorise la reconquête des friches industrielles. En effet, si l'augmentation continue des revenus perçus par l'ensemble des frontaliers génère une croissance excessive des valeurs foncières et immobilières, elle rend aussi économiquement viable la reconversion des friches industrielles. L'interconnexion de l'ensemble des friches par un réseau ferré hérité de la période sidérurgique, la disponibilité de vastes emprises foncières au cœur des villes au droit des gares existantes de même qu'un marché immobilier particulièrement actif permettent de bâtir un schéma global d'aménagement du territoire transfrontalier (230 000 habitants) favorisant les déplacements de « gare à gare ».

Aujourd'hui, au sud du Luxembourg, le site de la friche industrielle de Belval poursuit sa transformation en un pôle de 20 000 emplois dans le secteur tertiaire, moteur du développement universitaire et de la recherche du Grand Duché (7 200 étudiants et 3 000 enseignants et chercheurs) qui

accueillera à terme 5 000 habitants. Côté français, le site de la vallée de Senelle qui jouxte la gare de l'agglomération de Longwy permet de développer deux sites urbains (pour une capacité de 850 logements à Longwy et 2 000 à Herseange) autour d'un golf en cours de réalisation.

Une étude de la Région Lorraine et du ministère des Transports luxembourgeois inscrite au programme d'études du Contrat de Projet 2007-2013 prévoit les modalités de mise en place d'une offre de cadencement entre Thionville, Belval et Longwy.



Pour en savoir plus : agape@agape-ped.org

DEUX QUESTIONS À...

CHANTAL DUCHÈNE, DIRECTRICE GÉNÉRALE DU GART

Quelles sont les conditions de réussite d'une meilleure articulation entre desserte ferroviaire et urbanisme ?

Il y a une réelle prise de conscience des collectivités, mais aussi des entreprises et des ménages, notamment vis-à-vis des enjeux du réchauffement climatique. Les sondages montrent que les gens sont prêts à changer si nous sommes capables de leur proposer des alternatives crédibles à l'utilisation de la voiture en solo. Pour cela, il faut vaincre des blocages institutionnels. Le GART plaide ainsi pour intégrer davantage les politiques de transports collectifs, voirie, mode doux et marchandises et celles d'aménagement du territoire et d'urbanisme, en renforçant les compétences des communautés d'agglomération et des communautés urbaines dans l'urbanisme opérationnel, par exemple pour densifier l'urbanisation autour des gares dans les PLU.

L'objectif TER X 4 porté par les régions est un immense chantier. Il est également indispensable de travailler à une hiérarchisation coordonnée des réseaux de transport collectif du ferroviaire, aux transports collectifs en site propre, aux transports urbains jusqu'au transport à

la demande nécessaire pour desservir à moindres coûts des territoires ruraux, par exemple. Il faut également une coopération très intégrée des AOT (cadencements, correspondances, tarification, billetterie, information...) pour rendre le transport collectif attractif et parvenir à de véritables changements de pratiques.

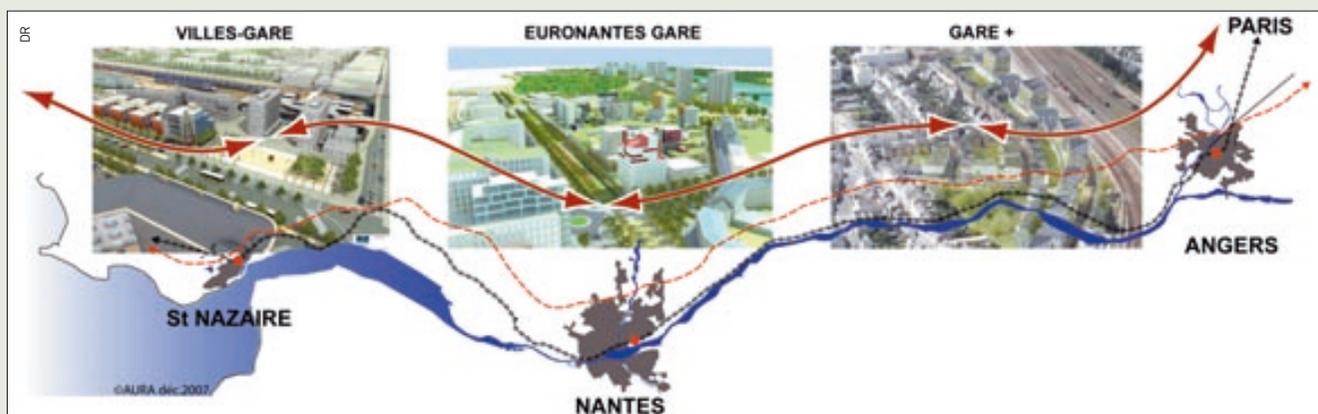
Et quels sont les pièges à éviter ?

