

# Traits d'agences

L'actualité des agences d'urbanisme

Supplément au n° 80 de **traits urbains**, le magazine opérationnel des acteurs de développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément).

## ALIMENTER LA VILLE

### PORTRAITS

Sonia de la Provôté, l'urbanisme à cœur

Juliette Guirado, ou l'art de relier deux passions :

l'urbanisme et la Guyane



27

HIVER 2016

# ALIMENTER ET ORGANISER LA VILLE



Une agriculture urbaine ? Après l'enjeu des « campagnes urbaines » pour faire des territoires périurbains des espaces de projet, c'est un nouvel oxymore qui met au cœur de l'action des élus et des urbanistes l'enjeu d'alimenter la ville.

La ville elle-même peut être comparée à un organisme vivant.

L'analogie entre métabolisme urbain et métabolisme humain n'est pas anodine. Les habitants d'une ville doivent être alimentés quotidiennement. Agriculture et logistique sont devenues des enjeux d'urbanisme de plus en plus cruciaux sous le prisme de l'exigence de santé alimentaire, du développement durable, de la relation à l'autre et de l'émergence de nouveaux modèles économiques.

Les citoyens sont devenus exigeants sur la qualité et la traçabilité de leur alimentation. L'économie circulaire oblige à reconsidérer les circuits de distribution traditionnels pour favoriser la proximité. L'agriculture s'est intégrée au sein des politiques urbaines et est dorénavant un enjeu de réciprocité entre territoires consommateurs et espaces nourriciers alentour. Avec la mise en culture de parcelles ou de toitures ou encore les premières expériences de fermes urbaines, elle devient un élément d'aménagement à considérer. Est-ce un effet de mode ou une tendance de fond en train de remodeler nos capacités à créer les villes ? Dans la même veine, la mobilité des marchandises oblige aussi à trouver des solutions logistiques innovantes. De nouvelles formes de distribution se mettent en place. Elles répondent à l'exigence d'une réduction des véhicules en ville et du maintien du commerce de centralité, mais aussi au besoin de mieux organiser les dessertes induites notamment par l'essor du e-commerce.

Ce numéro témoigne de la diversité des approches mises en œuvre dans les territoires. Les pratiques bougent, les agences d'urbanisme analysent et proposent. Elles sont plus que jamais les accompagnatrices de l'innovation de nos territoires.

**Jean Rottner, Président de la FNAU, maire de Mulhouse**

## Traits d'agences

HIVER 2016

<b>Brèves d'agences</b>	<b>3</b>
<b>La FNAU et le réseau des agences s'engagent pour le climat</b>	<b>5</b>
<b>Mouvements dans les agences</b>	<b>6</b>

### DOSSIER

#### Alimenter la ville

► Les espaces périurbains peuvent-ils nourrir la ville ?	<b>8</b>
► L'agriculture urbaine à Bordeaux, entre production et services	<b>9</b>
► Le programme local de l'agriculture du Pays de Rennes en action	<b>10</b>
► Les friches, un espace pour une agriculture d'agglomération de demain ?	<b>11</b>
► Vers une meilleure connaissance du système alimentaire de l'aire métropolitaine lyonnaise et stéphanoise	<b>12</b>
► Filières courtes de proximité et logistique en Ile-de-France	<b>13</b>
► Une Charte de l'agriculture pour le pays de Lorient	<b>14</b>
► S'entourer d'une ceinture nourricière	<b>15</b>
► Terres en Villes et les agences d'urbanisme, un compagnonnage fertile	<b>15</b>
► Quels ingrédients pour une stratégie alimentaire durable ?	<b>16</b>
► Logistique urbaine : développer le dialogue entre acteurs privés et publics	<b>17</b>
► Une expérimentation de Centre de distribution urbain pour l'EcoCité Clermont Métropole	<b>18</b>
► La logistique du dernier kilomètre au cœur des problématiques urbaines à Paris	<b>19</b>
► Logistique urbaine marseillaise, de la sensibilisation à l'action	<b>20</b>

#### Portraits

► Sonia de la Provôté	<b>21</b>
► Juliette Guirado	<b>22</b>
<b>Les publications</b>	<b>23</b>

**TRAITS D'AGENCES** actualité des agences d'urbanisme, supplément au numéro 80 de Traits urbains, le magazine opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément) - Editeur : Innovapresse & Communication - 18 rue Mozart - 92110 Clichy - Tél. : 0148240897 - Fax : 0142470076 - www.urbanpress.fr - RCS Paris B 329255566 - ISSN : 1776-9604 - Commission paritaire : 0218 T 87608 - Directeur de la publication : Gaël Chervet - Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération nationale des agences d'urbanisme : 22 rue Joubert, 75009 Paris - Tél. 33 (0)1 45493250 - www.fnau.org - Comité éditorial : Brigitte Bariol-Mathais, Reynald Bavay (Audelor), Florence Gall-Sorrentino, Marie-Christine Vatov (Groupe Innovapresse), Dounia Yassin (FNAU). - Ont participé à ce numéro : Laurence Berne (urbalyon), Laure de Biasi (IAU IdF), Serge Bonnefoy (Terres en Villes), Emmanuel Bouriau (audiar), Marketa Braine-Supkova (IUFN), Céline Castellan (a'urba), Christine Cesari-Geiger (adaam), Bob Clément (a'urba), Isabelle Collet (Agam), Laurent Fouillé (AUAO), Juliette Guirado (Audeg), Cédric Lavallart (IAU-IdF), Michel Ledoue (AUAO), Marianne Malez (FNAU), David Marx (ADEUS), Pierre Mazella (aupa), Agathe Mito (Agam), Xavier Moiroux (Agam), Laurent Moreno (AURBSE), Simon du Moulin (AURH), Sandrine Mousnier (aguram), Lydia Mykolenko (IAU IdF), Michèle-Angélique Nicol (Apuur), Benoît Parent (AURG), Benoît Pavageau, David Picot (Groupe Innovapresse), Priscilla Pierre (Aduan), Anne Pottecher (AURG), Isabelle Querlier (Apuur), Thierry Ribier (urbalyon), Christophe Riocreux (epures), Dominique Riou (IAU IdF), Corinne Ropital (IAU IdF), Janine Ruf (adeus), Samuel Soriano (ADDRN), Céline Tanguay (ATU37), Pascal Taton (aduan), Frédéric Theulé (IAU-IdF), Corinne Zukow (Clermont Métropole) - Conception graphique : Laëtitia Loas-Orsel - Directeur artistique : Alain Martin - Maquette : Marie-Hélène Regnier - Abonnement annuel à Traits urbains : 99 € TTC (7 numéros) - 15 € le numéro, 25 € le hors série - TVA : 2,1 % - Renseignements et abonnement : abonnement@innovapresse.com - Imprimeur : Graphiste Imprimeur - Dépôt légal : à parution. En couverture : © Michel Séméniako.

**ÎLE-DE-FRANCE****Dites-le avec des films !**

© Cedric Lavallart

L'IAU investit la vidéo pour valoriser et médiatiser ses outils cartographiques en ligne. Il s'agit de répondre à trois grands objectifs : la pédagogie, le partage et l'engagement des futurs utilisateurs. La recette est simple : un contenu concis de 3 minutes maximum, des explications en voix off claires et accessibles, une démonstration des fonctionnalités principales. La viralité propre au format vidéo sur le web, adossée à une communication numérique multicanale bien rodée – site internet, newsletter, réseaux sociaux, chaîne YouTube et Dailymotion – assure une diffusion large et rapide du message. À ce jour, trois applications phares de l'IAU sont dans la boîte, d'autres sont en préparation. ■

- Carte collaborative Wikimap :

→ <http://j.mp/videowikimap>

- Référentiel territorial du Sdrif :

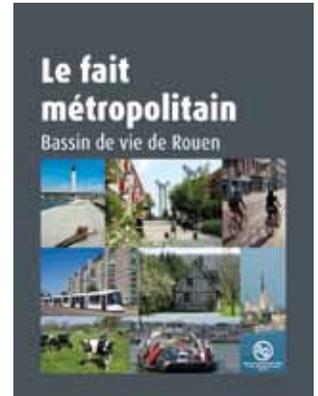
→ <http://j.mp/videorefter>

- Équipements en Île-de-France :

→ <http://j.mp/videoequipements>

**ROUEN****Le fait métropolitain, bassin de vie de Rouen : un regard expert, une vision partagée**

Mobilisée sur la connaissance et l'analyse des réalités locales, l'Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure a choisi de publier dans un même ouvrage les travaux qu'elle a conduits depuis près de cinq ans et auxquels ont contribué l'ensemble de ses partenaires. Le livre « Le fait métropolitain » permet de mettre en perspective et en débat certains enjeux du territoire, sans prétendre à un diagnostic exhaustif. Il propose un point de vue qui se nourrit des réflexions conduites par les collectivités territoriales préalablement à la mise en œuvre de l'action publique, et des analyses portées par les acteurs locaux ou nationaux. C'est dans cet esprit collectif que cet ouvrage a été réalisé et qu'il a vocation à contribuer à une vision partagée du territoire. Le bassin de vie de Rouen compte 700 000 habitants, près de 300 000 emplois sur 255 000 hectares. C'est un espace connecté, ouvert sur le monde comme place portuaire maritime et fluviale, et comme pôle urbain majeur de la vallée de la Seine. Les dynamiques de la métropolisation mettent en relation le bassin de vie et le système économique globalisé et, au sein même du bassin de vie, généralisent les modes de vie urbains. Le fait métropolitain s'exprime également au travers de projets qui dessinent concrètement l'avenir et les ambitions du bassin de vie de Rouen. ■

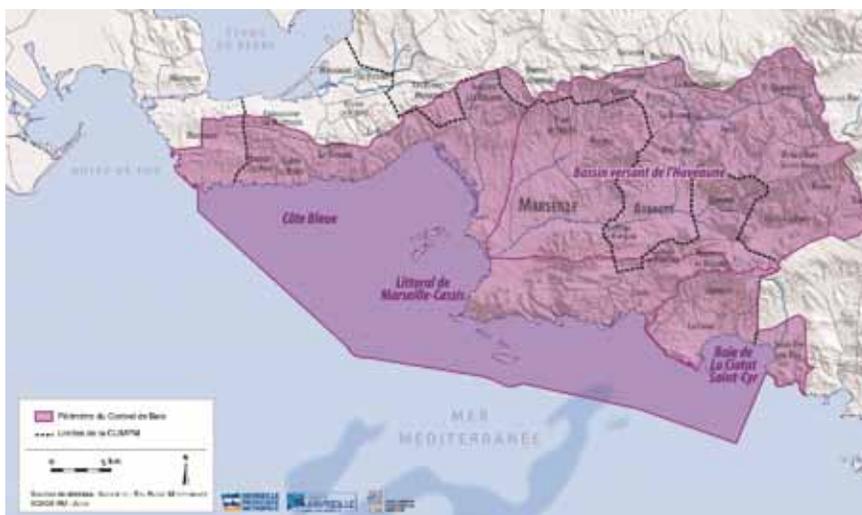
**MARSEILLE****Signature du Contrat de baie pour la métropole marseillaise**

32 communes des Bouches-du-Rhône et 7 du Var ont décidé d'agir de manière coordonnée avec un outil opérationnel et fédérateur pour répondre aux grands enjeux du littoral de la métropole marseillaise, et plus particulièrement pour prévenir et réduire les pollutions en mer et améliorer la qualité des eaux de baignade ; préserver et restaurer la qua-

lité écologique des milieux littoraux et côtiers ; et enfin organiser la gouvernance du littoral, sensibiliser la population, les usagers et les acteurs du littoral. Le Contrat de baie a été signé le 26 octobre 2015.

Depuis 2012, l'Agam est aux côtés de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole dans la coordination et la concertation des acteurs du littoral. Près de 70 acteurs ont été mobilisés au cours de la démarche de co-construction. L'Agam a ensuite contribué à la rédaction du dossier définitif et de son programme d'actions. Ce programme s'articule autour de 17 actions et 80 opérations, pour un montant global de 265 M€. Mis en œuvre sur une période de 6 ans, il intègre les démarches déjà engagées sur le territoire en matière d'amélioration de la qualité de l'eau.

Le territoire du Contrat de baie s'étend depuis la commune de Saint-Cyr-sur-Mer à l'est, jusqu'à la commune de Martigues à l'ouest, soit un linéaire côtier d'environ 130 km. Cet espace singulier présente une grande richesse écologique (diversité de biocénoses, espèces et habitats protégés) mais subit d'importantes pressions notamment générées par les activités économiques (ports, loisirs, pêche...) et les rejets anthropiques. ■



**NANCY**

**Un nouvel atlas pour créer de l'ancrage territorial**

18 mois de travail, 320 pages, 1,3 kg... Le nouvel Atlas de l'Aduan vient de paraître. Edité pour la première fois il y a 25 ans, cette 9<sup>e</sup> version constitue, à l'instar des précédentes, un outil de connaissance partagée du territoire. Cette dernière version repose sur le triptyque informer, expliquer, émouvoir. Son originalité est de mettre en valeur les talents, savoir-faire et spécificités du territoire afin de permettre à tous de se le réapproprier, de faire naître de l'attachement et de créer de l'ancrage territorial.

