

34^e rencontre
des agences d'urbanisme
Amiens

Hors-série

n° 47 20 €

www.urbanisme.fr

LA REVUE

urbanisme

Campagnes urbaines
Urban countryside



ÉDITO

Un avenir à bâtir

« Campagnes urbaines, un avenir à bâtir » résume la posture des agences d'urbanisme pour leur 34^e rencontre accueillie en septembre 2013 par l'agence du Grand Amiénois : changer les lunettes sur le périurbain pour tenter d'en décrypter les multiples facettes et sortir de la seule stigmatisation, s'inscrire dans une logique de mobilisation et d'action pour passer aux « travaux pratiques » et à la « mise en projet » pour le périurbain.

Deux mots occupent particulièrement l'espace du débat territorial : métropolisation et périurbanisation. Le premier, longtemps regardé avec méfiance, jouit aujourd'hui d'une approche positivée. La périurbanisation fait en revanche toujours l'objet d'une stigmatisation sociale, environnementale, économique, esthétique et politique. Depuis cinquante ans, le périurbain hante les discours urbanistiques, comme un repoussoir. Il est également entré dans le champ politique avec notamment l'article du géographe Jacques Lévy paru dans *Le Monde*¹, qui pose le théorème que « plus on s'éloigne du centre aggloméré d'une ville, plus on habite dans des zones disposant d'un faible "gradient d'urbanité", plus on vote populiste ».

Nous sommes tous dorénavant inscrits dans des modes de vie urbains. Métropolisation et périurbanisation apparaissent comme les deux faces d'un même phénomène d'évolution des modes de vie et de l'organisation économique et territoriale. Il faut considérer que la « campagne urbaine » n'est pas une parenthèse et que l'enjeu est de travailler à sa construction.

Il s'agit aujourd'hui d'identifier les apports potentiels

des espaces périurbains dans l'équation territoriale. Quelles sont leurs contributions nourricières, écologiques, économiques, énergétiques, résidentielles, symboliques ? Dans quels termes faut-il poser les transactions territoriales entre les espaces métropolitains, périurbains et ruraux ?

Le périurbain reste pauvre d'urbanistes, d'aménageurs, d'économistes, sans doute de vision politique et d'aménagement du territoire, mais aussi d'une recherche sur le « génie du lieu » qui puisse aider à construire une pensée sur les « campagnes urbaines ». Pourtant, la recherche d'une synthèse entre ville et campagne ne manque pas d'expérimentations, du modèle des cités-jardins aux réflexions de Bernardo Secchi et Paola Vigano sur la ville poreuse et l'isotropie des territoires. Il nous faut ouvrir les champs du possible pour ces espaces diffus : expérimenter, capitaliser, diffuser, lancer des actions pilotes et « passer en mode projet » pour initier des démarches innovantes en termes de programmation, de processus de projet, de formes urbaines, de mobilité, de qualité environnementale et de modèle social, dans une indispensable co-construction avec les territoires urbains et les différents niveaux de collectivités. — **Vincent Feltesse**, président de la Fédération nationale des agences d'urbanisme

1 25 avril 2012.

AMIENS

- 6 Gilles Demailly
« Concevoir un développement commun sur un territoire non homogène »
- 8 Amiens construit sa mixité
- 10 Une liaison nord-sud
- 11 Dessine-moi une métropole avec ses campagnes
- 13 Un dialogue à l'échelle du bassin de vie
- 15 Œuvres jardinières
- 16 **ABSTRACT** en anglais

- 17 Quand le barnum de la FNAU débarque à Amiens

DIAGNOSTICS**DES TERRITOIRES EN MOUVEMENT**

- 19 Saisir l'insaisissable
- 20 Au jeu des 7 familles
- 21 Une pluralité de modes d'habiter
- 22 Penser la réciprocité territoriale
- 23 Du suburbain au *walkable urbanism*
- 24 Les campagnes urbaines à l'épreuve des mots
- 25 Dans les séries télévisées
- 26 Vers un écosystème territorial ville-campagne
- 28 **ABSTRACT** en anglais
- 29 **ATELIERS**
- 29 Modes de vie, de l'analyse à l'action
- 31 Aménités campagnardes
- 33 Les nouvelles formes du commerce urbain
- 35 Entre hinterlands et gateways
- 36 Le numérique peut-il révolutionner le périurbain ?

- 37 Services ferroviaires à vocation périurbaine
- 39 Des alternatives à l'auto-solisme
- 41 Agriculture en ville, dépasser les conflits d'usage
- 42 Compiègne, Creil, comment deux pôles urbains valorisent leurs atouts
- 45 **ABSTRACT** en anglais

PROSPECTIVES**ACTEURS ET STRATÉGIES**

- 47 **TABLE RONDE**
Des réalités aux leviers d'action
- 49 L'écart et l'entre, leçons julliennes
- 50 **TABLE RONDE**
Mobiliser les acteurs, une priorité qui fait débat
- 52 **ATELIERS**
La transition énergétique en marche dans les territoires
- 54 Les promesses du design territorial
- 56 Libérer les données pour mieux les partager
- 57 La carte et le cartographe
- 58 Le PLUI comme projet de territoire
- 59 Campagnes urbaines en quête d'ingénierie
- 61 **ATELIERS** de production
Imaginer l'avenir d'un bourg
- 63 Les campagnes urbaines mises en prospective
- 65 La friche à la campagne, un espace de liberté
- 67 Campagnes urbaines à la loupe
- 69 **ABSTRACT** en anglais

70 CONCLUSION

« Il faut faire confiance aux territoires »
« Nous devons rapidement apporter des réponses »

72 ABSTRACT en anglais**73 RÉFÉRENCES**

AMIENS

- 6 Gilles Demailly
"Common development
in a mixed area"
- 8 Amiens is building a social mix
- 10 A north-south link
- 11 Draw me a city with its
surrounding countryside
- 13 Discussion within a living area
- 15 Garden designs
- 16 **ABSTRACT** in English

- 17 When FNAU circus
arrived in Amiens

DIAGNOSTICS

CHANGING TERRITORIES

- 19 Comprehending
the incomprehensible
- 20 A game of Happy Families
- 21 Variety in housing preferences
- 22 Considering territorial reciprocity
- 23 From suburban to walkable
urbanism
- 24 Rurban areas withstand discussion
- 25 In TV series
- 26 Towards a territorial town/country
ecosystem
- 28 **ABSTRACT** in English
- 29 **WORKSHOPS**
- 29 Lifestyles, from analysis to action
- 31 Rural amenities
- 33 New forms of urban trade
- 35 Between hinterlands and gateways
- 36 Can digital technology
revolutionise rurban areas?

- 37 Rail services for rurban areas
- 39 Alternatives to one-person car use
- 41 Agriculture in towns, overcoming
the usual conflicts
- 42 Compiègne, Creil: how two urban
centres maximise their advantages
- 45 **ABSTRACT** in English

PROSPECTS

PLAYERS AND STRATEGIES

- 47 **ROUND TABLE**
From observation to action
- 49 Gap and in-between,
François Jullien's philosophy
- 50 **ROUND TABLE**
Involving players,
a priority open to discussion
- 52 **WORKSHOPS**
Energy changes are being
implemented in various territories
- 54 The promises of territorial design
- 56 Freeing up data leads to greater
sharing
- 57 Maps and cartography
- 58 A PLUI (intercommunal local town
planning project) as a territorial
project
- 59 Rurban areas require engineering
- 61 **PRODUCTION WORKSHOPS**
Imagine the future of a small town
- 63 Putting rurban areas in perspective
- 65 Brownfield sites in the country –
providing freedom
- 67 A close-up look at rurban areas
- 69 **ABSTRACT** in English

- 70 **CONCLUSION**
"We have to trust territories"
"We must provide quick answers"
- 72 **ABSTRACT** in English
- 73 **REFERENCES**



Gilles DEMAILLY
maire d'Amiens, président d'Amiens Métropole, président du Pays du Grand Amiénois et président de l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA)

ENTRETIEN

« Concevoir un développement commun sur un territoire non homogène »

Le Grand Amiénois, qui a accueilli la 34^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, intègre étroitement la capitale régionale et le monde rural. Gilles Demailly, maire et président d'Amiens Métropole, explique cette singularité transformée en projet, y compris à une plus grande échelle, celle du Pays du Grand Amiénois.

Comment définir Amiens et les communes de l'agglomération ?

Gilles DEMAILLY : Amiens est une capitale régionale qui a une taille suffisante pour développer des projets et des lieux de qualité, qu'ils soient professionnels, de formation ou culturels, sans avoir les inconvénients d'une très grande ville. Elle est à mi-chemin de l'Île-de-France et du Nord - Pas-de-Calais et proche de Roissy. Ce sont des atouts formidables. La ville compte 135 000 habitants, son agglomération avec ses 33 communes atteint 180 000 habitants. Dans la préparation du projet de loi sur les métropoles, on parle d'un seuil de 450 000 ou 500 000 habitants. Nous n'entrons pas dans cette catégorie, qui compte une quinzaine d'agglomérations. La taille de notre métropole est pourtant très intéressante. En valorisant ses atouts et son histoire, Amiens peut jouer un rôle important. Je prends l'exemple des rencontres des

agences d'urbanisme qui se déroulaient jusqu'à présent dans de très grandes villes. J'ai défendu l'idée que la FNAU les organise dans les villes de taille plus modeste. Cela montre qu'on peut penser autrement le développement.

Quelles relations la ville centre entretient-elle avec ses campagnes urbaines ?

G. D. : Mon prédécesseur avait, à juste titre, fait de l'agglomération l'une des plus intégrées de France en lui transférant toutes les compétences. J'ai vite compris que l'agglomération dont la ville principale représente 75 % de la population devait avoir le même pilote qu'elle. Il a fallu montrer à chaque commune ce qu'elle y gagnait. Cette étape est dépassée. Les communes peuvent bénéficier d'équipements métropolitains et s'impliquer dans les décisions de la métropole pour que,

par exemple à travers le PLH, l'offre de logements sociaux soit bien répartie.

Au-delà, Amiens est au cœur d'un bassin de vie qui recouvre l'essentiel de la Somme, en dehors de la côte picarde et du bassin d'Abbeville. Beaucoup d'emplois de la métropole sont occupés par des gens qui habitent à 10 km, à 20 km, voire même à 30 km. Le Pays du Grand Amiénois réunit 381 communes et 335 000 habitants. Les deuxièmes villes, Albert ou Doullens, comptent entre 6 000 et 10 000 habitants. L'Agence d'urbanisme, créée fin 2005, a porté le Pays et le SCOT. Celui-ci est sur un territoire très vaste, l'un des plus grands de France. Ce choix politique judicieux a été fait avant mon élection. Ce SCOT (cf. p. 13) démontre que les territoires urbains et ruraux ou semi-ruraux peuvent travailler ensemble pour penser le développement économique et concevoir un aménagement et un développement équilibrés, qui donnent à chacun des atouts et le rend partenaire des autres. Ce n'était pas acquis d'avance.

Nous avons beaucoup échangé, avant son adoption à la quasi-unanimité.

Plus personne ne met en cause l'existence du Pays. Les élus sont sortis de la méfiance. Construire un projet à 381 communes est compliqué et il a fallu privilégier le niveau des

communautés de communes. Elles-mêmes sont parfois trop petites et certaines sont en train de fusionner. Nous voyons les premiers effets du SCOT : huit intercommunalités sur douze se dotent de PLU intercommunaux.

Un SCOT qui est démographiquement à 50 % urbain et à 50 % rural est rare et très intéressant. L'agglomération peut réellement coopérer avec son bassin de vie. Si Amiens et le Pays avaient quelque chose à dire lors des rencontres de la FNAU, c'est cela : on peut concevoir un développement commun sur un territoire non homogène. L'ensemble fait système. Amiens ne peut pas vivre sans le territoire rural qui a fait et fait encore sa richesse.

Pourquoi un projet métropolitain à un horizon éloigné (2030) ?

G. D. : La métropole s'était constituée comme un choix politique. Nous avons voulu ajouter un projet commun. L'enjeu était de définir pour chaque partie prenante, même la plus petite commune rurale, le rôle qu'elle peut jouer dans l'ensemble. Le projet s'achève, il doit être diffusé et être mieux partagé par l'ensemble des habitants (cf. article p. 11). À chaque territoire de se saisir de ce document pour porter le projet de métropole et pour définir son propre développement. Nous sommes dans cette phase.

Un mandat, c'est très court. Une réflexion sur le devenir du territoire ne peut pas être à dix ans, il faut voir plus loin. Depuis 2008, nous avons ouvert de grands projets. Sur la question de la mobilité, par exemple. L'agglomération et tout le Pays du Grand Amiénois se sont mobilisés pour le « barreau » ferroviaire Roissy-Picardie, essentiel y compris pour Doullens ou Albert. Deuxième projet important : le tramway (cf. p. 10). Certes, il se situera essentiellement sur la ville centre mais avec l'inter-modalité, les habitants des communes de l'agglomération et du Pays ont compris qu'il profiterait à tous. Et puis il y a ce projet important qu'est la Citadelle : un site exceptionnel, un architecte exceptionnel et un chantier qui symbolise tous les efforts réalisés par l'ensemble des partenaires (État et collectivités) en faveur

de l'université, notamment dans le cadre du contrat de Plan État-Région.

Quelle place ce projet tient-il dans la rénovation urbaine ?

G. D. : Amiens doit être ambitieuse dans le domaine universitaire pour prendre sa place dans la concurrence mondiale. Cela suppose que l'Université soit capable de porter des lieux d'excellence, y compris des pôles de compétitivité. Quand j'étais président de l'université, j'ai contribué à en créer deux, à la fois interrégionaux et à vocation mondiale : le premier sur les agro-ressources, avec la Région Champagne Ardenne, le second sur le transport I-Trans, avec la Région Nord - Pas-de-Calais. Mais les problèmes de notre pays ne relèvent pas que de solutions technologiques ou industrielles. La formation en sciences humaines est tout aussi essentielle. Une région qui souffre encore de retards scolaires a besoin d'un projet universitaire ambitieux pour la formation des

enseignants. La Citadelle regroupera l'École supérieure de professorat et d'éducation et l'ensemble des disciplines qui forment les enseignants : sciences humaines, histoire, géographie, sciences de l'éducation, lettres, langues, philosophie... Et cela nous permettra de regrouper toutes les disciplines

de santé sur l'actuel campus, à côté du nouveau CHU, dans le pôle sud de la ville. Toutes les autres disciplines seront regroupées en centre-ville, entre la cathédrale et la Citadelle. Deux conceptions de l'université s'opposent, qui dépassent les clivages politiques. Certains pensent qu'elle est un monde à part ou qu'elle doit rester loin de la ville pour ne pas la perturber. À l'opposé, Gilles de Robien ou moi-même, quand j'étais président de l'Université, avons bataillé pour que le pôle scientifique revienne en centre-ville, en 1993, puis le pôle droit-économique, en 1997. Le projet Citadelle, porté par Gilles de Robien qui l'a initié puis par moi-même qui lui ai donné sa forme quand j'ai été élu, a failli passer de nombreuses fois à la trappe.

La Citadelle ne sera pas un lieu clos réservé à la vie universitaire mais un quartier dans lequel il y aura une vie culturelle, des activités... On fait tomber des murs et des portes pour faciliter l'accès. Elle sera un lien entre les quartiers nord et le centre-ville, entre les populations les plus éloignées du monde universitaire et cette culture.

La ville est depuis longtemps coupée entre sa partie ouvrière et populaire et le reste. La fracture sociale s'est doublée d'une fracture politique tranchée. Développer ces quartiers défavorisés est une nécessité, les relier par le tramway, leur permettre de se développer économiquement est tout aussi important. La rénovation urbaine est le projet le plus important (340 millions d'euros, contre 200 millions d'euros pour le tramway) et elle va continuer avec un deuxième programme. La Citadelle en est le symbole. J'ai dû me battre avec mes collègues universitaires pour les convaincre : « Vous formez les enseignants qui vont aller dans ces quartiers, votre rôle est d'élever le niveau de formation et vous voulez rester à l'écart ? » Il faut aussi faire comprendre aux habitants des quartiers nord qu'on le fait pour eux. Renzo Piano est très attentif à cette dimension. Au lieu de poser une première pierre, nous avons fait une fête avec les gens du quartier. C'est le défi le plus difficile. La Citadelle est un projet urbain mais c'est surtout un projet politique. ■ Propos recueillis par **Jean-Michel Mestres**

**Amiens ne peut pas vivre
sans le territoire rural
qui fait sa richesse**

Amiens construit sa mixité

Une future université, qui sera un lien entre les quartiers et un espace public, des grandes ZAC à vocation multifonctionnelle et de mixité sociale : les projets de l'agglomération privilégient la diversité des usages.



Les premières réalisations tertiaires de la ZAC Gare La Vallée

La place publique de la Citadelle et la fameuse boîte rouge : une salle de réunion à usage mixte

La Citadelle, construite au début du XVII^e siècle par Jean Errard, précurseur de Vauban, est devenue un immense chantier. Il a démarré au mois de mai 2013 et devrait s'achever en décembre 2015. En mars 2011, le jury présidé par Gilles Demailly rendait publique sa décision de confier à Renzo Piano la maîtrise d'œuvre du projet. « *Le choix a été très difficile compte tenu de la qualité des deux derniers candidats¹. Piano a saisi toutes les dimensions de la Citadelle, lieu clos comme peut l'être une caserne, et l'enjeu que cela représente d'en faire un lieu de formation et un quartier ouvert sur la ville* », explique le président d'Amiens Métropole. Renzo Piano a conçu l'université comme un projet urbain, en créant des liens visuels et physiques avec les quartiers et en offrant un système d'espaces publics et

une architecture fonctionnelle pour ce pôle destiné aux sciences humaines. Ce rôle sera concrétisé par des voies publiques qui permettront de traverser librement le campus, des quartiers nord au centre-ville (*lire l'interview de Gilles Demailly, p. 6*).

Au cœur de la Citadelle, une place publique sera créée sur l'emplacement de l'ancienne place d'Armes. Équipée d'un revêtement (le « diabolo ») inventé par Piano, qui fait alterner des éléments de terre cuite et de gazon et permet d'obtenir une place parfaitement horizontale, elle accueillera des événements (concerts, cinéma en plein air, cirque) et sera bordée de constructions concentrant les usages urbains. La plus visible est la tour Signal dont le pied sera occupé par une brasserie privée et comportera deux salles (une

de cent places, l'autre d'une trentaine) dont la plus petite, qui surplombe l'ensemble, a une allure de boîte rouge et offrira un point de vue sur la ville. Ces salles pourront être utilisées pour des usages publics ou privés. Autour de la place, la création d'un Café Musique marque la volonté d'animation du lieu.

Le grand casernement au nord de la place est l'autre élément structurant. Sa façade percée met en valeur les arches existantes sur toute la profondeur du bâtiment. Il accueillera la brasserie du CROUS et la bibliothèque universitaire, ouvertes au public. Sa terrasse deviendra un belvédère public accessible par un pont. L'ensemble représente 30 000 m² de plancher et une enveloppe financière de 106 millions d'euros. Au nord de la Citadelle, le plateau accueillera un gymnase qui aura une double vocation, sportive et musicale.

L'État délègue la maîtrise d'ouvrage du projet à l'agglomération, propriétaire du terrain. Un partage sera établi entre les bâtiments revenant à l'université et les surfaces qu'Amiens Métropole réservera à l'usage public. *« Piano travaille beaucoup sur l'appropriation d'un équipement par ses utilisateurs. Il est trop tôt pour associer les étudiants, les enseignants et les autres usagers. Mais une démarche a été entamée avec les habitants des quartiers Saint Pierre et Saint Maurice autour du parc de la Citadelle et sur l'utilisation des salles de réunion qui seront ouvertes aux associations. Il s'inspire de l'expérience qu'il mène pour l'Université de Columbia afin que les espaces universitaires soient utilisés par d'autres publics »*, explique Philippe Gendre, directeur d'Amiens Aménagement.

D'AUTRES GRANDES OPÉRATIONS

Amiens Métropole poursuit par ailleurs la réalisation de très grandes ZAC initiées sous le mandat précédent². Il s'agit d'opérations qui vont durer entre quinze et vingt ans. *« Ces ZAC sont au service d'une politique de création de logements neufs, sociaux ou en accession à la propriété. Il est plus facile d'y organiser la mixité sociale. Elles permettent aussi d'apporter des réponses aux objectifs de développement durable par les réseaux de chaleur urbain, la densité et le tramway »*, poursuit Philippe Gendre.

Gare La Vallée : le quartier d'affaires

Conduite sous la houlette de Paul Chemetov, urbaniste et maître d'œuvre urbain de l'opération, cette ZAC est située en arrière de la gare sur une emprise de 100 ha. Une partie de l'existant avec des logements anciens ne sera pas restructurée. La création de voies transversales offrira, depuis les voies ferrées, une vue sur la Somme et les hortillonnages, tout proches. L'opération va surtout doter Amiens d'un quartier d'affaires à proximité de la gare qui accueillera, en 2020, le TGV desservant Roissy. Le barreau Creil-Roissy pourra également être utilisé par des TER, offrant une liaison à haute fréquence pour les salariés de l'aéroport Charles-de-Gaulle. L'opération passe par le rachat en cours de 12 ha de voies ferrées et de la halle Freyssinet de la SERNAM que la SEM souhaite conserver même si son futur usage n'est pas fixé. En attendant, deux immeubles tertiaires (Oxygène et Terralia) sont sortis de terre et accueillent sur 16 000 m² la Caisse des Dépôts, le Crédit Agricole, la Caisse d'épargne, la SEM Amiens Aménagement (tous actionnaires de la SCI qui a investi dans la première opération) ainsi que des services

de la ville. L'Établissement public de sécurité ferroviaire et la Cour nationale de l'invalidité sont également installés sur place.

La volonté de l'agglomération est aussi de créer de manière volontariste un nouvel urbanisme résidentiel de centre-ville, avec une offre diversifiée de logements. Une première opération est lancée sur l'îlot Boulogne (par le promoteur Nacarat avec Nicolas Michelin comme architecte), combinant une offre de bureaux et de logements (logement social et accession à la propriété). Un deuxième îlot est programmé, comprenant un hôtel, une offre mixte de logements et des maisons individuelles. Dernier atout du projet : le passage du tramway en bordure de gare (cf. p. 10). Une desserte qui pourrait être complétée par un réseau spécifique facilitant l'accès à l'ensemble du quartier.

ZAC Paul Claudel : priorité au logement

Cette ZAC de 40 ha au sud de la ville est programmée sur un temps plus court (elle doit être achevée d'ici cinq ans). Elle s'organise entre deux rayonnantes desservant le centre. Massimiliano Fuksas a conçu un plan urbain simple avec des voies transversales et une armature autour d'une ancienne vallée sèche, le Chemin des Hayettes, déjà réaménagée et qui établit la liaison avec les différents éléments du quartier. Depuis ses débuts, la ZAC Paul Claudel a une vocation marquée d'habitat, l'actuelle municipalité ayant encore densifié la deuxième opération et affirmé sa mixité sociale. Mille trois cents logements sont prévus au total dont six cents ont été livrés à la fin 2013. La troisième tranche, qui permettra d'accueillir des services et des commerces, constituera un nouveau pôle de centralité. Un mail permettra de relier d'ici deux ans cette ZAC avec celle, voisine, d'Intercampus.

Intercampus : l'écoquartier

Sur une emprise de 70 ha, occupée par des terres agricoles et des friches, Amiens construit un nouveau quartier faisant le lien entre le centre et le campus sud qui sera, après l'ouverture de la Citadelle, dédié à la santé, à proximité du CHU. Un pôle d'activité santé (bureaux d'études, lieux de recherche ou de production) sera d'ailleurs intégré au programme où l'on trouvera des commerces et surtout une offre diversifiée de logements : 2 400 doivent être construits sur quinze ans. Particularité du site, 12 ha sont occupés par des jardins ouvriers, dont les urbanistes Loïc Josse et Thierry Laverne ont souhaité faire un élément important. Ils alterneront avec de petits programmes d'habitat dont le premier, « Le Papillon », préfigure la manière de concevoir ce morceau de ville, avec la création d'un square développé de façon participative, des maisons individuelles, des immeubles intermédiaires, du logement associatif personnes âgées en rez-de-chaussée et familles en étage, du logement social et du secteur libre.

« Nous privilégions les programmes de 50 logements en moyenne, ce qui nous permet d'avoir des opérations ouvertes dans les différents secteurs géographiques », explique Philippe Gendre. Intercampus bénéficiera de la desserte du tramway et d'un réseau de chaleur développé pour le sud de l'agglomération. ■ J.-M. M.

① Jean Nouvel était l'autre finaliste.

② Il faut ajouter la ZAC de Renancourt et les opérations ANRU menées par Amiens Aménagement (Quartier nord et ZAC Victorine Autier) ou par l'agglomération (Etouvie).

Une liaison nord-sud

Le projet de tramway s'inscrit dans une stratégie urbaine globale.



Le futur tramway devant le cirque Jules Verne

Fin 2018, la première ligne du tramway devrait entrer en service, marquant une étape importante dans la transformation d'Amiens. Il permettra de traverser la ville en moins d'une demi-heure. Ce sera le point d'orgue d'une refonte des transports publics mise en place pour contre-carrer la baisse tendancielle de la fréquentation d'un réseau « devenu incohérent et un peu obèse dans sa structure qui s'est développée par petites ramifications », selon Thierry Bonté, vice-président d'Amiens Métropole, chargé des transports. Après un changement de délégataire en 2012 (Kéolis), puis la mise à l'étude d'un projet de TCSP, le choix s'est porté fin 2012 sur le tramway. Ce projet s'inscrit dans le cadre du nouveau PDU qui a été adopté fin 2013.

« Le tram est d'abord un moyen de mobilité qui offre des cadences à 5 minutes et une grande amplitude horaire », poursuit l'élus qui rappelle ses qualités : confort, silence, meilleure insertion dans la ville. « C'est l'outil de la ville durable, en complément du véhicule électrique, du vélo, de la marche et d'autres modes alternatifs. Le tramway apaise l'espace public et contribue à faire de la ville un lieu de rencontres et de croisement. Sa végétalisation l'insère dans le patrimoine de façon harmonieuse. »

LE TRAMWAY SORTIRA PEU DE LA VILLE

La réalisation du tramway n'en obéit pas moins à une stratégie urbaine. Amiens s'est reconstruite après guerre sans se préoccuper de relier ses différents quartiers, la

création de pénétrantes renforçant même la séparation entre secteurs. « C'était le choix des urbanistes de l'époque, analyse l'élus. Notre volonté est de réduire ces coupures. Elle s'appuie sur une vision de l'évolution du territoire à dix ou vingt ans. Nous voulons rééquilibrer la ville vers le nord, longtemps délaissé au profit du sud. Enfin, nous voulons la densifier tout en conservant son équilibre, notamment la relation ville-campagne qui caractérise la métropole. »

Le tramway desservira les zones les plus peuplées, les principaux projets de l'agglomération et le centre, sans le traverser pour conserver intacte l'aire piétonne. « La population se l'est bien appropriée. Par ailleurs, le centre commerçant est trop limité à cette aire piétonne. Nous souhaitons faciliter le développement commercial et de loisirs jusqu'à la ceinture des boulevards. »

Des quartiers nord, le tramway passera par la Citadelle, Saint-Leu, puis le secteur de Gare La Vallée. « Ce secteur va monter en puissance, gagner en population et en activité : le centre-ville va se développer autour de cette nouvelle polarité. C'est un des enjeux capitaux qui ont déterminé le choix du mode et le choix du tracé », commente Thierry Bonté. Plus au sud, le tram desservira Intercampus, nouveau écoquartier qui accueillera environ 2 400 logements, le nouveau campus universitaire, réorganisé autour de la santé, et le centre hospitalier universitaire en pleine modernisation.

Il sortira finalement peu de la ville. « Amiens a su éviter les dérives de la périurbanisation et de l'étalement urbain : il faut préserver cela. Le lien avec le reste du territoire sera assuré par des connexions via les gares, celle du centre-ville et la gare Saint-Roch, les pôles d'échanges multimodaux installés en extrémité de ligne et les parkings relais. »

Une hausse de 35 % de la fréquentation du réseau est attendue, principalement constituée par les « auto-solistes qui auront vite compris que le tram va plus vite, qu'il est moins cher et qu'il est plus écologique ». Coût estimé : 200 millions d'euros financés par le versement transport, des subventions et l'emprunt. « Il faudra ensuite qu'on se penche rapidement sur une offre TCSP complémentaire, notamment sur l'axe est-ouest, sans que l'on sache encore si ce sera du bus à haut niveau de service ou du tramway. » ■ **J.-M. M.**

Dessine-moi **une métropole** avec **ses campagnes**

Adjointe au maire chargée de l'urbanisme, **Valérie Wadlow** est conseillère communautaire d'Amiens Métropole et déléguée au projet métropolitain. Elle explique le pourquoi et le comment de l'élaboration d'Amiens 2030, démarche prospective originale destinée à « faire émerger une vision partagée de l'avenir de l'agglomération ».



