



LA VILLE ET L'ÉNERGIE Comment répondre aux enjeux de l'énergie chère et de l'effet de serre ?

Al'heure d'une énergie chère et d'une ardente obligation de lutter contre « l'effet de serre », on ne saurait faire l'économie d'un réexamen minutieux des relations entre la ville et l'énergie : de son mode de développement, de l'organisation des modes de vie des citoyens, de l'habitat économe aux déplacements, ... Il n'y a pas une, mais des solutions auxquelles réfléchissent les agences d'urbanisme, de Strasbourg à Toulouse en passant par Belfort, Reims, Grenoble, Le Havre...

➤ Portraits :

- Annie Deschamps : « densifier correctement nos villes » p. 13
- Rémi Dormois cherche et trouve p. 14

DR



EN BREF →

- ACTUS : 51^e agence : la région nazairienne • Précarité : l'AGURAM (Metz) • Besoins en logement à Strasbourg • Reims : déperditions d'énergie • Mulhouse : le tram/train
- Nancy : logement étudiant
- Rencontres Urbaines à Rennes
- 30 ans d'AUAO à Orléans • Quartiers durables à Grenoble • Colloque FNAU : seniors en agglomération • L'IAURIF et les contraintes énergétiques • Saint-Omer : actualisation du Site Inscrit
- PUBLICATIONS : Atlas de Nancy, Habitat Formes urbaines **3-5**

DOSSIER →

La ville et l'énergie : comment répondre aux enjeux de l'énergie chère et de l'effet de serre ? **6-12**



Photo de couverture : une autoroute en déconstruction à Québec - © Pascale Poupinot.

- > Le diktat de « l'effet de serre » 6
- > Le Havre : un « hub énergétique » 7
- > Strasbourg favorise le vélo 8
- > Bétheny : une charte-énergie 9
- > Belfort : l'offre publique de mobilité 10
- > Toulouse : les contrats d'axe 11
- > La ville économe, dense ou étalée ? 12

PORTRAITS →

- Annie Deschamps :**
- « densifier correctement nos villes » **13**
- Rémi Dormois** cherche et trouve **14**

Les agences et le développement durable

En octobre prochain, Jean Louis Borloo, ministre de l'Écologie, de l'Aménagement et du Développement Durables (MEDAD), organise à Paris un « Grenelle de l'Environnement » afin « de refonder la politique de l'environnement en France et d'inventer collectivement les conditions d'une nouvelle croissance ».

Avec ce numéro de « Traits d'agence », la FNAU veut apporter une première contribution à cette initiative nationale. Elle consacre le dossier central de son magazine trimestriel à « la ville et l'énergie », un enjeu clé du développement durable. Dans la lutte contre l'effet de serre, le rôle des villes est capital. L'action publique peut s'y exercer de bien des manières : planification urbaine, organisation des déplacements, construction d'infrastructures, choix énergétiques, localisation et conception des équipements, bâtiments de Haute Qualité Environnementale...

Grâce à leurs observatoires, leurs réflexions prospectives et leurs dossiers techniques, les agences d'urbanisme éclairent et appuient les pouvoirs locaux dans la construction d'un monde urbain plus solidaire et plus durable. La prochaine

« ... apporter une contribution à la refonte de la politique de l'environnement en France »

Rencontre de la FNAU, prévue à Toulouse les 9 et 10 octobre 2007 sur le thème de « la ville négociée » en offrira de nombreuses illustrations.

La FNAU rassemble aujourd'hui 51 agences d'urbanisme et je salue à cette occasion l'arrivée de deux nouvelles agences, l'agence d'urbanisme catalane qui œuvrera sur la région de Perpignan et des Pyrénées orientales et l'agence pour le développement durable de la région nazairienne (ancienne DDRN) dont le champ d'action couvre la presque île guérandaise et l'agglomération nazairienne.

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



Traits d'agences, l'actualité des agences d'urbanisme, supplément au n° 17 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, Sylvie Barnezet, Marcel Belliot, Francis Cuillier, Jérôme Grange, Hervé Leroy, Pascale Poupinot, Gérard Rongeat et Patrice Vergriete • Ont participé à ce numéro : Jean Audouin, Sylvie Barnezet, Marcel Belliot, Benjamin Brillaud, Séverine Cattiaux, Olivier Chabert, Guillaume Charron, Charline Couterut, Geneviève Danchin, Annie Deschamps, Rémi Dormois, Stéphane Dreyer, Elisabeth Ducharne, Bernard Gérard, Nathalie de La Fournière, Patrice Laurent, Hervé Leroy, Sandrine Marouse, Pascale Poupinot, Priscilla Pierre, André Rossinot, Thomas Rousseau, Sandrine Vaz Brossard. Secrétariat de rédaction : Marie-Line Descroix • Abonnement annuel à Traits Urbains : 75 € TTC (8 numéros - 12 € le numéro, 25 € le hors série - TVA = 2,1%) - renseignements et abonnement : abonnement@innovapresse.com • Imprimeur : Corlet (14) • Dépôt légal : à parution.

51^e agence : la région nazairienne adhère à la Fnau

Le 3 juillet 2007, la Délégation au développement de la région nazairienne (DDRN) est devenue Agence pour le développement durable de la région nazairienne (ADDRN). Elle a adhéré à la FNAU lors de l'AG du 27 juin 2007 et est ainsi devenue la 51^e agence du réseau. Elle réunit les Communautés d'agglomération de Saint-Nazaire (CARENE), de Cap Atlantique, l'Etat, la Ville de Saint-Nazaire, les CCI de Nantes et de Saint-Nazaire et plusieurs autres partenaires. Créée au départ pour appuyer les projets de développement et urbains de Saint Nazaire, elle participe aujourd'hui à des projets de territoires (SCOT de Nantes Métropole, projet métropolitain Loire-Bretagne, SCOT de Cap Atlantique...).

contactddrn@addrn.fr

L'AGURAM (Metz) s'intéresse aux populations précaires

Près d'un habitant sur deux vit en dessous du seuil de pauvreté dans les Zones Urbaines Sensibles de l'agglomération messine. C'est l'un des résultats les plus significatifs d'une étude sur la précarité menée conjointement par l'AGURAM et l'Insee, à partir des informations fournies par les Caisses d'Allocations Familiales. Dans le reste de l'agglomération, le taux chute à 10 %.