Les modes de vie des habitants changent. Ils s'affranchissent des périmètres. De nouvelles échelles se dessinent... Pour saisir toutes ces réalités, le territoire d'analyse retenu est le périmètre le plus pertinent au regard de la thématique abordée. Toute l'équipe de l'Aduan a été mobilisée. Le document a intégralement été imaginé et conçu par l'équipe



de l'agence : définition du concept, collecte d'informations, analyse, rédaction, conception graphique et mise en page. C'est donc un produit 100 % Aduan. 64 partenaires ont été associés. Grâce à ces collaborations, toutes les composantes du territoire ont été analysées : histoire, paysage, démographie, économie, mobilité, habitat, attractivité, culture, tourisme, patrimoine...

Transmettre une information d'ordre géographique ou statistique est souvent une tâche ardue. La valeur ajoutée de l'Aduan est de rendre simples, compréhensibles et synthétiques des données techniques. C'est pourquoi l'Atlas multiplie les formes d'expression : chiffres-clés, cartes, schémas, simulations 3D, infographies ainsi que des croquis du dessinateur Mehdi Zannad. ■

L'Atlas est disponible sous forme d'application digitale sur le site web de l'agence → [www.aduan.fr](http://www.aduan.fr).

**ALPES-MARITIMES**

**Colloque : « L'énergie au cœur de la ville durable de demain » à Nice**



Après avoir abordé les thèmes « Mixités » et « Nature en ville », le troisième Atelier de la Ville durable et des écoquartiers, organisé par l'ADAAM, en octobre 2015, en partenariat avec la

Préfecture des Alpes-Maritimes, s'est attaché à croiser les regards sur une question d'actualité : « L'énergie au cœur de la ville durable de demain ».

Bien que la transversalité du sujet ne permette pas de l'aborder de manière exhaustive, ce colloque a permis de présenter des réflexions et retours d'expériences ciblés. Ainsi, Louis Nègre, sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer et président de l'ADAAM, a rappelé les enjeux de la transition énergétique et du rôle que les villes y jouent, avant de laisser place au grand témoin, l'architecte-urbaniste Bernard Reichen. Cette matinée a permis de présenter des expérimentations sur la prise en compte de la question énergétique dans le cadre bâti, mais aussi sur la mobilité durable - avec notamment l'expérimentation WATT (bus à biberonage) menée à l'aéroport de Nice Côte d'Azur -, des innovations technologiques

et villes intelligentes avec le projet Nice Grid, premier démonstrateur européen de quartier solaire intelligent. Cette matinée s'est achevée sur une approche sociologique de l'usage et par une table ronde autour du rôle des différents acteurs de la ville durable. ■

**AIX-EN-PROVENCE**

**Contribuer au projet métropolitain**

Après deux années de travail avec les élus, les techniciens des collectivités, les membres de la société civile, l'AUPA vient de publier un ouvrage intitulé « contribution au projet métropolitain ». Fruit d'un partenariat avec les 8 EPCI des Bouches-du-Rhône, les élus y ont fait valoir leur « culture de territoire ». Ainsi, partant d'une représentation « centre-périphérie », il s'agit de faire preuve d'éclectisme pour passer à celle d'une métropole multipolaire, dite du « Grand 8 »... Il se décline à travers 8 défis à relever pour construire le projet du Grand territoire et 8 grands projets métropolitains pour le Pays d'Aix. Dans un contexte institutionnel en pleine évolution, ce travail ne demande qu'à être complété. Il a été présenté à de nombreux acteurs publics et privés et donne lieu à une exposition publique à Aix-en-Provence, de décembre 2015 à février 2016. ■

→ <http://www.aupa.fr/actualites/actualites-generales>



# La FNAU et le réseau des agences s'engagent pour le climat

Du 30 novembre au 11 décembre 2015, la COP21, le Conférence mondiale sur le Climat, organisée par l'ONU, s'est tenue à Paris. Deux semaines de négociations intergouvernementales qui se sont finalisées par un accord dans lequel les pouvoirs locaux et la société civile ont essayé de prendre leur place.



Le Grand Palais, lieu d'accueil du grand public pendant la COP21.

© Pierre Demoury

La FNAU, avec quatorze autres associations de collectivités, a fait la démarche de se regrouper afin de porter ensemble la voix des territoires et de présenter les solutions concrètes et diversifiées menées localement. Dans le cadre de ce travail collectif, plusieurs événements, conférences, plateaux télé ont été organisés.

## Les agences d'urbanisme à la rencontre du grand public

Parmi les lieux majeurs de la COP21, le Grand Palais était spécialement dédié au grand public, avec l'objectif de rendre visibles des actions directes de la société civile, des collectivités locales et des entreprises. Ainsi, afin de faire connaître leurs actions, les quinze associations partenaires ont choisi d'animer une agora au Grand Palais, sous la bannière « les territoires s'engagent pour le climat ». Pendant cinq jours, les collectivités, agences d'urbanisme ou agences locales de l'énergie ont présenté des solutions pédagogiques, dans une logique de démonstrateurs, sur des sujets très divers. Habiter le BBC (UrbaLyon), l'observation des Systèmes Régionaux Territoriaux

(Montbéliard), le risque d'inondabilité (Dunkerque), le Plan Local d'Énergie (Apur), le Réseau d'observation de l'énergie (IAU), autant de travaux des agences d'urbanisme qui ont été valorisés au Grand Palais, qui a accueilli plus de 42000 visiteurs.

## Penser la ville durable de demain

Parmi les temps forts organisés par la FNAU, une conférence sur « comment penser la ville de demain ». Le climat est un bien commun planétaire mais sa mise en œuvre se joue de manière décentralisée. Les villes sont une partie de la solution et les pouvoirs locaux, ceux qui peuvent montrer le chemin de la résilience, de la transition énergétique ou de la croissance verte. C'est parce qu'ils sont proches des citoyens et qu'ils sont des médiateurs pour construire les partenariats que les pouvoirs locaux, accompagnés d'une ingénierie intégrée et intelligente, sont les leviers du changement. Plusieurs élus et acteurs territoriaux se sont retrouvés, le 9 décembre, à l'occasion de la conférence organisée par la FNAU pour discuter ensemble de ce à quoi pourront ressembler les villes dans

vingt ans. Des écoquartiers de Dieppe à la transition énergétique locale à Dunkerque ou dans le Nord-Pas de Calais, en passant par la coopération décentralisée de la Région Île-de-France à Hanoï, la conférence a permis de rappeler ce que nous pouvons attendre de la ville de demain : une ville construite autour d'une planification intelligente, partenariale et pour les citoyens.

## Une montée en puissance des pouvoirs locaux dans la lutte contre le changement climatique

La COP21 aura également été l'occasion pour la FNAU et le réseau des agences d'urbanisme de s'inscrire encore dans le mouvement international de montée en puissance des pouvoirs locaux. Il est devenu clair que la lutte contre le changement climatique et pour la transition écologique et énergétique ne pourra pas se faire sans les collectivités et sans une ingénierie adaptée à ces enjeux. Dans la lignée de l'atelier sur la planification territoriale durable qu'elle avait co-piloté à l'occasion du Sommet Mondial Climat et Territoires (SMCT), en juillet 2015 à Lyon, la FNAU s'est engagée comme signataire de la Déclaration des participants du SMCT pour la COP21, réaffirmant ainsi que la lutte contre le changement climatique ne pourra être efficace sans une planification locale, intégrée et transversale. C'est le message qui sera également porté par le réseau des agences d'urbanisme à l'occasion d'Habitat III, la Conférence organisée à Quito en 2016 par ONU Habitat et qui définira l'agenda urbain mondial pour les vingt prochaines années. ■



Conférence de la FNAU : quelle(s) ville(s) pour demain ?

© FNAU



© Patrick Garçon

### BENOIST PAVAGEAU, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AURAN

Benoist Pavageau, titulaire d'un DESS de gestion publique de l'université de Paris-Dauphine, prend en 1983 les fonctions de directeur de cabinet à la mairie

de Saint-Herblain, puis à la mairie de Nantes en 1989. A partir de 1996, il rejoint l'agglomération nantaise et est chargé de la mise en place de la communauté urbaine de Nantes, Nantes Métropole, en 2001. En 2008, il devient le directeur général des services mutualisés de la ville de Nantes et de la Métropole. Pendant plus de trente ans, il travaille ainsi aux côtés de Jean-Marc Ayrault, Patrick Rimbart et Johanna Rolland.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2015, Benoist Pavageau a pris la direction générale de l'Agence d'urbanisme de la région nantaise. Fort de son expertise territoriale et de sa connaissance des acteurs locaux, il va désormais pouvoir travailler pleinement sur les enjeux prospectifs de la région et, études à l'appui, décrypter les tendances pour nourrir les politiques publiques locales en renouvelant les approches ou les thématiques. ■



© Sandra Biguet/addrn

### L'AGENCE DE SAINT-NAZAIRE PREND UNE NOUVELLE DIRECTION

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2015, Samuel Soriano assure la direction générale de l'Agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire (addrn).

Professionnel de l'aménagement et du développement, Samuel Soriano a principalement œuvré au sein de collectivités locales, ainsi qu'en SPL et à la Datar, après des débuts... en agence d'urbanisme.

Sous l'impulsion de David Samzun, président de l'addrn, il devra inscrire l'activité de l'agence au service de l'ensemble de la région de Saint-Nazaire et de la Métropole Nantes Saint-Nazaire. Forte de cette ambition, l'addrn entend cultiver sa différence, en s'appuyant activement sur les réseaux dont elle est membre : la FNAU, mais aussi le Club Ville Aménagement ou l'Association internationale villes-ports. ■



© AURH

### SIMON DU MOULIN, DIRECTEUR DE L'AGENCE DU HAVRE

Simon du Moulin de Labarthète a pris ses fonctions de directeur général de l'AURH (Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'estuaire de la Seine) le 1<sup>er</sup> septembre 2015.

Urbaniste et diplômé de Sciences-Po Paris, Simon du Moulin de Labarthète a été, de 2008 à 2010, en charge du développement des projets de la vallée de la Seine auprès du secrétaire d'État chargé du Grand Paris, Christian Blanc. Entre 2010 et 2015, il a accompagné le préfet de la Région Île-de-France dans son action sur le Grand Paris. Spécialiste de l'attractivité des métropoles, il a contribué à plusieurs démarches de développement territorial en Île-de-France, en vallée de la Seine et à l'international. Il a également publié, avec Guy Kauffman et Jean-Pierre Merlot, « *L'économie de la connaissance, une logique de projet à l'échelle métropolitaine : le cas du Grand Paris* », en avril 2015, aux Éditions de l'Aube. ■



© Quimper Cornouaille développement

### UN NOUVEAU DIRECTEUR POUR UN NOUVEAU PROJET D'AGENCE À QUIMPER

Né au Québec, diplômé en agronomie et en économie, Kim Lafleur a pris la direction générale de Quimper

Cornouaille Développement en octobre 2015. Après avoir commencé sa carrière chez Price Waterhouse, il a intégré le ministère de l'Agriculture du Québec, puis le ministère de l'Industrie et des Sciences, où il a occupé différents postes. Il était, depuis 2009, directeur du développement économique à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan, après avoir exercé pendant près de dix ans les mêmes fonctions à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris.

Kim Lafleur est en charge d'un nouveau projet d'agence, élaboré suite à un travail collaboratif entre les partenaires de Quimper Cornouaille Développement, et chargé de définir la stratégie à mener à l'échelle du pays et l'identité économique du territoire pour le rendre attractif. Il aura en charge le pilotage d'une équipe pluridisciplinaire : ingénierie de projets, aménagement du territoire, développement économique (maritime, tourisme, agri et agro-alimentaire avec le cluster ialys), transition énergétique et numérique. ■

# Alimenter la ville

ci, un supermarché a mis en rayon les produits locaux sous marque régionale ; plus loin, la commune tente d'introduire le bio/local dans les cantines scolaires alors que l'agglo a défini une politique agricole locale. Si se nourrir en ville paraît à tous un acte presque anodin et coupé de toute relation avec la terre et l'agriculture, nourrir la ville est devenu un enjeu politique.

Si historiquement la ville, un regroupement de populations qui ne produisent pas elles-mêmes leurs moyens de subsistance alimentaire, s'est progressivement affranchie de sa ceinture vivrière, les initiatives visant à se réapproprier la production alimentaire locale foisonnent. On commence par reconnaître le sol agricole dans les SCoT. On mesure les capacités de production alimentaire et le nombre d'hectares nécessaire. On imagine des espaces en friches reconquises pour servir de base à une « agriculture d'agglomération » ou la création de pôles agricoles de proximité. Et puis on franchit les murs en prônant l'agriculture urbaine et les « urbainsculteurs »... Mais ça, c'est au Québec.