« La table longue »,
atelier urbain
devant la cathédrale



En lançant cette démarche en 2010, nous voulions créer les conditions d'une réflexion collective sur l'avenir d'Amiens Métropole. Nous ne souhaitons pas obtenir de grands dessins d'urbanisme, nous voulions faire émerger une vision. Nous avons travaillé pour cela avec trois groupes d'acteurs: des experts, des élus et des habitants. Pour les premiers, nous avons sélectionné trois cabinets complémentaires¹, en leur demandant d'être force de propositions à nos côtés et d'être capables de travailler ensemble. Avec les élus et les habitants, nous avons travaillé dans des ateliers de production. Nous avons mobilisé au total

près d'une centaine d'habitants issus de dix-sept communes. Des rencontres ont permis à chaque groupe de présenter ses conclusions aux autres. Le document final² a été adopté en mars dernier et vient de faire l'objet d'une publication.

LA VILLE MÉRITE-T-ELLE SA CAMPAGNE ?

Nous avons fait émerger quatre valeurs stratégiques qui disent ce que nous sommes et comment nous nous projetons dans le futur: "la métropole paysage", "la métropole buissonnière", "la métropole rassemblée" et "la métropole des proximités". ■■■

--- Avec les deux premières, nous affirmons l'idée que l'avenir du territoire passe par la valorisation de son environnement rural et agricole. Nous renversons le propos habituel qui veut que le monde rural tire son développement de la ville centre. Nous posons la question inverse : la ville mérite-t-elle sa campagne ? Comment peut-elle faire système avec elle, en intégrant les espaces naturels et les espaces agricoles ? Dans cette approche, chaque territoire peut apporter sa contribution au projet d'ensemble. Ce n'était pas évident pour des élus ruraux qui ne se voyaient pas comme partie prenante d'un système urbain. Aujourd'hui, c'est acquis. La "métropole rassemblée" fait référence au rééquilibrage du territoire entre le nord et le sud. Quel avenir veut-on pour nos espaces monofonctionnels : grands ensembles des quartiers nord, zones commerciales, zone industrielle, friches... Peut-on y créer des pôles d'innovation urbaine ayant vocation à irriguer autour d'eux ? Enfin, la "métropole des proximités" pose deux enjeux essentiels : celui de la ville durable et désirable que nous souhaitons à taille humaine, une ville des courtes distances, et celui d'une campagne multifonctionnelle, refusant le rôle de village dortoir.

NEUF OBJETS MÉTROPOLITAINS

Ensuite, nous avons identifié neuf objets métropolitains : le premier concerne le fait métropolitain, sa gouvernance et son attractivité ; les autres désignent des situations qui posent des enjeux pour le développement de l'agglomération. "L'anneau des écologies", par exemple, doit faire en sorte que la rocade ne soit plus vécue comme un lieu d'opposition entre la ville et la campagne, mais comme le socle d'une coordination.

Autre exemple : les "constellations rurales", des grappes de villages que la cartographie de Thierry Laverne a fait apparaître. Comment faire émerger des coopérations entre ces villages pour maintenir la diversité fonctionnelle, mettre en réseau les compétences et ressources et promouvoir des liaisons physiques sans passer par la ville ? Autre objet : les faubourgs de la ville, d'une grande richesse architecturale mais qui sont aujourd'hui menacés. L'habitat est inadapté et l'espace public y est très pauvre. Nous voulons réinventer ces faubourgs et les adapter aux modes de vie d'aujourd'hui et de demain.

Le fleuve est une autre question. La Somme, paresseuse, étalée, canalisée et bien peu visible, est pourtant plébiscitée par les habitants quand on les interroge sur leur "carte des plaisirs". Comment diversifier ses usages, lui redonner de la visibilité et renforcer son lien fédérateur sur l'axe est-ouest ? La Vallée de la Selle, qui subit une pression foncière forte, et celle de l'Avre, qui préfigure les hortillonnages et représente un enjeu de biodiversité, sont également concernées.

Autre objet, le quadrant sud, occupé par de grandes enclaves monofonctionnelles : le CHU, l'hôpital psychiatrique, des centres commerciaux, les campus universitaires, des cités scolaires sans interaction avec la ville alentour. Comment transformer cette périphérie, où sont présents d'importants investisseurs institutionnels, en faubourg moderne ? Les enjeux que pose le quadrant nord sont très différents. Longtemps moteur de la construction de la ville avec ses grands ensembles et sa zone industrielle, il a perdu ses

fonctions métropolitaines et ne concentre plus que des territoires blessés. La requalification urbaine, indispensable, ne sera pas suffisante. La Citadelle va réinstaller une liaison avec le reste de la ville, le tramway va également désenclaver ces quartiers. Mais il faut aussi que ces quartiers soient en mesure d'apporter leur contribution au développement du territoire. Quel projet développer pour en faire un leader sur une thématique qui profite à l'agglomération ? Nous réfléchissons sur plusieurs scénarios dont l'un est axé sur les transports : on pourrait y installer le dépôt des tramways, accueillir les associations intervenant dans les mobilités douces, s'appuyer sur le lycée professionnel qui propose une spécialité sur les véhicules électriques. Nous imaginons un pôle d'innovation autour de la mobilité. C'est une piste.

FAIRE LA VILLE AUTREMENT

La mise en œuvre d'un tel document est forcément délicate. La production est très riche (plus de 200 fiches-actions) mais difficile à hiérarchiser puisqu'elle mêle de petites actions immédiates, des grands projets, des études, des dispositifs. Certaines actions relèvent de politiques sectorielles. D'autres pourraient être portées par un laboratoire prospectif. En dehors des procédures habituelles, en lien avec les élus et les services concernés, on doit expérimenter des démarches qui intégreront ensuite les politiques métropolitaines.

Donnons-nous un espace pour faire autrement, avec un budget pour ces expérimentations ! Nous devons aussi examiner les projets d'investissement à l'aune de cette vision commune et nous poser la question de leur contribution au projet global, le cas échéant, pour les faire évoluer.

Un projet comme Amiens 2030 n'est pas opposable et, du coup, il permet beaucoup de choses

Trois ans pour aboutir, on peut considérer que c'est long. Mais c'est la contrepartie du parti pris initial : ne pas faire appel à un urbaniste qui aurait délivré son dessin ni s'en remettre à la lubie d'un élu, mais au contraire, construire une vision avec tous les acteurs. Le projet manque encore de visibilité. À quelques mois des municipales, son calendrier est délicat. Enfin, un projet comme celui-là n'a pas de statut réglementaire, il n'est pas opposable : formellement, il n'engage à rien. Mais du coup, il permet beaucoup de choses. Il devient une affaire de volonté politique.

On ne fera plus la ville à coup de grandes ZAC. Elles sont là, elles contribuent au projet du territoire, mais il faut inventer une autre façon de faire. Nous avons gardé des opérations issues de l'équipe municipale précédente que nous avons réorientées. D'autres ont été arrêtées. Amiens Métropole est une métropole régionale d'équilibre. On ne doit pas jouer sur un terrain qui n'est pas le nôtre. Amiens 2030 s'efforce plutôt de valoriser ses forces : une qualité de vie désirable, une taille humaine facilitant la vie quotidienne et propice au lien social, une capacité d'innovation. Un des objectifs de la mise en œuvre d'Amiens 2030 est de créer les conditions pour que ceux qui ont des idées puissent les réaliser. » ■

Propos recueillis par J.-M. M.

① L'agence Ellipse associée à l'Agence du territoire de Thierry Laverne ; Latitude Nord et Gilles Vexlard ; enfin, Bazarurbain.

② Métropole Fertile, projet urbain métropolitain, Amiens 2030.

Un dialogue à l'échelle du **bassin de vie**

Où l'on voit que l'élaboration d'un SCOT à grande échelle comme celui du Grand Amiénois est riche de potentialités pour faire dialoguer des territoires très divers et apporter des réponses communes aux problématiques ville-campagnes.

Le pôle structurant de Poix-de-Picardie (à droite)

Lors d'un séminaire de travail avec les élus (ci-dessous)



Peut-on se passer d'un projet commun pour créer ou recréer des solidarités entre une métropole régionale et les territoires périurbains et ruraux avec lesquels elle constitue un bassin de vie ? Et comment combiner dans ce projet un développement durable du territoire, dont l'attractivité est tirée par l'agglomération, et une amélioration du cadre de vie pour l'ensemble de ses habitants ? C'est l'équation complexe que s'efforce de résoudre un SCOT à très grande échelle comme celui du Grand Amiénois. Ce n'est pas le seul territoire où les campagnes urbaines sont aussi imbriquées dans celui de l'agglomération. Mais le Pays du Grand Amiénois va bien au-delà du périmètre d'Amiens Métropole puisqu'il couvre près la moitié du département de la Somme et qu'il réunit 60 % de sa population. C'est une force pour bâtir un projet pertinent. C'est aussi une difficulté, compte tenu de la disparité des territoires et de l'absence d'habitudes de travail en commun. Le SCOT du Grand Amiénois est le deuxième plus vaste de France, après celui du Sud Meurthe-et-Moselle. Il réunit 381 communes de tailles disparates (de 5 à 135 000 habitants) et 12 intercommunalités, dont Amiens Métropole. Y vivent

335 000 habitants, dont plus de la moitié dans des espaces périurbains. Avec 75 % de communes de moins de 500 habitants, le territoire reste fortement marqué par la ruralité. La capitale régionale pèse pourtant de tout son poids : environ 44 000 personnes viennent chaque jour y travailler, étudier, y effectuer des achats. Cela ne simplifie pas l'identité de l'ensemble. « *On ne sait pas nommer la partie du territoire qui n'est pas incluse dans l'agglomération* », souligne Caroline Sannier, directrice d'études urbanisme et planification à l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA). Le SCOT a été l'acte fondateur de l'agence, créée en décembre 2005 : il a été engagé en 2008, adopté en décembre 2012 et il est entré en application en mai 2013.

AIDER SANS CONTRAINDRE

Les élus ont opté pour un SCOT peu prescriptif, laissant de la latitude aux intercommunalités : « *Donnez-nous un cadre et laissez-nous la liberté de le retranscrire à notre échelle* », ont-ils dit en substance. Le président d'Amiens Métropole, Gilles Demailly, confirme : « *Ce document doit aider les* ■■■

--- élus sur leurs propres territoires. Il ne doit pas être source de contraintes, mais source de solutions. » Il repose sur un diagnostic des forces et faiblesses, notamment l'existence de « pôles structurants » (métropole, pôles majeurs, intermédiaires ou de proximité), concentrant équipements, emplois, dessertes de transports, et autour desquels peut s'organiser le nouveau maillage.

Un schéma de cohérence territoriale est d'abord un ensemble de documents roboratifs. Le SCOT du Grand Amiénois ne déroge pas à la règle : soit 742 pages entre le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et le document d'orientation et d'objectifs (DOO). Son élaboration a consisté à déterminer des grands objectifs à l'horizon 2030, aussi bien sur l'attractivité de la politique urbaine et la manière dont elle doit profiter aux autres territoires que sur l'intensification des pôles structurels, le développement économique, avec la mise en place d'une Conférence économique, le développement raisonné du commerce en milieu rural (le SCOT a intégré la dimension Grenelle de l'environnement) ou encore la préservation de la qualité et de l'attractivité des espaces naturels. Ces objectifs sont ensuite déclinés en trente fiches-action qui, seules, ont un caractère prescriptif.

Le SCOT est surtout une méthode qui permet à des élus de communes très diverses de dessiner un cadre d'avenir partagé

BÉNÉFICES IMMÉDIATS

Le SCOT est surtout une méthode d'élaboration qui permet à des élus de communes très diverses de se parler, de réfléchir ensemble et de dessiner un cadre d'avenir partagé sur des thèmes aussi stratégiques que l'offre de logement. Comment sortir de l'habitat individuel diffus de type pavillonnaire, consommateur en foncier et inadapté à l'optimisation des transports collectifs ? « En moyenne, on construisait sur des parcelles de 1 200 m². Le SCOT a posé la règle d'une taille moyenne maximale des parcelles de 700 m² dans les communes rurales », explique Caroline Sannier. Surtout, ce

schéma pose les principes d'un parcours résidentiel avec un objectif de diversification de l'habitat, pour qu'il soit mieux adapté à l'évolution des modes de vie.

Parmi les atouts du Grand Amiénois figure la permanence d'une étoile ferroviaire à six branches au départ d'Amiens. Le SCOT privilégie un développement urbain autour des gares et des axes de transports collectifs en site propre. Il articule une densification de l'habitat et une réflexion poussée sur l'inter-modalité incluant la voiture.

Le projet a des bénéfices immédiats. « Deux cent onze communes n'avaient jusque-là ni carte communale ni plan local d'urbanisme », rappelle Caroline Sannier. Le SCOT a réussi

à impulser une dynamique de projets dans chacune des intercommunalités : « Huit sur douze disposeront à terme d'un PLU intercommunal. »

L'un des enjeux de la démarche reste son appropriation par l'ensemble des élus intercommunaux. Le SCOT du Grand Amiénois a mis en place des « orientations territorialisées, véritables

déclinaisons intercommunales sous forme de recommandation », insiste Jean-Charles Allix, chargé d'études Urbanisme et planification à l'ADUGA. « Leur élaboration permet à chaque intercommunalité de réfléchir à son propre développement. »

Le bénéfice est tout autant collectif. « La démarche a permis aux élus de se convaincre que chacun avait quelque chose à apporter aux autres », analyse Caroline Sannier. Parler de campagnes urbaines à l'échelle d'un SCOT, c'est aussi évoquer l'accompagnement de l'évolution des modes de vie. « Nous constatons que des intercommunalités rurales peuvent être très innovantes sur certains sujets, constate-t-elle. C'est le cas du Bernavillois, intercommunalité rurale qui réunit 26 communes et 6 000 habitants, avec beaucoup de jeunes du fait de la proximité d'Amiens. Cette communauté de communes est précurseur sur le PLU intercommunal et elle est en pointe sur la question des rythmes scolaires qui figure parmi les thèmes de travail du SCOT ("Bien grandir, bien vieillir"). » Un constat plutôt réjouissant. ■ J.-M. M.

La montée en puissance de la planification intercommunale

Les travaux d'élaboration du SCOT du Grand Amiénois ont fait prendre conscience de la nécessité de se doter de documents de planification.

Sa mise en œuvre accélère aujourd'hui le besoin de passer au cadre intercommunal. D'autres facteurs favorisent l'émergence des PLU intercommunaux : un cadre législatif perçu comme de plus en plus contraignant pour les communes appliquant le règlement national d'urbanisme (211 sur 381 au total), des financements incitatifs avec l'appel à projet de l'État et l'aide du Conseil général de la Somme ou encore la mise

en avant de la dimension de projet de territoire à l'échelle intercommunale dans le cadre de la contractualisation avec le Département.

Dès 2012, la communauté de communes du Bernavillois s'est lancée dans une phase d'information et de sensibilisation de ses communes membres. Des réunions de secteurs ont été organisées pour expliquer le principe du PLU intercommunal, rassurer les sceptiques et convaincre les réticents. Dans un même élan et avec un effet tâche d'huile, d'autres EPCI du pays ont entamé les mêmes réflexions dans un souci

de concertation. En 2014, huit territoires seront engagés dans une démarche d'élaboration de PLU à l'échelle intercommunale, avec pour certains le concours de l'ADUGA. Les communes doivent d'abord transférer la compétence « élaboration de document d'urbanisme » à l'intercommunalité. « Cela ne doit pas être perçu comme le dessaisissement d'une compétence, mais comme l'occasion de disposer de nouveaux moyens de l'exercer », explique Caroline Sannier (ADUGA). Avec à la clé : l'affirmation d'une intercommunalité de projet.

Au cours d'une installation (ci-contre)
Les hortillonnages en pli de Pierre-Alexandre Rémy
(ci-dessous)



Œuvres jardinières

La Maison de la Culture d'Amiens est la seule scène nationale qui s'occupe de jardins. Elle le fait dans une démarche qui n'est pas qu'artistique.

« Follow me » du collectif Blah Blah Blah remplit une île d'objets, de cabanes réhabilitées ou de vestiges, témoignages de la mémoire des hortillonnages. « *In praise of slow* – éloge de la lenteur » consiste en une installation incurvée en bois de plus en plus étroite, à parcourir dans les deux sens pour une expérience qui révèle le paysage ou le fait disparaître. Le « Potager embarqué » réhabilite le maraîchage en faisant pousser des légumes dans des barques. Ce sont quelques-uns des jardins paysagers installés dans les hortillonnages, à l'occasion d'« Arts, villes et paysage », manifestation dont la quatrième édition s'est tenue de juin à octobre 2013, à quelques encablures du centre-ville.

Amiens a longtemps possédé à ses portes un grand territoire de terres maraîchères dû à la présence des marais dont la vase déposée sur la terre a donné un terreau très riche, très peu pollué. À la fin du XIX^e siècle, les hortillonnages accueillent un millier de maraîchers. Ils ne sont plus que sept sur un territoire de 300 ha où se mêlent des voies navigables et des îlots sans électricité sur lesquels subsistent des accès en bois et des cabanes. Une partie de ces îlots se visite au départ d'Amiens en bateau collectif sous la férule d'une association. La plus grande majorité est inaccessible ou à l'abandon, leurs propriétaires étant dans l'incapacité de les entretenir. Amiens Métropole a entrepris d'en racheter un certain nombre, consciente de la valeur écologique de ce territoire singulier. Gilbert Fillinger, directeur de la Maison de la Culture d'Amiens (MCA), a eu l'idée d'imaginer que des artistes viennent installer *in situ* des installations plastiques ou des jardins paysagers originaux. Si la manifestation nationale « Imaginer maintenant » a permis au projet de démarrer, il bénéficie d'un financement européen qui a poussé au rapprochement avec King's Lynn, une ville pauvre au nord de Cambridge, dotée d'un port sur le fleuve. « Art, villes et paysage » était né.

En 2014, « Arts, villes et paysage » fêtera sa cinquième édition.

La manifestation repose sur un appel à projets réservé à des créateurs de moins de 35 ans : en 2013, 130 ont été déposés avant qu'un jury n'en sélectionne quinze. Les artistes retenus sont alors invités sur place pour vérifier la faisabilité de leur projet. Le partenariat avec l'Angleterre permet à cinq créateurs français d'installer leur œuvre à King's Lynn et à cinq Anglais de faire de même dans les hortillonnages.

ACCÈS LIBRE ET GRATUIT

Les œuvres les plus pertinentes et les plus résistantes ont vocation à être pérennes. Les plasticiens reçoivent une aide de 5 000 euros pour l'installation et de 3 000 euros pour le cachet, l'aide est plus importante pour les paysagistes (2 x 10 000 euros). Précision : les créateurs doivent respecter les contraintes du PLU, qui interdit par exemple l'utilisation du rouge (la cabine téléphonique anglaise a dû être repeinte) ou le polystyrène.

L'accès est libre et gratuit, il suffit de réserver une barque. Trente-six mille personnes ont visité le site en 2013, un peu plus qu'en 2012, sans tenir compte des visiteurs utilisant leur propre bateau. Beaucoup d'Amiénois visitent ainsi pour la première fois les hortillonnages. Mais la notoriété de la manifestation grandit et l'on vient parfois de loin.

L'opération est l'occasion d'interroger les relations entre la ville et la campagne, la notion d'agriculture urbaine ou la manière de faire des jardins de ville des espaces d'art. La MCA garde l'esprit pionnier des maisons de la culture en allant au-devant d'un public peu habitué aux installations. Son équipe s'est prise de passion pour une opération qui ajoute une dimension sociale par le biais d'un chantier d'insertion : une équipe de douze personnes qui suivent une formation de jardinier est chargée de l'entretien du site. Quand le site est fermé, ces jeunes participent au montage d'expositions ou à la logistique du théâtre. ■ J.-M. M.

Common development in a mixed area

Greater Amiens hosted the 34th National Congress of Urban Planning Agencies. This is an unusual area that integrates both the regional capital and the rural district.



Gilles Demailly, Mayor and Chairman of **Amiens Métropole** (district council) defined Amiens as a regional capital large enough to develop high-quality projects and locations for professional use, training and education or culture, without drawbacks located of a very large city. Amiens lies halfway from Ile-de-France to Nord - Pas-de-Calais and is close to Roissy. The town has a population of 135,000; the district, which includes 33 small towns and villages, has a population of 180,000. The city's size is very interesting. By emphasising its advantages and highlighting its history, Amiens has a significant role to play. As an example, the mayor referred

to the congress of urban planning agencies that, until now, has always been hosted by very large cities. He supported the idea that from now, FNAU should hold the congresses in smaller towns to show another way to consider urban development.

Beyond the closest district, Amiens is at the centre of a work and services area that covers most of the *département* of Somme, with the exception of the Picardy coast and the Abbeville basin. Many of the town's jobs are held by people who live 10, 20 or even 30 km away. The *Pays du Grand Amiénois* includes 381 towns and villages and has a population of 335,000. The second largest towns, Albert and Doullens, have populations of 10,000.

The urban planning agency set up in 2006 has spearheaded the Pays du Grand Amiénois and the regional coordinated framework (*schéma de cohérence territoriale*, SCOT). That framework applies to a vast area, one of the largest in France. It shows that urban district and its living area can really operate together on economic development and design a balanced layout and development giving each district certain advantages and bringing it into partnership with the others. A SCOT that, in demographic terms, is 50% urban and 50% rural is rare and very interesting. This means that a common development plan can be designed for an area that lacks homogeneity. Together districts create a system: Amiens cannot live without the rural area that has given it its wealth, and is continuing to do so.

The district council came into being

as the result of a political decision and its Chairman wanted to establish a common project. The challenge was to define a role for each member, even the smallest rural village could play in the overall scheme. The project is reaching its conclusion and must now be spread and shared among all those who live here. Each area must use the document to advance the district-based project and define its own development.

Eventually, Amiens must be ambitious **in the university sector** to dig in place among global competitors. The new university of human sciences located in the **old citadel, transformed by Renzo Piano**, will also cater for the full range of health-related subjects on the present campus next to the new teaching hospital ("CHU") in the development on the south side of the town.

The Citadel will not be a closed environment only reserved for the university; it will be a district with a cultural life and a range of activities. It will provide a link between the districts in the north of town and the town centre, between the people the furthest removed from the world of the university and the area's culture. The Mayor defended the need to develop these underprivileged areas, providing them with a tramway network and enabling them to undergo economic development, an equally important factor in the decision. Urban renovation is the major project (€340 million compared to €200 for the tramway) and it will continue with a second scheme. The Citadel symbolises a development that is both an urban project and a political concept. ■

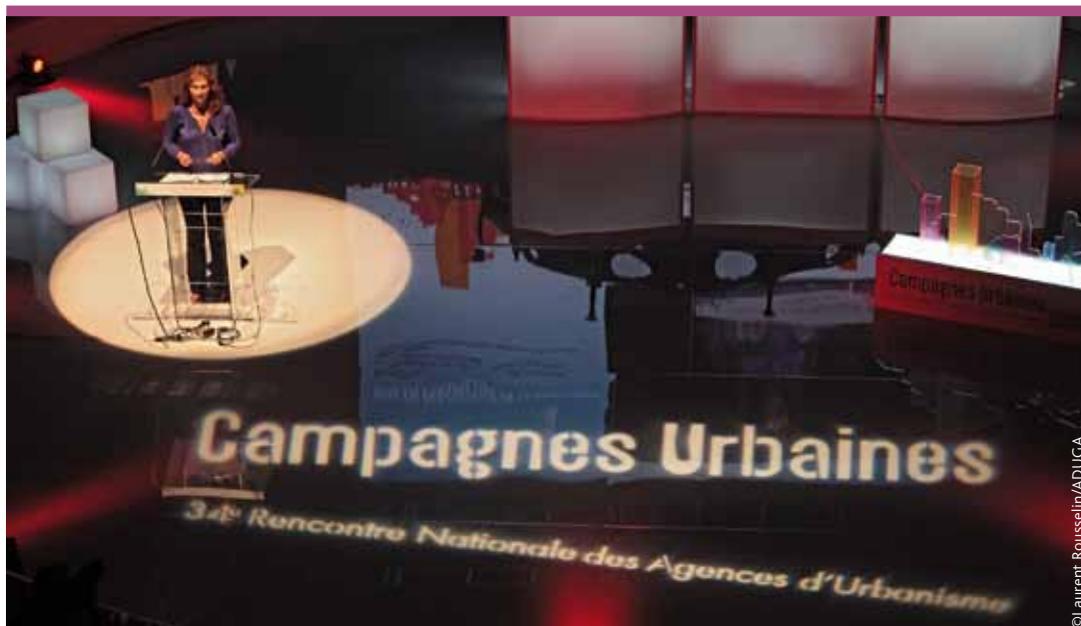
Quand le barnum de la FNAU débarque à Amiens

La 34^e rencontre nationale des agences d'urbanisme a été ouverte le 11 septembre par Gilles Demailly, maire d'Amiens et président d'Amiens Métropole, et Mireille Ferri, vice-présidente de la FNAU.

C'est un Jérôme Grange en grande forme dans son costume de Monsieur Loyal qui a accueilli les participants de la 34^e rencontre au cirque Jules Verne, temple des arts de la rue depuis plus de 140 ans, qui rappelle que le grand écrivain s'est installé à Amiens en 1872, y a même exercé la fonction de conseiller municipal avant d'y mourir en mars 1905. Mais, après l'avoir fait un peu rêver, le directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois n'a pas tardé à appeler l'assistance à redescendre sur terre pour entrer d'un bon pied dans les débats animés par Jérôme Baratier, directeur de l'agence d'urbanisme de Tours. Avant de donner la parole à Gilles Demailly et à Mireille Ferri pour les propos introductifs, ce dernier a livré quelques réflexions sur le thème de la rencontre, les *Campagnes urbaines*, oxymore qui apparaît en 1998 dans le titre d'un ouvrage du géographe Pierre Donadieu. Jérôme Baratier a notamment souligné le « trop de mots » qui caractérise depuis de nombreuses années ces territoires périurbains, que l'on a beaucoup de mal à nommer. Avant de dresser un panorama précis de l'éventail des positions à l'égard du phénomène de la périurbanisation (cf. p. 20) de *Télérama* à Raymond Depardon, en passant par Jean Viard et la revue *Esprit*.

RÉINVENTER LES RELATIONS VILLES-CAMPAGNES

Gilles Demailly, maire d'Amiens, président d'Amiens Métropole et de l'ADUGA n'a pas caché sa satisfaction d'accueillir la 34^e rencontre. Il a rappelé que la candidature de sa ville avait été déposée il y a deux ans et retenue fin 2012. Cela a constitué un véritable défi pour une agence de quinze salariés seulement de monter une telle manifestation en



Dans le cirque Jules Verne, l'ouverture de la 34^e rencontre par Mireille Ferri

dix mois. Le thème retenu lui est apparu en phase avec la réflexion menée localement, en particulier autour du SCOT du Grand Amiénois, qui réunit 381 communes, dont 285 ont moins de 500 habitants, et regroupe 335 000 habitants. Le Pays du Grand Amiénois est donc un territoire de projet où 80 % de l'espace est occupé par l'activité agricole, présente sur la commune même d'Amiens. En conclusion, Gilles Demailly a appelé à « se poser les bonnes questions pour mieux passer à l'action ».

Quant à Mireille Ferri, vice-présidente de la FNAU, elle s'est d'abord réjouie que la rencontre s'ouvre dans un « très bel endroit ». Puis elle a excusé Vincent Feltesse, retenu à l'Assemblée nationale par les débats sur la loi ALUR, où il défend notamment différents amendements pour inscrire l'évolution des missions des agences d'urbanisme. Rappelant les capacités d'innovation des agences, elle a les incitées à contribuer à un nouveau contrat qui réinvente les relations entre les villes et les campagnes. ■ Antoine Loubière



DIAGNOSTICS

DES TERRITOIRES EN MOUVEMENT



Saisir l'insaisissable

Intitulée « Saisir l'insaisissable », la table ronde introductive pose une question redoutable aux intervenants, celle de définir ces campagnes urbaines, véritable oxymore.

Premier à s'y lancer, l'architecte urbaniste David Mangin (Grand Prix de l'urbanisme 2008), auteur d'un ouvrage de référence sur les territoires du périurbain, *La Ville franchisée*, paru en 2004, et qui les définissait comme structurés par la grande distribution et la motorisation. Près de dix ans plus tard, il accepte de revisiter sa vision de l'époque, non sans souligner que l'oxymore « campagnes urbaines » permet de « rester dans l'ambiguïté » et « d'éviter de regarder certaines décisions ». D'autres termes sont utilisables, comme celui de village urbain (*urban village*), mais il est utilisé en Chine pour désigner des réalités comme Shenzhen, ancien village de pêcheurs entre Canton et Hong Kong devenu une agglomération de plus de 10 millions d'habitants !