Un véritable risque réside dans la multiplication des parkings relais autour des gares, notamment en milieu périurbain. Ils jouent un rôle identique à celui des diffuseurs sur le réseau autoroutier et entrent en concurrence avec les besoins de densifier autour des gares afin de capter un maximum de clientèle utilisant les modes doux et les transports collectifs. Il faut différencier les vraies gares urbaines autour desquelles il faut organiser des quartiers denses avec des services, des activités et des logements et les haltes à arrêt rapide. Il faut également penser l'outil transport en lien étroit avec le projet territorial et urbain. C'est pourquoi le GART est favorable à ce que se développent des « contrats d'axes ou de gares » afin de fixer les engagements mutuels de chacun : Région, agglomération, communes, Autorités organisatrices de Transports et exploitants, en termes d'offre de transport comme d'urbanisme.

L'axe d'affaires ligérien : un concept de quartier d'affaires polycentrique

PAR JEAN HAENTJENS (AGENCE DE SAINT-NAZAIRE - ADDRN), CHRISTOPHE LESORT (AGENCE D'ANGERS - AURA) ET JEAN-YVES PAILLOUX (AGENCE DE NANTES - AURAN)

→ Les métropoles de l'axe ligérien – Nantes, Angers, Saint-Nazaire – s'intéressent à une présentation groupée de leurs quartiers d'affaires en cours de réalisation : EuroNantes, Gare + (Angers), Ville gare (Saint-Nazaire) qui présentent la caractéristique d'être reliés par un TGV cadencé qui met Angers à 1 h 30 de Paris, Angers et Saint Nazaire à environ 35 minutes de Nantes. L'ensemble des projets représentera, d'ici 2020, 200 000 m² directement situés au pied des gares, et 400 000 à 500 000 m² situés à moins de dix minutes de l'axe. Il constituera donc un potentiel susceptible d'avoir une visibilité internationale au même titre qu'Euralille, Part-Dieu ou Euromed.



Le concept, proposé par les agences d'urbanisme, a pour objet de concilier « *masse critique* » et diversité urbaine. Les quartiers d'affaire de Nantes, Angers et Saint-Nazaire, situés en plein cœur des villes, visent à garder un caractère de quartiers polyvalents. Chacun d'eux restant à l'échelle humaine, il sera néanmoins possible de proposer, globalement, un affichage significatif en termes de capacité.

Le temps de liaison en train entre Nantes, cœur du dispositif, et les deux autres pôles est aujourd'hui équivalent au temps de liaison en voiture entre la périphérie et le centre de n'importe quelle métropole. La démarche s'inscrit dans le contexte de construction de l'espace métropolitain qui inclut aussi Rennes et Brest. Celui-ci élabore un projet commun de développement exploitant les forces métropolitaines complémentaires des cinq agglomérations. En cohérence avec cet objectif, le concept d'axe d'affaires exploite un axe, l'axe ligérien, le seul qui bénéficie aujourd'hui d'une liaison TGV cadencée pour structurer sur cette base un réseau – pour les services et les emplois métropolitains, les universités, la recherche, l'accueil d'étudiants étrangers, la santé, etc. - en rapprochant les temps sans rapprocher les espaces.