© Michel Séménako

Des questions jaillissent. Que pèsent les circuits courts dans l'approvisionnement ? Et le local est-il un gage de qualité alimentaire et de qualité environnementale pour alimenter la ville ?

Alimenter la ville est aussi une question de logistique, une logistique urbaine source de conflits d'usage de l'espace, de congestion, de pollution et de bruit. Les espaces urbains centraux hérités du passé paraissent incompatibles avec les besoins actuels de logistique et les nouveaux modes de vie et de consommation basés sur la mobilité individuelle et automobile. Le développement du e-commerce et du « drive » modifie-t-il la donne ?

Pour éviter de toujours repousser plus loin les activités logistiques, à quelles conditions intégrer la logistique urbaine dans l'aménagement de l'espace urbain et la construction ? Quelles sont les solutions : intégration dans l'aménagement, création de centres de distribution urbains, points d'accueil, boîtes logistiques urbaines ?

Ce numéro de Traits d'agences fourmille de recettes pour alimenter nos villes.

Par **Reynald Bavay**, Directeur de l'aménagement et des études de l'agence de Lorient

## TOURS

# Les espaces périurbains peuvent-ils nourrir la ville ?

[ Par **Céline Tanguay**, paysagiste-urbaniste, ATU ]

Pour l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours (ATU), la prise en compte de l'agriculture s'est d'abord traduite dans les travaux du SCoT, qui, comme chacun en convient, n'est pas une fin en soi mais un déclencheur de projets. Afin de poursuivre cette réflexion, l'ATU participe à une recherche du PUCA dont le sujet est « la ville ordinaire et la métropolisation ». Il s'agit dans notre approche de se pencher sur des portions d'espaces périurbains avec le postulat que ces derniers jouent un rôle dans la métropolisation, c'est-à-dire dans l'ensemble des processus qui affectent et construisent la ville et le territoire. Pour l'agence, cette recherche s'inscrit dans un questionnement de longue date : quand et comment aborder le projet périurbain avec le même intérêt et la même force que le projet urbain ?

Les travaux du SCoT ont été l'occasion de réaliser une analyse multicritère associant qualité paysagère, continuités écologiques, espaces à enjeux agricoles, localisation des zones d'urbanisation future. Ce travail a permis de cibler des secteurs précieux pour l'agriculture et/ou la biodiversité, secteurs où l'urbanisation n'est pas souhaitable. Il a démontré que sur 1200 hectares inscrits aujourd'hui dans les documents d'urbanisme, 400 étaient en trop, remettant en cause la localisation et/ou la superficie de certaines zones AU. Le défi est de traduire cette volonté à l'échelle des PLU, là où il est nécessaire de reconsidérer les droits à construire.

## De la planification aux actions

La montée en charge des politiques locales est lente. A l'échelle de la communauté d'agglomération Tour(s) plus (22 communes, population en 2012 : 289 421 habitants), c'est par le Plan Climat 2010-2014 que l'agriculture nourricière a été abordée sous cet intitulé : « Tour(s) plus définit sa politique agricole dans le respect de la trame verte et bleue ». Ce titre évoque davantage un mode de production sain par rapport à l'environnement qu'une stratégie de production/consommation locale. Le résultat est modeste : en cinq ans, la communauté d'agglomération a participé à l'installation de trois maraîchers bio.

Un deuxième exemple : la communauté de communes de l'Est tourangeau (cinq communes, 25 407 habitants en 2012) a élaboré un « projet agriurbain » traduit par plusieurs actions, dont la création d'une ZAP (zone agricole protégée), l'installation d'un maraîcher, l'organisation d'actions pédagogiques... Un projet de circuit



© ATU

court destiné à mettre en relation producteurs et consommateurs est en cours. Ces deux approches illustrent les premiers pas vers une prise de conscience de la valeur des sols en tant qu'espace de production, mais les décideurs n'en sont pas encore à réfléchir à une stratégie globale et partagée. Si le SCoT affiche des ambitions, la responsabilité « de faire » est retournée à l'échelle communale via les PLU, qui n'ont pas vocation à spécifier le type de production. Or l'enjeu est double : préserver le sol agricole et produire pour la fonction alimentaire. Il s'agit là d'un vaste programme, sachant que :

- les politiques publiques qui reconnaissent au sol une valeur de production alimentaire sont inexistantes ;
- les besoins alimentaires d'une population sont difficilement transposables spatialement ;
- les Chambres d'agriculture sont tenues de satisfaire l'ensemble des filières agricoles sans en privilégier une par rapport à la proximité urbaine.

Ce « non choix » d'une stratégie en faveur d'une agriculture nourricière fait qu'aujourd'hui les grandes cultures sont aux

portes de la ville et le foncier disponible se trouve souvent happé par « l'industrie agricole », avec une production qui prendra souvent les chemins de l'exportation... Entre SCoT et PLU, le chaînon manquant est une politique communautaire partagée par tous les acteurs.

## Quels apports de la recherche ?

Si consommer local est un choix citoyen, l'offre est une décision politique. Le travail de recherche mené par l'ATU a comme ambition de créer « du matériau d'aide à la décision » en associant service agricole et besoins de la métropole. Concrètement, il s'agit d'estimer les capacités de production alimentaire et le nombre d'hectares nécessaires en périphérie de l'agglomération. Le but est aussi d'infléchir les politiques territoriales pour que cette dimension soit prise en compte dans les plans et programmes futurs.

Pour l'avenir, reconnaître le sol comme une richesse apte à nourrir les générations futures apparaît comme une nécessité et un nouveau défi pour les agences d'urbanisme. ■



## BORDEAUX

# L'agriculture urbaine à Bordeaux, entre production et services

[ Par **Céline Castellan**, ingénieur-paysagiste et **José Branco**, architecte-urbaniste, a'urba ]

À la demande de la ville de Bordeaux, l'a-urba a effectué une étude comparative sur différents projets d'agriculture urbaine réalisés en France et à l'étranger : du maraîchage aux vergers urbains, de l'écopastoralisme à l'aquaponie... L'objectif est de questionner les modèles de production, afin de poser les bases d'une stratégie de développement local.

L'étude d'une vingtaine d'initiatives glanées en France et à l'étranger a permis de dégager cinq grandes familles de modèles. Elles illustrent la variété des projets d'agriculture urbaine et leur capacité d'adaptation aux différents milieux de la ville.

## Les cinq modèles dominants d'agriculture urbaine

Le modèle le plus répandu en France est la forme associative, bien souvent fondée sur la mobilisation de bénévoles défenseurs d'une alimentation plus saine, des vertus du jardinage et de l'élevage. Il joue un rôle pédagogique et social majeur envers le grand public. La fragilité de ces structures est liée à la dépendance aux subventions publiques et à l'engagement bénévole, difficile à pérenniser. Le second modèle est le démonstrateur, souvent situé entre art, design et innovation technologique. Il permet de prouver la viabilité d'un concept émergent à partir d'un prototype, à l'image d'UpCycle, une champignonnière en container, recyclant le marc de café. Il s'agit là de valoriser une ressource urbaine, dans une optique de production alimentaire à forte valeur ajoutée. Le troisième modèle est d'ordre productif et optimise le panel des techniques en pleine terre ou hors-sol. Il permet d'atteindre de forts rendements sur de petites surfaces. On peut citer la ferme Lufa à Montréal, première serre commerciale sur toit récupérant la chaleur d'un immeuble. Ces entreprises vendent souvent leurs produits en circuit court, sous forme de paniers, parfois complétés de produits de l'agriculture périurbaine. Le quatrième modèle repose sur l'offre multiservice monétisée. Cette formule propose des services complémentaires à la culture d'aliments : entretien de jardins potagers, formation au jardinage, cueil-



Réaménagement des espaces collectifs de la cité Lafarge par le bailleur social Aquitanis, à Bordeaux : aménagement de jardins potagers et plantation d'arbres fruitiers.

© a'urba

lette sur site, à l'instar des Urbainculteurs au Québec ou de la ferme de Gally en Île-de-France. Le cinquième modèle est la production associée à d'autres fonctions supports, c'est-à-dire intégrée dans le fonctionnement d'une entreprise dont l'activité première est différente. C'est le cas de l'hôtel Pullman à Paris où le jardin potager sur dalle alimente directement la brasserie de l'hôtel.

Les initiatives d'agriculture urbaine ne sont pas figées et évoluent de façon dynamique ou de manière hybride à travers ces modèles pour assurer leur rentabilité. L'économie des sites de production est très souvent dépendante des services complémentaires proposés et des économies tirées ou des avantages offerts par la ville.

## S'adapter au contexte urbain local

L'agriculture urbaine a pour particularité de s'inscrire dans une logique d'économie circulaire qui suppose des coopérations public/privé et des synergies fortes avec

les autres fonctions de la ville : valorisation des déchets urbains, recyclage de l'eau, logistique transport, réseaux de chaleur... L'étude de l'a-urba constitue une première étape pour une meilleure prise en compte de l'agriculture urbaine dans la gestion globale de la ville. Son développement peut contribuer au soutien des autres politiques publiques : adaptation aux risques climatiques, sécurisation alimentaire, innovation et création d'emplois, rayonnement touristique... La transposition locale de ces expériences est pensée en complément des filières traditionnelles de la couronne maraîchère de Bordeaux. Elles peuvent tirer profit des nombreux circuits courts de distribution existants, du climat local favorable et des opportunités liées aux opérations d'aménagement. Les projets d'agriculture urbaine doivent pouvoir s'adapter aux spécificités urbaines bordelaises : rareté du foncier, sols pollués en nombre, patrimoine Unesco et faible présence des toitures-terrasses... ■

## RENNES

# Le Programme local de l'agriculture du Pays de Rennes en action

[ Par **Emmanuel Bouriau**, chargé d'études principal Environnement - Agriculture - Urbanisme, Audiar ]

Le Pays de Rennes, avec son modèle de ville-archipel, accorde une grande importance à son territoire agricole. Il s'est doté d'un outil original : le Programme local de l'agriculture. L'agence d'urbanisme de Rennes travaille à sa mise en œuvre, notamment sur deux axes : la réalisation de l'observatoire de l'agriculture et la meilleure prise en compte de celle-ci dans les documents d'urbanisme au travers des diagnostics agricoles participatifs.

Le Programme local de l'agriculture est un accord-cadre entre les collectivités locales et les acteurs agricoles, par lequel les signataires s'engagent, dans une collaboration pérenne et renforcée, à construire ensemble un avenir commun. Il permet de fixer les objectifs généraux du partenariat, de coordonner ensemble des actions et d'en définir les modalités de mise en œuvre. Cet accord-cadre s'articule autour de cinq axes comprenant l'observation, l'urbanisme et le foncier, le bocage et ses multiples rôles, l'adaptation au contexte énergétique et climatique et les liens entre les citoyens et les agriculteurs. Sur ce sujet, le territoire a notamment travaillé sur l'approvisionnement local en restauration collective, en réponse à un appel à projets régional, avec l'épineuse question de la logistique.

## L'observatoire de l'agriculture

L'agence est chargée de réaliser cet observatoire, après avoir travaillé à sa définition, en lien étroit avec ses membres et le comité de pilotage du Programme

local de l'agriculture. Il constitue le premier axe de travail de l'accord-cadre et sert de socle à un dialogue entre collectivité et monde agricole. Il fournit indicateurs et données sur l'évolution de l'agriculture, du territoire et de l'urbanisation au travers de trois grandes entrées. La première, l'entrée spatiale et territoriale, s'intéresse à l'évolution des terres agricoles, aux marchés fonciers, à l'urbanisme, ainsi qu'à l'évolution des paysages agricoles et du bocage. La seconde, l'entrée exploitations et actifs agricoles, suit l'évolution du nombre de sièges et la population agricole, la démographie, les installations et cessations d'activité ou le poids économique de l'agriculture. La dernière, l'entrée par les productions agricoles, observe les différentes filières présentes sur le Pays de Rennes, la qualité des produits et les labels, les circuits courts et la diversification, mais aussi les autres activités qui y sont liées, comme les industries agroalimentaires. C'est également à travers cette entrée qu'est traitée la question de l'énergie. A l'occasion de la publication des résultats de l'obser-

vatoire, une soirée débat est organisée à laquelle sont largement conviés les élus, agriculteurs et acteurs gravitant autour du monde agricole. A chaque fois, une centaine de personnes se retrouvent pour échanger sur un thème préalablement choisi. La première soirée a porté sur le foncier et la deuxième sur l'emploi en agriculture.

## Les diagnostics agricoles participatifs

L'agence répond à l'objectif de mieux concilier foncier, urbanisme et agriculture. Elle a développé une méthode de diagnostic agricole participatif dans le cadre des plans locaux d'urbanisme, en lien étroit avec la Chambre d'agriculture. Cette démarche fait suite au constat partagé que les diagnostics et les enjeux agricoles n'étaient pas suffisamment développés, notamment sous l'angle économique. Ce diagnostic agricole participatif constitue le socle de la concertation avec les agriculteurs de la commune. Il permet d'échanger sur les enjeux de leurs exploitations tout en présentant les autres enjeux du territoire. La méthode autorise en outre le recueil d'une information actualisée sur l'agriculture communale.