David Mangin propose de retenir l'expression « village urbanisé ». Ce type de village a beaucoup bougé en dix ans ; certains méritent le terme de bourg, qui redevient d'actualité. Car ils accueillent de plus en plus d'habitants, et l'arrivée de supérettes change les données de la dépendance automobile.

Des petits centres commerciaux prennent place au centre de ces villages qui offrent un plus grand confort de vie. Des tendances assez positives sont à l'œuvre mais beaucoup de questions se posent : la maîtrise des limites, très différentes selon les villages, reste problématique, et la méconnaissance de

l'agriculture demeure. Il faut inventer des voiries secondaires et tertiaires à inscrire dans les PLU et réfléchir où mettre les voitures. Des solutions différentes sont à trouver. Pour David Mangin, il faut penser les discontinuités entre le bâti et les espaces ouverts, et bien comprendre la fonction économique de l'agriculture.

Après cet exposé plutôt optimiste d'un praticien qui est aussi un théoricien, les chercheurs ont présenté des analyses plus conceptuelles (cf. leurs contributions, pages suivantes). Rodolphe Dodier met l'accent sur la pluralité des parcours résidentiels, la recomposition des trajectoires professionnelles, et le vécu différencié de la condition périurbaine

par différents types de ménages. Magali Tallandier, centrée sur l'économie résidentielle de ces territoires, insiste sur la dépendance réciproque entre les villes et le périurbain. Cynthia Ghorra-Gobin rappelle que la majorité des Américains vivent dans les *suburbs*, territoires en mutation, et que l'enjeu est de penser le processus de convergence des différentes parties du territoire métropolitain pour préparer l'ère post-suburbaine. Alain Faure pointe l'absence de récits capables de rendre compte de ces réalités et plaide pour l'usage de quatre mots clés : réversibilité, solidarité-réciprocité, espace commun, diversité.

FAIRE JOUER LA COMPLÉMENTARITÉ

Dans l'échange qui suit, David Mangin insiste sur le fait de « ne pas céder sur les valeurs urbaines, face aux idéologies anti-urbaines dominantes ». Cynthia Ghorra-Gobin évoque un *tactical urbanism*, qui passe par l'événement, dans les

rues, le samedi, pour promouvoir une mixité fonctionnelle dans les *suburbs*. Magali Tallandier rappelle que les équipements manquent dans le périurbain et souligne la nécessité de faire « jouer la complémentarité plutôt que la concurrence ». Rodolphe Dodier explique que le regard sur ces espaces

s'est retourné depuis les dernières élections municipales de 2008 (35 % des conseillers municipaux sont des femmes) et qu'il y a une maturation du politique qui rend possible le dialogue avec la ville.

Magali Tallandier parle de « modèles qui sédimentent ». Pour elle, il n'y a pas de retour en arrière et, si les gens s'inspirent d'anciens modèles qui persistent, ils mettent en œuvre d'autres façons de vivre. David Mangin conclut en citant les travaux d'Éric Charmes sur les « effets de club » en région parisienne et souligne que le grand modèle de sociabilité, même dans les villages de la mégapole, reste la réunion de parents d'élèves ! ■ A. L.

**Il faut penser
les discontinuités
entre le bâti
et les espaces ouverts**

Au jeu des 7 familles

Il était une fois des campagnes urbaines...

Par **Jérôme Baratier**, directeur de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours



Campagnes urbaines, voilà deux drôles de mots mis ensemble, peu nombreux sont ceux qui parieraient sur leur bonne entente. C'est l'histoire d'un mariage forcé en quelque sorte. Cette expression est empruntée au titre d'un livre de Pierre Donadieu publié en 1998. Un titre dont l'apparent oxymore intrigue au premier abord, puis éveille la curiosité, l'imagination. Une expression qui recèle des perspectives fécondes où il serait question de conciliation et d'hybridation, bref une promesse d'avenir. Un terme mystérieux pour les contenir tous, tous ces mots que l'on a inventés, dérivés de l'anglais, détournés pour saisir l'insaisissable croissance de nos villes. En effet, les campagnes urbaines ont fait l'objet d'une inventivité lexicale sans pareil. Ce concours Lépine des mots n'a pas de gagnant et, si le terme de périurbanisation apparaît le plus largement usité, il semble aujourd'hui épuisé, comme enfermé en lui-même, alors que c'est l'avenir de ces territoires qu'il nous faut bâtir collectivement. Les campagnes urbaines ne laissent personne indifférent et comme dans le jeu de cartes, sept familles peuvent être distinguées.

La famille « Qui accuse »

Leurs mots sont allés loin, certains membres de cette famille ont même parlé de métastases urbaines, c'est dire. La famille « Qui accuse » part souvent du principe selon lequel les campagnes urbaines spatialisent l'effritement du contrat social. Elle fait en cela triompher la géographie sur la sociologie et associe (malgré les mises en garde d'Henri Lefebvre) choix d'un mode d'habitat et idéologie des habitants. Pour les « Qui accuse », les campagnes urbaines seraient le lieu d'un urbanisme affinitaire, l'expression d'un

rejet de l'autre, elles seraient en quelque sorte immorales.

La famille « Qui défend »

C'est une famille de bienveillants optimistes. Selon ses membres, les campagnes urbaines seraient les lieux d'invention de nouvelles solidarités collectives (le covoiturage est toujours brandi avec force). Ces territoires seraient fondamentalement choisis et préfigureraient de nouveaux modes de vie résolument urbains mais en prise avec les aménités campagnardes.

La famille « Qui en rêve »

Cette famille, alimentée par bien des discours et des représentations, ne jure que par la vie, la vraie, celle aux champs. Les campagnes urbaines apparaissent ici comme le lieu de l'épanouissement familial, où les besoins spécifiques des enfants (qu'il faut, comme chacun sait, élever en plein air pour obtenir un produit de qualité) sont hypervalorisés. Les « Qui en rêve » partent en quête d'un bonheur privé, quitte (selon J. Viard) à faire le malheur public.

La famille « Que ça inquiète »

Nombreuses sont les œuvres cinématographiques, littéraires ou photographiques qui nous parlent de cette famille pour qui les campagnes urbaines sont l'espace d'un vide existentiel, d'un bonheur qui ne vient jamais. On peut citer G. Crewdson, O. Adam ou S. Mendès comme représentants de cette famille à qui les campagnes urbaines font un peu peur.

La famille « Qui trouve ça beau »

Deux figures de cette famille pour mieux la cerner : R. Depardon, J.-C. Bailly. L'un et l'autre poursuivent une œuvre de réhabilitation du vernaculaire, de cet ordinaire que l'on voit sans plus vraiment le regarder. Pour eux, les campagnes urbaines seraient des lieux de résistance, à échelle humaine, aux processus de standardisation et de globalisation qui nous traversent.

La famille « Qui s'en moque »

C'est la famille qui se rit du rat des villes voulant se transformer en rat des champs. Les situations ne manquent pas pour donner libre cours aux sarcasmes des « Qui s'en moque », que certains pensent animés par un refoulé urbain mal assumé.

La famille « Qui cherche à comprendre »

Impossible de recenser l'ensemble de la production livresque de cette grande famille qui tente de saisir les campagnes urbaines, d'en comprendre les dynamiques, d'en mesurer les impacts. Les agences d'urbanisme n'ont pas été en reste dans cette fratrie bouillonnante des « Qui cherche à comprendre ». Elles ont, aux côtés des chercheurs et des praticiens, essayé de mieux connaître ces *terra incognita* du fait urbain, pour faire projet et système avec elles. ■

Une pluralité de modes d'habiter

La géographie sociale des espaces périurbains est marquée par toujours plus de complexité, qui se traduit notamment dans la répartition des catégories sociales sur l'ensemble du système urbain ou dans la diversité des manières de vivre les espaces périurbains.

Par **Rodolphe Dodier**, professeur, Université Aix-Marseille

I l y a trente ans, l'étalement urbain se traduisait en termes de mobilités résidentielles, par un mouvement majoritaire qui était le déversement des populations du centre vers les périphéries diffuses. Aujourd'hui, le flux de la ville centre vers les couronnes périurbaines représente souvent moins du quart des arrivants dans une commune périurbaine donnée. On observe l'émergence de nouveaux flux centripètes des périphéries vers le périurbain ou de la première couronne périurbaine vers les couronnes externes. Les mobilités internes aux espaces périurbains représentent également des volumes toujours croissants et les espaces périurbains sont désormais largement impactés par les mobilités inter-systèmes urbains. Bien que toujours sous-tendue par l'accession à la propriété et le modèle du pavillon, la mobilité résidentielle périurbaine est affectée par les recompositions familiales et les changements professionnels, ainsi que par le départ des grands adolescents et jeunes adultes vers les espaces centraux de l'agglomération. Ces mobilités résidentielles jouent sur la composition sociale des espaces périurbains. Si les couronnes existent toujours, avec un gradient entre les premières auréoles marquées par l'*upper middle class* à la française et les couronnes les plus lointaines accueillant plutôt les catégories populaires solvables, ce modèle est pondéré par des effets de secteurs et des effets de contexte à une échelle fine en fonction des aménités paysagères, de l'accessibilité routière et du niveau de service.

Au sein même de chaque commune périurbaine se dessine une géographie sociale fine entre les vieux bourgs en voie de réhabilitation qui abritent des populations souvent précaires, les lotissements de différentes générations dont la composition sociale varie selon l'ancienneté et l'ampleur du renouvellement de la population, et des espaces diffus (fermettes rénovées ou anciennes zones « Nb à 4000 » des POS) dans lesquels les catégories supérieures dominent nettement. Les plus pessimistes liront cette diversité socio-spatiale comme de nouvelles microségrégations, quand les optimistes considéreront que les espaces périurbains sont les « vrais » espaces de mixité sociale, en particulier grâce au dynamisme du tissu associatif.

La mobilité résidentielle périurbaine est affectée par les recompositions familiales

UNE VÉRITABLE TRANSITION DE PHASE

Au final, tous ces habitants vivent les uns à côté des autres en pratiquant l'espace local et la ville proche de façon très hétérogène. Trois grands modes d'habiter coexistent dans



le même espace périurbain : le premier prend la figure du repli sur le logement et représente en général le quart de la population, avec des variantes en fonction de l'intensité du repli (jusqu'à des formes de réclusion au domicile) et de la raison du repli, certaines femmes étant de fait « captives » du périurbain. Le deuxième ensemble de modes d'habiter représente 45 % de la population, avec notamment les modes d'habiter villageois, caractéristiques des catégories populaires, ou encore les figures moins courantes du navetteur, se définissant par sa mobilité quotidienne, ou du périphérique centré sur les pôles

de la périphérie urbaine. Enfin, le troisième groupe est formé par les figures métropolitaines (30 %), notamment celle de l'habitant multicompétent, articulant espace local et pratique de l'ensemble de la ville, même si l'excès de mobilité conduit certaines personnes à de la souffrance.

Les espaces périurbains vivent donc actuellement une véritable « transition de phase », avec le passage d'un modèle d'urbanisation marqué par le gradient centre-périphérie vers un modèle à la fois polycentrique (réémergence de bassins de proximité) et socialement différencié, variant désormais plus selon la taille de l'ensemble du système urbain que selon la distance au centre. ■

Penser la réciprocité territoriale

Les relations des grandes villes et des campagnes urbaines doivent être pensées en termes de complémentarité et non plus de flux à sens unique. Par **Magali Talandier**, maître de conférences, Université de Grenoble, UMR Pacte-Territoires



Le périurbain, comme tout autre espace (la ville, la métropole, le rural, le bourg) se heurte à des problèmes de définition. Sa délimitation paraît soit trop restrictive, soit pas assez, sans jamais parvenir à satisfaire complètement les experts, techniciens ou élus. Ce n'est donc pas tant sur la définition et le périmètre qu'il nous faut poursuivre les échanges et débats, mais sur les spécificités, les dynamiques et les enjeux de ces territoires aux contours flous et poreux. Le périurbain se caractérise en premier lieu par l'importante présence d'actifs navetteurs, à savoir des personnes qui y résident mais qui n'y travaillent pas. Ce sont des espaces dans lesquels la dissociation entre création de richesse et formation du revenu des ménages est la plus grande, comme si l'on externalisait la création de richesse. Cela signifie aussi que les revenus des habitants de ces espaces sont majoritairement déterminés par des processus productifs qui se jouent ailleurs. L'économie périurbaine est avant tout une économie résidentielle avec ses avantages et ses inconvénients.

Concrètement, ce sont en 2009 quatre millions d'actifs qui travaillent dans une agglomération (unité urbaine au sens INSEE) mais qui habitent en dehors. Ces flux de personnes sont aussi des flux de revenus. Ce sont ainsi plus de 70 milliards d'euros que distribuent potentiellement les agglomérations à leur périphérie chaque année, soit l'équivalent de 17 % du revenu des ménages des agglomérations. Ces 70 milliards représentent la première source de richesse des espaces périphériques. Des travaux ont montré qu'en 2006, dans les

bassins de vie périurbains, 41 % des revenus créés et captés à l'extérieur du territoire sont constitués des salaires des navetteurs. Même si une partie de cette richesse circule et se trouve réinjectée dans la ville centre, on peut sans trop s'avancer parler de solidarité territoriale entre le centre et la périphérie.

Mais la réciproque est vraie, et le modèle centre-périphérie paraît aujourd'hui incomplet, voire obsolète.

DE VÉRITABLES SYSTÈMES PRODUCTIVO-RÉSIDENTIELS

La qualité résidentielle récréative, touristique des territoires « autour », des hinterlands, des périphéries constitue un facteur essentiel du dynamisme économique et de la compétitivité productive de nos grandes villes. Plutôt que de solidarité, je préfère parler de réciprocité territoriale. Il s'agit d'un processus de développement « gagnant-gagnant », d'une valeur ajoutée réciproque entre les villes et leurs campagnes. Ces campagnes urbaines doivent être pensées comme des portes d'entrée vers la ville, et non pas uniquement comme des zones de reflux. C'est la complémentarité économique et sociale, la qualité résidentielle et productive de cet ensemble qui assure le développement du tout, comme si un plus un égalait trois ! On trouve cette configuration dans de grandes villes françaises comme Nantes, Rennes, Toulouse, Bordeaux ou dans de plus petites aires urbaines comme à Annecy. Elles offrent dans la proximité des espaces que l'on peut investir tout au long du cycle de vie, mais également selon des temporalités variables : au quotidien, pour ses vacances, ses week-ends... permettant ainsi de faire circuler et augmenter les richesses locales.

Cet état de fait n'est pas seulement le fruit d'une dotation géographique donnée a priori (un cadre de vie, un paysage, des aménités qui existeraient ici et pas ailleurs), mais le résultat d'une réelle stratégie de développement économique intégrée, territorialisée et non pas seulement sectorielle. Penser, construire et gouverner les territoires comme de véritables systèmes productivo-résidentiels cohérents et performants devrait être l'un des enjeux essentiels des fabriques métropolitaines en cours.

En ce sens, la structuration des espaces de vie périurbains est essentielle. L'offre de services, de commerces, de logements, de transports, d'activités récréatives... est à réorganiser en local en identifiant et en densifiant les pôles secondaires. Mais cette réorganisation doit aussi être interterritoriale en misant sur une mise en réseau physique et numérique de lieux et d'espaces du quotidien, là encore, complémentaires et non pas seulement redondants et concurrents. ■

Du suburbain au *walkable urbanism*

Aux États-Unis, l'idéal suburbain fait l'objet d'interrogations, notamment sous l'influence du *new urbanism* qui prône la densification, la diversité architecturale et la mixité fonctionnelle, et du *walkable urbanism*. Par **Cynthia Ghorra-Gobin**, directeur de recherche CNRS au Centre de recherche et de documentation des Amériques

Aux États-Unis, le modèle de l'École de Chicago, ayant notamment opposé la ville et les banlieues tout en inventant le terme d'urbanité, s'est effacé à partir de la décennie 1990 qui fut propice à l'invention de nouveaux termes pour désigner les mutations. À présent, il est plutôt question d'une convergence entre la ville et ses banlieues, en raison de l'intensification des flux et des échanges et d'un idéal suburbain revisité, sans que pour autant la ville historique ne s'inscrive en référentiel.

L'École de Chicago avait suscité une représentation binaire de la ville en évoquant *city* et *suburbs* et avait opposé les modes de vie qui leur étaient associés, *urbanism* vs. *suburbanism*. Cela se justifie pour la phase industrielle dans la mesure où la ville accaparait l'essentiel des fonctions économiques alors que les banlieues étaient principalement résidentielles. Mais un tournant s'opère à la suite du recensement de 1990, indiquant que la majorité des Américains habitent désormais les banlieues. En déclarant l'avènement d'une *suburban nation*, le Bureau du recensement a incité les chercheurs à prendre conscience du caractère non figé du territoire urbanisé ainsi que de la forte porosité entre les entités qui le composent. La dynamique économique se diffuse en dehors de la ville pendant que le territoire s'oriente vers une structure polycentrique. Les termes d'*edge city* en 1991 et d'*edgeless cities* plus tard désignent alors la création d'emplois dans les banlieues et dans les périurbains.

Pour évoquer le périurbain, on utilise indifféremment les termes d'*outer ring suburbs*, d'*exurbs* ou de *suburban fringe*.

Le premier terme indique tout simplement que la distance entre la ville centre et les périurbains est plus importante que celle entre la ville centre et les *inner ring suburbs*. Quant au terme *ethnoburb*, il qualifie les banlieues et les périurbains accueillant des ménages issus des flux migratoires. Identifier le fait ethnique et racial est loin d'être trivial, il évoque un changement radical par rapport à l'École de Chicago qui a fait de la ville le site privilégié des immigrés. Le recensement de 2010 a clairement confirmé la diversité raciale des banlieues où 35 % de la population est constituée de minorités ethniques et raciales. Outre les flux migratoires, ce phénomène s'explique en raison du *Black Flight*, soit le départ des Noirs de la ville pour les banlieues (une dynamique faisant suite au *White Flight* des années 1950 et 1960). Avec l'élection du président Obama pour un second mandat, les médias ont évoqué le « tournant » ethnique et racial des banlieues, favorable à sa réélection.

LE PRINCIPE DE LA MARCHABILITÉ

Face à l'ensemble de ces mutations, sans compter la pression exercée par les environmentalistes qui, à l'échelle locale, combattent l'*urban sprawl*, l'idéal suburbain fait l'objet d'interrogations. Ce changement se produit en raison de l'influence croissante du *new urbanism* (NU) et du *walkable urbanism* (WU) ainsi que de la mobilisation des habitants.

Le NU est un mouvement d'architecture et d'urbanisme qui a plus de quinze ans et qui prône la densification des lotissements suburbains, la diversité architecturale et la mixité fonctionnelle. Le NU a donné naissance au WU qui revendique les espaces publics comme un marqueur de qualité des opérations d'urbanisme en ville comme en banlieue. Les architectes parlent de *drivable suburbs* se convertissant en *walkable places* grâce à l'introduction du principe de la « marchabilité » : la voiture ne disparaît pas, mais un ajustement est susceptible de s'opérer entre les deux modes.

Cette idée de la « marchabilité » s'incarne dans des mouvements de revendications des habitants qui s'organisent pour s'approprier au cours d'un week-end une partie de la chaussée afin de réduire le flot de voitures en y plaçant des pots de fleurs et des chaises pliantes. La mobilisation de type événementiel s'inspire de la pression exercée par les riverains de Times Square à New York, il y a quelques années, avant que la ville ne décide d'interdire la circulation automobile sur une partie de Broadway.

Si l'on prend en compte la réflexion sur les dynamiques inframétropolitaines, les réalisations des architectes et des promoteurs ainsi que le début d'une mobilisation des habitants, l'idéal suburbain ne représente plus la norme. ■



© Laurent Grandgilliot/REA

Les campagnes urbaines à l'épreuve **des mots**

Le politiste pointe l'absence d'une mise en récit des enjeux métropolitains incluant les campagnes urbaines. Agences d'urbanisme, à vous de jouer ! Par **Alain Faure**, chercheur CNRS en science politique à Pacte, laboratoire de recherche en sciences sociales, Université Grenoble Alpes



©Antoine Dodé

Je vous propose de prendre le défi des campagnes urbaines au mot, ou plus exactement à l'épreuve des mots en débat. En effet, les deux termes condensent une idée difficile à énoncer, presque indicible. Le premier réflexe du chercheur consiste à ranger la formule dans le tiroir des oxymores, à égalité avec des trouvailles sémantiques comme les autoroutes apaisées, la mobilité durable, la *smart growth*, voire même l'égalité des territoires. Trêve de sémantique : toutes ces formules ambiguës ne sont pas dans l'air du temps par hasard, elles nous informent sur un problème de mise en récit de l'action publique qui appelle, assurément, quelques figures explicatives acrobatiques.

En science politique par exemple, dans le champ de l'analyse des politiques publiques, on constate que la profusion de matière grise à l'échelle des régions urbaines (des experts, des programmes, des plans, des schémas, des contrats, des pôles) ne s'accompagne pas de discours simple ou simplement audible concernant le fameux intérêt communautaire en formation. Dans le jargon des politistes, on qualifie cette panne narrative comme un déficit en référentiels et en paradigmes dominants, panne caractérisée par une absence de médiateurs légitimes dans les forums territoriaux (les agences d'urbanisme notamment) ainsi que par une étonnante discrétion des groupes d'intérêts en présence. Pour les campagnes urbaines, la surprise vient du fait qu'on ne trouve ni récits ni porte-parole. Et les patrons politiques comme

les technocrates des grandes régions urbaines n'occupent pas le terrain avec des discours convaincants, fussent-ils simplement stratégiques.

FAIRE ÉMERGER LA SCÈNE MÉTROPOLITAINE

Dans ce contexte, la question que les responsables des agences d'urbanisme (élus et techniciens) doivent se poser concerne les conditions d'une mise en récit des enjeux « complémentaires/solidaires/réciproques/interdépendants/réversibles » pour être en phase avec les politiques publiques pensées globalement à l'échelon métropolitain. Ce défi relève d'une équation à trois inconnues. La première concerne le poids du passé, c'est-à-dire la capacité d'inscrire les projets dans la temporalité longue (et toujours tumultueuse et traumatique) des microterritoires qui constituent chaque région urbaine.

La deuxième inconnue concerne le niveau de confiance politique entre représentants et représentés, entre citoyens et institutions. Soulignons juste ici que la crise est profonde, que les dispositifs participatifs n'en traitent qu'une infime dimension et que les intercommunalités périurbaines « défensives » (placées en protection face aux agglomérations) alimentent toujours, fut-ce à leur corps défendant, des stéréotypes dangereux visant à diaboliser les villes centres, les citadins et les bureaucraties métropolitaines.

La troisième inconnue est presque esthétique, à tout le moins littéraire : il faut parvenir à raconter le scénario d'un futur métropolitain où les destins individuels seront liés de façon passionnée. À l'image de l'élan national et des discours patriotiques fondateurs sur l'État-Providence, les métropoles construisent aussi une forme de providentialité en prenant des responsabilités décisives au cœur de tous les grands débats de société : inégalités, injustices, violences, risques majeurs, migrations...

Chaque scène métropolitaine n'existera que lorsqu'elle sera porteuse d'un esprit des lieux, d'une façon commune (pas nécessairement consensuelle) de raconter le passé, la confiance et l'avenir. Les symboles structurants *made in France* qui imprègnent les imaginaires collectifs sur la ruralité, l'urbanité, les villages, l'agriculture, l'authenticité ou la citoyenneté sont puissamment revisités dans tous les espaces en cours de métropolisation. Mais les cartes mentales des individus suivent-elles le mouvement ? Il me semble important de ne pas sous-estimer la dimension politique émotionnelle, et si souvent traumatique, des mutations en cours...

Bref, mon message est simple : inventez des injonctions passionnées pour mieux vivre ensemble. En avant les campagnes métropolitaines ! ■

Dans les séries télévisées

Entre les deux tables rondes d'ouverture, un interlude a été confié à un spécialiste des séries TV qui a analysé quatre d'entre elles à l'aune des campagnes urbaines. Par **Ioanis Deroide**, agrégé d'histoire, auteur de l'ouvrage « *La série TV. Mondes d'hier et d'aujourd'hui* » (Ellipses, 2011).



La plupart des séries télévisées contemporaines sont proprement urbaines. Elles présentent les territoires périphériques comme l'« ailleurs » de la ville et se limitent souvent à une satire des *suburbs*, comme *Desperate Housewives*¹. Quelques séries s'aventurent cependant dans des « campagnes urbaines » plus éloignées du centre urbain, moins denses, et plus proches, sinon de la nature du moins de la végétation.

Dans le générique de la sitcom *Who's The Boss*² (photo 1), on suit la camionnette du héros qui s'est résolu à quitter Brooklyn et l'insécurité grandissante qui y règne. Il voyage donc jusque dans le Connecticut, présenté ici comme un autre monde. L'autoroute et son environnement industriel font place à un cadre où l'habitat de charme et la proximité de la forêt sont les marqueurs de la qualité de vie. Dans ces quartiers résidentiels aux rues calmes, aux maisons espacées, l'empreinte de la ville est légère. Tout est réuni pour que commence une « toute nouvelle vie »³ préservée de la violence des grandes cités.

CONNOTATIONS SOCIALES ET CULTURELLES

La série policière *Durham County*⁴ (photo 2) s'ouvre sur le déménagement d'une famille, cette fois dans la grande périphérie de Toronto, mais l'atmosphère est ici très anxiogène. La nouvelle maison des protagonistes est proche d'une forêt de pylônes électriques à haute tension, élément familier du mobilier rural et périurbain, qui place d'emblée le théâtre de l'action dans la catégorie des lieux de relégation et suggère un danger qui est confirmé, dès le premier épisode, par la présence d'un dangereux criminel au sein de la communauté.

La campagne urbaine offre un tout autre paysage dans *Death in Paradise*⁵, une série tournée en Guadeloupe. Cependant, dans le dernier épisode de la saison 1, l'inspecteur Poole, un Anglais rigide et casanier muté contre son gré dans les Caraïbes, fait le constat que, quel que soit le décor (ici, une chèvre qui traverse la route sur fond de cocotiers et de vue plongeante sur la mer), la banlieue (« *suburbia* ») est partout la même car les types sociaux et les comportements sont identiques.

Le mode de vie des habitants des campagnes urbaines est aussi le thème récurrent de la shortcom à succès *Scènes de ménage*⁶ à travers le couple formé par Emma et Fabien, de jeunes parents qui ont choisi de s'installer « à la campagne ». Deux épisodes, parmi beaucoup d'autres, soulignent le contraste réel ou supposé entre le mode de vie rural et le mode de vie urbain : le premier montre de manière très exagérée comment nos citadins se prémunissent du danger que constituent les chasseurs, le second se moque des préjugés de Fabien sur l'arriération de leur nouveau cadre de vie.

Il ne faut donc pas attendre des séries une approche fine, nuancée ou tout simplement réaliste des campagnes urbaines, mais on peut les solliciter pour parcourir la gamme des connotations sociales et culturelles qui leur sont associées. ■

① États-Unis, ABC, 2004-2012.

② États-Unis, ABC, 1984-1992 (titre français : *Madame est servie*).

③ Traduction du titre de la chanson du générique : « *A Brand New Life* ».

④ Canada, *The Movie Network*, 2007-2010.

⑤ Royaume-Uni/France, BBC One, depuis 2011 (titre français : *Meurtre au Paradis*).

⑥ France, M6, depuis 2009.

Vers un écosystème territorial ville-campagne

Entre les campagnes urbaines et les villes centres, comment imaginer un « potlach » territorial généralisé, de nouvelles formes de coopération, une mise en réseaux ? C'est tout l'enjeu de la deuxième table ronde d'ouverture qui, entre « fracture » et « système », a vite fait son choix.