Cette étude, qui fourmille d'informations, confirme également que les populations les plus touchées par la pauvreté sont les chômeurs et les personnes isolées, et majoritairement des femmes et des jeunes. La situation serait encore plus critique en l'absence d'allocations : dans les ZUS, une personne sur cinq est allocataire de minima sociaux.

contact@aguram.org

Mieux répondre aux besoins en logement des habitants de Strasbourg

Depuis 2000, la production de logements privés est insuffisante dans la communauté urbaine. Ceci se traduit par des phénomènes connus : forte hausse des prix et périurbanisation accentuée. L'ADEUS travaille désormais à partir d'un « Schéma d'Orientation des Zones d'Habitat ». Sept nouveaux quartiers ont d'ores et déjà été conçus en partenariat entre communes, services de la Communauté urbaine et ADEUS, un nombre qui sera doublé d'ici à la fin de l'année actuelle. La qualité de la conception est assurée par un travail fin sur la programmation du projet



(profil de la population, taille des logements, besoins en équipement), l'insertion environnementale et urbaine, les transports et les systèmes de stationnement. Les nouveaux quartiers marieront diverses formes d'habitat individuel dense avec des petits collectifs.

adeus@adeus.org

A Reims, les déperditions d'énergie en voient de toutes les couleurs

Avec 220 000 habitants et un parc de logements dont 70 % sont antérieurs à 1975, l'agglomération rémoise se devait d'analyser son patrimoine bâti et



L'AURM (Mulhouse) associe tram/train et développement urbain

En 2010, Mulhouse sera la première agglomération française à disposer d'une ligne tram/train interconnectée. Longue d'une vingtaine de kilomètres, elle reliera sans rupture de charge Thann au centre-ville de Mulhouse. L'AURM travaille à faire de ce projet de transport un vecteur de développement urbain et économique pour la vallée de la Thur. Les aspects socio-économiques ont été analysés à l'échelle de la vallée et les aspects urbains font l'objet de « zooms » autour des gares desservies où des propositions d'aménagement ont été réalisées : urbanisation des dents creuses, aménagements d'accessibilité et d'inter modalité (parking, cheminements modes doux, etc.). L'ensemble des études permettra d'alimenter un observatoire pluridisciplinaire autour de ce grand projet.

aurm@aurm.org



ses déperditions d'énergie. Outre ses objectifs écologiques, économiques et de sensibilisation, la thermographie aérienne permet de détecter les déperditions énergétiques des bâtiments. Reims Métropole a aussi créé un Espace Info Energie au service des habitants et poursuit l'émergence d'une véritable politique de développement durable au travers d'autres projets.

Agence.reims@aurr.asso.fr

AUAO (Orléans) : 30 ans déjà !

Le 6 mars dernier, l'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise (AUAO) a fait d'une pierre deux coups ! Fêter ses 30 ans d'existence et inaugurer ses nouveaux locaux, à la rénovation réussie en plein cœur d'Orléans. En présence de plus d'une centaine d'invités, le Préfet de région, le Président de l'agglomération et le Député-maire d'Orléans ont illustré la pratique partenariale des agences et ont lancé le débat sur « *la ville de demain* » présenté avec brio par



deux célèbres architectes français, Jean-Marie Duthilleul et Jean-Marie Charpentier.

Agence.urba.orleans@auao.org

Rencontres Urbaines : 25 & 26 octobre 2007 à Rennes

L'Audiar, en collaboration avec Rennes Métropole et le Pays de Rennes, organisera les premières Rencontres Urbaines les 25 et 26 octobre sur le thème « *Ensemble, redessignons nos villes* » QUALITES DE VILLES – DEFIS DURABLES. Elles associeront des visites d'opérations urbaines innovantes à une journée d'échanges à travers des

expériences locales et nationales, avec des élus, techniciens et professionnels de l'aménagement... Trois ateliers successifs structureront cette journée où la parole aux élus sera primordiale

- « *Continuons nos villes* », quelles extensions durables pour nos territoires ? ;
- « *Rénovons nos centres* », comment renouveler les centralités de nos communes ? ;
- « *Partageons nos projets* », comment mieux partager nos démarches urbaines ?

Contact : Sandrine Vaz Brossard – 02 99 01 85 11

Programme sur : www.audiar.org

Appel à projets « *quartiers durables* » à Grenoble

La maison individuelle isolée sur son terrain, rêve de plus de 80 % des Français, consomme aujourd'hui trop d'espace. La région grenobloise, contrainte par sa géographie et une pollution atmosphérique accrue par l'allongement des déplacements domicile/travail, doit donc innover dans les formes urbaines pour répondre aux demandes de calme, d'intimité et d'espaces verts et aux besoins de compacité. L'AURG a donc lancé un appel à projets. La démarche se décline en trois volets : des opérations-tests, un référentiel de projets d'opérations exemplaires et un cycle de séminaires valorisant les expériences, rendant compte de l'avancement de la démarche et permettant la diffusion des outils et savoir-faire.

accueil@aurg.asso.fr

Nancy : diagnostic, expertise et préconisations du logement étudiant

Avec 47 000 étudiants, Nancy est la 5^e ville française en termes de densité universitaire. Le logement étudiant y est un enjeu de taille. Pour rester attractive, l'agglomération doit continuer à proposer des logements de qualité, en nombre suffisant et en adéquation avec les nouvelles demandes.

L'ADUAN a dressé un diagnostic du marché du logement étudiant, analysé la demande, recensé les produits proposés et leurs caractéristiques... Cet état des lieux a été complété par une analyse prospective des tendances : évolution démographique, demande des populations spécifiques - étudiants étrangers, étudiants handicapés -, nouveaux besoins, etc. Un diagnostic technique réalisé sur les résidences jugées inadaptées a enfin permis de faire des préconisations pour le parc existant (rénovation, démolition) et la construction neuve (où construire, nouveaux produits ou services).

aduan@aduan-nancy.asso.fr



Nouvel internat pour les élèves médecins.

Nancy : colloque FNAU sur les conséquences du vieillissement en agglomérations

La FNAU organisera le 13 novembre à Nancy, avec l'appui technique de l'ADUAN et de la Fondation de France, un colloque national sur les conséquences du vieillissement de la population dans les agglomérations. L'objectif est de sensibiliser les élus et les techniciens des collectivités

locales à la nécessité d'anticiper et de mieux prendre en compte la problématique des personnes âgées dans leurs politiques publiques et leurs stratégies de développement. Cette manifestation ne traitera pas uniquement du grand âge, mais



proposera de mener une réflexion globale sur les seniors dans la cité.

Pour en savoir plus : www.fnau.org

IAURIF : contraintes énergétiques et adaptations urbaines en Ile-de-France

En complément du Schéma Directeur Régional de l'Ile-de-France, l'IAURIF mène un cycle de réflexions pluridisciplinaires sur les contraintes énergétiques et les adaptations urbaines avec pour objectifs :

- de mieux les connaître à l'échelle de la région et de les diffuser auprès des responsables de l'aménagement et de la planification,
- de réaliser des études pour compenser le manque de connaissances,
- d'identifier des actions à moyen et long termes pour réduire la consommation d'énergie en Ile-de-France.

Sept ateliers ont été programmés et l'ensemble des travaux fera l'objet d'un « cahier de l'IAURIF » publié à la fin de l'année 2007.

Pour en savoir plus :

www.iaurif.org

Saint-Omer : actualisation du Site Inscrit

La ville de Saint-Omer a demandé en 2007 à l'Agence de faire de l'actualisation de son Site Inscrit une priorité.