Cette méthode a fait ses preuves, mais avec l'arrivée des plans locaux d'urbanisme intercommunaux, une nouvelle manière de conduire ces diagnostics à une échelle plus large reste à inventer. ■



L'agriculture au contact de la ville.



**METZ**

# Les friches, un espace pour une agriculture d'agglomération de demain ?

[ Par **Bernard Demonty**, chargé d'études Agriculture - Consommation foncière, Aguram ]

Comment diversifier et relocaliser l'agriculture ? La communauté d'agglomération de Metz Métropole s'intéresse aux friches comme espaces de développement.

L'agglomération messine dispose de vastes espaces agricoles productifs, orientés vers les céréales, les oléo-protéagineux, l'élevage bovin-viande et, dans une moindre mesure, bovin-lait. Ces productions sont valorisées sur le marché européen, voire mondial, le port de Metz étant le premier port fluvial céréalier français. Cependant, comme partout, la demande en produits locaux est forte et le marché est loin d'être saturé, surtout si la restauration hors domicile doit devenir un acheteur notable, comme elle le souhaite. La communauté d'agglomération de Metz Métropole cherche donc à créer, ou plutôt à ressusciter, un bassin maraîcher et arboricole, à le compléter par des productions d'élevage diversifiées et commercialisées localement et à conforter la production viticole, elle-même recréée voici quelques

dizaines d'années. Comme il est très difficile de réorienter les terres agricoles vers la production locale, la collectivité se tourne vers des terrains « libres ».

## Un espace refoulé...

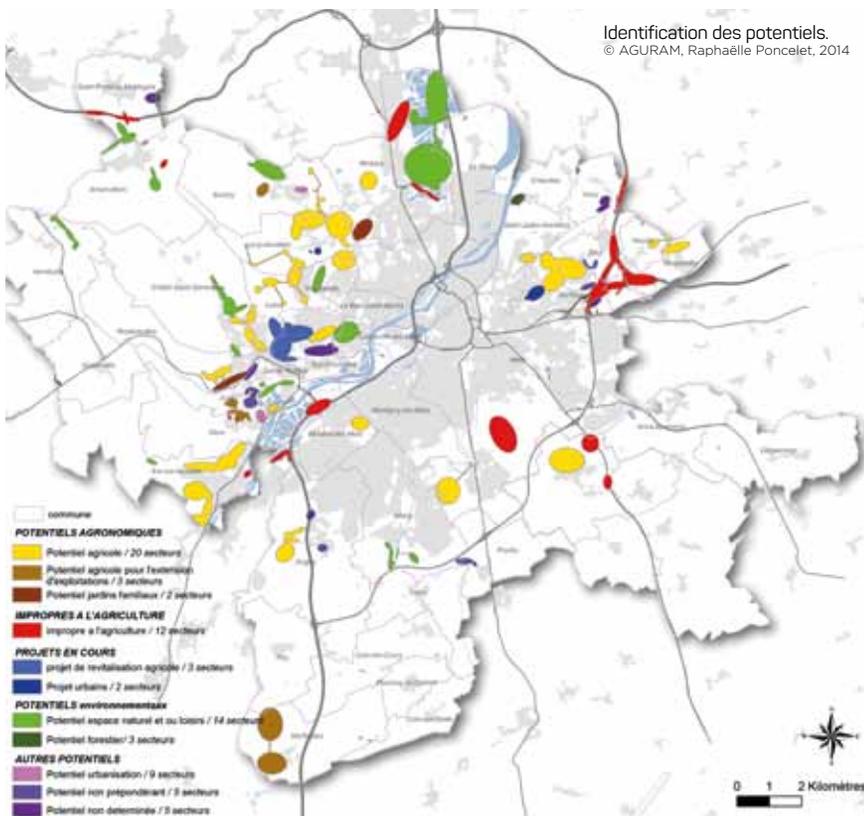
Ces friches sont essentiellement localisées sur les versants de la vallée de la Moselle, en contexte de périurbain proche. L'Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle en a fait le recensement, les a qualifiées et a émis des préconisations de reconversion en fonction de leurs caractéristiques. 750 ha de friches, 9600 parcelles cadastrales, ont été recensés, soit environ 7 % de la surface agricole utile de la communauté d'agglomération. Ils ont été répartis en 72 secteurs. Pour chacun, les relevés de terrains et l'analyse des données disponibles ont permis de déterminer deux indicateurs synthétiques, l'un

en matière de structure foncière, l'autre en matière de qualité agronomique. Ces deux indicateurs ont permis de classer les 72 secteurs, du moins favorable au plus favorable à une reconversion agricole.

## ...aux potentialités multiples

Comme le montre la carte, le résultat de ces analyses a permis de proposer un avenir potentiel très diversifié pour ces friches. Les 20 secteurs, soit 281 ha, propres à l'installation de nouvelles exploitations agricoles, ont été répartis en capacité à court, moyen et long termes, en fonction de la difficulté plus ou moins grande à mobiliser le foncier. La présence de foncier public, de parcelles relativement grandes et un enrichissement moins dense peuvent faciliter l'animation foncière nécessaire à la remise en culture. Ces secteurs ont également été classés selon leurs aptitudes à accueillir différentes productions.

Avec un total de 386 ha, le potentiel agricole, professionnel ou familial, de ces friches est donc loin d'être négligeable, et c'est un enseignement majeur pour l'agglomération. Il faut y ajouter la reconversion nécessaire des terrains militaires récemment libérés par la Défense nationale. Ils n'ont pas été pris en compte dans l'étude car ce ne sont pas, ou pas encore, des friches. Metz Métropole a notamment un projet d'agrobiopôle sur l'ancienne base aérienne 128, qui pourra être un moteur à la renaissance du bassin maraîcher messin, incluant les secteurs en friche étudiés. Ce site, outre des surfaces de production, accueillera une pépinière d'entreprises agricoles qui devrait essaimer sur l'ensemble du territoire, ainsi que des équipements mutualisés : chambres froides, laverie, conditionnement... L'agglomération messine met donc en place une politique volontariste pour redevenir un bassin de production agricole locale, mais sur la base de schémas technico-économiques renouvelés. ■



LYON SAINT-ETIENNE

# Vers une meilleure connaissance du système alimentaire de l'aire métropolitaine lyonnaise et stéphanoise

[ Par Laurence Berne et Thomas Ribier, Urbalyon, Claire-Marie Rouchouse et Christophe Riocreux, Epures ]

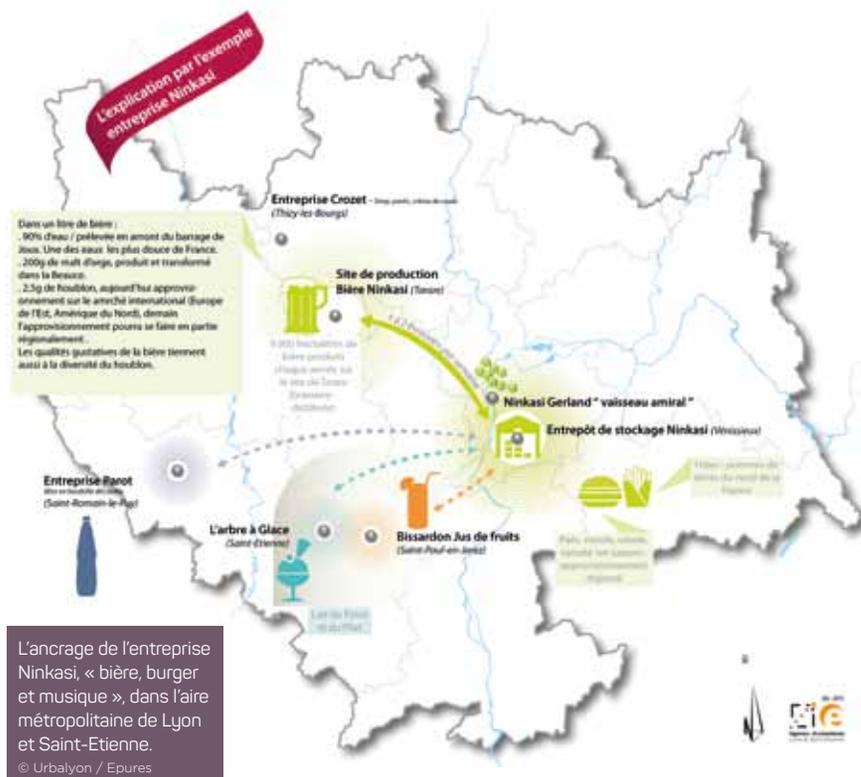
Que représente ce qui est consommé par les habitants d'une grande région urbaine en volume de denrées alimentaires, de surfaces agricoles nécessaires... Qui mange quoi ? Les agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne ont engagé ensemble une réflexion pour approfondir les différents maillons du système alimentaire de ce vaste ensemble territorial.

Chaque année, plus de 3,5 milliards de repas sont pris par les habitants et les actifs de l'aire métropolitaine. D'où l'importance des volumes nécessaires, des flux logistiques et des emplois générés, de l'énergie consommée, des difficultés d'accès à une alimentation de qualité pour les personnes les plus fragiles. Un système alimentaire repose sur la production de denrées, leur transformation et leur distribution. Les 6000 exploitations agricoles et les 22000 emplois de l'industrie agro-alimentaire du territoire témoignent de l'ampleur de cette filière.

L'alimentation est liée à des cultures, des valeurs, des identités, des modes de vie et d'éducation. Elle peut aussi porter les stigmates de la précarité et de la vulnérabilité. Dans les principales agglomérations urbaines du territoire, le croisement des taux de personnes sous antidiabétique (pathologie liée pour partie aux habitudes alimentaires) et des revenus médians témoigne d'un déterminisme socio-économique certain : les quartiers inclus en politique de la ville sont parmi les lieux les plus touchés par ces pathologies, tout comme les secteurs où les habitants ont les revenus les plus faibles. Par cette question du droit à une alimentation de qualité pour tous, elle devient un enjeu de santé publique.

L'alimentation est souvent au cœur des problématiques environnementales. Dans cette perspective, l'approvisionnement local offre une réponse, tout comme la réduction du gaspillage ou l'évolution des modes de production, de transformation et de distribution.

L'analyse croisée de la production agricole du territoire et des besoins de sa population permet d'approcher la ques-



tion de l'autosuffisance alimentaire. Inspirée des travaux conduits à Rennes, l'étude a montré que l'agglomération lyonnaise et l'aire métropolitaine de Lyon et Saint-Etienne sont fortement dépendantes au plan alimentaire. En effet, leurs espaces agricoles ne sauraient nourrir que les deux-tiers de la population résidente. Néanmoins, à l'échelle de la grande Région Auvergne Rhône-Alpes, les besoins alimentaires des 7,7 millions d'habitants pourraient être couverts par les 2,9 millions d'hectares de surfaces agricoles utiles.

A travers cette approche, il s'agit avant tout de prendre la mesure de la dépendance alimentaire et de percevoir la capacité nourricière d'un bassin de production à l'égard de son bassin de consommation.

Il est aussi question de complémentarités entre territoires ruraux, périurbains et agglomérations urbaines. Cela conduit à réaffirmer la nécessité de protéger l'espace agricole, voire de cultiver et de produire partout où cela est possible, notamment en milieu urbain.

Ces constats amènent aussi à imaginer des solidarités nouvelles pour réduire la vulnérabilité de certains secteurs, garantissant en parallèle des débouchés aux productions locales, dans des systèmes logistiques plus durables. Un premier pas vers une gouvernance alimentaire interterritoriale... Avec un objectif d'accueil de l'ordre de 500 000 habitants supplémentaires d'ici 2040 dans l'aire métropolitaine, la question de sa capacité nourricière reste entière. ■



## ÎLE-DE-FRANCE

# Filières courtes de proximité et logistique en Ile-de-France

[ Par **Laure de Biasi**, chargée d'études Environnement, **Corinne Ropital**, chargée d'études Fret, IAU île-de-France ]

L'Île-de-France est une grande région urbaine et agricole. Dès lors, comment nourrir quotidiennement et durablement 12 millions de Franciliens? Quelles pistes offrent les filières courtes de proximité? En quoi la logistique est-elle un levier?

Depuis sa création, l'IAU s'est préoccupé d'agriculture périurbaine, de commerce, de logistique. Ces dernières années, il a renforcé sa mobilisation sur l'alimentation à travers le défi alimentaire du Sdrif, en participant à la définition de politiques régionales et à des travaux de recherche. Dans ce contexte, la Région et la Driaaf lui ont confié une étude pour guider l'action publique sur le système alimentaire et les filières courtes de proximité. Sur cette lancée, un Cahier de l'IAU sera dédié à l'alimentation en 2016, donnant la parole aux chercheurs, aux acteurs économiques, aux institutionnels et aux métropoles. Une sélection d'articles est en cours de diffusion sur le site de l'IAU (<http://j.mp/defisalimentaires>).