Jean-Marc Offner à la tribune

Martin Vanier, consultant, enseignant-chercheur à l'Institut de géographie alpine, Grenoble, n'aime pas le mot « fracture ». Il y décode l'idéologie d'un ancien président de la République et il y voit le produit d'une analyse erronée, celle de l'auteur du livre *Fractures françaises*. La ville et son territoire forment un ensemble éco-systémique et une réalité politique : cela s'appelle la cité et cela vient de l'Antiquité grecque et romaine, rappelle-t-il. Ce système a connu non pas une fracture mais une longue période de transition, entre 1850 et 1950, qui a vu cohabiter deux organisations politiques et culturelles. Aujourd'hui, la mobilité remet en système ces deux entités. Plutôt que de s'inquiéter d'éventuelles oppositions entre groupes, il faut inventer « une manière contemporaine de vivre le couple ville-campagne », sans référence à des passés plus ou moins fantasmés. Le consultant propose trois bases pour construire et réussir cette hybridation. La première est la constitution « d'espaces publics de nature », qui soient aussi structurants que des places ou des parkings en zone urbaine. La deuxième résolution serait d'élaborer des politiques de mobilité spécifique, où la voiture deviendrait l'élément de dispositifs multimodaux et un quasi-transport collectif. La troisième est la prise en compte des ressources des campagnes urbaines (énergies renouvelables, eau, nourriture) et de leur contribution à la « bifurcation écologique » des ensembles métropolitains. Vice-président de la FNAU, président de l'Agence d'urbanisme de l'aire toulousaine, président délégué de Toulouse Métropole, Claude Raynal adhère au propos du consultant. Mais il note que « les vieux démons de l'opposition

ville-campagne », manipulés par des acteurs soucieux de défendre leurs prérogatives, ont refait surface à l'occasion de la discussion de la loi « métropoles ». Positions stériles, alors que dans les faits et dans la vie quotidienne, les populations des villes centres et des territoires environnants sont liées et interagissent. Dans l'aire urbaine toulousaine, les 420 communes travaillent ensemble dans l'InterSCOT, témoigne le maire de Tournefeuille. Elles ont déterminé sur leur territoire commun cinquante points de développement : pôles centraux, pôles urbains, pôles secondaires, pôles de service. « Ce qui permet, enfin, d'organiser un développement raisonnable de l'agglomération », apprécie Claude Raynal. Allusion à une époque pas si lointaine où l'accroissement de l'agglomération, au rythme de 20 000 arrivants annuels, ne préoccupait pas grand monde. Les énormes difficultés de déplacement, héritées de ce laisser-faire, ont sans doute contribué à l'éveil des consciences...

DES ÉCOSYSTÈMES TERRITORIAUX

Désormais, le dialogue est effectif entre la ville centre, capitale incontestée, et ses voisines, villes moyennes, situées à une heure de déplacement. Mais la gouvernance et la participation s'étendent aux territoires qu'on appelle « intersticiels », faute d'un meilleur qualificatif. Le grand bassin toulousain, union des SCOT de l'aire métropolitaine, en est l'un des instruments.

Jean-Marc Offner, directeur de l'Agence d'urbanisme de la métropole bordelaise, lui aussi, « vote pour le système ».

Entre ville et campagne, il préconise même un « *potlatch territorial généralisé* ». Mais il observe également que l'opposition entre les deux univers n'est pas éteinte. Ainsi, lors d'un débat sur le SCOT du bassin d'Arcachon, on a pu entendre des élus locaux déclarer : « *Nous ne voulons pas devenir la banlieue de Bordeaux.* » Pour Jean-Marc Offner, c'est la négation de multiples interdépendances, « *un déni historique et fonctionnel* ». Dans deux autres SCOT du territoire, on relève des velléités autarciques ou des replis sur un « socle identitaire ». Et l'agence d'urbanisme de Bordeaux, qui a participé à l'élaboration de ces documents, n'a pas été capable de dénouer ces blocages. « *Nous avons encore beaucoup de peine à penser le monde avec des points et des flèches* », estime son directeur. La faute à Descartes et à Aristote, notamment...

Dans le Nord - Pas-de-Calais, le conseil régional veut développer des « *écosystèmes territoriaux* », explique Myriam Cau, vice-présidente de la Région Nord - Pas-de-Calais, en charge du développement durable. C'est l'objet de son schéma d'aménagement du territoire. Des secteurs ruraux décrochent sur le plan économique ou démographique, le ventre mou de l'étalement urbain ne dégonfle pas, la campagne s'éloigne de la nature et de la biodiversité, des villes considèrent les campagnes comme une simple arrière-cour. Et pourtant, il n'est de survie et de vitalité possibles que dans l'interrelation. La Région a adopté une directive d'aménagement de lutte contre la périurbanisation. À travers un taux maximum d'artificialisation des sols, des exigences de densité du bâti, des préconisations de qualité d'urbanisme et de construction, elle vise à recomposer « un habitat qui fait sens » et à « redonner une valeur » aux franges agricoles et périurbaines. L'outil sert de référentiel dans la discussion entre les niveaux d'administration.

Il faudrait parler de différenciation, de coopération, de capacitation

L'ÉGALITÉ FAIT DÉBAT

Il faut imaginer de nouveaux contrats, de nouvelles transactions avant que des contraintes, comme le risque d'inondation, ne nous y obligent, conseille Jean-Marc Offner. Les questions à se poser, selon lui, sont : quels sont nos voisins ? Avec lesquels d'entre eux voulons-nous devenir amis ? Comment allons-nous travailler ensemble ? Avec quelle monnaie ? « *Comment échanger de l'air pur et de l'eau contre des billets d'opéra ?* » demande à titre d'exemple le directeur de l'agence

bordelaise. L'image parle à Martin Vanier : « *On a longtemps considéré la question de la périurbanisation comme un problème d'habitat. Or, la clé est économique. Il est possible de créer du sens collectif autour d'une économie publique, qui fasse des ressources des biens communs.* » Claude Raynal renchérit : « *Beaucoup d'élus ne jurent que par l'économie pure. Ce n'est pas la bonne approche. Sur certains territoires éloignés de la ville, elle ne représente que 20 % de l'activité. C'est dans la manière de fonctionner ensemble, dans les accords entre territoires, que réside le développement.* »

En réponse à une interpellation sur l'empowerment des habitants, Myriam Cau remarque qu'il n'y a pas de pensée sur la citoyenneté dans les campagnes urbaines, ni de dispositif comparable à la politique de la Ville. « *On estime qu'à la campagne, la proximité crée de la sociabilité, mais ce n'est pas forcément vrai. Le contrat social peut y être malmené.* » Les services publics sont évidemment un moyen de lutter contre ces atteintes, à condition de les penser à la fois en termes d'armature et de co-construction avec les usagers. La Région Nord - Pas-de-Calais prépare une nouvelle directive régionale d'aménagement sur l'égalité des territoires, visant l'égalité d'accès aux services, un traitement particulier des territoires en difficulté, la restructuration d'espaces périurbains et le développement d'une ingénierie adaptée.

Claude Raynal se réfère à l'égalité, élément de notre devise nationale. Mais il pointe le défaut français qui consiste plus à parler de l'égalité qu'à la construire vraiment, ainsi que le manque d'évaluation des politiques adoptées en son nom. Pour Jean-Marc Offner, le modèle républicain qui a façonné notre pays au XIX^e siècle doit être repensé au vu de l'évolution de la mobilité et des échanges possibles entre territoires. Martin Vanier va plus loin : il dénonce une égalité synonyme d'immobilisme, invoquée par des acteurs qui visent la survie de leur corporation. « *Ils parlent d'équilibres, d'autonomie et de compensations quand il faudrait parler de différenciation, de coopération, de capacitation.* » Il recommande plutôt de s'attacher aux réseaux, d'y construire des droits d'accès et d'usage. « *Je connais les Droits de l'Homme, je ne connais pas les droits des territoires. Il faut se désincarcérer de la pensée territoriale.* » Myriam Cau maintient son attachement à la notion d'égalité, « *promesse d'attention républicaine à des territoires objectivement minorés* », dont l'instrument essentiel serait la mutualisation interterritoriale. ■ **Bertrand Verfaillie**

De gauche à droite : Martin Vanier, Claude Raynal et Myriam Cau



A new urban-rural system

How to create new ways of cooperation and networking between rural areas and urban centres? “A divide” or “a system”?

That was the main point of the second opening round table.



©Damien Cuvillier

Amiens 2030, a city with a fertile future

According to Martin Vanier, a consultant, lecturer and researcher, a town and its district form an eco-systemic whole and a political reality. It is called a “city” and the concept comes from the Ancient Greeks and Romans. The system experienced a long period of transition between 1850 and 1950, rather than a divide, when two political and cultural structures co-existed. Nowadays, mobility has brought these two entities together in a single system. Rather than disagreements between groups, we have to invent “a contemporary way for the town/country duopoly to live”, without going back in time. He put forward three bases on which to build a successful hybrid of this type – the creation of “public open spaces” providing as much structure as squares of car parks in an urban area; specific mobility policies in which cars would be just one element in a multimodal system and akin to public transport; awareness of the resources in rural areas (renewable energies, water, food) and their contribution to the “ecological

interact. He explained that in Greater Toulouse, the 420 towns and villages work together. They determined fifty points of development for the area they have in common – central hubs, urban hubs, secondary hubs and service hubs. Jean-Marc Offner, Director of a urba, a development agency in Greater Bordeaux, recommended a “generalised territorial potlatch” between town and country. He also observed that opposition between these two worlds was still alive. During a debate on the regional coordinated framework (“SCOT”) for the Arcachon Basin, for example, a number of local councillors stated, “We do not want to become the suburbs of Bordeaux.” Jean-Marc Offner sees this as a denial of interdependency on many levels, a “historic and functional rejection”.

In Nord - Pas-de-Calais, which is both a vast conurbation and a leading agricultural region historically famous for its productivism, the regional council wants to develop “territorial ecosystems”, explained Myriam Cau, Vice-Chairwoman

of the Regional Council in charge of sustainable development. This is the purpose of the territorial development plan. Rural sectors are lagging behind in economic or demographic terms, the soft underbelly of urban sprawl is continuing, the countryside is losing its contact with nature and biodiversity and towns see the countryside as a mere “back yard”. Yet there can be no survival and vitality without an interrelationship. The Regional Council has passed a development directive to combat rural areas. By imposing a maximum level of urban encroachment, requirements relating to housing density and recommendations on the quality of planning and construction, it aims to recreate “housing that makes sense” and to “give value back” to agricultural and rural areas. The tool is used as a benchmark in discussions between various levels of authority.

bifurcation” of large urban ensembles. Claude Raynal, Vice-Chairman of FNAU, President Delegate of Toulouse Métropole and Chairman of AUAT, noted that “the old demons, opposition between town and country,” have raised their heads again during discussions of the “city” law. He supported the idea of links between people in the centre and on the outskirts of towns and the idea that they

of the Regional Council in charge of sustainable development. This is the purpose of the territorial development plan. Rural sectors are lagging behind in economic or demographic terms, the soft underbelly of urban sprawl is continuing, the countryside is losing its contact with nature and biodiversity and towns see the countryside as a mere “back yard”. Yet there can be no survival and vitality without an interrelationship. The Regional Council has passed a development directive to combat rural areas. By imposing a maximum level of urban encroachment, requirements relating to housing density and recommendations on the quality of planning and construction, it aims to recreate “housing that makes sense” and to “give value back” to agricultural and rural areas. The tool is used as a benchmark in discussions between various levels of authority.

Jean-Marc Offner advised that, there is a need for new contracts and new transactions before constraints such as the risk of flooding force our hand. According to Martin Vanier, “For many years, the question of rural areas has been seen as a housing problem yet the key is actually economic. It is quite possible to create collective meaning based on a public economy that turns resources into common assets”. Claude Raynal added: “Many politicians see solutions only in purely economic terms but this is not the right approach. In certain areas far away from towns, it represents only 20% of activity. It is the way of working together and the agreements established between different areas that will bring about development.” ■

Modes de vie, de l'analyse à l'action

Comment mieux appréhender les comportements des habitants des campagnes urbaines tout en refusant leur stigmatisation ? L'atelier « Modes de vie et stratégies résidentielles » s'intéresse aux outils, aux démarches et aux études qui permettent de mieux cerner les stratégies individuelles afin de réorienter l'action publique.

INTERVENANTS Marion ALLARD, chef de projet MORECO, direction des politiques territoriales, Région Rhône-Alpes, Grégoire FEYT, Université Joseph Fourier, Grenoble, Julien BLANC, manager, Carbone 4, Louis HENRY, direction du développement territorial et du réseau, Caisse des Dépôts, Sarah MARQUET, service organisations urbaines, ADEME.

ANIMATEUR Daniel ZOBÈLE, Agence d'urbanisme de la région de Saint-Étienne.

Julien Blanc ouvre l'atelier par un cadrage méthodologique. 80 % de nos usages reposent sur les énergies fossiles, rappelle le spécialiste. Nous dépendons encore grandement de ressources importées ; la moitié de nos régions n'atteignent pas le seuil de 10 % d'énergie produite dans leur territoire. Une question est celle de la production et de la consommation d'énergie ; une autre est celle de l'émission des gaz à effet de serre. Plus nous brûlons de pétrole, plus nous en rejetons dans l'atmosphère et plus nous contribuons aux bouleversements climatiques. Le renouvellement du parc de logements ou l'amélioration des performances automobiles ne peuvent seuls inverser la tendance. Une transition énergétique s'impose, à court terme, bien au-delà de la petite baisse de consommation actuelle ; elle suppose une évolution forte et partagée des modes de vie, en matière d'alimentation, d'habitat, de déplacement et de ressources des territoires.

Un sentiment de culpabilité

Louis Henry présente une étude financée par l'institut CDC pour la Recherche. Réalisée par Brigitte Fouilland (Sciences Po), elle envisage une hausse durable des coûts de l'énergie et analyse les adaptations des ménages résidant à Genlis (Bourgogne) et Roissy-en-Brie (Ile-de-France). Ce travail se garde de stigmatiser les résidents des campagnes urbaines et prend en compte des catégories d'habitants généralement oubliées, comme les non actifs, les agriculteurs, les commerçants. Il conclut à l'absence de corrélation standard entre richesse et localisation des personnes. Les aspirations des néoruraux et périurbains butent sur des paradoxes : recherche d'une vie de village mais choix de l'isolement pavillonnaire, demande de nature mais usage intensif de la voiture, souhait de loisirs familiaux mais temps réduit passé avec les enfants, désir d'un rythme « naturel » mais mode de vie pendulaire, etc. Il

se dégage de cela une sorte de sentiment de culpabilité, de « faute », dont les intéressés sont disposés à payer le prix. Ils développent aussi des pratiques résilientes comme des réductions de consommation, des systèmes d'autosubsistance (le fameux potager), des activités associatives locales et autres auto-partages ou échanges non monétaires.

Depuis la salle, Jean-Pierre Belfie, maire de Bezannes (Marne) souligne que la création de logements en zone périurbaine relève pour l'essentiel de l'initiative privée ; si les promoteurs sont libres de leurs mouvements, ils ne se préoccupent pas d'équilibre, ni de mixité. Le même élu s'étonne que les banques françaises n'intègrent pas les performances énergétiques et les coûts de déplacement dans l'octroi de leurs prêts immobiliers. Et pourtant, ces coûts sont élevés, reprend Louis Henry : l'économie réalisée sur le foncier est annulée par la grande taille des habitations ; l'entretien, le chauffage et l'assurance de logements isolés sont chers, les déplacements sont gourmands en carburant. À ces dépenses des ménages, il faut ajouter les coûts d'infrastructure, d'équipement ou encore de service (le transport scolaire), autant de *shadow prices* supportés par les collectivités en place.

Il faut tabler sur une prise de conscience, commente Jean-Yves Chapuis, vice-président de Rennes Métropole. Mais ceux qui font le choix du périurbain n'entendent pas les propos des élus sur le sujet, indique le maire de Bezannes. Il faut des tiers pour leur expliquer les choses et les convaincre...

De l'étalement urbain écologique

Des outils peuvent s'avérer utiles. L'agence d'urbanisme de la région stéphanoise s'est attachée, avec l'appui de l'ADEME, à construire un instrument d'aide à la décision des ménages, en cumulant les budgets du logement et des déplacements. Le territoire se prêtait à ce travail puisque 70 % du déficit migratoire de Saint-Étienne est imputable à des déménagements en périphérie et que la circulation automobile est facile entre la ville et son pourtour (plus de 80 % des déplacements se font en voiture). L'outil informatique présenté par l'agence se veut plus complet qu'un simple calculateur de coûts kilométriques. Partant de la situation d'un ménage type, il intègre des variables de localisation, d'usage d'une ou de deux voitures ou encore d'abattements fiscaux, pour déterminer un « reste à vivre » sur les revenus. L'ADEME a aussi construit des outils visant à aider les collectivités à lutter contre la périurbanisation et à limiter ses impacts, ---



© Aurère Valade/Picturetank

--- expose Sarah Marquet. C'est l'approche environnementale de l'urbanisme « nouvelle génération » (AEU2), qui peut s'appliquer aux échelles des SCOT, des PLU ou des schémas de quartier ainsi que dans le périurbain existant. 900 AEU ont déjà été menées ou sont en cours en France. L'ADEME soutient aussi les opérations de transformation de bâtiments existants et de densification pavillonnaire. Jean-Yves Chapuis réagit de manière véhémement à cette intervention : cessons de montrer du doigt et de critiquer les modes de vie périurbains, implore-t-il. Les personnes

concernées ne comprennent pas l'idée de densification, elles veulent de « l'étalement urbain écologique ». Un représentant de l'agence d'urbanisme de Strasbourg remarque que les entreprises ont des stratégies foncières souvent comparables à celles des ménages, d'où des créations d'emplois locaux, qui confortent la périurbanisation. Combattre cette réalité, fondée sur des envies presque irrépessibles, n'a pas de sens à ses yeux. Pour Jacques Douadi, vice-président de Reims Métropole, tenter d'organiser l'espace périurbain ne signifie pas nier le fait. Selon Jean Noyelle, vice-président d'Amiens Métropole, les SCOT à l'échelle des aires métropolitaines sont une bonne réponse à ces questions. Et les maires du périurbain ont un rôle à jouer, tant pour répondre à la demande de services des nouveaux habitants que pour prévenir des inepties d'aménagement ou de construction.

Resteront toujours difficiles à appréhender la part émotionnelle et les motivations de représentation sociale que les ménages placent dans leur implantation à la campagne. Louis Henry signale qu'une banque de Zürich s'efforce depuis peu de mesurer la dimension hédoniste des projets immobiliers, en intégrant des critères de surface, de situation paysagère ou d'équipement. Et de conclure : Il faut toujours garder le fil du désirable quand on analyse les modes de vie...

Bertrand Verfaillie

Moreco et Mobicosts

Le projet Interreg Moreco (pour *MOBility and REsidential COsts*) se déploie depuis 2011 sur les espaces alpins d'Autriche, d'Allemagne, d'Italie, de Slovénie et de France. Dans notre pays, il mobilise vingt-deux partenaires de la région Rhône-Alpes. Le territoire considéré se caractérise par des contraintes

topographiques, une extension de l'habitat, un recul considérable des terres agricoles, une fragmentation (en « vallées-lanières » cloisonnées) et l'augmentation continue des flux de circulation. Il y a du travail, donc, pour qui veut éclairer les habitants des 1270 communes du sillon alpin français sur leurs choix résidentiels. Moreco cherche à cerner les coûts de localisation, à améliorer la transversalité des politiques publiques, à promouvoir une stratégie d'aménagement durable du territoire, passant par des densifications autour des axes ferrés et le recours au train. Parmi les outils destinés aux différentes catégories d'acteurs, Marion Allard et Grégoire Feyt ont présenté plus particulièrement « Mobicosts », un simulateur des coûts de mobilité adapté d'un modèle européen. Conçu pour les ménages périurbains... ou ceux qui veulent le devenir. Il permet d'établir des comparaisons entre modes de transport et de calculer la part du couple logement/déplacements dans les budgets des familles.



Aménités campagnardes

L'atelier « Aménités campagnardes et nouvelles solidarités » met en évidence le besoin d'un projet politique lisible intégrant les nouvelles attentes des habitants du périurbain, l'évolution des pratiques agricoles et de nouvelles relations à nouer entre les métropoles et les campagnes urbaines.



INTERVENANTS Jacques DONZELOT, maître de conférences à l'Université Paris 10-Nanterre, Louis MAURIN, directeur de l'Observatoire des inégalités, Mickaël POILLION, ancien membre du bureau national des Jeunes agriculteurs.

ANIMATEURS Cécile DEKONINCK, Pascal VAN ACKER, Agence d'urbanisme de Béthune, et Samuel WIDMER, Agence de développement et d'urbanisme de Montbéliard.

Si l'expression campagnes urbaines est un oxymore, celle d'aménités campagnardes ressemble à une tautologie. Le terme d'aménité, intégré au vocabulaire des urbanistes mais nouveau pour certains élus, désigne l'agrément d'un lieu et par extension le plaisir gratuit qu'il offre comme écosystème. Que la campagne, fût-elle urbaine et très proche du cœur de la métropole (l'atelier est organisé à Villers-Bocage à 12 kilomètres d'Amiens) soit riche d'aménités, personne n'en disconvient. Mais pour quels usages et pour quel projet commun entre ceux qui y habitent et ceux qui l'exploitent ? Et peut-on aller jusqu'à imaginer un modèle de développement périurbain qui concilie durabilité et solidarité ? Pour esquisser des réponses, l'atelier confronte le point de vue de sociologues, d'élus, de techniciens. Sans oublier les habitants que l'Agence d'urbanisme de l'arrondissement de Béthune a pertinemment interrogés¹. Eux privilégient la beauté des paysages et la présence de la nature avant le rythme de vie, les solidarités, le coût de la vie et la moindre

pollution. 15 % de ces habitants sont arrivés il y a moins de dix ans pour des raisons qui sont d'abord professionnelles ou familiales. Mais c'est aussi pour quitter la ville qu'ils ont choisi ce territoire. Seul un habitant sur quatre met en avant le prix de l'immobilier, qui évoque une installation subie. En matière d'urbanisme, ils refusent une consommation foncière à outrance. Ils privilégient (à 81 % !) la réhabilitation sur la construction neuve. Et s'il faut construire, ils optent pour des maisons rapprochées avec un jardin de taille moyenne à proximité des centres bourgs. À peine un quart suggère de construire des maisons isolées avec un grand terrain à la campagne...

Le rural n'existe plus

On est loin des clichés sur « la France moche » et sur « la France pauvre » du périurbain, stigmatisé comme très consommateur (de foncier et d'énergie, notamment) ou pour son manque d'urbanité. Louis Maurin récuse fortement ce discours. En termes de niveau de vie, il relève que peu d'écart sépare l'urbain et le rural et que celui du périurbain est supérieur à celui des franges de l'urbain. Ce sont les villes comprises entre 100 000 et 200 000 habitants qui connaissent aujourd'hui le taux de pauvreté le plus important. Historien du social et sociologue de la ville², Jacques Donzelot remet la périurbanisation dans une perspective historique, avec le passage de la ville, coupée du reste du territoire, à l'urbain, mode exclusif d'organisation de la société. « *Le rural* ---



©AUDAP

«... en tant que tel n'existe plus», affirme-t-il. On est passé au XIX^e siècle du village à la ville, avec un effet d'entassement auquel on a remédié par la création de cités sociales, pensées contre la ville et son pouvoir d'attraction. Puis, à partir des années 1950 aux États-Unis puis en Europe, de la ville au village, devenu un lieu choisi et non plus subi, avant le troisième mouvement qui va de la ville à la ville et que Donzelot associe à la gentrification, processus qui ne diffère pas à ses yeux de la périurbanisation. « Ce qu'on cherche dans la ville, c'est le mouvement et les connexions qu'elle offre. Quelle position faut-il occuper dans l'espace pour bénéficier des flux tout en évitant les gênes ? » Certains ont la capacité de bénéficier des deux environnements quand d'autres doivent s'installer dans un périurbain très éloigné que Jacques Donzelot désigne comme un « territoire de relégation ».

Un jeune agriculteur atypique, Mickaël Poillion, apporte sa contribution au débat. Cet éleveur et producteur de céréales, ancien membre du bureau national des Jeunes agriculteurs, milite pour une agriculture raisonnée et ouverte. Il refuse que les territoires ruraux soient gérés par les seuls agriculteurs, et dénonce l'attitude spéculatrice de certains (l'effet de l'éolien, selon lui). Il défend une production de proximité et un brassage social et générationnel dans les campagnes urbaines. « Si je dois être plus compétitif, comme la mondialisation me pousse à le faire, mes voisins ne le supporteront plus », prévient-il.

Claude Deflesselle, le président de la communauté de communes de Bocage-Hallue qui accueille l'atelier, regrette que la commune de Coisy dont il est maire, passée en quelques décennies de 150 à 300 habitants, se soit transformée en village dortoir après l'arrivée d'urbains qui ne participent pas à la vie de la commune. Dialogue de sourds ? Une chargée de mission d'agence d'urbanisme invite les élus à s'interroger sur l'intégration de ces nouveaux habitants et sur la réponse qu'ils doivent apporter, notamment en termes de transport. Mickaël Poillion y voit même un levier : « J'ai besoin que les urbains viennent avec de nouvelles exigences. » Au-delà de

« J'ai besoin que les urbains viennent avec de nouvelles exigences », explique un agriculteur

la vague des AMAP³, il défend les circuits courts, qui sont un bon moyen de créer de la sociabilité, et s'interroge sur le projet qu'agriculteurs et habitants doivent bâtir ensemble.

Sacraliser les terres agricoles ?

La question du vivre ensemble interroge aussi les relations entre les métropoles et les campagnes urbaines. Le SCOT est un bon outil pour créer les conditions d'un projet commun, dès lors qu'il est à la bonne échelle. C'est le cas du SCOT du Grand Amiénois (cf. p. 13) dont Jean Voyelle, maire de Glisy et vice-président d'Amiens Métropole, très impliqué dans sa réalisation, loue des vertus. Plus au nord, le SCOT du Pays du Ternois veut concilier activité agricole et urbanisation. Pour Pascal Van Acker, directeur de l'agence d'urbanisme de Béthune, il permet de dépasser les arcanes de la planification pour faire porter aux élus un projet politique : « Sur les questions énergétiques ou la mise en place de filière à travers les PADD⁴, les agences facilitent les dialogues locaux. »

Jacques Douadi, vice-président de Reims Métropole et de l'agence d'urbanisme, maire de Sillery, évoque une « charte de la sobriété foncière » signée avec la Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles. Elle formalise une volonté commune d'éviter le gaspillage des terres agricoles et de mener une politique foncière volontariste pour maintenir une « agriculture innovante, attractive et solidaire » aux portes de territoires urbanisés. Un exemple qui mérite plus de temps, tout comme celui du SCOT du Pays de Rennes qui a inventé en 2007 le concept de « champs urbains », ces espaces agricoles ou forestiers très proches du centre-ville, d'une grande qualité paysagère, et qui sont aussi le support d'activités de loisirs. Ils permettent de maintenir et développer des activités agricoles diversifiées tout en renforçant les liens avec la population citadine. Toutefois, sous la forte pression foncière, l'avenir de ces champs urbains est aujourd'hui réinterrogé.

Dominique Musslin, directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard, rappelle que la sacralisation des terres agricoles doit être soutenue par un projet économique. Quant aux habitants des campagnes urbaines, ils ne la placent pas parmi leurs priorités. Le maintien des commerces et des services publics ou l'accueil de nouvelles entreprises et de nouveaux commerces sont davantage plébiscités quand on les interroge sur leur perception de l'avenir⁵. ■ J.-M. M.

① Enquête Sofres de juillet 2013 réalisée auprès de 610 habitants du Pays du Ternois.

② Directeur de la collection « La ville en débat » aux PUF, directeur du Centre d'études et de documentation sur les villes, auteur de *Quand la ville se défait* (2006), *La Ville à trois vitesses* (2009) et « Tous périurbains ! Tous urbains ! » (2013).

③ Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne qui mettent en relation directe les producteurs et les consommateurs.

④ Projet d'aménagement et de développement durable.

⑤ Enquête Sofres de juillet 2013 réalisée auprès de 610 habitants du Pays du Ternois.

Les nouvelles formes du commerce urbain

L'atelier « Nouveaux concepts commerciaux : nouveaux territoires/nouvelles approches » permet de prendre la mesure des mutations en cours et de réaffirmer le rôle des agences d'urbanisme dans des projets à forts enjeux urbains.

INTERVENANTS Benjamin BRILLAUD, chargé de mission, Agence de développement et d'urbanisme de Nancy, David CARUHEL, géographe, Agence d'urbanisme de Toulouse, Lionel GOIFFON, directeur des études Immobilière Casino, Pierre-Yves BONNAUD, directeur Asset management et valorisation Immobilière Casino, Pascal MADRY, directeur de l'Institut pour la ville et le commerce, Emma RAUDIN, chargée d'études, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole.

ANIMATRICES Laetitia BARRANS, Emmanuelle GALLOT-DELAUMEZIÈRE et Angélique THOLONIAT-FRACHISSE, Agence d'urbanisme de la région de Saint-Étienne.

« La ville est fille du commerce », écrivait l'historien belge Henri Pirenne en analysant l'essor des villes marchandes au début du XVII^e siècle. Si l'on regarde les évolutions du commerce et de sa géographie urbaine au cours des quarante dernières années, on est tenté de penser que la périurbanisation en est sa nouvelle descendance. Aujourd'hui, le centre-ville ne représente plus qu'un quart des ventes du commerce de détail et le commerce de proximité, à peine 10 %. En réalité, rappelle Pascal Madry, directeur de l'Institut pour la ville et le commerce et animateur de l'atelier¹, « le commerce a plus besoin des urbains que de la ville ».