Dans les années 1970, tous les immeubles du centre ancien ont été classés par catégories. A chaque catégorie était associé un cahier des charges déterminant les interventions possibles sur les bâtiments et des prescriptions architecturales. La révision en cours du Plan Local d'Urbanisme (PLU) permet de remettre à plat cet ancien cahier de gestion et la Ville souhaite poursuivre cette démarche de préservation de son patrimoine architectural et paysager en annexant au PLU cette cartographie du Site Inscrit, gage de qualité.

accueil.audrso@wanadoo.fr



François Chiffant

PUBLICATIONS

Nouvelle édition de l'Atlas de l'agglomération nancéienne

Pour sa nouvelle édition de l'Atlas de l'agglomération nancéienne - la huitième en 18 ans -, l'Agence propose de brosser le portrait de l'agglomération nancéienne à travers un recueil d'une soixantaine de cartes. Présenté comme



un abécédaire, ce document offre bien plus qu'une vision globale de l'agglomération. Outil de compréhension du territoire nancéien, il présente les grands projets menés, révèle les tendances à l'œuvre, décrypte les modes de fonctionnement du territoire et la façon dont les habitants le pratiquent.

aduan@aduan-nancy.asso.fr

Habitat Formes urbaines

Devant un tel succès d'édition, la FNAU a proposé à *Traits urbains* de re-publier son ouvrage caractérisant de nombreuses opérations anciennes ou récentes de logements, à travers leur densité, leur morphologie et leur fonctionnement. Cet ouvrage constitue un outil pédagogique démontrant que la densité ne doit pas être taboue et qu'elle permet



d'assurer un développement durable des territoires (25 € TTC - 276 pages format 21 x 29,7 cm).

Renseignements, commande :

www.innovapresse.com

LA VILLE ET L'ÉNERGIE

Comment répondre à
de l'énergie chère et

Les relations entre la ville et l'énergie sont multiples et soulèvent de nombreux enjeux... Elles peuvent être vues sous au moins deux angles, celui de la consommation d'énergie et celui de « l'effet de serre ».

Produite à moindre coût pendant les trente glorieuses, l'énergie est aujourd'hui un bien rare et cher qui doit donc être consommé avec modération. Deux postes contribuent particulièrement à sa consommation : l'habitat et les transports. Ce dossier présente quelques-

unes des réponses apportées par les collectivités pour faire face à cette mutation majeure. Au travers des « *contrats d'axe* », Toulouse veut ainsi mettre en relation réseaux de transport et développement de l'urbanisation. Strasbourg reste en pointe en matière de ville cyclable et cherche à tirer parti de tout le potentiel environnemental du vélo. Belfort revisite son plan de transports pour le rendre plus efficace et Bétheny, commune de la périphérie de Reims, organise la filière de la

Contre le diktat de « l'effet de serre »

PAR JÉRÔME GRANGE (AGENCE DE GRENOBLE, AURG)

→ La lutte contre l'effet de serre est devenue la nouvelle pensée dominante, dans laquelle la rhétorique politique, les intérêts économiques et les egos scientifiques se retrouvent avec une soudaine et touchante unanimité. Elle sera salutaire si tous savent poser conjointement les bonnes questions. Si les réponses sont partielles et technicistes, elles seront de simples palliatifs à l'usage des énergies fossiles.

Les impacts prévisibles de l'effet de serre ont pour vertu d'interpeller l'humanité dans l'usage prédateur qu'elle a de son environnement. « *L'effet de serre* » trouve sa source dans l'utilisation boulimique de l'énergie qui est la nôtre. En effet l'humanité s'approprie aujourd'hui près du quart de l'énergie de base des écosystèmes, c'est-à-dire des échanges énergétiques du monde vivant.

Mais en fait, qu'est-ce que l'énergie ? Il s'agit de la ressource que nous exploitons pour corriger des contextes qui ne nous conviennent pas (trop lent, trop loin, trop chaud, trop froid, trop cru, trop sombre...). Si certains de ces contextes sont originels et fondamentaux, d'autres dépendent en fait de nos choix et de nos pratiques.

La réponse à la question globale qu'est la lutte contre le réchauffement climatique ne peut passer par des solutions à l'emporte-pièce, portées par des lobbys économiques ou des professeurs nimbus. Cette réponse ne peut se satisfaire de la substitution massive du pétrole par l'éthanol, pas plus que de la création d'une « *ombrière* » stratosphérique : exemples d'hypothèses lourdes d'autres risques pour le monde vivant.

Si le changement climatique représente un enjeu considérable pour notre planète, il ne doit pas renvoyer aux limbes de l'histoire, comme c'est actuellement le cas, tous les autres sujets environnementaux. Les pollutions de l'eau, de l'air, des sols, par des composés toxiques – que ne sont pas les gaz à effet de serre –, par des radioéléments, ou par la concentration de métaux

lourds dans les milieux, interpellent tout autant l'humanité.

La priorité doit être de créer une relation différente à notre cadre d'existence, déjà si fortement artificialisé et anthropisé. Face à « *l'effet de serre* », notre avenir dépend avant tout de notre capacité à construire une société moins énergétivore et dont le cadre de vie nécessitera bien moins de correctifs à apporter. Il faut modifier en profondeur certains modes de vie issus du modèle occidental et développer une approche radicalement nouvelle de la conception des espaces urbains. Les rôles de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire sont donc ici centraux. Certains concepts sont à ranimer ou à développer : ville des courtes distances, articulation urbanisme-transport, chrono aménagement du territoire. D'autres sont à inventer. La cité future du « *facteur 4* » devrait fonctionner sur l'équilibre local du « *rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme* », cher aux sciences physiques. Usage du volant d'inertie pour la mobilité, énergie positive dans l'aménagement, foisonnement des fonctions dans la programmation, sont autant de chantiers à ouvrir d'urgence.

Le développement durable ne se limite pas à la lutte contre le réchauffement climatique. Sachons transcender « *l'effet de serre* » et efforçons nous, décideurs politiques comme individus, d'élargir notre regard au-delà de la pensée unique, economico-techniciste, en émergence. La ville soutenable sera alors au bout du chemin.

accueil@aurg.asso.fr

ux enjeux de l'effet de serre ?

construction pour la rendre plus économe en énergie. Dans certaines villes, l'énergie peut aussi offrir de fortes opportunités de développement si elles sont bien maîtrisées : l'exemple du Havre, grand hub énergétique, en offre l'illustration. Choisies parmi beaucoup d'autres, ces expériences montrent le dynamisme des acteurs locaux pour répondre à un enjeu d'importance mondiale. Un autre enjeu énergétique important est celui de « l'effet de serre ». Il faut se garder ici de tout dogma-

tisme et se méfier des réponses trop idéologiques ou trop technologiques. Les économies d'énergie passent en effet aussi par une organisation plus rationnelle de la ville et par des modifications des modes de vie des citoyens. L'article proposé en ouverture de ce dossier développe cette approche et met en avant le rôle que peuvent jouer les urbanistes pour atteindre cet objectif, un enjeu professionnel très important pour toutes les agences d'urbanisme.