## Des produits du monde entier pour nourrir la Région capitale

Nourrir les Franciliens aujourd'hui, c'est s'appuyer sur un système organisé du mondial au local. Les produits viennent majoritairement du bassin parisien - 70 % des flux originaires de France, du reste de la France, d'Europe (3/4 des importations en valeur) et du monde<sup>1</sup>. La relative proximité des importations explique la part dominante de la route : 90 % du transport de marchandises en Île-de-France.

Le système alimentaire francilien se caractérise, en matière d'emploi, par une sous-représentation du secteur agricole et de la transformation et une surreprésentation des commerces et de la restauration. A noter aussi le poids du commerce de gros (Min de Rungis) et de la logistique.

## Quelle place pour les filières courtes de proximité?

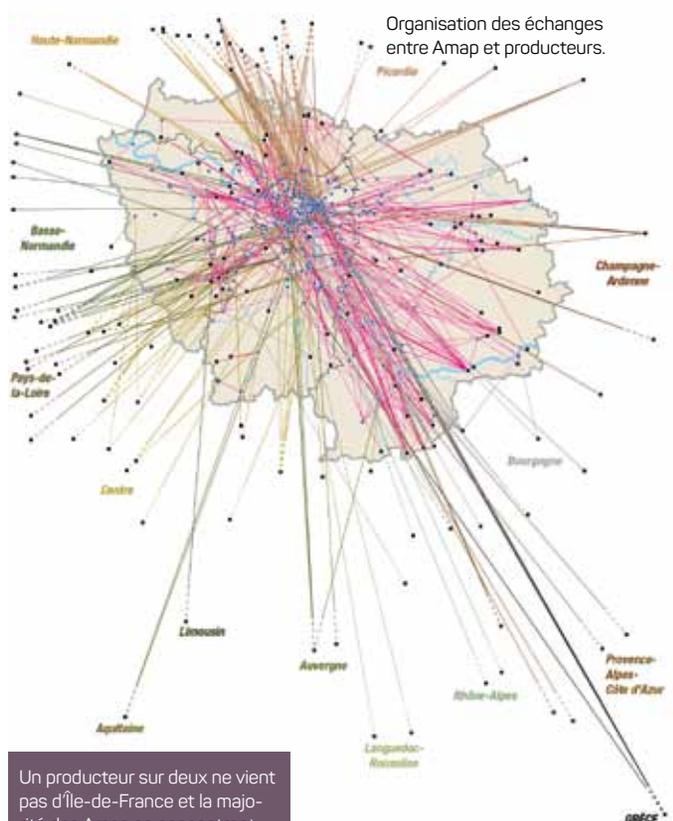
Comme partout en France, la grande distribution domine. Marchés et petits commerces sont un peu plus dynamiques qu'ailleurs. Les producteurs pèsent peu.

Les 5 000 exploitations ne peuvent répondre aux besoins alimentaires ni en quantité, ni en diversité. Pour autant, 16 % d'entre elles pratiquent des circuits courts (14 % en France métropolitaine - RA 2010). Une vingtaine de formes de filières courtes de proximité coexistent : à côté de pratiques traditionnelles (vente à la ferme, marchés) se sont développées les Amap, La Ruche qui dit Oui... Des intermédiaires de services mettent en relation producteurs et consommateurs virtuellement (commandes web) ou concrètement (plateforme de distribution).

## La logistique, un levier

Pour développer ces filières, il faut accroître l'offre produits (volume, diversité, régularité), soutenir l'activité agricole, la transformation et la diversité des modes de distribution, privilégier la qualité, poursuivre la valorisation (marque régionale...). Une restructuration des filières est nécessaire.

L'optimisation logistique est un levier clé. La densité et le partage de l'espace contraignent les fonctions : circuler, stationner et stocker. Les producteurs peu organisés réalisent souvent eux-mêmes le dernier kilomètre, parcours le plus cher (1 % de la distance, 25 % des coûts selon le barème), faute d'offre adéquate. Ils doivent gagner en fiabilité, organisation et coût. Pour ce faire, il faut professionnaliser, massifier, mutualiser virtuellement



Un producteur sur deux ne vient pas d'Île-de-France et la majorité des Amap se concentrent dans l'agglomération centrale.

© IAU Île-de-France

ou physiquement, fluidifier le trafic et faciliter les livraisons.

Acteurs privés et publics ont leur rôle à jouer pour développer les filières de proximité. L'action publique doit en particulier accompagner les acteurs, les faire se rencontrer, soutenir l'innovation, l'expérimentation et les démarches collectives, se porter garante de la cohérence d'ensemble, de l'équité, de la durabilité. L'échelle régionale est la plus pertinente pour la mise en place d'une gouvernance alimentaire. ■

1. La quantification des flux de marchandises est complexe car les sources et les unités de mesure sont différentes pour les flux internationaux et nationaux. Par ailleurs, les statistiques disponibles ne prennent pas en compte les véhicules de moins de 3,5 tonnes, minimisant les flux générés par les filières courtes de proximité.

## LORIENT

# Une Charte de l'agriculture pour le pays de Lorient

[ Par **Reynald Bavay**, directeur de l'Aménagement et des Études, et **Laurence Debacq**, chargée d'études, Audelor ]

La « Charte de l'agriculture du pays de Lorient » est en cours d'évaluation depuis quelques mois. A travers elle, s'est dessinée une politique agricole locale qui s'applique depuis plus de 15 ans. Avec Lorient Agglomération et la Chambre d'agriculture, l'Agence de développement et d'urbanisme (Audelor) s'est plus particulièrement impliquée dans deux démarches : un plan d'action pour les espaces agricoles et l'animation d'une filière alimentaire locale.



Le contexte politique est favorable à la signature d'une Charte de l'agriculture. Pionnière, la ville de Lorient s'engage en effet dès la fin des années 1990 pour une meilleure qualité alimentaire par l'approvisionnement en produits bio des cantines de la ville. D'autres communes de l'agglomération lui ont emboîté le pas. La démarche qualité, toujours en cours, s'est enrichie au fil du temps avec l'intégration de différentes filières Qualité (labels rouges, filière Bleu-Blanc-Cœur, pains des boulangers lorientais, poisson frais du port de pêche de Lorient).

Mais en même temps, le grignotage et la dégradation de l'espace agricole se poursuivent, et c'est logiquement qu'une « Charte de l'agriculture » est signée en 2001. Elle vise le maintien d'une agriculture périurbaine respectueuse de l'environnement et le dialogue entre agriculteurs, élus et habitants de l'agglomération.

demandes des magasins, des restaurateurs, des consommateurs, création de marché de Pays, demandes d'Amap (plus d'une douzaine actuellement). Fort de cette dynamique, le projet de structuration d'une filière alimentaire locale, lancé en 2012, a renforcé les échanges entre les professionnels de l'agriculture et de l'alimentation, grâce à l'animation de la Chambre d'agriculture, des autres chambres consulaires et d'Audelor. Cette démarche a abouti en 2014 au premier forum « proxim'affaires » autour de rencontres de type *speed dating* (233 rendez-vous en une seule journée).

## De la planification à l'action

Engagée depuis 2014 dans la révision du SCoT, Audelor, avec la Chambre d'agriculture, a entrepris un diagnostic très fouillé sur différents « secteurs agro-naturels stratégiques » : espaces littoraux, proches de l'agglomération ou des infrastructures majeures, bocage. L'objectif était de croiser les enjeux économiques (potentiel de pro-

duction, dynamique de développement...) et ceux liés à l'aménagement du territoire. Moultes réunions avec les agriculteurs et avec les élus locaux ont permis de bâtir un plan d'actions dont la portée dépasse la planification spatiale (foncier, gestion des espaces naturels, économie agricole, tourisme, l'énergie...). Ces propositions alimenteront la réflexion en cours pour élaborer la nouvelle Charte de l'agriculture du pays de Lorient.

## Filière alimentaire locale

L'agglomération s'est appuyée sur les fonds du programme Leader, entièrement dédiés à l'agriculture périurbaine durant la période 2009-2013. Un guide des producteurs locaux a vu le jour en 2009 et a suscité de nombreuses sollicitations,

duction, dynamique de développement...) et ceux liés à l'aménagement du territoire. Moultes réunions avec les agriculteurs et avec les élus locaux ont permis de bâtir un plan d'actions dont la portée dépasse la planification spatiale (foncier, gestion des espaces naturels, économie agricole, tourisme, l'énergie...). Ces propositions alimenteront la réflexion en cours pour élaborer la nouvelle Charte de l'agriculture du pays de Lorient.

## Plus de bio et de circuit court

Conséquence en partie de cette politique, l'agriculture du pays de Lorient se prête à des interactions fortes avec son territoire et les villes en particulier. Elle est présente partout, y compris sur le littoral et à proximité de l'agglomération dense. La mutation agricole classique, avec diminution/agrandissement des exploitations, s'est accompagnée d'une ouverture vers de nouveaux marchés. Orientée production laitière et produits végétaux, l'agriculture lorientaise trouve ses débouchés pour moitié sur le pays de Lorient, vers les industries agro-alimentaires et les distributeurs locaux, mais de plus en plus vers les circuits courts. Ainsi, 19 % des exploitations sont concernées, contre 10 % en Bretagne. L'agriculture respectueuse de l'environnement progresse aussi avec 6 % des exploitations en bio. Des résultats encourageants qui invitent la collectivité à aller plus loin par une intervention foncière doublée d'une contractualisation avec les agriculteurs. ■



## ORLÉANS

## S'entourer d'une ceinture nourricière à Orléans

[ par Nadia Arbaoui, chargée d'études, AUAO ]

Sur l'Agglomération Orléans-Val de Loire, les terres agricoles constituent un enjeu tant économique que paysager. Suite à la signature en 2012 de la Charte agricole d'agglomération, des communes (Olivet, Chécy) engagent leurs propres actions pour pérenniser l'agriculture urbaine.

Impulser un renouveau de l'activité agricole vivrière sur un territoire de tradition viticole et arboricole ancienne implique de maintenir les terres cultivables, de faciliter la transmission des exploitations, de développer les circuits courts... Pour répondre à ces objectifs, les élus d'une grande commune de la communauté d'agglomération (l'Agglo) ont choisi de mettre en place avec l'assistance de l'agence d'urbanisme deux outils : une zone agricole protégée et un pôle agricole de proximité.

En s'appuyant sur la zone agricole protégée, l'organisation d'un pôle agricole de proximité vise à enclencher de nouvelles dynamiques tout en installant les exploitants dans la durée, avec notamment la mutualisation des matériels d'exploitation. Points de vente collectifs, prévention des nuisances, aménagement de parcours de promenade permettent de

valoriser l'activité et les circuits courts entre producteurs et consommateurs. Ils contribuent également à l'instauration d'un véritable lien social.

La détermination des cultures appropriées, en fonction de la qualité des sols et des surfaces nécessaires, l'accès à l'eau en évitant les contraintes des périmètres de protection des captages figurent parmi les premiers critères pour un périmètre pertinent. Viennent ensuite, par exemple, les questions d'accès et de circulation des engins agricoles. Une analyse paysagère a permis d'identifier les éléments essentiels de

cohérence. Un schéma directeur structure le programme et l'organisation d'ensemble du site sur une soixantaine d'hectares, à l'horizon 2018. Deux agriculteurs ont déjà manifesté leur intérêt. ■



## TERRES EN VILLES

## Terres en Villes et les agences d'urbanisme, un compagnonnage fertile

[ Par Serge Bonnefoy, secrétaire technique de Terres en Villes ]

Laboratoire de l'agriculture (péri)urbaine, Terres en Villes a été créé en 2000 pour rapprocher agromonie et urbanisme sans ignorer l'écologie. C'est un des rares réseaux français à rassembler dans une même enceinte des mondes différents, en l'occurrence le monde des collectivités d'agglomération<sup>1</sup> et le monde professionnel agricole des chambres d'agriculture.

Terres en Villes s'est saisi dès 2007 des enjeux de la question alimentaire en agglomération et métropole. Sur cette thématique, le compagnonnage entre le réseau et les agences d'urbanisme a été fécond. Les premiers travaux entre Terres en Villes, la FNAU et plusieurs agences d'urbanisme ont porté sur la prise en compte de l'agriculture dans les SCoT, avec particulièrement l'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise dans les opérations partenariales « AgriSCoT » et « pour un SCoT rural de Qualité territo-

riale ». L'IAU et les agences de Rennes, de Lyon, de Lorient ou de Lille ont participé aux travaux de Terres en Villes. Des ateliers des Rencontres de la FNAU ont été consacrés à plusieurs reprises à l'agriculture périurbaine.