25 % de surfaces commerciales en trop

Premier constat qu'il dresse : l'hyper-concentration du commerce, à la fois comme outil de travail (trois fois moins de points de vente aujourd'hui qu'en 1930), d'un point de vue capitalistique (85 % des ventes réalisées par des groupes ou réseaux de franchise) et dans l'espace. Ce modèle a permis l'accès du plus grand nombre à la consommation mais avec des coûts sociaux élevés (déplacements, consommation foncière), sans parler de la dégradation des paysages. Aujourd'hui, il s'essouffle sous l'effet d'une crise structurelle. « On produit plus de surfaces que ce que la consommation peut absorber », s'inquiète Pascal Madry. Face à la baisse des rendements, les distributeurs optent pour la fuite en avant, ouvrant toujours plus de magasins. « Et les collectivités ont bien du mal à refuser des rentrées fiscales et les créations d'emplois qui les accompagnent. » Résultat : la vacance commerciale est passée de 6,3 % en 2001 à 7,1 % en 2012 (selon le cabinet Procos).

Pascal Madry pointe trois enjeux majeurs : l'émiettement du commerce, reflet de l'émiettement urbain ; le vieillissement de la population, qui obligera les commerces à se rapprocher des acheteurs ; enfin, la part croissante d'Internet (20 %



en 2020, selon lui). « Si l'on croise les différentes courbes, il y aura à terme 25 % de surfaces commerciales en trop ! » diagnostique-t-il. Dans ces conditions, comment l'urbanisme peut-il avoir prise sur les nouvelles formes de commerce ? Et comment passer à un nouveau modèle de régulation ?

Face à la multiplication des drive

Au-delà des outils de la planification, les agences d'urbanisme insistent sur le dialogue et sur la concertation entre acteurs. À Toulouse, l'Agence d'urbanisme de l'aire toulousaine (AUAT) offre aux élus et aux professionnels un cadre d'échanges au sein d'ateliers qui bénéficient de l'éclairage de spécialistes. Elle a mis sur pied une conférence d'aménagement commercial au niveau de l'InterSCOT de l'aire urbaine. « C'est un bon endroit pour réfléchir aux projets supérieurs à 5 000 m², avec les élus et les partenaires », explique David Cahurel, géographe de l'AUAT. Enfin, elle développe des observatoires partenariaux dont l'OP2C¹ qui suit l'offre commerciale sur le territoire. Dernier outil : un Atlas de l'aménagement commercial mutualisant les données sur soixante-dix polarités commerciales. « Pour bien appréhender les évolutions, nous recevons les groupes de distribution qui viennent présenter leur stratégie. Nous menons également une réflexion sur l'intégration du commerce numérique dans les documents de



À Lesquin (Nord), un « village » du groupe Oxylane combinant une offre d'activités sportives, un magasin et le siège de Decathlon France

«... planification, qui reste complexe à réaliser. Mais les volontés sont là et les outils existent», poursuit David Cahurel.

De son côté, l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) observe le développement de nouvelles formes de commerce. C'est ici qu'est né le groupe Auchan et que le groupe de produits sportifs Oxylane (ex-Déathlon) développe pour ses différentes marques des sites d'un nouveau genre, en rupture avec les centres commerciaux classiques, qui impliquent d'autres modes de fréquentation et de nouveaux usages. Sur des emprises allant de 3 à 18 ha pour la plus grande, ils combinent les fonctions de siège social, de site de production et de recherche-développement, de showrooms et de lieux de pratiques sportives. Autre concept nouveau : celui du magasin O'Tera du Sart, dédié à l'agriculture de proximité et au circuit court, ce sur 15 ha et avec des animations (marché hebdomadaire, jardin potager, fête des producteurs). Enfin, l'ADULM suit de près la multiplication des *drive* qui « arrivent aujourd'hui au cœur de l'urbain », ce qui pose la question de leur accès, note Emma Raudi, chargée de mission. Comment appréhender ces *drive* dans les documents d'urbanisme ? Pour Emma Raudi, s'ils répondent à des besoins, il faut en faire de vrais atouts. « Le *drive* accolé au magasin n'est pas forcément négatif. Mais le *drive* déporté impacte fortement le maillage commercial », note David Cahurel. Pour Pascal Madry, c'est dans les villes moyennes que l'innovation commerciale va se développer, ne serait-ce qu'à cause des coûts du foncier.

L'expérience de l'Agence de développement et d'urbanisme de Nancy (ADUAN) montre l'intérêt de pouvoir utiliser toute la palette des outils. D'abord, le SCOT, bien sûr, le plus grand de France (il concerne la quasi-totalité de la Meurthe-et-Moselle

**L'innovation commerciale
va se développer
dans les villes moyennes**

et réunit 486 communes) : « Il a permis de dégager une vision commune du développement commercial de ce grand territoire, partagée par les agglomérations, explique Benjamin Brillaud, chargé de mission développement commercial. À travers le PADD, nous confortons l'armature des commerces existants et interdisons les implantations en captage de flux le long des autoroutes sur des terrains naturels. À travers le document d'aménagement commercial, nous avons ouvert des échanges avec les agglomérations pour l'implantation des zones d'aménagement commercial (ZACOM) destinées à accueillir des commerces de rayonnement métropolitain et structurant. À partir de ce cadre général, chacune détermine une stratégie de développement commercial plus précise à l'échelle de son intercommunalité. »

Utiliser toute la palette des outils

Cela leur permet de privilégier dans certains cas la requalification de certaines zones ou des aménagements d'ensemble. « Le fait d'être à la fois agence d'urbanisme et agence de développement nous permet d'agir à travers les documents de planification sans être trop prescriptifs et de bien travailler le projet avec les enseignes et avec les promoteurs au moment de la cession de terrain ou du permis de construire. Pour les projets les plus importants, le dépôt d'un dossier devant la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) permet de travailler sur des dossiers plus complets que les éléments exigés dans le cadre du permis de construire. Les échanges avec les porteurs de projet permettent de trouver des solutions concertées notamment en termes d'accès, de circulation interne, d'intégration urbaine... La CDAC, tant décriée, fonctionne ici très bien et nous permet de faire émerger des projets de très bonne qualité, concertés, et donc avec peu de recours par la suite. »

Les distributeurs sont, eux aussi, demandeurs de concertation. Lionel Goiffon, directeur des études de Casino immobilier et développement, voit son métier de promoteur comme

celui d'un « développeur urbain capable d'intégrer des visions politiques. Dans le passé, des erreurs ont été commises. Nous avons conscience des enjeux et nous avons une responsabilité vis-à-vis du paysage. Le commerce évolue très vite et nous devons travailler de

manière collaborative pour raccourcir le temps ». Présentant l'importante opération de rénovation et d'extension du centre commercial de Fenouillet, au nord de l'agglomération toulousaine, Pierre-Yves Bonnaud, directeur d'Asset management et valorisation, y voit la première pierre d'une requalification urbaine, menée avec l'appui des élus et de l'agence d'urbanisme. « Nous avons la capacité à travailler sur l'organisation du territoire. » La grande distribution connaît une concurrence très forte. « Nous avons besoin de marquer notre différence, d'avoir une architecture visible et lisible. » Cela passe à Fenouillet par la transformation d'un centre commercial inauguré en 1978 en un espace d'un type nouveau intégrant une promenade, faisant la part belle à la végétation et aux énergies renouvelables, dans lequel viennent s'intégrer une galerie et un village marchand. Comme une réinvention du commerce de centre-ville au cœur de la périurbanité. ■ J.-M. M

① Observatoire partenarial du commerce et de la consommation.

Entre **hinterlands** et **gateways**

L'atelier « Systèmes de flux de marchandises et organisation territoriale des valeurs ajoutées » pose la question des relations entre les ports et les aéroports et leurs territoires.

INTERVENANTS Yann ALIX, délégué général Fondation SEFACIL, Antoine BEYER, chargé de recherche IFSTARR, Stéphane DEMILLY, président de la communauté de communes du pays du Coquelicot, député-maire d'Albert (80), Dominique DHERVILLEZ, directeur de l'Agence d'urbanisme du Havre, Vincent GOLLAIN, directeur du Marketing Territorial, Agence régionale de développement Paris Ile-de-France, Christine LEROY, chef de projets division Prospective et développement durable de la logistique et des territoires HAROPA, Janine RUF, architecte, Agence d'urbanisme de Strasbourg.

ANIMATRICE Juliette DUSZYNSKI, Agence d'urbanisme du Havre.

Dans un contexte de mondialisation, comment pérenniser des arrière-pays (ou hinterlands) portuaires concurrentiels ? Comment concilier la fixité des services et les stratégies volatiles des « faiseurs de flux », l'internationalité des investissements et la territorialité des politiques publiques ? Et comment reconsidérer le rôle de l'autorité portuaire ? Comment, enfin, le dialogue entre acteurs publics et privés peut-il tirer profit de cette nouvelle géographie économique ? Beaucoup de questions pour ouvrir le débat. Yann Alix, délégué général de la Fondation Sefacil en pose les bases autour de la co-construction entre aménageurs (publics) et investisseurs (privés).

Les aéroports offrent des conditions favorables à l'implantation d'entreprises dans une logique de *gateways*. Entre 2008 et 2011, 40 entreprises étrangères ont créé 1 700 emplois dans le Grand Roissy. Si l'ancrage territorial des places aéroportuaires profite le plus souvent à l'économie locale, leur contexte concurrentiel reste « déterritorialisé » : Roissy est en compétition directe avec Dubaï. C'est pour répondre à cet enjeu que près d'une trentaine d'acteurs publics et privés se sont associés pour porter une démarche de promotion du Grand Roissy, Hubstart Paris Region®, et proposer une offre de services aux investisseurs internationaux.

Haropa, cinquième ensemble portuaire nord européen, qui réunit les ports du Havre et de Rouen ainsi que Ports de Paris, veut faire de la Seine un système logistique majeur en Europe. Il veut changer d'échelle et gagner des parts de marché sur un hinterland élargi grâce un GIE capable de travailler au développement des trois ports. Avec, en ligne de mire, la constitution d'un hub logistique et trois ambitions : devenir un cluster industriel durable offrant des conditions d'implantation et de fonctionnement optimales, contribuer à faire de la Seine un territoire touristique attractif et devenir une référence en matière d'intégration entre les ports et leur environnement.



L'atelier s'est déroulé à Albert, dont l'aéroport accueille l'avion cargo d'Airbus pour le transport de pièces aéronautiques

Pour Christine Leroy (Haropa), de gestionnaire d'infrastructures, le port devient un organisateur et un entremetteur.

Créer un espace de dialogue

Le fleuve constitue un autre enjeu. Trois enjeux guident les réflexions du Port autonome de Strasbourg (PAS) : son rôle dans un schéma logistique du territoire, son attractivité pour l'hinterland régional, enfin les coopérations entre acteurs. La méthode repose sur l'étude de scénarios sur son positionnement économique, son insertion dans les grands corridors européens et la relation avec la ville. Antoine Beyer, chargé de recherche à l'IFSTTAR, évoque l'usage de la voie d'eau comme support à des circuits alimentaires courts (*Slow food, slow freight*). Si de telles expériences restent marginales, leurs initiateurs cultivent l'ambition d'une production et d'une distribution alternatives. La voie d'eau relie un bassin de production à un bassin de consommation urbain. Il faut dépasser les cadres physiques, institutionnels et réglementaires traditionnels pour créer un espace de dialogue et de coopération, non seulement entre producteurs pour élargir l'offre mais aussi avec les pouvoirs publics et les autorités portuaires. Lorsque Michel Wattelain, vice-président de la communauté de communes du Pays du Coquelicot, évoque le canal Seine Nord Europe (SNE), les avis sont partagés : facteur d'amélioration de la fluidité du trafic, le canal ouvre en effet la voie à des acteurs néerlandais pour conquérir le Sud. La question de la fixation des valeurs se pose, mais aussi celle de la concurrence avec d'autres voies d'eau. ■ **Caroline Sannier**

Le numérique peut-il révolutionner le périurbain ?

L'atelier «Le numérique peut-il réellement rénover l'accès aux services?» interroge sur les apports du numérique aux territoires périurbains et ruraux et sur la méthode pour intégrer cette dimension au projet de territoire.



© Laurent Rousselini/ADUGA

INTERVENANTS Tanguy BEUZELIN, directeur adjoint de l'Agence d'urbanisme de Saint-Omer, Céline COLUCCI, déléguée générale du Forum des Interconnectés, Alexandre DESROUSSEAUX, chargé de mission à la Région Nord - Pas-de-Calais, Joël DUQUENOY, président de l'Agence d'urbanisme de Saint-Omer, Christophe PANNETIER, président d'I Solutio, Philippe VIDAL, maître de conférences à l'Université du Havre, Rudy WINCKE, chargé de mission au Conseil général du Pas-de-Calais.

ANIMATEUR Laurent RENAUVAND, Agence d'urbanisme de Saint-Omer.

« De quoi parle-t-on ? Cela vaut-il vraiment le coup de s'engager ? » L'intervention en préambule de Joël Duquesnoy, président de la communauté d'agglomération de Saint-Omer, souligne la frilosité des acteurs du développement des territoires à s'engager sur ce sujet et pose les enjeux pour les territoires périurbains : « C'est une question d'égalité des territoires qui ne doit pas être ramenée à la réduction de la fracture numérique, mais doit être un levier pour révéler et amplifier leurs atouts. »

Pour Philippe Vidal, maître de conférences en géographie et aménagement, les apports des TICS peuvent être de deux natures. Les technologies apportent un accroissement de la valeur d'usage au sein de la maison et de la sphère privée. Le e-commerce, la e-administration ou encore la box TV s'intercalent dans l'« habiter périurbain ». Cette vision légitime l'approche infrastructure/usages mais elle ne permet pas au territoire de mieux fonctionner. D'un autre côté, les TICS s'invitent sous la forme d'équipements ou services facilitant la mise en commun : co-working, co-voiturage, ruches, qui permettent d'être moins dépendant

de la ville centre. Cette fois, c'est l'expression du territoire, pas du marché ou des individus, qui est en jeu. Cette vision territoriale apporte des arguments pour une autre politique publique. Elle permet de redonner de « la valeur dans une logique collective ». Avec un recul de près de dix ans, les grandes villes arrivent à maturité. Céline Collucci, déléguée générale du Forum des Interconnectés rappelle toutefois qu'« il existe deux types de collectivités, celles qui ont mis la question de côté et celles qui se sont dit : "on fonce !" Aujourd'hui, la couverture du territoire et le THD (très haut débit) arrivent en tête des préoccupations des collectivités. Vient ensuite le développement de l'e-administration, socle fort du numérique et "une clé pour les territoires périurbains", insiste Céline Collucci, grâce à la mutualisation ». Les projets les plus populaires concernent également l'e-tourisme et la valorisation du savoir-faire territorial. Les enjeux sont stratégiques en termes d'attractivité des territoires.

De l'approche technique au projet politique

« Il faut arrêter de penser le numérique comme une boîte à outils », selon Alexandre Desrousseau, chargé de mission TICS au conseil régional Nord - Pas-de-Calais. « C'est d'abord la conséquence d'un changement profond de nos sociétés qui transforme notre rapport au temps, à l'espace et à la connaissance. » L'interaction, la vitesse des échanges et l'explosion des données déforment et transforment les territoires. De l'autre côté, on observe une exigence sociale qui remet en cause des territoires hyper-fonctionnalisés et un souhait des citoyens d'être associés aux choix publics. Les territoires doivent faire évoluer la conception de leur développement. Revenant sur vingt ans d'action numérique territoriale, Alexandre Desrousseau constate : on est passé de projets portés par les informaticiens ou communicants à des projets de territoires qui intègrent le numérique. Tanguy Bellezin, directeur adjoint de l'agence de Saint-Omer, témoigne : petit à petit, une vision globale du territoire s'est dessinée afin de sortir de l'analyse technique et technologique. Des objectifs et des plans d'action ont été mis en place dans une logique de complémentarité « infrastructure/services/usages ». Christophe Pannetier, président d'I Solutio précise que « la matière première, c'est le territoire, ses acteurs, ses habitants, ses savoir-faire et sa capacité à tisser des liens ». Cette approche nécessite un engagement politique fort. Il faut s'appuyer sur les réalités et la mise en perspective pour construire le territoire numérique innovant de demain. Les agences d'urbanisme sont en première ligne pour intégrer cette dimension dans la planification. ■ Isabelle Collet

Services ferroviaires à vocation périurbaine

Et si le ferroviaire devenait le support d'un développement périurbain mieux maîtrisé ? Des expériences prometteuses ont été présentées lors de l'atelier « Nouvelles urbanités autour des dessertes ferrées contemporaines ».

INTERVENANTS Gilles BONTEMPS, vice-président de la Région Pays de la Loire, Jacques-Jo BRAC DE LA PERRIERE, délégué général Villes et Transports en Ile-de-France, Pascale MARIE, chef de service Projets urbains de RFF, Juliette MAULAT, doctorante Paris 1 Sorbonne, Marc PEREZ, directeur adjoint des études France cabinet TTK, Benoît SECRESTAT, conseiller régional d'Aquitaine.

ANIMATEURS Alain FRANCK et Romain MATHEY, Agence d'urbanisme Atlantique-Pyrénées, Dominique DHERVILLEZ et Boris MENGUY, Agence d'urbanisme du Havre.

Après des décennies guidées par des logiques d'infrastructures (schéma autoroutier, lignes TGV...), nous avons basculé dans l'ère de la mobilité. Le rapport Mobilité 21 nous invite à raisonner avec la notion de service rendu. La priorité impulsée par le gouvernement en matière de modernisation du réseau ferré existant (16 000 km de voies) et de développement des trains du quotidien remet sur le devant de la scène le rôle potentiel du ferroviaire comme support de nouvelles urbanités dans nos campagnes urbaines. Exemples, stratégies et questionnements ont été au cœur de cet atelier dédié.

Valorisation des étoiles ferroviaires en Pyrénées Atlantiques

La Côte basque forme une agglomération polycentrique regroupant près de 200 000 habitants sur 35 km de Hendaye à Bayonne, 600 000 en intégrant l'Eurocité Bayonne - San Sebastian. Aujourd'hui, les réseaux routiers de ces corridors périurbains sont déjà congestionnés par un usage exclusif de l'automobile. Pour répondre aux besoins d'une population en forte croissance, la valorisation de l'étoile ferroviaire de l'agglomération bayonnaise, articulée avec les autres offres de transports, permettrait l'anticipation des choix d'aménagement et de mobilité stratégiques pour les dix prochaines années.

Les axes ferrés périurbains apparaissent comme des solutions de structuration historique des territoires, préservant leur attractivité pour les années à venir. Ils constituent de formidables gisements pour l'organisation d'un développement urbain mieux maîtrisé et recentré sur les gares. Cela représente près de 1 500 ha pour les seules zones urbanisables (AU) le long de la ligne littorale côte basque (hors renouvellement urbain et relèvement des seuils de densité à moins de 2,5 km des arrêts) et plus de 400 ha à moins d'1 km des 12 points d'arrêt de l'étoile ferroviaire poaloise dans le Béarn. Les



branches ferroviaires et leurs points d'arrêt constituent dès lors des supports pour une urbanisation préférentielle et une évolution du modèle de développement urbain.

Tirer parti de la Lézard' Express Régionale autour du Havre

Le territoire de la Communauté de l'agglomération havraise (CODAH) bénéficie d'un tracé TER qui correspond au redéploiement partiel d'une ligne historique. La Lézard' Express Régionale (LER) sillonne une vallée plaisante et présente l'originalité de ne desservir que des communes de l'agglomération. En 17 km, rythmée par une gare et six haltes, elle passe du cœur du Havre au bourg rural de Rolleville, en ayant traversé les différentes strates périurbaines. Soutenue majoritairement par la Région et la CODAH, la LER a été mise en service en 2001 avec 25 allers-retours par jour pour la partie de la ligne la plus structurante. L'équipement est déjà confortable et des améliorations, récentes ou à venir, vont renforcer encore son attractivité (2012 : interconnexion LER et tramway en gare du Havre ; 2013 : billettique commune LER/réseau urbain d'agglomération ; 2014-2020 : augmentation de la fréquence). ■■■

--- Avec un tel niveau de service, la CODAH s'interroge légitimement sur la manière de séduire davantage d'utilisateurs. L'AURH, en charge de l'étude en cours, propose des premières pistes :

- renforcer les capacités de construction autour des haltes en créant des opérations d'urbanisme optimisant l'accessibilité et privilégiant des programmes de logements, d'équipements, de commerces, de services en rapport avec les qualités du site ;
- organiser le rabattement des secteurs en proche périphérie des haltes, notamment les nouvelles opérations (habitat, équipements, zones d'emploi) : modes actifs, autres transports en commun et systèmes de parkings relais ;
- créer un doublement par une voie verte de la ligne LER, permettant une meilleure accessibilité et offrant aux usagers des possibilités d'itinéraires panachés, vélo-train ;
- capter les trafics périurbains domicile-travail le plus en amont possible de l'entrée d'agglomération par des parkings relais assortis de services et placés sur des itinéraires routiers stratégiques ;
- valoriser la dimension loisir et tourisme de la ligne pour accroître son utilisation et proposer d'autres modalités de découverte des territoires de l'Estuaire de la Seine. On pourrait ainsi imaginer un trajet Honfleur-Étretat associant voies vertes et LER.

Contrats d'axes ferrés autour des gares en Aquitaine

Après les initiatives urbaines (Toulouse, Grenoble), la Région Aquitaine sera une des premières collectivités régionales à lancer des contrats d'axes ferroviaires. En réunissant l'ensemble des acteurs institutionnels autour de leur champ de compétence, il s'agit d'organiser un renouveau du développement territorial autour des gares.

L'axe de la vallée de l'Isle (Périgueux-Mussidan) et l'étoile ferroviaire paloise (Puyoo-Pau-Montaut-Betharram, Pau-Oloron-Bedous) sont justement le théâtre de ces nouveaux contrats où différents leviers d'action (engagements sur la maîtrise foncière, dynamiques de projet, accessibilités renouvelées, etc.) seront à mobiliser par les collectivités.

La pertinence de ces axes parle d'elle-même : 75 % des 350 000 habitants du Béarn se situent justement dans les corridors d'études du contrat d'axes. Il s'agit ici d'une démarche longue basée sur le volontariat et l'adhésion du plus grand nombre pour garantir la réussite du projet. Pour le seul contrat du Béarn, trois ans auront été nécessaires pour associer 28 collectivités à la démarche.

Un trait d'union
entre différents niveaux
de centralité

Partenariat autour du tram-train Nantes-Châteaubriant

Autre exemple d'approche intégrée, le tram-train nantais qui sera inauguré en 2014 rapprochera le cœur d'agglomération des territoires périurbains et ruraux, de Nantes à Châteaubriant, villes distantes de 60 km. Il concrétise une stratégie de mobilité et un partenariat exemplaire avec sept co-financeurs se partageant les 207 millions d'euros d'études et de travaux. La réouverture de cette ligne au trafic voyageurs offrira un service cadencé toute la journée avec vingt-quatre trains dans chaque sens et par jour sur le périurbain nantais. Outre l'effet d'image et des performances

intrinsèques à ce « mode » combinant les avantages du train (rapidité) et ceux du tram (insertion en ville, finesse de la desserte), des initiatives nouvelles en matière d'urbanisation autour des onze arrêts de la ligne sont engagées avec les maires. En amont de Nantes où les pénétrantes routières sont saturées, les lignes interurbaines routières se rabattront sur les gares en arêtes de poisson autour de la colonne vertébrale du tram-train.

Références allemandes et suisses

Nos voisins suisses et allemands ont pris quelques longueurs d'avance en la matière. On peut apprendre de leurs expériences que les conditions de réussite des processus de développement urbain autour du rail sont avant tout :

- une urbanisation dense et contenue dans un rayon d'environ 1 km des gares ;
- l'existence d'une offre ferrée attractive avec confort, fréquence, cadencement et tarification unifiée entre réseaux ;
- la restriction de la voiture en centre-ville et de tout nouveau projet routier en périphérie. Toute accessibilité routière améliorée peut anéantir les efforts de densification avec des effets de dilution de la pression foncière liée à l'étalement urbain. Dans le cas des services de type tram-train, trois critères prévalent : des corridors hors ville centre d'au moins 30 000 habitants, une desserte à 30 minutes, des axes ferrés de 30 à 50 km.

Le constat est simple, le développement urbain à proximité des gares en Allemagne se traduit par un important report modal de la voiture vers les transports en commun, une baisse des nuisances associées (pollution, consommation énergétique, etc.) et une augmentation des recettes des transports ferroviaires avec l'augmentation de clientèle gagnée sur la voiture.

Alternatives sous conditions

Une nouvelle culture du projet urbain est à initier auprès de l'ensemble des acteurs concernés car les enjeux sont considérables ; les emprises ferrées mutables (hors voies ferrées) de RFF sont situées à près de 70 % dans des communes périurbaines de moins de 20 000 habitants.

À l'instar des exemples outre-Rhin, le ferroviaire constitue un facteur d'organisation pour contenir les logiques d'étalement urbain, sous réserve d'une

urbanisation qui se tourne véritablement vers les gares. Les espaces gares sont à envisager comme de véritables pôles de ressources (intermodalité, services, commerces).

La mutualisation des politiques publiques autour du lien urbanisme-transport est essentielle dans un contexte de restriction des finances publiques et d'un système ferroviaire coûteux à entretenir et exploiter.

Le développement de services ferrés à vocation périurbaine peut apparaître comme un trait d'union entre différents niveaux de centralité (cœur d'agglomération, petite ville, bourg, etc.). Ces dessertes constituent de nouvelles chaînes de déplacement pour des échanges efficaces au sein d'agglomérations multipolaires et solidaires. ■ **Romain Mathey et Boris Menguy**

Des alternatives à l'auto-solisme

Sujet éminemment sensible que celui de la mobilité. Et pourtant, l'atelier « Mobilité urbaine en campagne » met à jour des expérimentations et des innovations qui cassent l'image monolithique de l'auto-solisme.

INTERVENANTS Mireille BOULEAU, chargée d'études, Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France, Marion CAUHOPE, chargée d'études, CERTU, Cyprien RICHER, chargé de recherches, CETE de Lille, Dominique MATHIEU-HUBER, chargée d'études, Agence d'urbanisme de Rouen, Marc DEWAELE, vice-président de la communauté de communes du Sud-Ouest Amiénois, Éric LE BRETON, maître de conférences en sociologie, Université de Rennes 2, Bruno LE CORRE, chargé de mission, Agence d'urbanisme de Rennes.

ANIMATEURS Dominique RIOU, Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France et Olivier SCHAMPION, Agence d'urbanisme de Tours.

Silence, on projette. Dans la salle des mariages de la mairie de Poix-en-Picardie, l'atelier débute par la diffusion d'une vidéo mettant en scène un « périurbain », un vrai. Un jeune homme interviewé dans le jardin de sa maison, à quelques kilomètres de la capitale de la Bretagne. Très au fait de son budget déplacement, très soucieux de limiter les frais (passionné de voitures de sport, il a changé de véhicule et a adopté une conduite économe en énergie). Mais prêt à des efforts accrus, notamment en termes de temps de travail, pour demeurer là où il vit avec son épouse ; et un jour peut-être, s'enfoncer encore plus profondément dans la campagne...

Cinq autres personnes ont été interviewées par l'agence d'urbanisme de Rennes, sur leurs motivations et leurs contraintes. Le film qui en est tiré va au-delà des approches statistiques pour toucher à l'intime des parcours périurbains. Il montre des habitants attachés à leur territoire, des pratiques ancrées (comme le travail en horaire décalé ou les déplacements à plusieurs objets) et de véritables projets familiaux. Tous les témoins ne sont pas tournés vers Rennes, certains travaillent dans leur commune de résidence, mais la présence de la grande ville apparaît à tous « rassurante ». Les façons de vivre diffèrent, explique encore Bruno Le Corre. Certains ménages sont en difficulté et la mobilité leur coûte cher. Néanmoins, en secteur urbain, il est probable qu'ils seraient dans la même gêne, du fait des coûts de logement, de déplacement en transports collectifs ou de garde d'enfants...

Dès ce premier exposé passé, un débat s'est allumé dans la salle à partir d'une question : « Les habitants des campagnes urbaines sont-ils prisonniers de leur choix de vie ? » Un participant souligne qu'il faut faire la part des « vrais choix » et des situations subies. Un autre a déjà repéré des « piégés », parmi les retraités qui ne peuvent revendre leurs



maisons passives thermiques et qui sont forcés d'y rester. Un troisième répond que les campagnes urbaines ne sont pas des déserts ; elles ont des niveaux de service, de vie associative et culturelle qui les rendent très « concurrentielles » des centres d'agglomérations. Les bourgs d'aujourd'hui sont dynamiques et bien aménagés, confirme le sociologue Éric Le Breton. Et il est prêt à parier que les tensions sociales y seront moins fortes à l'avenir que dans les centres des villes.