Le Havre : forces et contraintes d'un « hub énergétique »

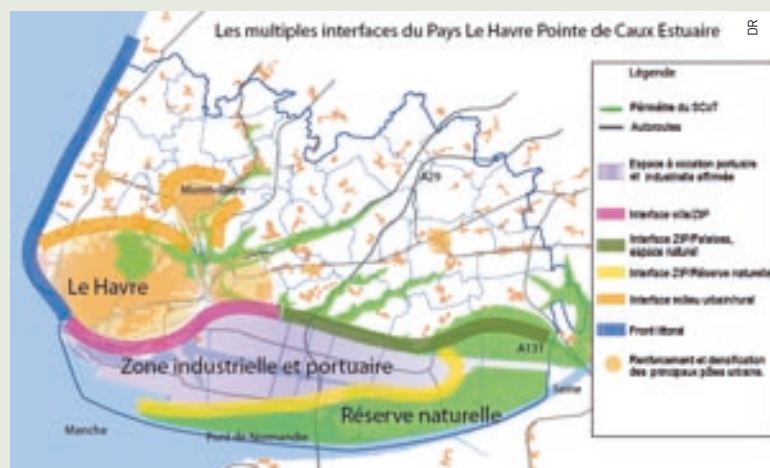
PAR OLIVIER CHABERT, ELISABETH DUCHARNE, THOMAS ROUSSEAU (AGENCE DU HAVRE, AURH).
AVEC LA PARTICIPATION DE BERNARD GERARD (ODYSSEY 21)

→ La région havraise (270 000 habitants) abrite le premier port français en termes de trafic de conteneurs et valeur de marchandises traitées. Les activités économiques développées autour du secteur énergétique structurent cet espace stratégique européen. Le territoire vit au rythme des importations, de la production et des exportations d'énergie, avec une multiplicité d'interfaces : terre/mer, ville/port, littoral/plateau, zone industrielle/espaces naturels protégés, ville/campagne... Comment y concilier développement durable, prévention du risque technologique, reconversion énergétique et anticiper l'ère de l'après-pétrole ?

Une fragmentation spatiale liée à la production d'énergie

Positionné à l'entrée du range portuaire du nord-ouest de l'Europe, le port du Havre vit son ouverture internationale au rythme des échanges et des flux de matières. Cette situation singulière le positionne en tant que « hub énergétique » : en 2005, les transits d'énergie représentaient près des deux tiers des échanges du port.

Sur la plaine alluviale, l'industrie lourde (chimie, pétrochimie, centrale EDF, construction automobile) jouxte les activités portuaires. Les infrastructures et les axes de communication desservant les lieux de production (voies navigables, chemin de fer, voiries, pipelines, réseaux électriques...) ont structuré l'aménagement du territoire. Ces réseaux scindent la rive droite de l'estuaire de la Seine entre espaces d'affectations si diverses que la gestion de ce territoire convoité et fragile, cumulant conflits d'intérêts et risques technologiques, s'avère délicate. La scission géographique s'est pro-



gressivement imprimée dans l'inconscient collectif, amplifiée par les délimitations administratives liées à la coupure maritime et fluviale.

Perspectives énergétiques

L'analyse prospective du territoire havrais a pris en compte l'augmentation inévitable de la demande énergétique mondiale à un horizon de 20 ans. Inévitablement, il faudra tenir compte de l'augmentation des prix du pétrole et du gaz, et de la ressource en charbon encore disponible pour le prochain siècle. Et pourtant, pour contenir l'effet de serre à un niveau « raisonnable » (450 ppm), la consommation de combustibles fossiles devra décroître à partir de 2020.

Les alternatives à ces énergies sont variées : nucléaire, carburants issus de la biomasse, énergies solaire, éolienne, hydraulique ou géothermique pour les modes de production hors CO₂, mais aussi usage du charbon associé à la capture et à la séquestration du gaz carbonique.

Une des hypothèses envisagées pour le territoire havrais se fonde précisément sur la diversification des activités industrielles orientée vers la chimie du carbone et sur les énergies renouvelables et/ou à faibles émissions polluantes.

Vers de nouveaux secteurs industriels

Deux nouveaux projets de centrales électriques au charbon (800 MWatt chacune), au rendement énergétique amélioré et conçues pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, pourraient venir renforcer la filière « carbone » déjà largement développée.

Cette opportunité devrait permettre d'organiser un nouveau secteur industriel à fort potentiel - la gestion du CO₂ - qui

DR



constituerait un pôle d'excellence en matière de production et maîtrise de l'énergie, et pour le contrôle des émissions de gaz à effet de serre.

Ce défi d'un « hub énergétique propre » s'accompagne d'une volonté de développement des énergies renouvelables. Ainsi, l'aménagement urbain pourrait s'appuyer sur l'important potentiel éolien (vent toujours sensible et facilité de raccordement au réseau électrique), marin (exploitation de la houle et des courants) et solaire (niveau élevé d'ensoleillement).

Non seulement s'ouvre l'opportunité de développement de nouveaux marchés, mais aussi, pour le territoire, la perspective d'une mutation profonde : passer d'un statut de lieu de transit de matières et d'énergie, porteur de fractures spatiales et sociales, à celui d'une métropole maritime organisant sa cohésion autour d'une économie à forte valeur ajoutée basée sur l'énergie.

aurh.@aurh.asso.fr

Strasbourg veut favoriser les déplacements en vélo

PAR HERVÉ LEROY (AGENCE DE STRASBOURG, ADEUS)

➔ **Les déplacements, et notamment les déplacements de personnes, constituent un poste très conséquent dans la consommation d'énergie et la production de CO₂. Le développement des modes « doux » de déplacements et des transports en commun est un enjeu fortement ressenti au niveau de l'agglomération strasbourgeoise.**

En dépit d'une périurbanisation croissante, les déplacements au sein des aires urbaines restent majoritairement des déplacements de proximité. Ainsi, dans la Communauté Urbaine de Strasbourg, plus de 70 % des déplacements font moins de trois kilomètres. Si la majeure partie de ces déplacements s'effectue dans le voisinage immédiat, un nombre conséquent – plus

du quart du nombre total – se fait sur 1 à 3 kilomètres, une distance pour laquelle le vélo est particulièrement adapté. Pourtant, l'observation des pratiques montre que, pour cette gamme de déplacements, la part modale du vélo n'atteint guère les 10 % ! Partout, la voiture demeure majoritairement utilisée tandis que dans le centre-ville, les transports en

commun sont également préférés au vélo. Qui plus est, en deuxième couronne, le vélo n'est guère emprunté que pour de très courts déplacements : au-delà du kilomètre, c'est le règne quasi exclusif de la voiture.

Tout se passe comme si le vélo n'était utilisé que par une frange de la population, scolaire, étudiante, ou localisée dans le milieu urbain dense. Pourtant, le vélo présente bien des avantages. En dehors de la marche à pied, il est sans concurrence en matière de coût du transport. Utilisé régulièrement sur des parcours de proximité, le vélo revient à moins de 10 centimes d'euro du kilomètre, alors que les transports en commun ou la voiture se situent plutôt autour des 50 centimes. On parle ici de l'utilisation de vélos à titre personnel, et non de l'offre de type Vélo'V, qui s'apparente plus à un transport à la demande et présente un coût bien supérieur.