Ces travaux conjoints ont renforcé la prise de conscience que la question alimentaire participe à redéfinir les formes urbaines et agriurbaines, et inversement. Outre les partenariats bilatéraux<sup>2</sup>, Terres en Villes, la FNAU et les agences vont développer ces prochaines années leurs échanges dans le cadre du Réseau national pour un Projet

Alimentaire Territorial (Rn PAT) mis en place dans le cadre du réseau rural français. Terres en Villes en est le chef de file et la FNAU un des huit partenaires copilote. Si ce réseau s'adresse à l'ensemble des territoires et acteurs français, 16 territoires français engagés dans la gouvernance alimentaire territoriale – 8 régions urbaines et 8 territoires aux gradients divers d'urbanisation – en seront les territoires témoins privilégiés. ■

1. Et la Région Île-de-France.  
2. L'AUCAME est par exemple l'acteur référent local de la recherche-action PSDR 4 Frugal (FoRmes Urbaines et Gouvernance Alimentaire)

## INTERNATIONAL URBAN FOOD NETWORK

# Quels ingrédients pour une stratégie alimentaire durable ?

[ Par **Marketa Braine-Supkova**, directrice de l'IUFN et **Eléonore François**, chef de projet ]

Quels enseignements tirer de l'étude « Mesurer l'impact de l'approche territoriale de l'alimentation » (IUFN-MEDDE 2015) ? Quels sont les facteurs clés de succès de l'approche territoriale de l'alimentation ? Petit détour par Toronto (Canada) et Bristol (Royaume-Uni).



A Boston : « Ces légumes ont parcouru 6,7 miles pour atteindre ce marché. Mangez local ! »

## Deux villes modèles

Deux villes font cas d'école en la matière : Toronto, au Canada, et Bristol, en Angleterre. Toutes deux caractérisées par de fortes inégalités sociales et des problèmes de santé publique liés à l'alimentation, elles sont reconnues pionnières avec un engagement sur le sujet depuis plus de vingt ans. Ces deux villes ont eu une approche différente, et on observe aujourd'hui une galaxie d'initiatives citoyennes et le développement progressif de politiques publiques facilitant leur action. Les impacts de ces actions restent cependant encore à une échelle très locale et commencent seulement, sur certains sujets, à poser les bases pour permettre une transformation du système alimentaire à une plus grande échelle.

## Un pont entre les territoires urbains et ruraux

L'analyse de ces deux cas permet d'identifier les éléments structurants ayant accompagné l'émergence des approches territoriales et durables de l'alimentation sur leurs territoires et d'en dégager des facteurs de succès essentiels pouvant inspirer les acteurs français.

Tout d'abord communiquer, sensibiliser, éduquer pour créer une culture commune. L'alimentation durable et locale doit être considérée comme un pont entre les territoires ruraux et urbains. Elle doit être perçue comme un élément qui favorise à la fois le développement économique, la santé des populations locales, la protection de l'environnement ou l'intégration sociale des sujets fragiles.

Ensuite, trouver la porte d'entrée appropriée pour que le *food movement* puisse naître du territoire et soit compris, souhaité et porté localement. A Toronto comme à Bristol, c'est l'importance des problèmes de santé liés au régime alimentaire qui ont eu un effet moteur dans la création du mouvement.

Enfin, pérenniser la dynamique par des instances de gouvernance dédiées. En effet, l'analyse de Toronto et de Bristol a montré l'importance cruciale du dialogue, du partage des avancées de la recherche, et celle des acteurs de terrain. L'information est et continuera à être un élément essentiel du progrès et de la nécessaire transition de notre système alimentaire vers plus de durabilité. Favoriser les espaces de mise en commun, les espaces d'ouverture intellectuelle acceptant la complexité du sujet et la pluralité des intérêts, tels que les Conseils de politique alimentaire (*Food Policy Council* - à Toronto depuis 1991, et à Bristol depuis 2011) s'ajoute sans aucun doute à la liste des facteurs clés de succès pour le développement des approches territoriales de l'alimentation en France et à travers le monde. ■

Ancienne ville industrielle du sud de l'Angleterre, **Bristol** est aujourd'hui reconnue championne du développement durable (Prix *European Green Capital* 2015). La ville est marquée par un passé de luttes sociales et sa population a une longue tradition d'engagement social.

**Toronto** est la capitale économique canadienne et la ville la plus peuplée du Canada. Comme dans beaucoup de villes d'Amérique du Nord, la culture de manger dehors, notamment dans des fast-foods, et de consommer des plats préparés est très courante. Il n'existe pas de système de cantines scolaires publiques. L'obésité et le diabète sont très importants. La ville est située au sein d'un cluster agro-alimentaire qu'elle cherche à développer davantage.

La faible durabilité de notre système alimentaire est aujourd'hui un enjeu identifié. C'est désormais une invitation appuyée à faire naître des alternatives, à explorer d'autres échelles d'action. Ainsi, partout dans le monde, une approche plus locale de notre alimentation émerge à nouveau progressivement, et les collectivités assument de plus en plus souvent un rôle de facilitateur, de propulseur de ce nouveau paradigme de développement territorial. En France, l'ancrage territorial de l'alimentation est désormais l'une des priorités de la politique de l'alimentation du ministère de l'Agriculture. D'autres acteurs se saisissent du sujet - la sénatrice EELV Brigitte Allain vient de publier un rapport inspirant « Et si on mangeait local ? » et l'Association des Régions de France a signé en juin dernier la Déclaration de Rennes pour des systèmes alimentaires territorialisés (SAT), comme un appel à un meilleur équilibre des relations ville-campagne.



## CLUB MOBILITÉS

# Logistique urbaine : développer le dialogue entre acteurs privés et publics

[ Par **Laurent Fouillé** (AUAO), **Lydia Mykolenko** et **Dominique Riou** (IAU Ile-de-France) pour le Club Mobilités FNAU ]

Le Club mobilités de la FNAU a consacré une réunion à la logistique urbaine en présence d'experts, de transporteurs et de logisticiens, pour définir les axes de progrès et le rôle potentiel des agences dans cette problématique.

Malgré des nuisances environnementales de moins en moins acceptables, et alors que la logistique urbaine est confrontée à une véritable explosion des mouvements de livraison, l'action des pouvoirs publics semble ne plus progresser, ni réellement accompagner les initiatives de plus en plus nombreuses des acteurs économiques. Pourtant, les premiers PDU mis en place il y a une vingtaine d'années avaient déjà intégré cette problématique et proposé des solutions : réglementation appropriée, nouveaux schémas de distribution favorisant la multimodalité, mise en place de CDU (centres de distribution urbains). Mais, en l'absence d'un modèle économique viable, de nombreuses actions, pourtant a priori vertueuses, ont été abandonnées après quelques années d'expérimentation.

### Les collectivités garantes d'une vision

L'activité logistique est du ressort de l'initiative privée, celle des chargeurs, des logisticiens et des transporteurs. Elle doit donc trouver son équilibre économique sans intervention durable de la puissance publique et sans contrôle de sa part, les notions d'autorité organisatrice de transport et de service public n'existant pas pour les marchandises.

Patrick Maillat (Deret Transporteur) rappelle ainsi que son entreprise a fait le choix du véhicule électrique et possède aujourd'hui la plus importante flotte en France, malgré des coûts d'investissement significativement supérieurs. Elle valorise cet investissement en travaillant directement avec les chargeurs et en desservant les destinataires finaux pour des produits à haute valeur, en cosmétique principalement. La mutualisation de la desserte finale via un centre de distribution urbaine ne les intéresse donc pas (problème du vol notamment).



© Club Mobilités

Pour autant, les pouvoirs publics doivent rester porteurs d'un objectif global quant à l'organisation de la circulation des marchandises sur le territoire. C'est ce que rappelle Claude Samson, président de l'Afilog (Association des métiers de la Supply Chain et de l'immobilier logistique), car si les entreprises sont de plus en plus pro-actives, elles attendent en retour que les pouvoirs publics apportent une vision à moyen terme pour leur permettre de faire leurs choix économiques, de mettre en place leur business-model et d'investir.

### Intégrer la logistique dans l'aménagement urbain

Pour Philippe Bossin, directeur du cabinet Interface Transport, un des enjeux auquel cet engagement des pouvoirs publics doit répondre est d'intégrer enfin dans l'aménagement et dans le projet urbain les questions de l'approvisionnement et des livraisons. Les expérimentations réussies d'espaces logistiques urbains de Chronopost à Paris-Beaugrenelle ou City Logistics à Lyon en sont la preuve. Le contexte réglementaire évolue également ; demain, les cœurs de villes seront

fermés aux véhicules les plus polluants et des Zones de circulation restreinte (ZCR) mises en place. Encore faudra-t-il que le sujet livraison soit réellement pris en compte. Anthony Flambard, de l'entreprise orléanaise le Kangourou Vert, témoigne ainsi de ses difficultés à accéder en cœur de ville malgré ses véhicules électriques, par manque de badges... prévus pour être délivrés uniquement aux résidents !

Dans ce domaine, tout est souvent affaire de dialogue et de compréhension des logiques de chacun et des enjeux mutuels de la sphère publique et de la sphère privée. Les agences d'urbanisme, elles-mêmes par essence hybrides, auraient un rôle essentiel à jouer afin de faire émerger les bonnes solutions, adaptées aux acteurs et à leur territoire. ■



© Club Mobilités

CLERMONT-FERRAND

# Une expérimentation de Centre de distribution urbain pour l'EcoCité Clermont Métropole

[ Par **Corinne Zukow**, chargée d'études Projet Urbain, Clermont Métropole ]

Les livraisons en ville, en secteur contraint, représentent un enjeu fort en matière d'amélioration de la qualité de l'air, de diminution du bruit et globalement de qualité de vie en centre urbain. Ce contexte a conduit les collectivités locales de l'agglomération clermontoise, le Syndicat mixte des Transports en commun, autorité organisatrice des transports urbains, et l'association des transporteurs Auvergne Logistique Développement (ALD) à s'interroger sur les enjeux de la livraison du dernier kilomètre de transport de marchandises.

En 2004, dans la poursuite des dynamiques engagées par ALD pour rechercher de nouvelles solutions logistiques et suite à la création de l'association Clermont Livraisons Propres, regroupant plusieurs transporteurs, une étude exploratoire sur la gestion des livraisons de marchandises en ville est menée, à l'échelle du territoire clermontois (2005/2008). Elle conclut à l'opportunité de créer un Centre de distribution urbain (CDU) qui, par la massification des flux permise par ce service, devrait conduire à la suppression de quatre camions sur cinq dans l'hypercentre de ClermontFerrand<sup>1</sup>. Cependant, au regard des enjeux soulevés, notamment d'un point de vue financier, et de l'extrême complexification de la logistique urbaine (exigence de flexibilité et de réactivité dans la gestion des stocks, des livraisons, des retours...), il faut attendre 2011 pour que, sous l'impulsion de l'agence Clermont Métropole et en réponse à l'appel à projets EcoCité - Programme d'in-

vestissements d'avenir, une réflexion soit à nouveau engagée localement. Un large partenariat<sup>2</sup> est alors consolidé autour du SMTC et une nouvelle étude, confiée à Interface Transport, cofinancée par la Caisse des Dépôts, est conduite en 2012. Elle confirme la pertinence d'un CDU et définit les conditions de réussite à l'échelle d'une ville de taille moyenne, telle que Clermont-Ferrand. Parallèlement, une expérimentation de mutualisation des livraisons de messageries en hypercentre est conduite par un transporteur privé, Multi Transports, fin 2013. Cette plateforme qui regroupe six transporteurs constitue une première étape de consolidation d'un futur CDU. Cette initiative, active depuis près de deux ans, porte principalement sur :

- la contractualisation de partenariats avec des messagers (ambition de passer à 10 messagers) ;
- la mise à disposition d'une plateforme de mutualisation existante avec des quais situés dans la zone préconisée par l'étude

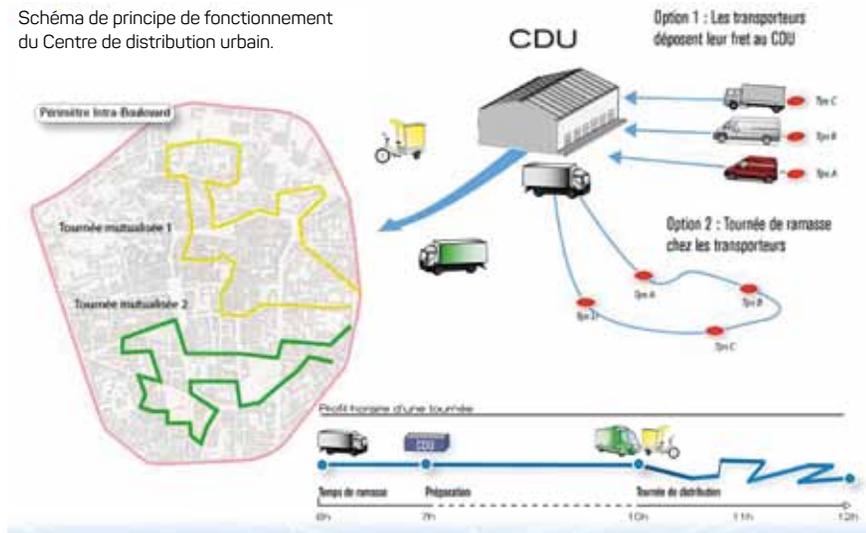
de 2012 (proximité du centre-ville et au croisement des autoroutes A71/A75) ;

- la mutualisation et le transfert de responsabilité des marchandises.