Covoiturage et intermodalité

Qu'en est-il de la mobilité des périurbains en Ile-de-France ? Les programmes d'activités de ces habitants sont aussi riches que ceux des autres territoires de banlieue mais ils accomplissent des distances trois fois plus longues pour les mener à bien. Leurs temps de déplacement ne sont pourtant pas plus élevés, du fait d'un recours massif à l'automobile, note Mireille Bouleau. Son usage continue à croître, même si sa part se stabilise dans les déplacements domicile-travail. Dans l'agglomération de Rouen, 170 communes sont classées périurbaines. Cent trente-sept mille habitants y vivent. L'agence d'urbanisme en a interrogé près d'un millier sur le thème de la mobilité. Dominique Mathieu-Huber a découvert des pratiques de déplacement mixte, où la voiture reste centrale mais est complétée par d'autres modes, dans des combinaisons assez complexes. La chargée d'études a aussi constaté une « appropriation » du covoiturage. ■■■



--- 28 % des sondés en ont déjà fait, que ce soit pour un dépannage ou pour une longue période. Une des conditions de sa mise en place semble être le fait de connaître la personne avec laquelle on voyagera. Dominique Mathieu-Huber recommande donc de banaliser le covoiturage, en prenant appui sur les initiatives locales. Pour promouvoir des alternatives à « l'auto-solisme », il faut aussi faciliter l'intermodalité, à partir du TER, en développant des pôles d'échanges, reconsidérer le potentiel de la marche et établir des schémas cyclables à toutes les échelles.

Ici encore, le débat jaillit. Éric Le Breton voit dans les deux études une confirmation de son analyse : le périurbain est un espace d'expérimentation, d'innovation, d'émergence d'une société nouvelle. Si l'auto-solisme y règne encore, c'est que les centres-villes ont concentré, depuis trente ans, tous les financements pour l'innovation dans les transports. À quand, demande-t-il, des investissements dans de grandes centrales de covoiturage ? Le développement du covoiturage est une question réglementaire, pas financière, rétorque-t-on depuis la salle. C'est aussi un problème de densité, objecte un autre membre de l'atelier. De même, d'autres participants récusent l'idée d'un favoritisme dont bénéficieraient les centres urbains ; les innovations se développent avant tout là où elles sont techniquement et financièrement possibles. En fin d'atelier, l'attention se porte sur un autre mode de déplacement que l'automobile. Le train n'est certes pas la réponse à tous les problèmes de mobilité des périurbains,

indiquent Marion Canhopé et Cyprien Richer, mais il recèle une part d'alternative au tout-automobile. Et de resserrer la focale sur les quartiers de gares, qui ont fait l'objet d'un atelier du CERTU ces deux dernières années. Plusieurs des communes étudiées « vivent mal leur quartier de gare ». De fait, ces espaces apparaissent en déshérence. La complexité de la donne foncière et la multiplicité des acteurs à mobiliser, voire à convaincre, peuvent inciter les mairies à l'inaction. Dans d'autres communes, le stationnement automobile prend le pas sur toute autre préoccupation, condamnant les haltes ferroviaires à subir des rabattements toujours plus importants. C'est le syndrome « ce parking est équipé d'une gare », notent les chargés d'études. Il importe de ne pas stériliser les abords des gares, de ne pas figer les comportements d'automobilistes dont une bonne part vient de la commune même, de proposer d'autres points d'accès au réseau ferroviaire, de promouvoir le covoiturage et de développer, enfin, le potentiel du vélo.

Rendre les gares visibles

Le parking gratuit et proche n'est pas un modèle obligé, selon Marion Cauhopé et Cyprien Richer : une tarification permet de réserver les places à ceux qui en ont vraiment besoin, les parcs peuvent être un peu éloignés des rails, des parkings en ouvrage sont envisageables... Un autre levier de valorisation de ces quartiers est la qualité urbaine. Il s'agit de rendre les gares visibles, de compenser les coupures par des cheminements, de densifier l'habitat et de le combiner avec des activités. Reste trois interrogations. Jusqu'où l'offre TER peut-elle absorber la demande de mobilité, au regard des saturations déjà enregistrées en Ile-de-France ? De quel poids pèse la proximité d'une gare dans les choix résidentiels ? Le rail ne contribue-t-il pas parfois à nourrir l'étalement urbain ?

Mireille Bouleau rapporte qu'un certain nombre de Franciliens ne veulent pas de halte ferroviaire dans leur commune, au motif que « ça fait banlieue ». Bruno Le Corre note que, dans plusieurs régions, les trains ne desservent pas l'espace périurbain. En effet, le seuil d'acceptabilité financière d'une liaison serait de 40 000 voyageurs par jour, selon un participant. Il n'y a pas de réponse financière à la question de la mobilité dans les secteurs peu denses ; elle doit être replacée dans le cadre de la création d'activités, suggère un dernier participant. ■ **Bertrand Verfaille**

Le service de transport du Sud-Ouest Amiénois

Initiative pour le moins originale de la communauté de communes du Sud-Ouest Amiénois (21 300 habitants) : la création d'un service de transport à partir d'un marché concédé par le Département de la Somme et de subventions accordées par l'État au titre de « l'excellence rurale ». Non seulement l'EPCI assure le transport des écoliers et collégiens sur son territoire mais il ouvre

ses autocars à tous les publics, sur les 3 000 km que parcourent quotidiennement ses chauffeurs. L'offre de mobilité de la communauté comprend aussi un service de transport pour personnes à mobilité réduite. Le déficit d'exploitation de ces services est en partie compensé par des prestations de tourisme scolaire et associatif, assurées par les autocars de la communauté.

Le modèle réglementaire n'est pas encore tout à fait établi. Il faut régler la question de l'assujettissement à la TVA. La régie directe actuelle sera sans doute transformée en régie autonome ou en société publique locale. Mais les perspectives sont très prometteuses, s'enthousiasme Marc Dewaele, vice-président de la communauté de communes.

Agriculture en ville, dépasser les conflits d'usage

L'agriculture périurbaine répond à des enjeux forts mais se heurte à des conflits d'usages. La question est au cœur de l'atelier « Comment porter une stratégie urbaine intégrant l'agriculture ? »

INTERVENANTS Brigitte BOUVIER, vice-présidente de l'association du Triangle Vert des villes maraîchères du Hurepoix, Charles-Éric LEMAIGNEN, président de l'Agence d'urbanisme d'Orléans, Christophe MAILLET, chef du service collectivités de la SAFER Ile-de-France, Bernard POIRIER, co-président de l'association Terres en villes, Bernard RIFFIOD, ResPublica, consultant en stratégie de concertation, Gaetan VALLÉE, GAEC de Pont de Metz.

ANIMATRICES Amélie DARLEY, Institut d'aménagement d'Ile-de-France, Catherine TREBAOL, Agence d'urbanisme d'Orléans.

Les questions agricoles font irruption dans le débat public. Il est aujourd'hui indispensable de tenir compte des divers apports de l'agriculture en termes de production économique, de qualité alimentaire ou encore de soutien à la préservation de l'environnement. On voit, par ailleurs, apparaître un nouveau champ d'activité touristique tournée vers la valorisation de l'agriculture, l'agrotourisme, qui cherche à créer un lien entre citadins et agriculteurs. La prise de conscience de la nécessité de protéger les espaces agricoles pour leurs services rendus à la société civile vient, selon Serge Bonnefoy, de l'association Terres en Villes, de la question alimentaire. « *Le véritable déclic s'est produit avec les premières crises alimentaires, notamment celle de la vache folle.* » Sont alors apparus au sein de la population l'envie et le besoin de suivre les circuits de production alimentaire. L'émergence de cette problématique réinterroge le lien entre agriculture et territoire et pose la question de l'évolution de l'action publique sur la politique agricole.

Consommation foncière

L'agriculture périurbaine peut jouer un rôle important dans la lutte contre l'étalement urbain et participer à la restructuration de la ville diffuse. Le risque est en effet de voir les espaces agricoles consommés par l'urbanisation aux abords des agglomérations, du fait notamment de prix plus attractifs.

La question du foncier est au cœur de ce débat et, pour préserver la dynamique agricole, la mise en place d'une veille foncière devient essentielle.

C'est tout l'enjeu de l'action que mène la SAFER Ile-de-France via un droit de préemption sur les propriétés agricoles, pour assurer la mise en place de périmètres régionaux d'interventions foncières et pour surveiller les transactions des espaces agricoles. Même si les collectivités et leur groupement s'emparent de plus en plus de ces questions agricoles, « les



collectivités ont besoin d'ingénierie de protection agricole », précise Christophe Maillet, de la SAFER Ile-de-France.

Un dialogue à établir

Le dialogue des acteurs de l'urbanisme avec le monde des agriculteurs ne va pas de soi. L'une des difficultés réside dans la mise en place d'une gouvernance de projet cohérente. C'est l'objectif de la Charte agricole de l'agglomération orléanaise qui œuvre pour la mise en relation des différents acteurs du territoire afin de prendre en compte les multiples dimensions de l'agriculture. « *Cette charte pose la question du lien avec toutes les franges de l'économie* », assure Catherine Trébaol, directrice de l'agence d'urbanisme d'Orléans. Cette initiative a permis de faire le lien entre la Chambre d'agriculture et l'agence d'urbanisme. Elle répond à un fort besoin de communication et de concertation autour des projets agricoles.

C'est également l'objectif que poursuit l'association du Triangle Vert des villes maraîchères de l'Hurepoix. Véritable projet politique, son ambition est de développer des solidarités entre ville et campagne.

Selon Brigitte Bouvier, vice-présidente de l'association, « *le projet consiste en la mise en place d'une structure de dialogue entre les communes, les agriculteurs et les autres usagers des espaces agricoles.* » L'enjeu est de s'interroger sur la place à donner aux agriculteurs dans la planification.

■ Axelle Pourrias

Compiègne, Creil, comment deux pôles urbains valorisent leurs atouts

Question posée aux pôles urbains localisés à proximité des grandes agglomérations : quelle stratégie construire et mettre en œuvre pour concilier une véritable centralité urbaine et la polarisation puissante de ces agglomérations ? C'est aussi l'objet de l'atelier-visitte « Comment construire des stratégies là où l'identité est trouble ? »



© Jean-Pierre Gilson



©UTC Communication

Ci-dessus : les bords de l'Oise

Ci-contre : le Théâtre Impérial de Compiègne

INTERVENANTS Philippe MARINI, sénateur-maire de Compiègne, Éric ROUCHAUD, directeur du Théâtre Impérial et de l'Espace Jean Legendre de Compiègne, Alain STORCK, président de l'Université de Technologie de Compiègne, Bénédicte GROSJEAN, ingénieur architecte et urbaniste, Université de Louvain, Raphaël ALESSANDRINI, directeur d'études à la Mission bassin minier du Nord – Pas-de-Calais, Joël PIERRACHE, maire de Pecquencourt, Marc SOUCAT, paysagiste urbaniste (Cabinet Savart Paysage), Jean-Claude VILLEMAIN, maire de Creil et président de la communauté de l'Agglomération Creilloise, Jean-Rémy DOSTES, architecte urbaniste (Agence Nicolas Michelin et associés), Christian BRUNNER, directeur de l'Agence d'urbanisme de Marseille, Pascale POUPINOT, déléguée générale, Agence d'urbanisme et de développement de l'Oise.

ANIMATEURS Thomas WERQUIN et Pascale POUPINOT, Agence d'urbanisme et de développement de l'Oise.

L'analyse commence par Compiègne. La ville, bien sûr, ville moyenne de 44 000 habitants, mais aussi l'agglomération (75 000 habitants) et l'aire de travail de l'Agence d'urbanisme et de développement de l'Oise qui rassemble 250 000 habitants autour de deux pôles : Compiègne et Creil. Ce territoire du sud de la Picardie est aux franges

de l'Ile-de-France, distant de 40 à 70 km de Paris. Philippe Marini, sénateur-maire, explique la stratégie mise en œuvre autour de Compiègne et de son agglomération depuis les années 1970 pour tenir son rôle de centralité urbaine attractive, avec sa propre dynamique de développement. Il en rappelle les atouts, notamment la proximité de Paris et de l'aéroport Charles-de-Gaulle, le maillage autoroutier et un port fluvial, mais aussi l'héritage patrimonial remarquable datant pour une part du Second Empire, enfin l'héritage environnemental (les 4/5^e du territoire de la commune sont occupés par la forêt). Il souligne le risque, à l'époque, de devenir de plus en plus une banlieue et les perspectives de voir se réduire la fonction militaire, alors fort importante, ce qui s'est réalisé à partir des années 1990 et poursuivi au cours des vingt dernières années.

La stratégie appliquée depuis quarante ans présente quatre volets majeurs. En premier lieu, la mise en œuvre dès 1970 d'une politique intercommunale foncière (via des ZAD), destinée à dégager des disponibilités foncières pour le développement de zones d'activités : elle visait à définir des zones spécialisées et complémentaires (zones industrielles, zones artisanales et de PME, parcs tertiaires, parcs dédiés

à la recherche et à l'innovation) en misant sur leur qualité paysagère et fonctionnelle (depuis 1970, 17 parcs d'activités ont été aménagés, accueillant plus de 13 000 emplois). Les résultats sont là : l'agglomération compte 4 300 entreprises et 40 000 emplois, elle recense plus d'emplois que d'actifs et continue d'attirer une main-d'œuvre qualifiée.

Pleinement ville, dans un environnement de campagne

Le second volet repose sur la création en 1973 de l'Université technologique de Compiègne. Cette initiative est une réussite : quarante ans plus tard, cette université et ses établissements d'enseignement et de recherche de haut niveau comptent plus de 4 500 étudiants et délivrent 750 diplômes d'ingénieur chaque année ; elle a acquis une forte réputation (6^e au top 100 des écoles d'ingénieurs) et poursuit son développement. Le troisième volet concerne la culture et s'appuie sur la richesse patrimoniale et le fonctionnement de deux théâtres : le Théâtre impérial, datant de 1887, réhabilité et mis en service au début des années 1990, et l'Espace Jean Legendre, édifié dans les années 1970. Quatrième volet : l'aménagement urbain, notamment le projet de cœur d'agglomération, rendu possible par les investissements antérieurs qui ont amélioré son accessibilité et sa desserte. Ce projet repose en particulier sur la création d'un nouveau pont urbain, récemment mis en service, accompagné d'une opération d'aménagement (ZAC des Deux Rives), les différentes opérations de développement et de rénovation de l'UTC au bord de l'Oise, le projet de longue haleine du quartier-gare, contraint par les risques d'inondation, le projet de reconversion du site de l'École d'État-major, les projets de développement (habitat, équipements, voirie, services) et de qualification de tous les espaces situés des deux côtés de l'Oise, etc. Éric Rouchaud, directeur du Théâtre impérial, démontre que deux théâtres peuvent vivre dans une ville moyenne (150 représentations et 60 000 spectateurs l'année dernière). Alain Stork, président de l'université, décrit le développement d'un écosystème local innovant qui allie identité, attractivité,

productivité et créativité et intègre les dimensions technologiques, urbaines, socioculturelles et humaines. Enfin, Xavier Huet, directeur général adjoint en charge de l'aménagement et des transports à l'ARC (Agglomération de la Région de Compiègne) donne à voir sur le terrain les réalisations et les projets en cours.

Quels enseignements en tirer ? Compiègne est bien un pôle urbain, avec une forte identité et des fonctions diversifiées : elle est pleinement ville, dans un cadre et un environnement « de campagne ». Grâce à ses atouts mais surtout grâce à sa stratégie au long cours pour attirer des activités et des emplois, pour miser sur une activité d'enseignement supérieur et de recherche, pour plus récemment valoriser les potentiels culturels et de cadre de vie, Compiègne a su gérer une croissance maîtrisée, diversifiée, dynamique mais raisonnable, qui en font une ville attractive.

Creil en quête d'identité

L'agglomération de Creil, « porte de la Picardie, ouverte sur l'Île-de-France », située au sud de l'agglomération de Compiègne et à 50 km de Paris, présente une situation différente, comme l'expliquera Jean-Claude Villemain, maire de Creil et président de l'agglomération creilloise. L'héritage, c'est celui d'un bassin industriel dominé par la métallurgie et doté d'un peu de chimie. Les premières fermetures d'établissements ont commencé en 1967. Toutefois, l'agglomération reste un pôle d'emplois important avec 114 emplois pour 100 actifs (l'agglomération compte 171 000 habitants, la ville de Creil, 34 000). L'agglomération demeure donc un pôle d'activités industrielles important, notamment dans les secteurs de l'environnement et de la chimie verte, dans la chimie de spécialité, dans les composants et systèmes mécaniques à haute performance et dans les services à l'industrie. Sa grande accessibilité (nœud ferroviaire, plus de 20 000 voyageurs/jour à la gare de Creil, carrefour d'autoroutes, etc.), qui sera renforcée par la nouvelle ligne TGV Amiens-Creil-Roissy, sa proximité de grands pôles d'emplois, notamment, celui de la zone de l'aéroport Charles-de-Gaulle où travaillent ---



L'Université technologique de Compiègne



La ville de Creil

--- 8 500 personnes, l'intermodalité, un foncier disponible important et des services publics conséquents sont autant d'atouts. Ses faiblesses sont des terrains gelés par la SNCF et RFF, des friches industrielles, un habitat peu dense au centre et pour partie dégradé, voire insalubre, et une inadéquation offre/demande en termes de compétences

Après des actions importantes de rénovation des quartiers d'habitat social, le grand enjeu urbain est le projet « Gare, cœur d'agglo » sur 200 ha. Autour de la rénovation de la gare (plus de vingt gares sont desservies par l'étoile ferroviaire), qui deviendra gare TGV en 2020, une vaste opération visera à densifier et à moderniser l'habitat, à faire rentrer la nature en ville, à mieux relier les différents quartiers, à qualifier les espaces et les quais, à créer un véritable quartier attractif et animé.

Selon ses concepteurs, l'ambition est de faire de cette ville accessible, une ville intense, une ville paysage, une ville sur mesure. La « porte de la Picardie » reste dans l'orbite de l'agglomération parisienne, avec les avantages et les inconvénients inhérents à cette proximité, mais sa requalification est susceptible d'en faire une ville acquérant une identité renouvelée et plus lisible, plus autonome en termes de fonctions urbaines, avec des éléments d'attractivité pour les espaces urbains et ruraux qui l'environnent, soit un « bassin » d'environ 250 000 habitants.

**La « porte de la Picardie »
reste dans l'orbite de
l'agglomération parisienne**

Multipolarisation ou polycentrisme linéaire

Sur ces questions des rapports entre périphérie et hiérarchie et de polarisation, Bénédicte Grosjean (Université de Louvain) apporte un éclairage complémentaire. Au-delà du célèbre modèle rationnel radioconcentrique qui cherche à gérer les grandes extensions en minimisant les déplacements, elle fait état des débats en cours sur les notions de régions urbaines multipolaires et/ou sur le polycentrisme. Des exemples pris à l'étranger montrent la diversité des situations de « polarisation » : multipolarisation, avec répartition des compétences dans le Randstad hollandais, polycentrisme linéaire dans la Rhur (région de l'Emscher Park), etc.

Le cas du Bassin minier du Nord - Pas-de-Calais évoque un autre combat : celui mené contre l'étalement urbain par la valorisation des cités minières. Joël Pierrache, maire de Pecquencourt, et Raphaël Alessandri, directeur d'études à

la Mission Bassin minier du Nord - Pas-de-Calais, rappellent que ce bassin, ruban de 120 km long et de 20 km de large aux portes de la grande métropole lilloise, rassemble 250 communes dont la plus importante (Lens) ne compte que 36 000 habitants (1,2 million d'habitants dans l'ensemble du bassin). Plus de 70 000 logements et 563 cités constituent un parc spécifique, parc social et très social en voie de paupérisation. Ce parc, constitué depuis le début du XIX^e siècle sous forme de coron, cités pavillonnaires, cités-jardins et cités modernes, a commencé sa requalification. L'inscription du Bassin en 2012 sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco leur donne une nouvelle opportunité de rénovation et d'apport d'espaces de qualité résidentielle et urbaine. Un plan de gestion de ce patrimoine a été établi. Une vingtaine de « cités pilotes » ont été retenues et cinq projets opérationnels sont entrepris.

Dépasser les clivages traditionnels

Christian Brunner, directeur général de l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, après en avoir rappelé les réalités historiques et physiques, les clichés qui ont la vie dure et qui entretiennent une rhétorique du conflit et les grandes évolutions contemporaines, évoque la dynamique lancée à partir des années 2000. La création de la métropole Aix Marseille Provence, bien difficile à mettre en œuvre

institutionnellement tellement cette métropole présente une grande diversité qui rend plus complexe le fait de « jouer collectif », serait un pas décisif. Les questions portent sur la trajectoire actuelle voulue, sinon imposée, par l'État et sa capacité à faire émerger

parallèlement une identité métropolitaine, sur les multiples identités de ce territoire qui peuvent stimuler une dynamique de convergence ou au contraire entraver le processus en cours. Le succès de Marseille Provence 2013, avec ses avancées, pourrait être le ferment d'une évolution positive.

Le programme chargé de l'atelier et la diversité des situations rendent difficile la mise à jour de concepts uniques. Vis-à-vis du fait métropolitain et du fait périurbain, des réalités sociales et territoriales pas assez assumées, on peut reprendre la boutade d'Edgar Faure sur « l'indépendance dans l'interdépendance ». Encore faut-il, pour gagner une certaine indépendance, avoir ou acquérir une identité et une stratégie, et pour pratiquer l'interdépendance, se donner les moyens d'assumer des complémentarités et des solidarités dynamiques. Le développement de grands écosystèmes territoriaux est en marche. Il nécessite des stratégies et des arbitrages qui dépassent les représentations et les clivages traditionnels, qui sachent optimiser les rapports entre les territoires, intégrer la nécessité d'autonomie à différentes échelles et miser sur une culture de la négociation territoriale.

■ François-Xavier Roussel

Understanding rurban areas

First workshops analyzed the main issues regarding rurban areas future, fitting into the accurate debate on good practice.

How can we learn more about the behaviour patterns of people living in rurban areas without the stigma attached to them? The *"Lifestyles and Residential Strategies"* workshop looked at the tools, approaches and studies that can be used to add clarity to the definition of individual strategies and, in doing so, redirect public action. The planning agency in the Saint-Étienne region, for example, created a decision-making tool for households based on the addition of housing and travel budgets.

The workshop entitled, "Rural Amenities and New Solidarity" highlighted the need for a legible political project integrating the new expectations of people living in rurban areas, changes in agricultural practices and the new relationships yet to be established between cities and rurban areas. The planning agency from Béthune described a survey, which showed that local people were against uncontrolled urban sprawl, preferring renovation to new builds.

The workshop on "New Commercial Concepts: New Areas/New Approaches" measured current changes and reaffirmed the role of planning agencies in projects involving significant urban issues. Three major issues were highlighted - the disintegration of commercial areas, which reflects the disintegration of urban communities; an aging population which will force shops to move closer to consumers; and, finally, the increasing significance of the Internet (20% in 2020). Under these circumstances, how can urban development have any effect on new

forms of trade? And how can we introduce a new regulation model?

Hosted in Albert, the workshop on "Merchandise Flow Systems and the Territorial Organisation of Added Values" raised the question of the relationships between ports or airports and their surrounding areas. Set against a background of logistical globalisation, how can we ensure the sustainability of competitive port hinterlands? How can we reconcile fixed services with the volatile strategies of the "flow makers", the international dimension of investments and the territorial nature of public policies? What new role could be found for port authorities? And eventually, how can dialogue between public and private stakeholders be organized and benefit from this new economic geography?

The only workshop with a question in its title was "Can the Digital Sector Renew Access to Services?" It focused on e-services and created lively discussion because, while large towns and cities are implementing smart town projects, the workshop wondered what advantages the digital economy could bring for rurban and rural areas and what method could be used to integrate this dimension in any territorial project.

What if railways provided the support for a more controlled rurban development? Promising experiments was central to **the workshop entitled, "New Urban Centres Based on Contemporary Rail Services"**. The government-led priority as regards the modernisation of the existing rail network (16,000 km



of track) and the development of everyday train services have brought the potential role of the railways back into the limelight.

Mobility is an extremely sensitive subject. Yet **the workshop on "Urban Mobility in Country Areas"** uncovered experiments and innovations that smash the monolithic image of people alone in their cars.

Agriculture in rurban areas is meeting strong challenges but is also facing up to conflicts of usage. This issue was central to **the workshop, "How to Promote an Urban Strategy that Integrates Agriculture?"**

Urban hubs closely located near large cities were asked a question: what strategy should be designed and implemented to reconcile urban centrality with the powerful polarisation of urban districts? This was also the subject of **the workshop and visit entitled, "Building Strategies in Places with no Clearly-defined Identity"** which involved both Compiègne and Creil (Oise). ■



PROSPECTIVES

ACTEURS ET STRATÉGIES

Des réalités aux leviers d'action

Si chacun s'accorde à reconnaître que la périurbanisation a été à tort trop stigmatisée, comment travailler sur ces campagnes urbaines pour mieux organiser ce qui fait système et penser leur avenir ? Comment passer d'une meilleure appréhension de leur réalité à un projet politique intégrant les problématiques de la valeur et du coût de l'énergie ?

Les réponses d'un urbaniste, d'un prospectiviste et d'élus lors de la première table ronde de clôture.

« *Pourquoi m'inviter à cette table ronde ?* feint de s'étonner Bernardo Secchi en ouverture. *Il y a dix ans, j'avais quelques petites choses à dire sur la généralisation de la ville diffuse. Aujourd'hui, le phénomène est reconnu et on commence à réaliser qu'il n'est pas la catastrophe que l'on craignait.* » Ce qu'on appelait l'étalement urbain est peut-être la forme d'urbanisme du XXI^e siècle, comme Paris fut l'icône du XIX^e et New York, l'icône du XX^e, sourit l'architecte italien. Il faut, en tout cas, prendre la ville diffuse comme un espace de projets. Alors que les problèmes de ressources sont de plus en plus prégnants, que la mobilité se diversifie tout en étant vécue comme un droit, que la crise climatique est patente, il y a place pour de multiples initiatives en matière de nature et de biodiversité, de gestion de l'eau, de connexions de transport... On peut dessiner un territoire plus démocratique, des relations de pouvoir plus horizontales et paritaires, un espace habitable plus confortable. Contre une certaine tendance française, estime Bernardo Secchi, il faut privilégier des projets « très situés, liés à l'esprit des lieux ». Il faut aussi réviser quelques concepts comme celui de « pédagogie », qui infantilise les gens auxquels on s'adresse, ou l'impératif de « hiérarchisation », qui s'oppose à l'émergence d'une ville isotrope, traversable, accessible de partout. Il s'agit de travailler la ville à toutes les échelles territoriales et de traiter les projets des petites communes avec le même soin que ceux des grandes. Dans toutes ces entreprises cependant, les décideurs et les urbanistes doivent éviter que la ville diffuse ne devienne le terrain d'action exclusif des grands groupes immobiliers, comme cela s'est produit dans les *suburbs* américains, avec les conséquences que l'on sait.

LE MANQUE D'UNE GOUVERNANCE POLITIQUE PERTINENTE

Oui, ce risque existe, reprend en écho Jean Badaroux. Si nous ne pensons pas une nouvelle organisation spatiale et si nous ne construisons pas d'outils adaptés, le périurbain

s'étendra en désordre, les axes routiers y menant resteront saturés et le foncier sera livré à tous les appétits. Par essence,

l'aménageur est plutôt « un animal urbain », qui s'inscrit dans l'opposition ville centre/périphérie. Mais la prise en compte du fait périurbain progresse dans la profession, affirme le représentant du Club Ville Aménagement. Les aménageurs ont les compétences et le savoir-faire nécessaires pour intervenir sur ce terrain. Pour qu'ils s'y investissent, il leur faut « des commandes fondées sur un socle stratégique ». Actuellement, les sollicitations qui leur parviennent sont très émiettées. Sans doute parce qu'il manque encore à cette échelle « une gouvernance politique pertinente ».

Stéphane Cordobès, comme ses prédécesseurs au micro, s'attache à cerner le passage des réalités à l'action, qui donne son titre à la séance. S'appuyant sur un atelier qu'il a animé la veille, il expose quatre hypothèses. La première est qu'il s'agit plus d'une entreprise politique que d'une question technique. Si l'on veut que les citoyens, encore peu au fait des enjeux, changent de comportements, il faut produire « une sphère publique » d'échange d'information, de dialogue, de médiation. Deuxième hypothèse : en adoptant le concept de campagne urbaine, plus amène et gracieux que celui de périurbain, ne risque-t-on pas d'oublier les aspects contestables du phénomène (le mitage, la spécialisation des espaces, la motorisation croissante, les attitudes NIMBY) ? Depuis les rangs du public, Gérard Blanc, directeur de l'Agence d'urbanisme de la région dunkerquoise, rappelle qu'une des missions essentielles de l'urbaniste est de dire là où il ne faut pas construire. « *Et cela reste vrai dans les campagnes urbaines.* »

Le prospectiviste à la tribune souligne ensuite combien cette transition demande de temps. La liste des montagnes à déplacer est longue ; il s'agit de passer de la continuité et de la densité à la discontinuité et à l'intensité, de territoires autocentrés à des systèmes urbains, de la maîtrise de la nature à l'harmonie avec le milieu, de la privatisation des ressources à l'accès à des biens communs, de potentats locaux à des

TABLE RONDE

--- collectifs interterritoriaux, etc. Ce basculement vers le projet collectif pourrait être facilité par le recul de la peur, estime, depuis la salle, Jean-Pierre Guillaumat, élu de l'agence d'urbanisme Clermont Métropole. « La crainte permanente et paralysante du contentieux s'efface un peu au profit de la fabrication de consensus. » Tant qu'à faire, reprend Stéphane Cordobès, renonçons à l'idée stérile de réversibilité. « Substituons-lui celle de résilience territoriale, qui consiste à se préparer, en cas de besoin, à de nouveaux équilibres. » Enfin, le passage à l'action exige une connaissance vraiment opératoire du phénomène, notamment la mise au point de mesures fiables de l'usage des sols, des contributions et dotations de chaque territoire, des coûts de la vie territorialisés...