Pour développer son marché, le vélo doit s'inscrire efficacement dans les chaînes de déplacements qui jalonnent la journée. Le service apporté doit être complet et conjuguer confort, efficacité et sécurité. Les efforts doivent donc porter sur une gamme d'actions très large :

- le stationnement au lieu de destination doit pouvoir se faire à proximité immédiate des lieux à atteindre. En milieu urbain dense, le nombre d'arceaux est presque partout insuffisant ;
- la protection du vélo contre les intempéries et les risques de vol et de dégradation est cruciale pour le stationnement de longue durée (rabattement sur les gares, stationnement au lieu d'emploi) ;
- les règlements d'urbanisme doivent fortement inciter au stationnement au lieu de résidence ;

- la question de la sécurité est essentielle car les vélos sont sur-représentés dans les accidents corporels. Le réseau de voirie doit être rendu attractif et sûr : pistes et bandes cyclables, zones 30, contresens cyclables, raccourcis réservés aux circulations douces... ;

- la signalisation des itinéraires et des principaux lieux de stationnement, le plus souvent pensée exclusivement en direction des automobiles, voire des piétons en zone touristique, doit être réorientée ;

- des vélos en location à la demi-journée ou à la journée doivent être offerts avec un système de paiement simple pour les habitants et les visiteurs. Les gares urbaines constituent des lieux stratégiques pour de telles implantations ;

- la complémentarité vélos - transports en commun structurants doit être systématisée : rabattement sur les gares, stationnement sécurisé, embarquement des vélos hors période de pointe, mise à disposition de vélos dans les gares les plus fréquentées ;

- les plans de mobilité des entreprises doivent faire leur place au vélo et proposer une large palette de services : local à vélo gardé, atelier de réparation, local à douche, mise à disposition de vêtements de pluie, voire incitation financière ;

- la communication, enfin, doit aider à changer l'image du vélo auprès du grand public.

C'est en agissant de concert sur l'ensemble de ces actions, et en travaillant dans un esprit d'amélioration continue du service à l'usager que l'on pourra convaincre le citoyen de délaisser sa voiture pour le vélo.

adeus@adeus.org

Bétheny : une charte de sensibilisation à l'énergie

PAR GUILLAUME CHARRON (AGENCE DE REIMS, AUDRR)

➔ Avec environ 6 000 habitants, la commune de Bétheny montre l'exemple en matière de développement durable au sein de l'agglomération de Reims. Déjà ouverte à l'expérimentation (cité jardin écologique...), la commune a mis en chantier une charte de sensibilisation à l'énergie.

La charte est axée sur cinq thèmes : intégration paysagère, gestion de l'énergie, du bruit et des espaces végétaux, communication. L'énergie est déclinée selon trois grands axes : favoriser la sobriété énergétique, développer les énergies renouvelables, sensibiliser la population.

La consommation d'énergie est prise en compte dès l'amont des démarches. La charte prône la conception de bâtiments économes, du plan-masse à la composition architecturale. Elle préconise en aval de valoriser les pratiques « vertueuses » de gestion adaptée et promeut des équipements économes. Les partenariats, notamment avec les énergéticiens et les artisans locaux, y tiennent une place importante.

Les orientations de la charte ne sont pas opposables. Il s'agit d'un document de négociation et d'incitation.

Pour les constructions neuves, le respect des orientations de la



charte est l'un des critères de délivrance des permis de construire. Les pétitionnaires se voient ainsi remettre un exemplaire de la charte lors des demandes de permis de construire et ils disposent d'une plaquette de communication qui leur indique les contacts des partenaires impliqués dans la démarche.

Sur les constructions existantes, la commune s'appuie sur des opérations de sensibilisation. Le but est d'inciter les particuliers à prendre des mesures favorables à la sobriété énergétique, à l'utilisation d'énergies renouvelables...

Inscrite dans la charte, l'exemplarité de la commune est un des piliers de sa communication (expositions, actions de pédagogie vers les scolaires...).

Dès le dépôt du permis de construire, le pétitionnaire s'engage à respecter les orientations de la charte et à y répondre via les solutions techniques qui lui sembleront adéquates. Pour cela, il peut faire appel au réseau constitué autour de la charte : partenaires institutionnels (ADEME, région...) ou privés (cabinets d'architectes, artisans locaux...). Il dispose également des CRAUP⁽¹⁾, qui déclinent les orientations de la

charte de manière prescriptive sur certains secteurs de la commune. Pour les opérations groupées, la charte est intégrée dans les cahiers des charges de cessions de droit à construire. Les bailleurs sociaux locaux sont mobilisés et ont déjà réalisé quelques opérations exemplaires. A minima, chaque permis de construire doit respecter les normes et réglementations en vigueur.

Cette politique laisse le champ largement ouvert aux expérimentations et aux choix des diverses solutions techniques disponibles, grâce notamment au développement des filières locales d'énergies renouvelables.

La charte est aujourd'hui finalisée et l'engagement de la commune, inscrit dans le document, devra être relayé par l'implication des particuliers. Un tableau de bord va suivre et évaluer la mise en œuvre de ces orientations. La dynamique est donc lancée. Elle sera poursuivie avec les citoyens et les partenaires de la charte, dans une optique d'amélioration continue de la démarche.

agence-reims@audr.fr

(1) CRAUP : Cahier de Recommandations Architecturales, Urbaines et Paysagères.

Belfort : renouveler l'offre publique de mobilité

PAR CHARLINE COUTHERUT (AGENCE DE BELFORT, AUTB)

→ **Les petites et moyennes agglomérations ne sont pas soumises, comme les grandes, à de fortes pressions qui les poussent à agir dans le domaine des déplacements. Si elles n'investissent pas dans des infrastructures lourdes et dans des politiques énergétiques conséquentes, elles ne sont pas pour autant passives face aux problématiques d'énergie et de mobilité. Belfort en offre un bon exemple.**

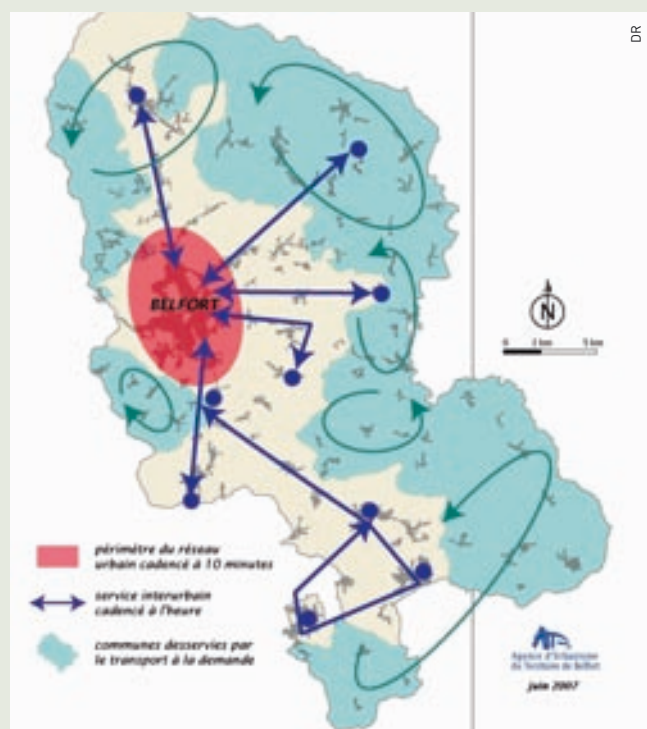
L'agglomération belfortaine (70 000 habitants) ne connaît pas de grosses difficultés en matière de déplacements et elle n'est pas dans l'obligation d'investir lourdement dans des projets de transport collectif. Elle a néanmoins mis en place de nouveaux services de haut niveau répondant à la demande sociale et aux équilibres locaux des territoires.