Aujourd'hui, le système logistique urbain clermontois pourrait passer à une étape supérieure, dans le cadre de la tranche 2 de l'EcoCité (2015/2017), en consolidant le business model par la création d'une structure de portage dédiée (à l'étude), l'acquisition d'une flotte de véhicules propres ou encore l'apport d'une solution informatique innovante de gestion des livraisons et d'information en temps réel. Autant d'éléments qui permettent de pérenniser et de déployer le dispositif à l'échelle de l'agglomération. Plus largement, ce projet s'inscrit dans une dynamique de réflexion d'ensemble autour des mobilités, avec notamment :

- la réponse de Clermont Communauté à l'appel à projets « Villes respirables », qui devrait aboutir à l'établissement d'une zone à circulation restreinte où l'accès sera réservé aux véhicules les moins polluants ;
- le lancement en 2016 des « Rencontres citoyennes de la Mobilité », concertation élargie sur Clermont Communauté, qui préfigure la révision du Plan de déplacements urbains. L'ambition affichée à long terme est le déploiement et la duplication du modèle clermontois, prototype pragmatique, adapté et pertinent pour des villes moyennes de 30 000 à 400 000 habitants, dans un contexte de montée en puissance de la logistique urbaine (essor de l'e-commerce, réduction des stocks de la grande distribution, raccourcissement du cycle de vie des produits...).

Schéma de principe de fonctionnement du Centre de distribution urbain.



1. Hors livraisons de vrac, chaîne du froid et cafés-restaurants.

2. Collectivités locales, Etat, ADEME, CDC, CCI...



## PARIS

# La logistique du dernier kilomètre au cœur des problématiques urbaines à Paris

[ Par **Michèle-Angélique Nicol**, chef de projet, Apur ]

Pour répondre à l'impact très important du transport routier de marchandises à Paris, l'Apur a élaboré un schéma d'organisation de la logistique du dernier kilomètre, et travaillé sur la recherche de sites adaptés.

À Paris, le transport de marchandises par la route représente environ 4 millions de mouvements hebdomadaires (enlèvements ou livraisons) et 90 % des déplacements de marchandises. L'intensité logistique routière y est ainsi extrêmement forte et présente des enjeux importants à la fois :

- sur un plan économique : le « dernier kilomètre » représente à lui seul 20 % du coût logistique total ;
- sur le plan de la mobilité urbaine : les flux de marchandises représentent environ 12 % des déplacements routiers pour motifs professionnels dans Paris. Ces déplacements contribuent sensiblement à la congestion urbaine puisque Paris accueille un tiers des flux régionaux de marchandises dans une voirie très contrainte (rues souvent étroites) et aux usages multiples (véhicules particuliers, deux-roues motorisés, autocars de tourisme, taxis, autobus, tramway, vélos, véhicules de livraisons...);
- sur le plan environnemental : les poids lourds et les véhicules utilitaires légers, qui constituent la majorité des véhicules utilisés pour le transport de marchandises, seraient à eux seuls responsables de 40 % des émissions d'oxyde d'azote et de 33 % des particules fines à Paris.

## Un maillage logistique comme support d'optimisation des flux

C'est dans cette perspective que l'Apur s'est intéressé à une nouvelle façon d'appréhender la logistique du dernier kilomètre à Paris et a proposé un schéma d'organisation reposant sur un maillage homogène de la ville par des espaces logistiques d'échelles variées :

- des plateformes de logistique urbaine, de plus de 10 000 m<sup>2</sup>, destinées à accueillir des flux massifiés pour les redistribuer à l'échelle de la ville ;
- des espaces logistiques urbains (ELU) ou lieux d'échanges (*cross docking*) de quelques centaines de m<sup>2</sup> à 3 000 m<sup>2</sup>, dans



le diffus, destinés à accueillir des plateformes d'échanges pour une redistribution des marchandises à l'échelle du quartier ;

- des relais de quartier de quelques dizaines de m<sup>2</sup>, type rez-de-chaussée commerciaux destinés au retrait des colis par les destinataires (point de retrait ou de retour de colis, points relais, consignes automatiques...).

En vue d'intensifier la vie urbaine et de s'adapter aux contraintes du foncier en zone dense, une mixité des fonctions et des innovations en termes d'architecture ou d'insertion urbaine (logistique en étages, superposition des fonctions, utilisation d'espaces aujourd'hui délaissés...) sont recherchées pour chacun de ces niveaux.

## Une mise en œuvre grâce au PLU

Ce travail a d'ores et déjà trouvé son application, dans le cadre de la modification du Plan local d'urbanisme (PLU) de Paris, par la recherche de sites adaptés pour des plateformes et des ELU susceptibles de répondre au moins partiellement aux besoins du maillage.

Ainsi, l'Apur a réalisé un travail systématique pour recenser toutes les parcelles apparten-

nant à des institutionnels, ne faisant pas l'objet d'autres projets et susceptibles de pouvoir accueillir de la logistique. Environ 250 parcelles ont été ainsi examinées pour faire l'objet de périmètres de localisation. Après un arbitrage à la fois technique et politique, environ 70 sites ont été retenus, sur lesquels, en plus de bureaux, logements ou commerces, des équipements logistiques d'au moins 500 m<sup>2</sup> seront prévus dans les futurs aménagements.

En outre, les ELU entrent désormais dans la définition des CINASPIC (constructions et installations nécessaires à l'accueil des services publics d'intérêt collectif), ce qui permet de créer des ELU quel que soit le zonage du PLU et de « sanctuariser » la destination de ces équipements. Il s'agit donc d'un outil puissant pour ancrer ces espaces sur l'ensemble du territoire parisien.

Cette démarche est particulièrement innovante car, pour la première fois, un PLU considère l'équipement logistique non pas comme une nuisance, mais comme un service nécessaire à la vie des habitants et des acteurs économiques de la ville, au même titre que des équipements publics. ■

## MARSEILLE

# Logistique urbaine marseillaise, de la sensibilisation à l'action

[ Par **Xavier Moiroux**, chargé d'études, Agam ]

L'Agam est très engagée sur les questions de logistique urbaine. Elle conduit traditionnellement des approches pluridisciplinaires sur le sujet en croisant une entrée économique (approche globale de la filière logistique à différentes échelles métropolitaine, portuaire, de logistique urbaine, etc.) et une davantage centrée sur la mobilité et les livraisons (service mobilités), en particulier dans les espaces contraints que sont les centres-villes.

La logistique urbaine est un sujet qui monte en puissance dans les grandes villes, d'autant que ce sujet a longtemps été peu pris en compte par les collectivités locales. Si les fonctions logistiques principales comme l'entreposage se sont le plus souvent retirées des grandes villes, le dernier maillon de la chaîne logistique, appelé le « dernier kilomètre », revêt aujourd'hui une importance croissante. En effet, la logistique urbaine se situe à la croisée d'enjeux fonctionnels, environnementaux, économiques et sociétaux. Plusieurs démarches ont été menées sur ce sujet à l'Agam, avec la particularité d'associer systématiquement des groupes de travail réunissant les services des collectivités concernées, afin notamment de déboucher sur des actions concrètes, en attendant d'y associer dans un second temps les acteurs privés.

## Une première étude en 2009-2011

La phase traitant des livraisons a notamment permis, au-delà de la production d'un diagnostic des livraisons en centre-ville assorti de préconisations, l'élaboration d'une délibération réglementant le transport de marchandises en ville (2009), première brique d'une politique de livraison de la Ville de Marseille.

Dans un second temps, ont été élaborées des propositions pour le centre-ville, une évaluation des besoins en foncier logistique, des préconisations spatiales sur l'organisation des fonctions logistiques. Enfin des recommandations ont été établies, que ce soit sur la politique de préservation foncière, les actions sur la réglementation et l'accueil des livraisons, l'organisation des fonctions logistiques dans l'espace (ZLU/Zone logistique urbaine, CDU/Centre de distribution urbaine, ELP/Espace logistique de proximité, BLU/Boîte logistique

urbaine, etc.), ou encore la promotion d'une nouvelle organisation logistique. Cette étude a notamment alimenté le volet « transport de marchandises » du PDU de MPM et les premières réflexions du Cluster Paca Logistique sur la logistique urbaine, partie prenante du PRIDES (Pôle régional d'innovation et de développement économique solidaire) de la Région, créé en 2008.

## Un programme d'actions à partir de 2015

Une nouvelle démarche animée par l'Agam et portée par deux élus du territoire a été lancée cette année pour déboucher sur des actions concrètes. Elle rassemble les services concernés de la Ville de Marseille et de la Communauté urbaine. Elle a conduit, dans un premier temps, à l'élaboration d'une feuille de route pour la logistique urbaine et les livraisons dans le centre-ville, et à la création de deux ateliers : fonctionnement des livraisons, espaces logistiques urbains. Une quinzaine de fiches actions ont d'ores et déjà été produites.

Au programme, en matière de fonctionnement des livraisons : des actions de communication sur les règles de livraison, l'adaptation de l'offre d'aires de livraison, l'intégration des besoins dans les aménagements de voirie et de l'espace public, l'ajustement de la réglementation locale et l'organisation des moyens de contrôle dédiés aux livraisons.



Valoriser les initiatives comme les véhicules propres ou les activités de coursier en triporteur.

© Agam

L'ajustement de la réglementation locale des livraisons constitue notamment un chantier important à venir en 2016, mais qui ne pourra se faire sans concertation avec les acteurs concernés (commerçants, transporteurs, etc.). En ce qui concerne les espaces logistiques urbains, plusieurs pistes sont actuellement à l'étude, comme l'implantation de plusieurs Espaces logistiques de proximité ou d'un Espace logistique urbain en périphérie du centre-ville de Marseille (5000 m<sup>2</sup>), la valorisation et la communication autour des initiatives du territoire, la prise en compte des innovations technologiques et l'accroche à des projets européens. Un troisième atelier démarrera en 2016 autour des enjeux de gouvernance et de concertation. ■



© Ville de Caen

## SONIA DE LA PROVÔTÉ

### l'urbanisme à cœur

**Médecin du travail de formation, Sonia de la Provôté s'est prise de passion pour l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Poser un diagnostic, prescrire un traitement... elle applique aujourd'hui son savoir-faire au sein de l'agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole (AUCAME) qu'elle préside. Mais pas seulement.**

Une femme, un homme. « Je suis issue de la génération chabadabada », lance Sonia de la Provôté. Loi sur la parité aidant, elle est appelée en 2001 pour figurer sur la liste de Brigitte Le Brethon (UMP), candidate à la mairie de Caen (Calvados). Elle est alors âgée de 32 ans et se dit à des années-lumière de la chose politique. Son DEA en poche, elle est à cette époque chef de clinique au CHU de Caen. Et « enceinte de mon troisième enfant », glisse cette caennaise née un 25 décembre, d'une mère professeuse de dessin et d'un père dentiste et artiste-peintre. Le deal est alors simple : « OK pour y aller mais pas question d'y faire de la figuration ». Sa tête de liste élue, Sonia de la Provôté hérite du siège d'adjointe en charge de la santé, du handicap, de l'éducation, de la petite enfance et des affaires scolaires. « Une délégation de femme », sourit-elle aujourd'hui !

« Sonia », comme l'appellent les Caennais, avoue toutefois s'être « prise au jeu ». Elle poursuit son engagement, jusqu'à conduire la liste centriste (UDI-Modem) lors des municipales de mars 2014. Entre les deux tours, elle s'allie avec celle de Joël Bruneau (UMP). Stratégie payante. Le duo ravit la ville au maire sortant Philippe Duron (PS). Sonia de la Provôté veut l'urbanisme. Elle l'aura. « L'urbanisme et l'aménagement, c'est un peu la quadrature du cercle. Cela répond à deux aspects que je considère comme essentiels à la vie d'un élu : la proximité avec les habitants et la capacité de projeter son territoire dans un avenir qui peut être lointain ».