QUELLE FONCTION POUR CES CAMPAGNES URBAINES ?

Mireille Ferri partage ce constat et cette exigence. « La réalité des campagnes urbaines est connue seulement par bribes. On a dit que le foncier moins cher provoquait une sorte de relégation sociale, que ces espaces peu desservis étaient des lieux d'hyperconsommation énergétique, que ces territoires avaient un tonalité politique bien particulière... Et sur tous ces points, on s'est un peu trompés. » Assurément, les questions du coût de l'énergie et de la valeur foncière vont déterminer l'avenir de ces nouveaux lieux d'habitat. Mais faute de pouvoir cerner leur évolution et de pouvoir évaluer les prochaines arrivées de population, on peine à orienter les projets dans tel ou tel sens. On a aussi du mal à déterminer la fonction de ces campagnes urbaines en relation avec la zone urbaine centrale : sont-elles des sources d'alimentation, de nouvelles énergies, le creuset de mobilités douces ou des laboratoires d'un nouveau « vivre ensemble » ? Autour de Paris, se pose un problème supplémentaire, constate la vice-présidente de

l'IAU Ile-de-France. « Si la métropole francilienne s'en tient au découpage de l'INSEE et renvoie la troisième couronne vers l'extérieur, cela provoquera des segmentations et l'idéal de la cité pourrait bien dérapier. Sous couvert d'organiser le cœur, on est peut-être en train de rater l'organisation d'un système. » Corinne Casanova note que les motifs de migration des urbains vers les campagnes ont changé et invite ses collègues élus à s'adapter à cette nouvelle donne. Les habitants des proches banlieues, du secteur périurbain ou du rural réclament des services différents. La vice-présidente de l'ADCF prône une « hiérarchisation » des fonctions entre les territoires, s'appuyant sur les outils réglementaires que sont les SCOT et les PLUI. « Je maintiens qu'il faut établir des priorités », dit-elle dans un sourire à l'intention de Bernardo Secchi, qui avait relativisé l'intérêt de cette approche un peu plus tôt dans la matinée. Par exemple, pour faire fonctionner des campagnes urbaines, il faut préserver un capital naturel. Si cela n'est pas posé pas comme une obligation, la logique du financement des collectivités par l'urbanisme et l'activité, producteurs de recettes, l'emportera. Encore importe-t-il, bien sûr, que cette préservation de capital ne soit pas défensive et excluante.

Il faut définir des valeurs pour toutes les ressources des campagnes urbaines, et trouver des équivalents économiques pour les apports immatériels, insiste Mireille Ferri. Et de rapporter le cas d'une commune du Grand Paris, qui pourrait être un réservoir de biodiversité, de matériaux écologique et de bois-énergie : « Les autres acteurs de la grande scène urbanisée demandent au maire de cette commune de garder ses richesses en l'état. Mais cela suppose une négociation et une transaction. Le maire doit aussi pouvoir satisfaire les besoins de développement de son territoire. Quand des Européens disaient aux Brésiliens de ne plus détruire l'Amazonie, poumon vert de la planète, ils répondaient : "D'accord mais payez-nous l'oxygène que nous produisons" »... ■ **Bertrand Verfaillie**

Travailler la ville à toutes les échelles territoriales



© J.-M. Faucillon/ADUCA

Jean BADAROUX
 directeur de la SEM Ville Renouvelée (métropole lilloise), vice-président du Club Ville Aménagement



© J.-M. Faucillon/ADUCA

Corinne CASANOVA
 vice-présidente de la communauté d'agglomération du Lac du Bourget, vice-présidente de l'ADCF



© J.-M. Faucillon/ADUCA

Stéphane CORDOBÈS
 responsable de la prospective et des études à la DATAR



© J.-M. Faucillon/ADUCA

Mireille FERRI
 vice-présidente de la FNAU, vice-présidente de l'IAU Ile-de-France, conseillère régionale d'Ile-de-France



© J.-M. Faucillon/ADUCA

Bernardo SECCHI
 architecte urbaniste, Studio Secchi-Vigano, Milan

L'écart et l'entre, leçons julliennes

Une autre lecture des campagnes urbaines,
proposée par **Martin Vanier**, géographe, enseignant et consultant.

« On aura compris que, à l'encontre du grand mythe contemporain de la proximité, du toujours "plus près de chez vous" que répète à longueur d'annonces la publicité, je crois, au contraire, au bénéfice de l'écart et de la distance. Car c'est seulement en ouvrant de l'écart et de la distance, que l'on peut faire surgir de l'autre [...]. Il faut de l'autre, donc à la fois de l'écart et de l'entre, pour promouvoir du commun. Car le commun n'est pas le semblable : il n'est pas le répétitif et l'uniforme, mais bien leur contraire [...]. Je ne dirai même pas que le commun s'obtient par dépassement des différences ; mais plutôt qu'il ne se promet qu'à partir et qu'à travers des écarts, ces écarts générant de l'entre, ou s'effectivent le commun. Le commun politique, celui de la Cité, ne s'obtient également que par ce travail et à ce prix. »¹

L'ARTICULATION DANS L'ALTÉRITÉ

L'écart et la distance : ce qui distingue la ville de la campagne. Ce qui les sépare, et les adosse. Ce qu'elles ont en partage mais qui les éloigne, au risque de l'incompréhension mutuelle. L'entre, d'où surgit l'autre : ces habitants, ces activités, ces villages urbains, ces formes décriées, à distance, à l'écart, mais dès lors entre les villes, entre villes et campagnes, entre

urbain et rural. Des autres surgis dans l'entre : péri- quelque chose, étalés, diffus, dilués, autrement dit pas très identifiables. Le commun : ni le modèle unique, ni « l'urbain généralisé », mais ce qui « se promet à partir et à travers des écarts ». De quoi peut-il bien s'agir ? C'est toute la question. Le commun politique : à construire.

Et si, à partir de cette première leçon sur l'altérité, nous reprenions tout le débat des périphéries lointaines, là où des campagnes naît quelque chose d'autre que le monde binaire d'où nous venons ? Et si nous entreprenions de désigner et faire advenir ce commun dont parle François Jullien qui serait le bénéfice des écarts ? Et si, ce faisant, nous mettions un terme à la « question périurbaine », pour passer à la réponse commune ? Commune à ces territoires et leurs populations désormais articulés dans leur altérité ?

Merci à François Jullien de ce vent frais sur les campagnes urbaines ! ■

¹ François Jullien, *L'écart et l'entre. Leçon inaugurale de la Chaire sur l'altérité*, Galilée, 2012.

Le point de vue d'Éric Delzant, DATAR, préfigurateur du Commissariat général à l'Égalité des territoires



© J.-M. Faurellon/ADUGA

Préfet de la région Auvergne, ancien directeur général des services de la communauté urbaine de Bordeaux, Éric Delzant, nommé en août 2013 délégué interministériel à

l'Aménagement du territoire et à l'attractivité régionale, est familier des questions territoriales.

Interrogé par Brigitte Bariol pour l'une de ses toutes premières interventions, il souligne quelques éléments qui lui paraissent éclairer les débats des rencontres. D'abord, sur la question du périurbain, le fait que, dans « une société de liberté » comme la nôtre, « on n'a pas encore trouvé le moyen d'empêcher les gens d'aller

et venir où ils voulaient ». Ensuite l'ancien préfet rappelle la complexité de la législation, qui produit « la peur de se prendre les pieds dans toutes les règles ». Ce qui « génère le risque du laisser-faire », qui lui paraît la pire des solutions. Face à cette situation, l'État a fait le choix de clarifier son organisation. D'où la mission dont il a la charge de préfiguration du Commissariat général à l'Égalité des territoires, qui réunira la DATAR, le SG-CIV et l'Acisé. C'est la traduction administrative d'un acte politique, précédée par la réflexion au sein de différentes commissions (notamment le rapport Eloi Laurent) et d'un débat avec tous les acteurs. La mise en place du CGET correspondra également à une nouvelle situation début 2014 : nouvelle génération des contrats de projet État-Région, nouvelle programmation européenne et nouvelle loi d'orientation pour la Ville et la cohésion urbaine portée par le ministre François Lamy.



©J.-M. Faucillon/ADUGA

Sébastien ALAVOINE
directeur de la prospective, de la programmation et de l'aménagement durable, Conseil régional Picardie



©J.-M. Faucillon/ADUGA

Marc BAIETTO
président de Grenoble Alpes Métropole, président du SCOT de la région de Grenoble



©J.-M. Faucillon/ADUGA

Vincent FELTESSE
député de la Gironde, président de la Communauté urbaine de Bordeaux, président de la FNAU



©J.-M. Faucillon/ADUGA

Brigitte FOUILLAND
responsable pédagogique du master Stratégies territoriales et urbaines de Sciences Po Paris



©Laurent Roussel/ADUGA

Valérie WADLOW
adjointe au maire d'Amiens, conseillère communautaire en charge du projet métropolitain

Mobiliser les acteurs, une priorité qui fait débat

Comment mobiliser tous les acteurs pour faciliter la construction d'un projet commun pour les campagnes urbaines ? Entre la question de la gouvernance territoriale et celle de la place à réserver aux citoyens, les sujets ne manquent pas. C'est le thème de l'ultime table ronde.

TABLE RONDE

Parler de l'avenir des campagnes urbaines, c'est s'intéresser à un territoire qui ne correspond plus à celui de l'organisation administrative. Daniel Delaveau, maire de Rennes et président de l'ADCF, revient en conclusion sur la difficulté des institutions à s'adapter aux mutations en cours et à la réalité vécue par les citoyens dans des territoires mouvants dans lesquels ils se sentent de plus en plus « multi-appartenants ». Dans ces conditions, il n'est pas simple de savoir à quelle échelle construire le projet.

« Au sein d'Amiens 2030, nous ne posons pas la question en termes de solidarité, mais de la contribution que chacun apporte au projet, explique Valérie Wadlow, adjointe au maire d'Amiens et conseillère communautaire en charge du projet urbain métropolitain. Nous n'hésitons pas à dire, par exemple, que l'avenir des ZUS est l'affaire de nos communes rurales. Cette conception se heurte parfois à la perception des élus communautaires qui se sentent encore représenter les intérêts de leur commune. Or les pratiques des habitants ne sont plus contenues dans les limites communales. »

LE BESOIN D'UN RÉCIT MÉTROPOLITAIN

L'absence d'harmonisation de la fiscalité communale ne facilite pas la prise de conscience. Valérie Wadlow note cependant

des progrès. « Les élus ont été associés à la démarche. Avec les citoyens, nous avons mené des ateliers participatifs qui ont réuni des habitants représentant plus de la moitié des communes. Sans doute, notre démarche présente-t-elle certaines faiblesses parce qu'elle n'est pas réglementaire : elle n'est ni opposable ni prescriptive. En même temps, nous sommes à un moment où il n'y a pas d'enjeux immédiats. Cela crée une opportunité et un point d'appui très fort pour construire ce récit métropolitain dont nous avons besoin. »

La Région Picardie cherche, elle aussi, à jouer un rôle à son échelle. Elle part d'un constat : la croissance de la population dans les communes de moins de 1 000 habitants, au contraire des villes qui connaissent un solde migratoire négatif, et son corollaire, le développement des mobilités. « Le risque est une croissance sans retombées économiques directes pour le territoire », relève Sébastien Alavoine (Conseil régional), directeur de la prospective, de la programmation et de l'aménagement durable. La réponse du Conseil régional est un instrument original : une directive régionale d'aménagement (DRA) « Nouvelles campagnes ». De cette DRA qui devait être adoptée en novembre, la Région attend qu'elle change le regard sur ces campagnes encore stigmatisées, qu'elle fasse bouger le discours des politiques et apporte des réponses différenciées par problématiques plus que par territoires. Elle doit enfin permettre de dépasser les différents échelons

territoriaux qui ne correspondent plus aux réalités vécues. « Construire des politiques publiques qui intègrent ces nouveaux modes de vie n'est pas simple, poursuit-il. Nous sommes modestes et privilégions les expérimentations. Nous avons beaucoup à apprendre. » La Région compte développer les partenariats, avec La Poste notamment, et profiter des futurs programmes européens et de la nouvelle politique de cohésion. Sébastien Alavoine insiste : « Nous devons bien connaître les aspirations des citoyens pour veiller à ne pas en faire une démarche technocratique. »

Décidément, cette question de la participation des citoyens est centrale. Marc Baietto, président de Grenoble Alpes Métropole et du SCOT de la région de Grenoble, apporte un éclairage différent. Il estime, par exemple, que sur un sujet comme celui des déplacements, ce n'est pas à l'échelle de la demande, c'est-à-dire des citoyens, que l'on peut résoudre le problème. « Peut-on continuer à laisser l'habitat se disperser avec une demande de plus en plus forte de transport public ? Quand on fait du transport public et qu'on doit récupérer un passager tous les kilomètres, on n'est pas efficace. » La réponse nécessite davantage une approche « horriblement technocratique », qu'il assume.

97 % de son territoire est dans une mouvance urbaine. La ruralité a totalement disparu. La question est celle de la coopération : « Qui donne le la ? Qui est légitime pour dire : voilà la question que nous devons traiter ensemble ? » Marc Baietto a un avis tranché : « La vérité ne sortira pas du débat citoyen. Nous devons réaffirmer le rôle de l' élu. »

« Les politiques sont très souvent en retard sur les citoyens », répond Vincent Feltess, président de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) et de la FNAU. Il s'appuie sur l'important travail de production collective mené avec les habitants au sein de la « Coopérative métropolitaine », à laquelle plus de 15 000 personnes ont participé. L'ancienneté de la CUB (1966) a créé de longue date des habitudes de travail en commun entre les communes mais elle s'est transformée en piège. « Le fait métropolitain n'est pas si présent que cela. Nous avons pris du retard », reconnaît-il. « Nous continuons à faire en sorte que tous ceux qui produisent de la métropole (acteurs publics, acteurs privés, citoyens) disposent d'un creuset pour trouver des solutions. Cela a été le cas récemment avec le Grenelle des mobilités. » Le tramway a joué un rôle

déclencheur à Bordeaux. « C'est une incontestable réussite. Mais nous n'avons pas pris suffisamment en compte les autres moyens de déplacement, notamment la voiture. Cela s'est traduit par une dégradation de la mobilité pour certains quand pour d'autres le tramway apportait un hyper-confort. » Le président de la CUB relève une autre difficulté : l'articulation de la métropole avec ses campagnes urbaines en dehors du périmètre de l'agglomération. Elles peuvent se sentir légitimement délaissées. « C'est un échec relatif. Nous devons travailler sur une représentation commune, en évitant de donner des leçons de morale. »

DES DÉCOUPAGES QUI NE SONT PLUS ADAPTÉS

Brigitte Fouillard, maître de conférences à Sciences Po, propose elle aussi d'ouvrir largement le débat. « Les enjeux que pose l'avenir des campagnes urbaines doivent être partagés avec les habitants. » Elle voit émerger des initiatives citoyennes sur des sujets aussi divers que les modes de vie, l'organisation des loisirs ou celui de l'alimentation avec le développement des circuits courts. « Ces initiatives ne disent pas tout. Ce n'est pas aux habitants d'arbitrer ni de décider. Mais il faut savoir les écouter. » Aux élus d'intégrer ensuite ces contributions. C'est d'autant plus nécessaire que les découpages administratifs ne sont plus adaptés pour traiter des nouvelles relations urbain-rural. « Entre les départements, les communes, les intercommunalités, les régions, il y a trop de bastions à défendre. » Elle souhaite que l'on n'oublie pas les acteurs privés et elle pointe la difficulté de la mise en œuvre. « Est-on sûr de disposer de tous les outils bien adaptés, notamment en termes de consultation des citoyens ? »

Daniel Delaveau rappelle que le SCOT constitue une bonne réponse, tout en regrettant qu'ils ne soient pas tous à l'échelle de l'aire urbaine. Pour passer du dire au faire, il compte sur la loi « métropoles » qui reconnaît pour la première fois le fait urbain. Il attend beaucoup de la mise en place des conférences territoriales de l'action publique qui permettront aux acteurs locaux de s'organiser en tenant compte de la diversité des territoires. Mais, prévient-il, « on ne coupera pas à la question de l'élection au suffrage universel des intercommunalités ». ■ J.-M. M.



© Jean-Marie Fauillon/ADUGA

La transition énergétique en marche dans les territoires

Alors que la présentation de la loi sur la transition énergétique est programmée au printemps 2014, l'atelier « Quelle adaptation territoriale pour planifier la transition énergétique des territoires ? » montre que le mouvement est lancé au niveau local, avec la participation des agences.



INTERVENANTS Emmanuel ACCHIARDI, directeur adjoint Villes et Territoire, ADEME, Christelle BARRIER, Agence d'urbanisme de la région de Mulhouse, Raphaël CLAUSTRE, directeur du Cler, François COSSERAT, conseiller communautaire Amiens Métropole, Joël Duquenoy, président de l'Agence d'urbanisme de Saint-Omer, Jean-Jacques HILMOINE, président de la communauté de communes de Fruges, Hélène LE TENO, manager de Carbone 14, Michel SERGENT, président de la Fédération départementale de l'énergie du Pas-de-Calais.

ANIMATRICE Sophie CAILLIEREZ, Agence d'urbanisme de Saint-Omer.

« L'énergie est au cœur de la stratégie des territoires », lance en introduction Joël Duquenoy, le président de la communauté d'agglomération de Saint-Omer et de l'Agence d'urbanisme de Saint-Omer. Selon lui, loin d'être uniquement une contrainte ou une question de coûts, « la transition énergétique est un nouveau projet de société, une chance pour l'attractivité territoriale ». Le ton est donné. L'atelier sera résolument positif, mettant en valeur, dans sa seconde partie, l'inventivité et la diversité des initiatives locales prises par des collectivités et des acteurs de terrain. Dans un premier temps, plusieurs experts vont dresser le

panorama des enjeux de la transition énergétique dans ses multiples dimensions, du mondial au local. Pour commencer, Emmanuel Acchiardi, directeur adjoint Villes et Territoires à l'ADEME, expose l'exercice de prospective énergétique de l'ADEME, antérieur au débat sur la transition énergétique, baptisé « Vision 2030-2050 » et élaboré sur la base de l'objectif Facteur 4 (division par quatre des émissions de gaz à effet de serre). Objectif très ambitieux, de l'aveu même d'Emmanuel Acchiardi. C'est pourquoi l'Ademe a étudié une vision 2030, « intermédiaire », et une vision 2050 « normative », avec « un sérieux gap entre les deux ». En tout cas, pour les économies d'énergie, le principal gisement à court terme (15 ans) est bien le bâtiment existant, avec une priorité pour le parc social et ensuite les copropriétés. L'autre grand sujet est celui du transport, mais, pour Emmanuel Acchiardi, « l'évolution sera plus longue à mettre en œuvre concernant notamment l'usage de l'automobile ». À l'horizon 2050, les ruptures à prévoir seront plus importantes : développement du télétravail, organisation urbaine plus vertueuse (avec infléchissement de la tendance à l'étalement urbain)...

Sans attendre, l'ADEME accompagne les territoires sur les questions d'énergie, de déchets, de transports, participe au soutien à l'innovation (via le Programme des investissements

d'avenir, par exemple sur le véhicule du futur) et développe différents outils, tels un centre de ressources pour les PCET et l'Approche environnementale de l'urbanisme (AUE), avec une deuxième génération de cette démarche prenant en compte la participation citoyenne et l'évaluation.

Sortir de la marginalité

Raphaël Claustre, directeur du CLER, réseau national pour la transition énergétique (qui regroupe l'ensemble des acteurs, dont les entreprises privées), regrette d'emblée le report de six mois de la loi, qui lui paraît « *un signe peu encourageant* ». Alors que la facture énergétique de la France représente 70 milliards d'euros, une partie significative de cet argent « *pourrait être réinvestie dans les territoires, sous forme d'économie circulaire* ». La production d'énergie en zone rurale pourrait ainsi constituer la base d'un nouveau pacte de dialogue entre rural et urbain. Le problème en France est de « *sortir de la marginalité* » de quelques expériences pilotes pour entrer dans l'étape de la généralisation. Ce qui implique de donner des compétences plus précises aux collectivités, notamment en matière de distribution d'énergie. Une intervention tout aussi militante d'Hélène Le Teno, manager dans le cabinet de conseil Carbone 4, met cependant en garde: « *La transition énergétique est un mot-valise*. » Pour elle, il faut donc « *mobiliser autour d'un grand enjeu positif* ». Elle rappelle les mécanismes de paupérisation actuellement à l'œuvre, notamment dans leur dimension énergétique. D'où la nécessité d'un « *socle de dépenses vitales à rendre robustes* ». Elle attire également l'attention sur la question de la production agricole qui a une dimension carbonée, et évoque donc une « *transition agricole* » avec le développement d'une agriculture périurbaine. Elle souligne également les possibilités de création d'emplois dans les filières du recyclage des déchets et de la transition énergétique. Au passage, Hélène Le Teno réfute les visions stigmatisantes du périurbain, en insistant au contraire sur les capacités de résilience de ces territoires. Reste cependant à inventer les formes de financement et de gouvernance de la transition énergétique, en passant de l'organisation pyramidale actuelle à un modèle qu'elle qualifie d'« *holomidal* », basé sur l'intelligence collective.

Mobiliser autour
d'un grand enjeu positif

Démarches exemplaires

Le second temps de l'atelier va permettre d'exposer des démarches d'innovation locales. Jean-Jacques Hilmoine, président de la communauté de communes de Fruges, explique comment celle-ci a trouvé des ressources nouvelles grâce à l'implantation de la plus grande centrale éolienne de France. En 2012, ses ressources fiscales atteignent 5,9 millions d'euros (contre 1 million en 2002). Parallèlement, la communauté de communes a acquis la compétence urbanisme, élaborant un PLUI dont un des cinq objectifs est l'énergie, avec un projet de centrale éolienne de 100 machines. Maintenant, la collectivité envisage la création d'une SEM multi-énergies (éolien, méthanisation à partir des déchets de l'abattoir public, photovoltaïque), en visant l'autonomie énergétique du territoire.

Échelle d'intervention différente avec le Pays du Grand Amiénois, présentée par François Cosserat, conseiller communautaire d'Amiens Métropole (délégué au développement

durable) et président de la commission agriculture du Grand Amiénois. Le Pays, dont le territoire est majoritairement agricole mais où 70 % des emplois sont localisés à Amiens, entend mettre en œuvre une approche systémique des questions agricoles, urbaines, industrielles. Il a la volonté d'agir en amont, pour développer le maraîchage, aider aux mutations de l'agriculture productiviste, structurer quatre filières économiques (alimentaire, éco-matériaux, énergie, tourisme). Une convention a été signée entre la Chambre d'agriculture et le Pays du Grand Amiénois. Après l'élaboration du SCOT, un PCET est en gestation, sachant qu'il existe déjà une usine de méthanisation depuis 1986 et qu'Amiens possède deux réseaux de chaleur fonctionnant à partir de 75 % d'énergies renouvelables (dont la paille!).

Christelle Bourlier, de l'agence d'urbanisme de la région mulhousienne, souligne l'engagement précoce de la Ville de Mulhouse dans une charte d'écologie urbaine (dès 1992), qui sera suivi dans les années 2000 d'un Agenda 21 concernant la communauté d'agglomération, puis d'un Plan climat en 2007 impliquant 16 communes (puis 32) et un SCOT « SRU » de 38 communes. Christelle Bourlier relève cependant la disjonction des périmètres des deux documents, assez généralisée d'ailleurs. Depuis 2012, la révision du SCOT est lancée pour le « *grenelliser* »; l'agence d'urbanisme est au cœur du dispositif, qui comprend notamment un atelier collaboratif « *post-carbone avec l'ADEME* ».

Dans le débat, Joël Duquenoy souligne le rôle majeur de l'agence de Saint-Omer dans les politiques du Pays de Saint-Omer (SCOT, PLU, Plan climat). En écho, Franck Merelle, le directeur, explique l'évolution de ses missions: portage du Plan climat, travail sur la SEM Énergie... Il insiste sur le fait que la transition énergétique se trouve au cœur du programme territorial intégré 2014-2020 et du prochain contrat de projet État-Région.

Au-delà de la prise en compte croissante dans les documents d'urbanisme comme les SCOT des questions énergétiques, ressortent également des échanges la nécessité d'un travail en complémentarité urbain/rural et le souci d'une égalité de traitement de tous les territoires, notamment en matière de péréquation de la tarification énergétique. ■ A. L.



Les promesses du design territorial

Le design des politiques publiques ne serait-il qu'un nouveau mot-valise ?

Ou bien s'agit-il d'un métier émergeant sur la scène urbaine ?

La question est posée lors de l'atelier « Design et territoire », qui montre que les politiques publiques ont tout intérêt à se nourrir des méthodes du design.



Un outil de la 27^e Région, développé pour la Région Pays de la Loire

~~~~~  
**INTERVENANTS** Damien ROFFAT, designer (DTA), Romain THÉVENET, La 27<sup>e</sup> Région, Florence Bannerman, directrice de la Maison Innovation du Conseil général du Val-d'Oise, Nathalie ARNOULD, design manager à la Cité du design de Saint-Étienne, Anne-Marie SARGUEIL, présidente de l'Institut français du design, Jean-Jacques STOTER, vice-président du Conseil général de la Somme, vice-président de la communauté de communes du Sud-Ouest Amiénois.

**ANIMATRICE** Caroline SANNIER, Agence d'urbanisme du Grand Amiénois.  
 ~~~~~

Aujourd'hui, les designers des politiques publiques peuvent intervenir sur des projets ou des politiques urbaines à des échelles très diverses. Cela peut aller de la réalisation d'un espace public à celle d'un équipement jusqu'aux réflexions d'urbanisme, comme l'ont montré les

expériences présentées lors de l'atelier : l'intervention de la Cité du Design sur les espaces publics de la ville de Saint-Étienne, celles de designers, avec l'appui de la 27^e Région¹, sur une médiathèque ou un projet de lycée, l'expérience conduite avec les habitants sur les paysages et patrimoine d'une commune normande ou encore les laboratoires d'innovation du Val-d'Oise.

La méthode de ces designers consiste à transposer dans l'action publique les process du design industriel, avec une approche basée sur la connaissance fine des usages et l'expérimentation des solutions. Le modelage du projet se fait pas à pas en travaillant avec les utilisateurs des espaces ou des services, par l'immersion d'une équipe auprès des acteurs, des workshops et outils de brainstorming qui visent à formuler et valoriser les expertises d'usage des utilisateurs.

Débattre avec l'architecte et les usagers

Les pratiques d'une médiathèque à Lezoux en Puy-de-Dôme (agence DTA) et d'un nouveau lycée à Revin dans les Ardennes ont ainsi fait l'objet d'un atelier de design des services, réalisé avec l'appui méthodologique de la 27^e Région. Des designers se sont immergés en résidence pendant une à trois semaines sur le territoire pour rencontrer les usagers et travailler avec eux.

Pour le projet du lycée Jean Moulin, les designers ont travaillé avec les lycéens, les enseignants mais aussi les habitants. Ce travail sur les usages a conduit à remettre en question des aspects de programmation du projet pour favoriser des usages mixtes, dédiés à la fois au lycée et aux habitants. Une séance de travail a été provoquée avec l'architecte et les usagers pour en débattre et le projet a été modifié pour introduire de nouvelles fonctionnalités. Pour la médiathèque, la programmation a été élaborée pour répondre aux nouvelles pratiques numériques, mais aussi pour favoriser les approches participatives. Ainsi un fond participatif de livres, prêtés par des habitants, a permis de limiter les stocks et les coûts. La Cité du Design de Saint-Étienne a été créée à l'initiative des collectivités locales stéphanoises pour devenir un centre de ressources, de recherche et de transfert d'innovation sur le design. C'est un positionnement prospectif du territoire sur les industries créatives qui s'inscrit dans la continuité d'une tradition très ancienne d'arts appliqués incarnée par une École des beaux-arts créée au début du XIX^e siècle pour accompagner la création dans les industries de l'arme et du textile. La Cité du Design travaille avec des grands groupes



Au-dessus : expérimentation à Saint-Étienne.