Un système de transport performant au plus près des réalités territoriales et sociétales

Les enjeux d'économie domestique, d'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement ont amené le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort à repenser totalement son réseau et à redéfinir son fonctionnement. Différentes actions sont programmées : diminution des coûts d'exploitation, amélioration de la vitesse, de la régularité, du confort et de la sûreté des bus, simplification de la tarification par « post-paiement » et tarifs dégressifs, adaptation de services aux spécificités territoriales, ...

Une transformation du réseau à budget constant

En partant du constat qu'il est possible de réduire de 33 % le coût du kilomètre en augmentant la vitesse commerciale



de 14,5 à 20 km/h et d'améliorer l'offre de services en réduisant de 20 % la longueur de la ligne, le SMTC a donc entrepris de baisser le coût du kilomètre de 4,5 à 3,20 euros. Ce gain (en termes de vitesse commerciale et de coût) permettra de proposer un cadencement et une desserte toutes les dix minutes sur le réseau urbain en offrant un niveau de service supérieur et un système de tarification plus simple et avantageux.

La mise en place du nouveau réseau est appuyée par la ville et le département et va conduire à la réalisation d'aménagements dédiés aux bus (sites propres, aménagements des ronds-points et carrefours, couloirs bus et système de priorité aux feux).

Un service structurant pour le projet de territoire

Le Périmètre de Transports Urbains du SMTC couvre l'ensemble du Territoire de Belfort. Le réseau est donc organisé de manière à ajuster l'offre et les coûts selon la densité des territoires (urbains, périurbains et ruraux) et à

faciliter les échanges entre ses différentes composantes : pôles et centralités, axes structurants grands équipements. C'est ainsi que 7 lignes vont desservir toutes les dix minutes les 84 000 habitants des 15 communes situées dans le périmètre du réseau urbain. Une desserte sera offerte toutes les heures à destination de Belfort pour les 30 000 habitants des 17 communes desservies par le service interurbain. Un service à la demande sera mis en place pour les 27 000 habitants des 70 autres communes du Territoire de Belfort. Enfin, un service « *Personnes à Mobilité Réduite* » et un service de transport scolaire seront proposés sur l'ensemble du département.

La hiérarchisation des services et leur complémentarité permettent d'assurer un équilibre entre les besoins de l'utilisateur et le coût pour l'autorité organisatrice. L'approche pragmatique et progressive du SMTC permettra de s'adapter au développement du territoire et des ses secteurs à enjeux : pôles économiques, espace central, ...).

autb@autb.asso.fr

Toulouse : les contrats d'axe, outils de la complémentarité urbanisme/transport

PAR NATHALIE DE LA FOURNIÈRE (AGENCE DE TOULOUSE, AUAT)

→ **En développant simultanément urbanisation dense, modes doux et transports en commun, on peut espérer limiter l'usage de la voiture particulière en ville. Il s'agit là de construire une ville plus durable et plus économe en énergie, en favorisant notamment une gestion économe de l'espace, une meilleure préservation de l'environnement, notamment avec une réduction des émissions de gaz à effet de serre.**

La notion de « *contrat d'axe* » est apparue lors des travaux engagés pour la révision du PDU de l'agglomération toulousaine, avec le constat suivant : la faible densité ne peut être desservie à un coût raisonnable que par des bus, qui ne sont pas perçus comme une alternative crédible à l'usage de la voiture particulière. Il faut donc inverser la dynamique : afficher des projets de TC ambitieux et densifier en conséquence autour de ces projets de TC. Si sur certains secteurs, des mécanismes de marché conduisent à des projets d'urbanisme de plus en plus denses, cette dynamique a encore besoin d'être impulsée par les collectivités publiques.

La poursuite de l'étalement urbain et la multiplication des demandes de TCSP ont donc amené l'autorité organisatrice des transports à envisager la négociation de contrats d'axe entre des communes ou leurs groupements et elle-même pour rendre opérationnelle la mise en œuvre de la cohérence urbanisme transport : l'AOTU investit pour améliorer les transports en commun en affichant un projet ambitieux et les collectivités agissent sur l'urbanisme de sorte que l'investis-

sement de Tisseo-SMTC ait une certaine efficacité économique.

Il s'agit bien là d'agir sur la mobilité par l'urbanisme, de façon à orienter cette demande sur des modes alternatifs à la voiture particulière. Or, le type d'urbanisme est un déterminant majeur de l'usage des modes de transport. Promouvoir la



densité urbaine, de façon à rendre pertinent l'usage des transports collectifs, et agir sur l'aménagement de l'espace pour optimiser l'accessibilité aux transports collectifs (en particulier à l'aide des modes doux) sont les objectifs des contrats d'axe, avec, en toile de fond, la nécessité impérieuse de changer les comportements en matière de mobilité notamment pour réduire les émissions de gaz à effets de serre.

Pour rendre opérationnelle cette démarche, l'agence d'urbanisme de Toulouse prépare un document méthodologique, qui a pour objectif de fournir des outils et une méthode pouvant être utilisés dans l'agglomération en s'adaptant à chaque problématique locale.

auat@auat-toulouse.org

La ville économe, dense ou étalée ?

PAR PASCALE POUPINOT, FNAU

→ **Après s'être beaucoup étalée, la ville doit économiser l'énergie et se développer différemment des décennies précédentes.**

Depuis les années 70, la ville n'a cessé de s'étendre pour répondre aux besoins des activités urbaines qui nécessitaient de plus en plus d'espace, dans un contexte de coût des déplacements relativement faible.

La ville aujourd'hui s'étale sur de nombreuses communes. On utilise souvent le terme de bassin de vie pour qualifier le territoire dans lequel les habitants vivent, travaillent, achètent et ont des activités de loisirs ou utilisent des services.

Face à l'augmentation du coût de l'énergie, comment les villes vont-elles s'adapter ?