Son territoire à elle devient donc la ville de Caen où elle occupe la fonction de première adjointe en charge de l'urbanisme, de l'habitat et du renouvellement urbain, mais pas seulement. Sonia de la Provôté

est aussi deuxième vice-présidente de la communauté d'agglomération Caen la Mer, chargée de l'aménagement de l'espace, présidente du Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole et encore de la SPLA Caen Presqu'île. Sans oublier la vice-présidence du conseil départemental du Calvados. Une omniprésence assumée. « Avec Joël Bruneau, nous avons fait le constat d'un certain nombre de carences en lien avec les projets d'urbanisme », explique-t-elle. « Des carences dues à une absence de discussion entre les services concernés. Mon rôle est donc de mettre du liant et de redonner de la transversalité entre les structures ». Y compris l'AUCAME, l'agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole, qu'elle préside depuis juillet 2014. « Une agence de cerveaux », lance-t-elle, en référence aux missions qu'elle lui impute. A savoir « mettre à jour les données et présenter, à partir de ces dernières, des éléments diagnostics qui vont guider nos politiques publiques. L'agence d'urbanisme a en plus cet atout de pouvoir décliner ces données du plus petit au plus grand niveau : du quartier au pôle métropolitain. Or, si nous voulons réfléchir une politique économique à l'échelle d'une agglomération, c'est cette agence qui va être le nœud d'alimentation et de diagnostic des décisions à prendre ». L'AUCAME se positionne donc en ordre de marche pour répondre à ce défi économique. A l'aube de la grande Normandie, Sonia de la Provôté appelle aussi les deux autres agences d'urbanisme du territoire – celle de Rouen et des boucles de Seine et Eure (AURBSE) et celle de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH) – à « davantage de collaboration, d'écoute et de partage de données. Car nous avons en commun de travailler pour le projet normand ». ■

David Picot



© AudeG

## JULIETTE GUIRADO

### ou l'art de relier deux passions : l'urbanisme et la Guyane

**A 37 ans, Juliette Guirado dirige l'Agence d'urbanisme et de développement de la Guyane (AudeG), depuis juillet 2013. Un parcours sans faute sur un territoire empli de spécificités qu'elle a appris à connaître, à appréhender et à mettre au service d'une agence dynamique.**

C'est l'histoire d'une rencontre entre une jeune Charentaise et un territoire français du bout du monde. En 2000, après trois ans passés à l'école d'architecture de Bordeaux, Juliette Guirado, étudiante à l'Institut d'urbanisme et d'aménagement régional (IUAR) d'Aix-en-Provence, a 22 ans. Son sac à dos sur les épaules, elle décide, avec sa sœur, de partir découvrir la Guyane, en mode auto-stop. Cette parenthèse d'un mois va changer sa vie. « Je suis tombée sous le charme de ce territoire complexe et pluriel, un vrai kaléidoscope de paysages et de visages ».

Elle y reviendra deux ans plus tard pour des stages de fin de cycle, dans le cadre de sa maîtrise en aménagement et de son DESS avec spécialisation en projet urbain réalisé à l'ENSA-Marseille. Précisément à l'Agence d'urbanisme et de développement de la Guyane (AudeG). Essai transformé : son diplôme en poche, Juliette Guirado se voit aussitôt proposer un emploi d'assistante d'études. Nous sommes alors en 2004.

Onze ans plus tard, l'ancienne stagiaire est devenue directrice de l'agence. Un parcours sans faute qui l'a vue passer par la fonction-clé de chargée d'études principale. « J'y ai travaillé sur des missions de planification avec la réalisation de documents d'urbanisme (cartes communales, PLU...), pour des communes côtières urbanisées ou rurales, dans les terres. Elle m'a permis de sillonner la Guyane et de la connaître en profondeur ».

Il faut dire que l'AudeG rayonne sur un territoire immense de 84 000 km<sup>2</sup>, « le plus vaste des périmètres d'intervention d'une agence », précise-t-elle. Les défis portent sur le développement de l'économie locale, l'accès au logement

et aux services essentiels, l'organisation des quartiers d'habitat spontané... « La Guyane est frappée par un important phénomène d'urbanisation illégale qui engendre un étalement urbain démesuré, le tout dans un contexte de forte croissance démographique », enchaîne Juliette Guirado. D'ici 2030, la population (250 000 personnes) devrait d'ailleurs doubler.

Observation territoriale, prospective, planification ou analyse urbaine... « L'AudeG poursuit les mêmes missions que les autres agences d'urbanisme », souligne-t-elle. « Seulement, nous abordons les sujets de façon différente car les problématiques et les défis urbains auxquels nous faisons face sont très particuliers. Du coup, les méthodes de travail sont aussi différentes de ce qui se pratique ailleurs ».

Au fil des ans, l'agence guyanaise - créée en 1978 - a aussi développé une « culture partagée de la connaissance du territoire ». Et ce, à travers la production de données et d'outils mis à disposition des partenaires et du grand public : l'Atlas illustré de Guyane, l'Atlas des paysages, l'Agglo'mètre ou le portail de données géographiques [www.geoguyane.fr/](http://www.geoguyane.fr/). Un centre de ressources de l'aménagement et de l'urbanisme devrait aussi bientôt voir le jour, à l'AudeG.

Juliette Guirado insiste beaucoup « sur ce rôle de vulgarisation » et de partage des savoirs. Y compris d'ailleurs à destination des pays voisins comme le Surinam. L'AudeG y a réalisé en effet une étude sur l'armature urbaine et villageoise du Maroni. Avec, à terme, la création possible d'un observatoire transfrontalier et la constitution de bases de données communes. ■

David Picot

**CLIMAT/ISER LA PLANIFICATION**

FNAU



À l'occasion de la COP21, la FNAU a publié le dossier « Climat/iser la planification ». Une publication consacrée à la manière dont les agences d'urbanisme intègrent les questions énergé-

tiques et climatiques dans les documents de planification. De nombreux exemples, quelle que soit l'échelle du territoire, qui présentent la diversité des travaux menés dans les agences d'urbanisme et qui présentent des éléments de proposition pour mieux intégrer ces questions climat-énergie-adaptation dans les documents d'urbanisme. L'enjeu est aussi de dialoguer avec tous les acteurs pour relever le défi climatique, dans une logique partenariale et intégrée. ■

→ [www.fnau.org](http://www.fnau.org)**LES ENJEUX DE L'INTERCONNEXION AUX CORRIDORS EUROPÉENS**

Strasbourg



L'interconnexion des corridors de transport européens nécessite d'être améliorée pour constituer un réseau performant et permettre le report des transports de marchandises de la route vers des modes plus vertueux pour l'environnement. L'Eurométropole de Strasbourg est le seul site traversé par quatre des neuf corridors, ce qui lui confère une position exceptionnelle.

Le travail réalisé par l'ADEUS avec l'Eurométropole et le Port autonome de Strasbourg montre l'intérêt stratégique de Strasbourg et de la région du Rhin Supérieur pour la France en tant que lieu d'articulation entre les régions européennes. ■

→ [www.adeus.org/productions/corridors-de-transports-europeen/files/enjeux\\_interconnexion\\_corridors\\_europeens-web.pdf](http://www.adeus.org/productions/corridors-de-transports-europeen/files/enjeux_interconnexion_corridors_europeens-web.pdf)

**OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS**

Marseille

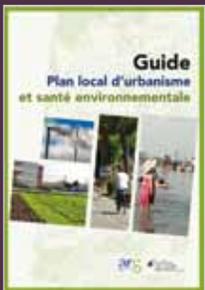


Piloté par l'Agam, l'observatoire des mobilités à l'échelle de l'agglomération marseillaise vient de donner lieu à la publication de son premier rapport annuel. Alimenté par des données

recueillies auprès d'un large partenariat, il rassemble les chiffres clés et indicateurs sur l'offre de transport proposée sur le territoire, tous modes confondus. Bien au-delà de la seule connaissance des évolutions modales, ces travaux permettent de faire le lien avec la question de l'aménagement urbain, et notamment les espaces publics. La création de la métropole Aix Marseille Provence à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 offrira l'opportunité d'adapter cet outil partenarial à une échelle correspondant davantage à la réalité des déplacements. ■

→ [www.agam.org](http://www.agam.org)**GUIDE PLAN LOCAL D'URBANISME ET SANTÉ ENVIRONNEMENTALE**

Bordeaux



L'idée d'un guide traitant de la prise en compte des problématiques de santé environnementale dans les PLU a émané d'une convergence d'attentes de Bordeaux Métropole et de l'ARS Aquitaine.

Structuré sous forme de fiches thématiques, le guide aborde 12 problématiques à l'interface entre la ville et la santé, telles que l'alimentation en eau potable, le bruit, l'activité physique ou encore l'habitat indigne. Chaque fiche clarifie le cadre réglementaire de la thématique, aide à poser les enjeux territorialisés sur le sujet et propose une déclinaison de la problématique dans les différentes pièces constitutives du PLU. Un format numérique interactif permet une navigation aisée entre les 12 fiches du document. ■

→ [www.aurba.org/L-a-urba/a-ctualites/Guide-Plan-local-d-urbanisme-et-sante-environnementale](http://www.aurba.org/L-a-urba/a-ctualites/Guide-Plan-local-d-urbanisme-et-sante-environnementale)

**DE LA VULNÉRABILITÉ À LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE : FRAGILISATION DES MÉNAGES ISÉROIS ?**

Grenoble



De multiples politiques du Département de l'Isère sont questionnées par la recrudescence des situations de précarité énergétique (aides sociales, logement, déplacements). Le Conseil

départemental a missionné l'agence d'urbanisme - qui a travaillé en partenariat avec l'Ademe, RhônAlpesénergie-Environnement et l'Insee Rhône-Alpes - pour repérer les facteurs de vulnérabilité ainsi que les territoires et ménages vulnérables, selon une approche à la fois factuelle et prospective. ■

→ [www.aurg.org/publication/vulnerabilite-energetique/de-la-vulnerabilite-a-la-precarite-energetique-fragilisation-des-menages-iserois](http://www.aurg.org/publication/vulnerabilite-energetique/de-la-vulnerabilite-a-la-precarite-energetique-fragilisation-des-menages-iserois)

**OBSERVATOIRE DE L'AGRICULTURE PÉRIURBAINE : L'AGRICULTURE DANS LE PAYS DE RENNES**

Rennes

L'objectif de l'observatoire de l'agriculture urbaine est de servir de base au dialogue



entre collectivités et monde agricole en fournissant des indicateurs sur l'évolution de l'agriculture et du territoire. La ville se développe, entraînant une pression sur l'agriculture liée à la consommation

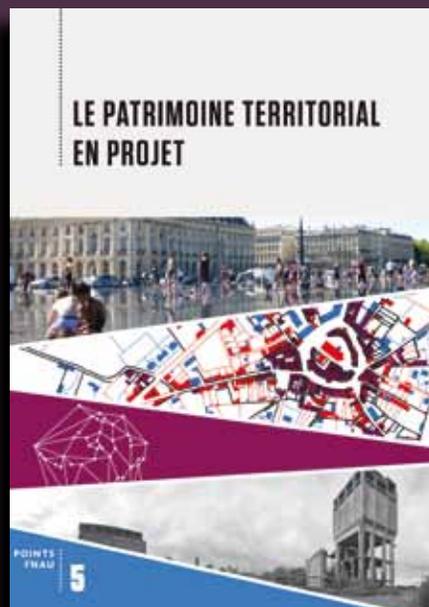
d'espace ou aux difficultés de déplacement. L'agriculture est aussi en mutation, avec la restructuration des exploitations, le développement de nouvelles activités et l'évolution des marchés. L'ambition de cet outil est de fournir les éléments d'analyse permettant de trouver un équilibre harmonieux entre les besoins de développement de la ville et la préservation nécessaire de l'espace agricole et ses capacités de production. ■

→ [www.audiar.org](http://www.audiar.org)

# COLLECTION *POINTS FNAU* : NOUVEAUTÉS



En librairie depuis  
novembre 2015  
144 p. / 16 x 23 cm  
29 €



## L'expérience métropolitaine lyonnaise

Dans le contexte des réformes institutionnelles engagées par la loi MAPTAM, qui propose la création des Métropoles et renforce les Pôles Métropolitains, cet ouvrage collectif porte un regard dynamique sur le long processus de métropolisation d'un vaste territoire. À travers son histoire et son identité, les différentes étapes de planification et de gouvernance, l'Aire métropolitaine lyonnaise n'a de cesse de se remettre en question face aux nouveaux défis et aux nouvelles transitions auxquels elle est confrontée. L'expérience métropolitaine lyonnaise apparaît alors comme un bien commun permettant d'affronter les incertitudes actuelles, et sa mise en récit vient consolider un projet territorial qui doit être partagé par ses acteurs institutionnels et socio-économiques, et par plus de 3 millions d'habitants.

## Le patrimoine territorial en projet

Le patrimoine est aujourd'hui partout, au fondement de l'identité des territoires. Aménager l'espace en préservant le « déjà-là » est une préoccupation croissante des citoyens, relayée par les élus. De ce fait, la notion de patrimoine s'est élargie depuis une cinquantaine d'années, passant de l'objet exceptionnel au paysage en intégrant des espaces naturels et bâtis à de vastes échelles. La mise en valeur et la transmission de ce patrimoine territorial est l'œuvre d'un travail de longue haleine, mené par les élus, les habitants, les techniciens et les associations. Et pour accompagner leurs démarches, les partenaires privilégiés que sont les agences d'urbanisme interviennent avec un objectif : faire projet autour du patrimoine territorial dans une relation apaisée et adaptée aux modes de vie d'aujourd'hui. Explorant l'évolution du concept de patrimoine depuis ses origines, cet ouvrage, enrichi d'une chronologie, présente les enjeux actuels du patrimoine territorial et explicite l'apport des agences d'urbanisme à travers une large sélection de cas concrets et de projets en France et à l'étranger.



**Points FNAU** est une collection d'ouvrages sur le projet urbain pensés par des urbanistes pour réinventer, entre pistes de réflexion et exemples concrets, la ville de demain.