Le concept d'axe d'affaires est par essence un projet régional, impliquant une coordination active des collectivités : dans les cahiers des charges des opérations par l'exigence de la qualité urbaine, la spécialisation éventuelle des sites et la recherche

de complémentarités des projets dans les différents lieux... En matière de transport, par un cadencement des liaisons ferrées, une politique tarifaire commune et un interfaçage avec les réseaux de transports urbains ainsi qu'une liaison ferrée avec le futur aéroport Notre-Dame-des-Landes ; par des modes opératoires communs pour la constitution de réserves foncières et l'offre de bureaux en blanc ; par une communication et une promotion économique permettant de finaliser le concept, en particulier dans les salons immobiliers (MIPIM) et par la labellisation des opérations ; par la mise en place de partenariat entre l'Etat, la Région avec les privés. Des liaisons avec le reste de l'espace métropolitain Loire-Bretagne regroupant ces agglomérations et celles de Rennes, Lorient et Brest, devront permettre d'élargir le réseau. Enfin chacune des agglomérations est tête de réseau pour les territoires dans le cadre de leur SCOT respectif.

L'axe d'affaires se présente donc comme un projet global donnant un surcroît de visibilité et d'accessibilité aux grands projets urbains déjà engagés, tels que l'île de Nantes, le GPV Malakoff à Nantes, les Capucins-Plateau de la Mayenne et Saint-Serge à Angers et Ville Port à Saint-Nazaire et, en aucun cas, comme un projet urbain concurrent.

Pour en savoir plus : contactaddrn@addrn.fr ou contact@auran.org ou aura@aurangevine.org ■

Marie-Jo Bonte, le rouage essentiel

→ Assistante de direction, Marie-Jo Bonte occupe, au sein de l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine, un poste éminemment stratégique. De l'organisation des assemblées générales à la gestion des déplacements ou des contrats, elle se trouve au cœur du système, en première ligne au quotidien. Une diversité de fonctions qui exige rigueur, organisation, autonomie et représente, explique-t-elle, tout l'intérêt de son métier.



DR

Marie-Jo Bonte l'affirme tout de go et le revendique : si elle est une femme de l'ombre, son rôle au sein de l'AUAT demeure tout à fait primordial. Femme de l'ombre, l'expression paraît mal choisie pour cette jeune femme blonde au regard clair et au large sourire. D'autant qu'elle est pour beaucoup la voix de l'agence, le premier contact, téléphonique au moins, et le nécessaire sésame susceptible d'ouvrir, ou non, la porte de l'instance directoriale. Assistante de direction : un poste stratégique, on le sait, dans toute organisation, dans toute entreprise. Et lorsque Marie-Jo recense l'ensemble des tâches qui lui incombent, on comprend qu'il ne s'agit pas d'un simple lieu commun. Au cœur du système, son travail relève, au quotidien, de trois fonctions essentielles : l'administration générale, les relations avec l'extérieur et les ressources humaines. « En fait, nous sommes deux assistantes de direction », précise-t-elle, « ma collègue, Aline Meilhon, s'occupe pour sa part de la comptabilité, du budget et de la gestion financière. Les chiffres et les lettres en quelque sorte ». La multiplicité des tâches auxquelles elle est quotidiennement confrontée n'est pas pour effrayer Marie-Jo Bonte, bien au contraire. « Cette diversité, cette richesse en termes de contacts, représentent tout l'intérêt de mon poste ». Il est vrai que l'expérience professionnelle dont elle disposait, avant son arrivée au sein de l'AUAT, en mai 2002, lui avait largement permis de se familiariser avec le domaine de l'action territoriale autant qu'avec les réalités administratives. Cette Nordiste d'origine a œuvré pendant vingt ans au conseil régional du Nord-Pas-de-Calais. « D'abord secrétaire au cabinet du président, avant de travailler auprès du directeur général des services, puis aux ressources humaines, enfin en tant qu'assistante du directeur des territoires, qui était d'ailleurs un ancien directeur d'agence d'urbanisme ». Venue à Toulouse pour des raisons familiales, elle a pris sans regret racine en terre occitane, découvrant les charmes de la ville rose et de la Région Midi-Pyrénées, sans renier la chaleureuse ambiance de la métropole lilloise. « Mon arrivée a été une véritable bouffée d'oxygène. Une collectivité territoriale importante, comme une région, implique un empilement de niveaux hiérarchiques, un éloignement de la décision. Ici, on travaille au sein d'une équipe relativement restreinte, dans une véritable proximité. »