L'énergie est nécessaire, en premier lieu pour les déplacements. Sans imaginer que la mobilité des personnes doit impérativement diminuer, elle peut être organisée différemment. On peut rapprocher les habitants des services qu'ils utilisent quotidiennement ou fréquemment et ainsi créer ou renforcer des pôles de services répartis dans tout le bassin de vie (commerces de détail, services médicaux ou sociaux...). Il est plus difficile de rapprocher lieux d'habitation et lieux de travail, mais on peut rationaliser ces déplacements, en desservant les pôles de services par le réseau de transports collectifs. Pour être économiquement rentable, celui-ci doit irriguer des secteurs d'habitat suffisamment denses et la ville doit évoluer vers des formes urbaines plus denses que celles des trente dernières années. De plus en plus d'urbanistes le disent et l'écrivent.

Un autre domaine, celui du bâtiment, est concerné par les économies d'énergie. L'énergie qui lui est nécessaire est amenée par différents réseaux (électricité, fuel, gaz, eau chaude...). La desserte d'un immeuble collectif nécessite moins de longueur de réseaux et est donc plus économique que la desserte individuelle de plusieurs pavillons. Les bâtiments peuvent aujourd'hui devenir « *passifs* » et produire



Pascale Poupinot

autant ou davantage d'énergie qu'ils en consomment (bâtiment dit à énergie positive) grâce à des panneaux solaires, à la géothermie, etc. De nombreuses énergies renouvelables sont aujourd'hui utilisables et, avec des isolations perfectionnées du bâtiment, peuvent entraîner une consommation du bâtiment proche de zéro. Il faut cependant des espaces libres pour produire cette énergie renouvelable et les toits de plusieurs maisons individuelles peuvent supporter plus de panneaux solaires que le toit d'un seul immeuble.

Quelle organisation urbaine prendra le dessus sur l'autre ?

Les critères techniques et économiques ne sont pas les seuls à prendre en compte. La ville est aussi et d'abord un lieu de rencontre des individus, ce qui privilégie la ville dense des transports collectifs plutôt que la ville étalée de la motorisation individuelle et d'un certain isolement social.

Annie Deschamps : « densifier correctement nos villes »

→ Militante PS, élue depuis 30 ans, Annie Deschamps, présidente de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG), s'est investie avec beaucoup de plaisir pour que l'agence retrouve sa pertinence et son impertinence. Son mandat arrive à échéance. Bilan de cette tranche d'histoire particulièrement dense.

Quand on l'interroge sur ses convictions en matière d'urbanisme, Annie Deschamps convoque le « nous » : « Essayons ensemble de trouver des réponses qui correspondent à la fois à l'attente des habitants et qui soient aussi un réel aménagement du territoire. Il n'est plus question de traiter les questions de périurbanisation, d'habitat, de déplacements en parallèle, d'autant que nous sommes dans un cadre de vie particulier à Grenoble. Notre préoccupation doit être de préserver cet environnement montagnard, tous les piémonts en particulier, en faisant en sorte qu'on soit capable de densifier correctement nos villes ».

Yeux noisette, regard pétillant, cheveux bruns, courts, Annie Deschamps est une dame élégante dans un style classique et simple. Pas avare de larges sourires. Sa voix plutôt haut perchée surprend la première fois. Dans un amphi d'étudiants agités, on imagine aisément les bénéfiques que cette ex-prof de chimie a su en tirer. Riche d'une longue expérience, elle s'est illustrée sur plus d'un terrain : docteur en cristallographie, mère de 4 enfants, adjointe au maire Hubert Dubedout de 1977 à 1983, conseillère générale de 1985 à 1998, première adjointe au maire en charge des finances et de la gestion déléguée, candidate PS aux élections législatives en juin 1997 et juin 2002, etc. Elle s'est toujours intéressée à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire. De 1995 à 2001, en tant que première adjointe au maire de Grenoble, chargée de l'intercommunalité, et vice-présidente de la Métro. « La mise en place de la communauté d'agglomération en 2000 fut aussi une bonne préparation à la présidence de l'Aurg ». Elle confie également : « Si j'avais réalisé mon rêve en étant adolescente, j'aurais été architecte ». Epoque et contexte obligent, elle se contentera d'un cheminement plus orthodoxe. L'avenir sera riche en lots de consolation...

Une militante des agences d'urbanisme

En 1967, Annie Deschamps arrive à Grenoble, « ville en effervescence qui bougeait beaucoup, accueillait de nouveaux habitants ». La flamme de l'urbanisme est ravivée : « L'aménagement de la ville posait déjà question, en particulier à cette période d'organisation des Jeux Olympiques ». Elle se rapproche du Groupe d'Action Municipal (GAM) fondé par



Hubert Dubedout. En 1995, quand la couleur politique de l'agglomération repasse au rose, elle fait ses premiers pas d'administratrice à l'agence où elle succède à Bernard Cornu en 2001. « Je me suis attachée à réconcilier tous les élus et partenaires, quelle que fut leur taille - petite commune de montagne, communauté de communes, agglo, etc.- avec l'agence. Tous ont leur importance ». Les dossiers dont elle est particulièrement fière : « le suivi du schéma directeur par le biais de la création du syndicat mixte, l'aide à l'assistance au PLU pour les communes, le travail sur les déplacements, mon implication pour faire adhérer la région au réseau des trois agences d'urbanisme : Lyon, Saint-Etienne, Grenoble... J'ai aussi été chargée par André Rossinot de la création de nouvelles agences et de réfléchir à l'intérêt des réseaux régionaux d'agences... ». Elle assiste à la naissance d'une

dizaine d'agences. « *Je peux me permettre de le dire : je me suis investie dans l'agence un peu plus que mes prédécesseurs* », prenant son bâton de pèlerin pour expliquer à tous les élus et membres, le nouveau régime des cotisations, « *qu'ils sachent bien à quoi ils adhèrent, quels peuvent être leurs exigences et aussi leurs devoirs* ».

Elle ira volontiers inaugurer la Zac de la petite commune de Saint-Quentin-sur-Isère, suivie par l'agence. Car cette envie de connaître, d'échanger avec les acteurs de terrain, c'est son carburant. « *En étant proche des gens, en ressentant comment ils posent leurs problèmes, leurs contradictions, l'agence joue pleinement son rôle d'animation de la réflexion sur un territoire...* ». Du chemin reste à faire, selon elle, pour inciter les élus à prendre part à la réflexion sur les axes de travail de l'agence. Malgré cela, sa présidente, avec le directeur Jérôme Grange, peuvent se targuer d'avoir, ensemble, contribué à redonner une place « *originale et reconnue* » à l'Aurg. Dans quelques mois, viendra le temps de passer le flambeau car Annie Deschamps, qui a « *largement dépassé l'âge de la retraite* », ne renouvellera pas son mandat. Comme elle, son successeur devra « *tenter de concilier l'aspiration d'une équipe de gens compétents, riches d'une forte individualité, qui ne sont pas de simples prestataires de service et doivent apporter de l'innovation, réfléchir à mailler les thématiques... avec l'exigence de rester attentifs aux demandes des collectivités adhérentes* ».