Marie-Jo pourrait résumer l'esprit de son travail en quelques

mots clés : organisation, rigueur, sens du contact, disponibilité, autonomie, confiance et, bien entendu, discrétion... « Le directeur, Jean-Marc Mesquida, sait qu'il peut s'appuyer sur moi. Les relations sont excellentes, mais la confiance, sur tous les plans, est absolument nécessaire. » Des principes qui s'appliquent à chacune des facettes de son métier. Sur le plan administratif, elle gère l'agenda du directeur, « ce qui n'est pas une mince affaire », mais aussi s'occupe de l'organisation des conseils d'administration, des assemblées générales, des réunions du bureau, assure la saisie des débats et rédige les compte-rendus. En matière de relations extérieures, elle joue un véritable rôle d'interface, « mais aussi de filtre », gérant le contact avec les élus, les techniciens et administrations diverses. Sur le plan des ressources humaines enfin, elle suit les contrats de tous les collaborateurs de l'agence (une soixantaine), s'occupe des dossiers de formation, des déplacements, des congés, etc. Bref, assure l'intendance de A jusqu'à Z. L'organisation à Toulouse de la 28^e Rencontre nationale des Agences d'urbanisme, en octobre dernier, a été dans ce sens, reconnaît-elle, un moment particulièrement... intense. Et ceci avec une souriante patience et ce charme tranquille qui est, depuis toujours, celui des filles du Nord.

Jean-Marie Constans

AGENCE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE TOULOUSE AIRE URBAINE

- Salariés : 52 CDI et 9 CDD.
- Budget 2007 : 4 407 000 €.
- Partenaires principaux : l'Etat, le conseil régional Midi-Pyrénées, le conseil général de la Haute-Garonne, les communautés d'agglomération du Grand Toulouse, du Sicoval et du Muretain, les communautés de communes de la Save au Touch et d'Axe Sud, un collège de 42 communes, le GIP InterSCoT, le Syndicat Mixte d'Etudes -du SCoT- de l'Agglomération Toulousaine (SMEAT), le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC), le Syndicat Mixte pour l'accueil des gens du voyage (SIENAT), la CCIT, l'Observatoire Toulousain d'Immobilier d'Entreprise (OTIE), ...
- Principaux dossiers en cours : mission d'observation (mise en place de 6 observatoires partenariaux, ...) planification territoriale [élaboration du SCoT de la grande agglomération toulousaine, PLU, intervention en urbanisme réglementaire], aménagement des territoires et ingénierie territoriale [démarche InterSCoT, démarche de coopération métropolitaine], harmonisation des politiques publiques (PLH, PDU, SCD), promotion de la qualité urbaine, ...
- Site internet : www.auat-toulouse.org

Claude Vallette : Marseille à l'heure métropolitaine

→ **Gynécologue-obstétricien, Claude Vallette veille depuis treize ans sur la destinée de l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam). Deux « engagements » qu'il mène en parallèle avec un égal bonheur. Et auxquels il trouve un dénominateur commun : la projection dans le futur.**



« A chaque accouchement, je m'interroge sur l'avenir de ces enfants, sur leur cadre de vie... En mettant des bébés au monde, je me suis forgé la conscience de la fragilité de l'environnement. » Lorsqu'il quitte sa blouse blanche, le docteur Claude Vallette met sa sensibilité au service de l'urbanisme. Adjoint délégué à l'urbanisme de la Ville de Marseille, il assume également depuis 1995

la vice-présidence déléguée de l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam) ; ce qui équivaut à une présidence de fait, l'usage sur les rives du Vieux-Port voulant que ce soit le maire qui assure la présidence de toutes les instances satellites de la municipalité.