Propos recueillis Séverine Cattiaux (Innovapresse Grenoble)

L'AURG – AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

- Association créée en 1967
- 59 salariés
- Budget : 4 000 000 €
- 112 collectivités et institutions membres dont Grenoble Alpes Métropole, Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, SMTC, Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la région Grenobloise, conseil régional Rhône-Alpes, conseil général de l'Isère, sept communautés de communes, Ville de Grenoble, quatre vingt-treize communes, CAF, Grenoble universités, Association des bailleurs sociaux.
- 149 missions dont Coopération métropolitaine du Sillon Alpin, SCOT de la région grenobloise, mise en œuvre du Schéma de secteur du Pays voironnais, plan action des corridors biologiques du Grésivaudan, schéma de maillage des espaces naturels de l'agglomération, schéma directeur tramway, charte urbanisme/déplacements, chrono aménagement de la région urbaine, modélisation multimodale des déplacements, observatoire dynamique de la politique de la ville, observatoire départemental du foncier et de l'habitat, ...
- 2 publications : « *Les dossiers de demain* » (annuel), « *Le point sur l'Y* » (quadrimestriel).
- 3 sites : www.aurg.org (tous publics), www.aurg.net (partenaires), www.observatoirefoncier38.org (collectivités).

Rémi Dormois cherche et trouve

→ **Directeur d'études.** C'est une fonction classique au sein des agences d'urbanisme. Et l'Epures, agence d'urbanisme de la région stéphanoise ne déroge pas à la règle dans ses missions d'appui à la réflexion sur la connaissance des dynamiques territoriales sur le Sud Loire et sa contribution à la définition, à la conduite et à l'évaluation des politiques locales. Cela ne suffirait pas à la programmation d'un portrait de Rémi Dormois. Mais ce jeune ingénieur ITPE (34 ans) qui reconnaît ne plus très bien savoir aujourd'hui comment réaliser une route paraît avoir emprunté quelques chemins de traverses pour se passionner, en particulier, pour la recherche et la gouvernance.



« *Ingénieur déviant* » puisqu'il a simultanément poursuivi ses études d'ingénieur des travaux publics de l'Etat et une thèse en sciences politiques, Rémi Dormois a amorcé sa carrière au CETE de l'Ouest (Nantes). Détaché en octobre

2003 à l'Epures, ce Stéphanois d'origine y est responsable de l'un des trois pôles, celui consacré à « *Habitat, développement économique et social* », animant une équipe d'une demi-douzaine de permanents. Il s'est, dès ses

études, orienté vers la recherche : une recherche qu'il souhaite « *pas trop théorique* » sans pour autant condescendre à glisser vers de la recherche appliquée. « *Il n'est pas très facile de conserver un pied dans la recherche* », reconnaît-il, car les instances ont tôt fait de vous conduire à « *un recentrage sur des sujets très académiques. Travailler sur les villes, les politiques locales n'est pas considéré comme très sérieux en termes académiques. Et du côté professionnel, on préfère une recherche presse-bouton, orientée sur des questions très opérationnelles, sur une position d'expert plutôt que de chercheur. La recherche opère trop souvent un repli sur des débats théoriques* », déplore-t-il, reconnaissant cependant que « *la frontière entre recherche et consultance n'est pas toujours très claire* ».

Des passerelles entre recherche et agence

En fait, Rémi Dormois, tout en poursuivant sa tâche de directeur des études, pousse l'Agence à répondre à des appels d'offres de recherche, « *car il est important pour nous de travailler sur d'autres territoires que stéphanois* ». Ainsi Epures participe-t-elle à une recherche croisée sur la régénération urbaine des villes confrontées à une crise industrielle (Sheffield, Gènes, Saint-Etienne). Certes le marché ne connaît pas un fort développement, l'Europe étant sur le thème de la recherche urbaine en forte régression et la France peu dispendieuse en la matière. Certes, il reste le PUCA, le Prédit, mais peu ou pas de commandes émanant de collectivités locales ou du privé, même s'il relève une commande naissante du côté des régions. Alors qu'il déplore « *une insuffisance de capitalisation dans les études* », cette passerelle avec la recherche définie comme « *une école d'autonomie* », assure à l'Agence une ouverture sur les méthodes de la recherche, l'apprentissage d'un regard sur des concepts et des pratiques sans nécessairement rechercher leur transposition, une approche anticipatrice sur les modes de lecture des mutations urbaines. Tout ceci, sans étalage mais « *avec un souci de diffusion afin de ne pas s'isoler au sein de l'Agence* ».

Si ses partenaires au quotidien n'identifient pas pour autant Rémi Dormois comme chercheur, il s'attache à ce que la recherche soit prise en compte systématiquement. « *Notre ambition est d'arriver à une sorte de 1 % recherche* », confie-t-il, avouant, sans vouloir paraître caresser le pouvoir dans le sens du poil, « *aimer travailler avec les élus. L'étude, c'est un processus plus intéressant par la démarche que le rapport qui en est issu car, tout au long de la démarche, il y a échange, voire réorientation en cours de route par la maîtrise d'ouvrage* ». En fait, Rémi Dormois évolue insensiblement du statut d'observateur des politiques locales, fonction qu'il assurait au sein du CETE en réalisant simultanément son doctorat, à l'étude au sein de l'Agence d'urbanisme des éléments permettant leur élaboration (en

achevant sa thèse) et, peut-être plus tard, au sein de collectivités locales, participer plus concrètement à leur mise en œuvre. Désormais docteur en sciences politiques (« *il y a plus d'une trentaine de docteurs au sein des agences* »), Rémi Dormois enseigne les politiques urbaines à l'Institut d'urbanisme de Lyon, master « *Politiques urbaines : gouvernance, médiations, gestion de la ville* ». Et

EPURES, AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION STÉPHANOISE

- Salariés : 30 CDI et 6 apprentis et CDD
- Budget : 2 542 000 €
- Partenaires principaux : Etat, région, conseil général de la Loire, 3 EPCI (dont Saint-Etienne Métropole) et communes - montée en puissance des personnes morales et acteurs socioprofessionnels (ADEME, EPF, EPA, Université...).
- Principaux dossiers en cours : études régionales dans le cadre du réseau A3 (3 agences Rhône-Alpes), SCOT Sud Loire, la révision du Programme Local de l'Habitat de Saint-Etienne Métropole, stratégie foncière d'agglomération, suivi et mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains de SEM et PDS, stratégie paysage SEM, sites pollués...
- Animation et pédagogie : ateliers du territoire et table rondes de l'environnement, développement intranet/extranet/internet, portage de publications.
- Site internet : www.epures.com

il participe au montage, au sein de la Fnau, d'un atelier « *où l'on puisse évoquer avec les autres clubs thématiques des recherches liées à ces thèmes* ». Une façon d'identifier et de créer un réseau avec ceux qui sont intéressés par la recherche et, pourquoi pas, la trouvent.

*Propos recueillis par Jean Audouin,
directeur de la rédaction de Traits Urbains*



la **ville**
*négo*ciée
Toulouse
8, 9 & 10 octobre 2007

28^e Rencontre
Nationale des
Agences
d'Urbanisme

Centre de Congrès
Pierre Baudis

www.laville-negociee.org

FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

auat
toulouse
aire urbaine