« Au plus loin que je remonte dans mon engagement politique, j'ai toujours voulu m'impliquer dans la fabrication de la ville », se souvient l' élu. Cette passion « pour la fonctionnalité, l'organisation, la gestion des contrastes... », il l'éprouve encore aujourd'hui « treize ans après sa prise de fonction ». En plus d'une décennie, de nombreux chantiers ont sorti Marseille de la spirale du déclin. « Il y a quinze ans, la ville n'avait pas de vision métropolitaine. Elle vivait repliée dans une sorte de nostalgie de son âge d'or qui s'est arrêté à la fin des trente glorieuses ». Au milieu des années 90, un Marseillais sur quatre était au chômage. « Les cadres par-taient vivre en périphérie, dans les communes qui avaient du foncier disponible ». Une fuite qui accentuait l'effet ciseau entre la cité phocéenne et ces dernières, à l'inverse des autres métropoles qui voient la richesse concentrée sur la ville centre ; situation aggravée par l'absence d'intégration intercommunale. « Il y a quarante ans, Gaston Defferre avait refusé de monter dans le train des communautés urbaines. On a longtemps payé le lourd tribut de cet isolement », explique Claude Vallette. L'actuelle municipalité a fini par saisir la perche tendue par Jean-Pierre Chevènement en 2000 en fédérant son destin avec celui de 17 voisins de la façade littorale. Cette vision métropolitaine, la CU Marseille-Provence-Métropole (1 million d'habitants) tente de la faire partager aux agglomérations voisines dans le cadre d'une charte de la coopération métropolitaine qui associe les principaux EPCI du

département des Bouches-du-Rhône (les aggloms d'Aix, d'Arles, d'Aubagne, de Martigues, de Salon et le San Ouest Provence). Claude Vallette veut y voir « une preuve de la prise de conscience collective des enjeux métropolitains ». Enjeux où l'avenir de la ville centre et celui de sa périphérie sont indissociables : « la réussite de Marseille rejaillira inévitablement sur tout le territoire », martèle l' élu phocéen. Cette union sacrée a trouvé un sujet pour se rôder, avec le projet de Ligne à Grande Vitesse vers Toulon et Nice (la LGV Paca). Alors que RFF proposait un tracé direct évitant les centres des agglomérations, « l'Agam a réalisé une étude montrant qu'il est parfaitement possible de faire passer le TGV

dans Marseille », indique Claude Vallette, n'imaginant pas que cette dernière puisse être « mise de côté » alors que le chef de l'Etat rêve de constituer un grand axe euroméditerranéen. A l'échelle de MPM, l'autre grand chantier qui passionne l' élu est la mise en place de la « charte de qualité construction » : « il s'agit d'intégrer dans tous les programmes de construction et dans toutes les Zac les enjeux du développement durable. Tenter de trouver le juste équilibre entre la rentabilité et le respect de l'environnement en réfléchissant sur la densité, sur des moyens de déplacements doux. » Ce défi se décline sur la Zac des Hauts de Sainte-Marthe, dans les quartiers Nord de Marseille. « Au pied du massif de l'Etoile, il s'agit de construire un nouveau quartier exemplaire de 2 800 logements », s'enthousiasme Claude Vallette. Un « bébé » dont le temps de gestation sera à l'échelle de la ville, « entre sept et neuf ans ».

William Allaire

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

- Aire de réflexions : 1,5 million d'habitants.
- 61 collaborateurs.
- Budget : 5,5 millions d'euros.
- Programme de travail avec près de 80 démarches dont :
 - l'élaboration du Scot de la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole et du Scot du pays d'Aubagne et de l'Étoile,
 - l'animation d'un groupe de travail sur l'évolution des bassins de Marseille du port autonome,
 - le schéma de développement des transports collectifs,
 - l'animation de la démarche métropolitaine,
 - la participation aux réflexions sur l'extension d'euroméditerranée,
 - l'appui au dossier Marseille capitale européenne de la culture 2013,
 - l'animation de l'observatoire permanent de l'emploi et de l'économie.
- Site internet : www.agam.org