Ci-contre : une intervention de DTA sur les nouveaux usages d'une médiathèque à Lezoux (63)



comme La Poste, mais aussi avec les collectivités locales. Nathalie Arnould explique ainsi que la Cité coopère avec la Ville de Saint-Étienne sur ses projets d'espace public dans la démarche « design dans les quartiers ». Le « design manager » reformule la commande initiale par un questionnement sur les usages le plus en amont possible du projet, au moment de l'étude d'opportunité. Le designer joue un rôle de médiateur entre usagers, concepteurs et habitants, qui guide vers des projets adaptés avec finesse aux usages. Mais la Cité du Design apporte aussi de la prospective et de l'utopie pour anticiper les usages de demain.

Changement de paradigme dans l'action publique

Les designers s'attaquent aussi aux grandes échelles, mais toujours avec cette « approche micro » du territoire, vu par les pratiques. C'est le cas pour la commune de Moitiers-en-Bauptois. Elle a fait appel à des designers (agence DTA) pour travailler sur des représentations prospectives des paysages et espaces publics, démarche qui a été conduite avec des groupes d'habitants sur leurs pratiques des lieux et en s'appuyant sur des méthodes participatives (ateliers, méta-plans).

Valérie Wadlow, conseillère communautaire d'Amiens Métropole, déléguée au projet métropolitain, s'interroge : « À Amiens, serions-nous les *Monsieur Jourdain* du design des politiques publiques ? J'ai l'impression que nous en faisons sans le nommer. »

L'agglomération d'Amiens porte en effet l'ambition d'un laboratoire d'innovation urbaine qui serait fortement ancré sur les pratiques pour conduire les projets de toutes échelles : des réflexions les plus larges jusqu'aux microprojets. Mais les collectivités sont confrontées aux réglementations et aux procédures ainsi qu'à des temporalités qui laissent peu de place pour mener de telles expérimentations ou immersions. Romain Thévenet, de la 27^e Région, estime que le design est une façon de penser le projet, mais aussi un médium pour partager les expertises. Dans le cadre du design des politiques publiques, la 27^e Région travaille beaucoup avec

des « détroqués » de leur formation initiale : architectes, paysagistes, urbanistes, prospectivistes, sociologues, artistes, comédiens... Les approches design aboutissent à des propositions précises, mais elles n'entrent pas dans les cadres habituels de la commande publique. Elles sont plus faciles à mobiliser lorsqu'il existe une volonté politique et un cadre méthodologique déjà formulé pour les accueillir. Il existe beaucoup de proximité entre la posture d'action des designers et celle des agences d'urbanisme. « Dans les agences d'urbanisme, on ne fait que des prototypes, jamais de travail en série », comme le note Gérard Blanc directeur de l'agence d'urbanisme de Dunkerque. Les agences d'urbanisme doivent cultiver leur capacité à être dans l'expérimentation, dans les contenus comme dans les méthodes. L'approche « design par les services » apporte un renouvellement des approches du projet. Le potentiel de coopération sur ces méthodes entre designers et agences d'urbanisme est un chantier à ouvrir.

Les agences d'urbanisme doivent cultiver leur capacité à être dans l'expérimentation

Pour Jean-Jacques Stoter, vice-président du Conseil général du Val-d'Oise, et Anne-Marie Sargueil, présidente de l'Institut français du design, les deux grands témoins de l'atelier, la méthode du design passe par l'immersion, l'expression des expertises d'usage, la dimension participative,

l'expérimentation *in situ*. Elle est un projet politique en soi mais répond à la nécessité d'un changement de paradigme dans l'action publique. ■ **Brigitte Bariol et Caroline Sannier**

① Initiée par l'Association des Régions de France (ARF), la 27^e Région est un laboratoire de transformation des politiques publiques. Elle conçoit et propose aux Régions et à leurs partenaires des programmes de recherche-action, mobilisant des techniques issues de la sociologie de terrain et de l'ethnologie, du design de services et de la co-conception.

Libérer les données pour mieux les partager

À l'heure du Web 2.0 et des nouveaux réseaux sociaux, quels sont les enjeux d'une mutualisation et d'une ouverture des données ? C'est l'objet de l'atelier-métier « Données et outils collaboratifs des territoires solidaires ».



débat d'ordre déontologique sur le traitement des données produites sur fonds publics. Selon Julien Ravenel, responsable SIG de l'agence de Caen, la mise en libre accès de données traitées par l'agence d'urbanisme et ses partenaires pose la question du respect de l'objectivité dans l'interprétation des données du fait du statut public de ces organismes. Au-delà de ce principe éthique, l'ouverture des données offre, selon l'agence de Caen, de nouvelles perspectives et permet un gain de temps non négligeable en supprimant les conventions liées à l'utilisation ou l'acquisition des données.

Faciliter la coopération

Ces processus d'ouverture aboutissent à une véritable démocratisation des outils SIG. C'est l'occasion pour les élus de se saisir des questions relatives au partage de données et à la connaissance des territoires. L'exemple du travail collaboratif « GéoPicardie », mené par l'agence d'urbanisme d'Amiens en partenariat étroit avec la Région, le pays du Grand Amiénois et l'État, permet de bien apprécier les potentialités du partage de données entre acteurs publics. Selon Cédric Ansard, responsable du département SIG ressources et connaissance territoriale au Conseil régional de Picardie, « la démarche "GéoPicardie" a facilité le développement de la connaissance du territoire entre acteurs publics, à partir d'un même modèle de données préalablement défini et de pratiques de traitement similaire ». « Cela nous a permis d'éviter le souk numérique en le formalisant et en l'institutionnalisant », complète Benjamin Chartier, responsable de cette plateforme « GéoPicardie » au sein du Conseil régional.

Les agences d'urbanisme ont un rôle important à jouer dans la structuration de ce type de partenariat pour faciliter la coopération et favoriser un usage commun de la donnée sur le long terme. Selon le directeur SIG de l'agence de Caen, « l'ouverture de la donnée au sein de structures collaboratives est le seul levier pour garantir une donnée stable ». En effet, l'enjeu de la donnée libre est de maintenir une actualisation des données au travers de contributions plurielles. Ce principe d'utilisateurs-contributeurs a été pour la première fois mis en place au travers de la démarche d'Open Street Map initiée en 2004 en Angleterre, avec pour projet de créer une carte libre du monde. Christian Quest, figure de cette organisation en France, rappelle que « ce processus offre un cercle vertueux d'actualisation de la donnée et engendre la construction de partenariats institutionnels, par exemple entre Open Street Map et la SNCF, afin d'offrir des informations précises et stables aux usagers ». ■ **Alice Rousset**

INTERVENANTS Julien RAVENEL, responsable SIG de l'Agence d'urbanisme de Caen Métropole, Christian QUEST, OpenStreetMap France, Jean-François MARY, chef de projet SIG, Agence d'urbanisme du Havre, Cédric ANSARD, responsable du département SIG, Ressources et connaissance territoriale au Conseil régional de Picardie, Michael DOUCHIN, responsable R & D et chef de projets 3Liz.

ANIMATEUR Nicolas ROCHARD, Agence d'urbanisme du Grand Amiénois.

L'émérgence de l'*open data*, autrement dit de l'ouverture des données, couplée à une révolution des nouvelles technologies, facilite le développement des logiques collaboratives, aussi bien dans la collecte que dans le traitement des données sur les territoires. Les agences d'urbanisme qui, par définition, capitalisent de l'information géo-référencée sont interpellées par ces évolutions. Les nouveaux outils de mise en réseau font émerger des enjeux de partage pour faire vivre la donnée et l'enrichir. L'enjeu ? Répondre à un besoin d'ingénierie de plus en plus fort, émis en particulier par des territoires à faible ressource.

Les agences d'urbanisme s'engagent de plus en plus dans des travaux collaboratifs pour offrir des bases de données fiables et pérennes à tous les acteurs de l'aménagement, voire au grand public. Ce fait nouveau a permis de dépasser la question de la propriété des données pour ouvrir un

La carte et le cartographe

L'atelier « Quelles représentations cartographiques ? » analyse les apports des nouvelles technologies (SIG, 3D et 4D) dans la compréhension d'une carte, et plus généralement les liens à tisser entre géomatique et aménagement du territoire.



Cartographie du Pays du Grand Amiénois

INTERVENANTS Sidonie CHRISTOPHE, docteur ingénieur à l'IGN/COGIT, Stéphane GOURGOUT, vice-président de Bionatics, Éric MAUVIÈRE, gérant d'EMC3, Cécile MÉTAYER, chargée de mission à l'Observatoire des territoires de la DATAR, Dominique MUSSLIN, directeur de l'Agence d'urbanisme de Montbéliard, Jean-Thomas ROUZIN, directeur général de Web Geo Services.

ANIMATEUR Pierre LAVERGNE, Agence d'urbanisme de Montbéliard.

La carte est un support privilégié de repérage et d'analyse de l'espace. C'est un vecteur de communication qui évolue et s'adapte aux bouleversements que connaît la géomatique aujourd'hui. Les cartes modernes se transforment en bases de données et deviennent de réels outils dynamiques et participatifs. La sémiologie graphique donne de nombreux éléments de compréhension sur le rôle de la cartographie et sur la façon dont elle transmet un message. Elle permet aussi de réfléchir à la façon de structurer ce message. Selon Jacques Bertin, père de la sémiologie graphique, « c'est au concepteur de faire l'effort de compréhension, pas à l'utilisateur ». C'est à lui en effet de faire des choix stratégiques en matière de représentation, par le biais de différentes variables, telles que la couleur ou la valeur, qui ont chacune des portées symboliques. La solution unique et optimale de représentation

n'existe pas. La bonne solution est celle qui satisfera le plus le cartographe dans son utilisation des variables. La légende a également un rôle central : elle explicite les choix graphiques et aide à la compréhension du message. La cartographie est un domaine où ce sont les choix du concepteur qui prévalent.

Le confort de lecture

Dans quelle mesure est-il possible de styliser une carte ? Les cartographes peuvent faire appel à différentes méthodes de représentation pour travailler. Ils peuvent s'inspirer d'une peinture ou d'un style artistique pour donner telle ou telle ambiance à leur ouvrage. La carte peut être un objet de création artistique, mais l'aspect esthétique ne doit pas faire disparaître le message à transmettre. « *Avoir une carte esthétique place le lecteur dans une posture de confort pour lire et comprendre la carte rapidement* », estime Sidonie Christophe, docteur ingénieur à l'Institut géographique national (Laboratoire COGIT). La carte n'est pas durable, elle répond à des effets de mode qui diffèrent selon les pays. Chacun connaît ses propres standards. Là encore, la légende permet d'explicitier les choix graphiques et d'aider à la compréhension du message. Si la cartographie n'est pas universelle, elle renvoie néanmoins à des standards et à des valeurs communes, partagés par l'ensemble d'une population. C'est ce que Sidonie Christophe appelle « *l'universel par pays* ».

Vers une cartographie interactive ?

La géomatique connaît aujourd'hui une révolution, notamment avec l'arrivée des Smartphones et la géolocalisation qui permettent de nouvelles approches en termes de communication et d'interaction. De nombreux projets et logiciels voient le jour afin de développer des solutions modernes de représentations. L'apparition de ces nouveaux métiers de la communication questionne l'approche du projet urbain et le métier des agences. Les représentations en 3D produisent de l'analyse de territoire et permettent de simuler des politiques d'aménagement. Les nouveaux outils de communication, appliqués à la question territoriale, deviennent des outils de débat et d'animation qui peuvent être des supports de la concertation. Cependant, « *l'idée n'est pas de faire du projet urbain en ligne* », précise Stéphane Gourgout, fondateur de Bionatics. Ces outils doivent rester des vecteurs de communication et de représentation. Dominique Musslin, directeur de l'agence d'urbanisme de Montbéliard, explique que « *la géomatique et l'urbanisme sont des métiers différents, faisant appel à des compétences différentes. La géomatique ne doit pas prendre le pas sur l'urbanisme* ». ■ **Axelle Pourrias**

Le PLUI comme projet de territoire

Au-delà d'être un document encadrant les permis de construire, le PLU intercommunal est surtout la traduction d'un projet pour le territoire communautaire. Retour sur l'atelier « Faire du PLUI un projet de territoire ».

INTERVENANTS Véronique BISSON, présidente du cabinet E.A.U., Jean-Michel MAGNIER, vice-président de la communauté de communes du Bernavillois et maire de Beaumetz, Alain MEQUIGNON, président de la communauté de communes du canton de Fauquembergues, Philippe SCHMIT, ADCF, Antoine VERCRUYSE, Agence d'urbanisme de Saint-Omer.

ANIMATEURS Jean-Charles ALLIX, Agence d'urbanisme du Grand Amiénois, et Audrey CAMPAGNO, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise.

À l'heure où les débats ont lieu sur la loi ALUR et la généralisation des PLU intercommunaux, les évolutions annoncées interrogent les modes de faire la planification, en réaffirmant la dimension de projet de territoire que porte le PLUI. N'est-ce pas là une occasion pour les campagnes urbaines de prendre en main leur développement ? Le projet de territoire est-il un préalable nécessaire à l'élaboration d'un PLU intercommunal, ou l'une de ses résultantes ?

Si le transfert de la compétence urbanisme soulève encore des inquiétudes chez certains maires, les expériences des communautés de communes du Bernavillois et du canton de Fauquembergues (arrondissement de Saint-Omer) témoignent que les élus acquièrent de véritables compétences pour penser le développement de leur territoire à une échelle pertinente. Ils appréhendent le PLUI comme un moyen de se doter d'outils indispensables à l'action.

Pour Alain Méquignon, il y a une logique de mutualisation qui s'avère être tout autant un choix qu'une nécessité. Mutualisation des ressources pour plus d'efficacité et moins de dépenses,

mutualisation aussi des expériences et des pratiques des uns et des autres pour définir une ambition collective concernant la gestion d'un espace commun. La présence de l'Agence d'urbanisme de la région de Saint-Omer aux côtés des élus joue un rôle précieux, rappelle Antoine Vercruyse.

Un urbanisme de projet

Une démarche de partage et de co-construction entre communes et EPCI doit être mise en place autour d'un pacte communautaire. Jean-Michel Magnier indique que, dans le Bernavillois, « *le faire ensemble est devenu une seconde nature* » et que les expériences passées, comme l'organisation ambitieuse en matière d'offre scolaire, constituent un socle sur lequel s'appuyer. Alain Méquignon insiste sur l'une des conditions de réussite de la démarche en rappelant que « *si les maires ne s'intéressent pas à l'intérêt général d'un grand territoire mais plutôt à leurs parcelles, il n'y aura pas de projet de territoire et donc le PLUI sera contre-productif* ». Adopter « *une approche moins quantitative des droits à construire au bénéfice de l'urbanisme de projet* », c'est le défi qui se pose aux élus, selon Véronique Bisson.

À cet égard, pour Philippe Schmit, le PLUI est une opportunité pour les élus des campagnes urbaines. Suite au retrait de l'État, les maires ont une responsabilité accrue en matière de planification locale. Pour les accompagner, ils doivent saisir, lorsqu'elles existent, les structures locales d'ingénierie. Un tiers des agences d'urbanisme travaillent à ce jour sur une vingtaine de PLUI. D'après un sondage de la FNAU, 93 % d'entre elles sont prêtes à s'y investir. ■ Florence Sorrentino

Le PLUI du Bernavillois

Beaumetz, commune de Bernavillois, accueille l'atelier consacré au PLUI. Avec près de 6 000 habitants et 26 communes, c'est l'une des plus petites communautés du Grand Amiénois. Cela ne l'a pas empêchée d'être le premier territoire de la Somme à s'engager dans l'élaboration d'un PLU intercommunal. Soucieux de prendre en main son avenir tout en affirmant sa ruralité, le territoire s'est lancé dans la démarche au terme

d'une phase d'information et de sensibilisation de ses communes membres.

Débutés en 2013, les travaux mobilisent une quarantaine d'élus, souvent novices. Seules quatre communes disposaient jusque-là d'un document d'urbanisme. Aux côtés de l'intercommunalité, l'ADUGA intervient en binôme avec un bureau d'études pour accompagner les élus. La première phase a consisté à doter

les élus des outils et notions clés indispensables quand viendra l'heure des choix stratégiques. Les réflexions sur l'organisation scolaire et celles menées dans le cadre de l'élaboration du projet de territoire font partie du socle sur lequel s'appuient les travaux du PLUI. Reste à transformer l'essai en réussissant la mobilisation des communes et des élus.

Campagnes urbaines en quête d'ingénierie

L'atelier « Quelle ingénierie pour les campagnes urbaines » met en évidence la difficulté que rencontrent les intercommunalités rurales pour se doter des compétences nécessaires. La solution passe par une complémentarité des ingénieries, publique, parapublique et privée.

INTERVENANTS Thomas CHADŒUF-HOEBEKE, maire de Tarare (69), Pascal EYNARD, directeur du centre Engref AgrosprisTech de Clermont-Ferrand, Franck FAUCHEUX, chef de projet écoquartier, ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Michel LAFONT, délégué communautaire SCOT, communauté de communes Entre Thue et Mue (14), Serge MENUET, premier adjoint au maire de Vézeronce Curtin (38) et président du syndicat de la Boucle du Rhône en Dauphiné, Xavier PICHON, président de la communauté de communes de Val-ès-Dunes (14).

ANIMATEURS Jean-Philippe BRIAND, Agence d'urbanisme de Caen Métropole, Olivier ROUSSEL et Pascale SIMARD, Agence d'urbanisme de Lyon.

La seule ingénierie que connaissent la plupart des projets en France est celle mobilisée pour l'instruction des permis de construire. À peine 20 % de la construction se fait dans le cadre d'une opération organisée (permis d'aménager ou ZAC). Même si les majorités des Français sont aujourd'hui des urbains, beaucoup de territoires sont encore dépourvus de réel pilotage de l'urbanisation. Les campagnes urbaines ou les petites villes ont pourtant de plus en plus besoin de s'entourer de partenaires techniques et financiers qui les aident à mener à bien des projets selon de nouveaux principes : développement d'une mixité fonctionnelle, transition énergétique, lutte contre l'étalement urbain... Les compétences requises pour piloter et coordonner les partenaires leur font souvent défaut. Mais les bureaux d'études eux-mêmes n'ont souvent qu'une connaissance limitée du rural. D'où la nécessité de faire émerger une ingénierie territoriale plus forte pour répondre aux enjeux des campagnes urbaines.

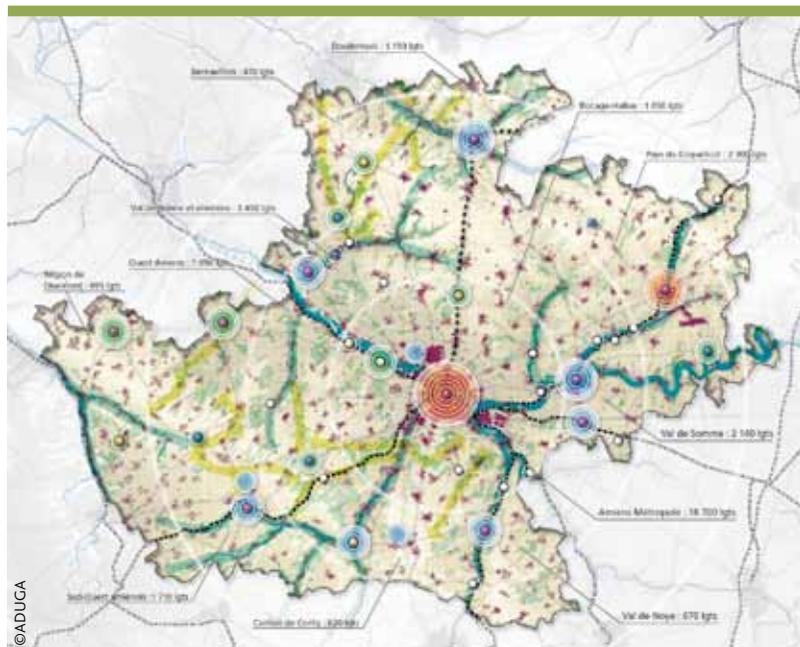
Elle est d'autant plus nécessaire que les enjeux sont ressentis différemment sur ces territoires. La densification, par exemple, est plus difficile à défendre dans un environnement où le manque d'espace n'est pas évident.

Des compétences à partager

Ces territoires doivent pouvoir s'appuyer sur les trois ingénieries (publique, parapublique ou privée). Les régions, les départements et les intercommunalités s'emparent bien de la question mais ils interviennent trop souvent de manière indépendante les uns des autres. La combinaison de ces différentes fonctions d'ingénierie et la coordination des échelons de collectivités constituent une voie de progrès. L'échelle intercommunale apparaît elle aussi comme un maillon pertinent pour mener à bien des projets de territoire.



Mais elle est encore trop peu mise en pratique dans la réalité. Voilà quelques-uns des constats de départ. Qu'en pensent les élus ? Thomas Chadœuf-Hoebeke, maire de Tarare, commune de 11 000 habitants entre Lyon et Roanne, raconte comment sa ville combine une « grande centralité » et une « grande ruralité ». Elle a souhaité renouveler son centre-ville et limiter le départ des habitants vers les lotissements de la périphérie. Il a fallu constituer pour cela un « véritable service d'urbanisme », passant d'un emploi à mi-temps à une équipe de sept personnes. Même si l'agence d'urbanisme peut apporter son appui et si la proximité de Lyon assure la présence de bureaux d'études privés, la collectivité doit disposer des compétences pour passer les commandes, monter les cahiers des charges, négocier et suivre. Et l' élu de préciser : « Quand une collectivité passe un appel d'offres pour la rédaction d'un PLU, son objectif n'est pas d'obtenir un document mais de développer un outil pour son projet de territoire. Il faut avoir des compétences à partager. » ■■■



Le plan-guide du SCOT du Grand Amiénois

--- Cette question des compétences est décisive: « Comment entrer en dialogue avec des partenaires pressés, les habitants, les aménageurs lotisseurs, les bureaux d'études avec un quart de temps ? » Michel Lafont est délégué SCOT de la communauté de communes Entre Thue et Mue (Calvados). « Il était stratégique pour nous de nous regrouper pour pouvoir compter dans le SCOT de Caen Métropole. » La communauté de communes a vite compris l'importance du réseau de transport pour le développement de son parc d'habitat. Et c'est bien à l'échelle du SCOT que se discutent les questions du réseau de TER. Michel Lafont constate lui aussi qu'il est difficile dans un territoire peu urbain de convaincre les professionnels et les habitants d'aller vers d'autres formes d'urbanisation. Or, si l'on veut permettre des parcours résidentiels dans les petites villes, il faut diversifier l'offre de logement. « C'est autant sur la sensibilisation à la densification que sur l'aide aux procédures que l'ingénierie doit être sollicitée. »

De son côté, Serge Menuet, président du syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné en charge du SCOT, regrette une surabondance d'études (amont, d'impact, données pour le SCOT, PLU...) que personne n'est capable de synthétiser. « Il manque des généralistes capables d'utiliser ces études spécialisées. » La légitimité auprès des élus tient aussi, estime-t-il, à une connaissance fine du territoire. « Sinon, on n'arrivera pas à dépasser les préjugés tels que "les agences d'urbanisme sont pour les grandes villes" ou encore "Le SCOT n'est pas pour nous". »

Le passage à l'échelon intercommunal n'est pas en soi suffisant pour passer du diagnostic au projet. Xavier Pichon, président de la communauté de communes Val-ès-Dunes (Calvados), une jeune intercommunalité dans l'aire d'influence de Caen, salue le travail réalisé avec l'agence d'urbanisme. « Elle a

L'ingénierie doit participer à la montée en compétence de la maîtrise d'ouvrage

su faire de la pédagogie autour du travail mené sur le PLH intercommunal et a pris le temps de faire une formation-action à la maîtrise d'ouvrage urbaine. »

Interrogé sur les manques en termes d'ingénierie, Serge Menuet évoque « l'environnement, non pas en termes de "spécialiste" mais dans une approche politique. Il ne s'agit pas d'accumuler des données, mais bien de les contextualiser, de les territorialiser et d'en avoir une application projet ». Thomas Chadoeuf-Hoebeke plaide pour un équilibre entre ingénierie publique et privée. Il rappelle que « c'est la règle qui doit s'adapter aux territoires et non les territoires qui doivent entrer dans des PLU génériques ». Et Xavier Pichon d'appeler de ses vœux une ingénierie indépendante, qui ne soit pas liée à des structures rivales ou intéressées, et qui soit permanente.

Accompagner la montée en compétence de la maîtrise d'ouvrage

De ce débat très riche, il ressort que l'ingénierie doit bien être plurielle. Cela oblige les territoires à se doter d'une ingénierie interne compétente s'ils veulent tenir leur rôle de maître d'ouvrage urbain. Par ailleurs, la présence d'une ingénierie parapublique portant des missions d'intérêt général (agences d'urbanisme, CAUE, réseaux des parcs) est indispensable, notamment pour réaliser les changements d'ordre réglementaire qui sont imposés au niveau national. Quant aux élus, ils doivent reconnaître à la fois les métiers de l'ingénierie et la spécificité de celle dont ont besoin les campagnes urbaines. Cette ingénierie doit avoir pour ambition d'accompagner les collectivités à mettre en place

les conditions de réussite d'un projet : en amont (programmation, faisabilité, prise en compte des contraintes du territoire, promotion des atouts, objectifs), dans la maîtrise du développement, dans le rôle de centre de ressources (capitalisation d'expériences et diffusion des bonnes pratiques), enfin, dans le

portage opérationnel des actions ou du projet.

Dernière idée-force : l'ingénierie doit participer à la montée en compétence de la maîtrise d'ouvrage. Le poids accru des intercommunalités, les enjeux planétaires, nationaux et locaux, les nouveautés réglementaires qui vont s'appliquer aux territoires, avec la loi ALUR ou la prochaine loi de décentralisation, sont autant d'éléments qui mettent les élus en délicate situation entre la nécessité de ne pas ralentir les projets et l'apprentissage des outils de la maîtrise d'ouvrage urbaine. Ils doivent quasiment faire et apprendre en même temps. Cette double mission d'action et de formation doit faire partie de la déontologie de l'ingénierie dans ses rapports avec les élus. Elle a tout à gagner à travailler avec une maîtrise d'ouvrage compétente. ■ **Franck Faucheu**

Imaginer l'avenir d'un bourg

Quand les participants planchent concrètement sur « Le devenir d'une frange urbaine ». Cela se passe à Flesselles. Dans cet atelier de production, les questions sont évidemment aussi importantes que les réponses.

ANIMATRICES Céline TANGUAY et Fanny MAIRE, Agence d'urbanisme de Tours.

« Renouveler la ville de l'intérieur » est au cœur des réflexions des urbanistes d'aujourd'hui. Mais l'avenir ne s'arrête pas là. En parallèle, une question tout aussi essentielle se pose : comment dessiner la limite entre ville habitée et campagne productive ? Malgré la reconquête et la densification fonctionnelle des cœurs urbains, le « territoire construit » continuera de s'étendre, venant interroger « la frange urbaine ». Si les enjeux sont nombreux sur ces sites, parfois en conflit avec l'activité agricole, le savoir-faire et les références de « projets bien pensés » demeurent pourtant rares.

Pour les organisateurs de la rencontre, urbanistes et experts de l'aménagement doivent renouveler leur regard sur ces espaces précieux, en limite de ce qui est considéré comme le bourg, la ville, l'agglomération. C'est le défi face auquel l'Agence d'urbanisme de Tours et celle du Grand Amiénois placent la douzaine de participants de l'atelier production. Ces derniers ont à répondre à cette problématique de la construction de la limite, en se projetant dans un scénario d'avenir à l'horizon 2040, au travers d'un cas concret.

Flesselles, terrain de réflexion

Le bourg de Flesselles est un cas d'école, choisi pour la pertinence de son positionnement par rapport à Amiens, de sa dynamique démographique passée, de la localisation d'un site par rapport à la centralité communale et à l'espace agronaturel. En effet, la proximité de l'agglomération amiénoise et la taille de l'espace industriel Nord d'Amiens positionnent Flesselles, depuis la toute fin des années 1970, comme une « terre d'accueil » pour de nouveaux résidents. Son développement urbain s'est opéré par une succession d'importantes opérations d'ensemble, offrant un catalogue des modes de faire successifs.

Au cours de la dernière décennie, Flesselles a également investi les parcelles et dents creuses qui méritaient d'être construites dans le tissu urbain. Les élus restent attentifs à l'identité des quartiers tout en accordant des possibilités de densifier. Afin de répondre aux enjeux démographiques, la ville doit tout de même envisager de construire de nouveaux logements et occuper pour cela la frange urbaine. Pour des raisons de disponibilité foncière et d'hyper-proximité du centre, ---





--- la frange Nord a été identifiée, en hypothèse de travail, comme secteur de développement futur. Il s'agit d'un site d'environ 66 ha, principalement constitué de pâtures, partiellement invaginé au sein du tissu urbanisé. L'option retenue est qu'il devrait accueillir logements et services associés. Dans cet atelier associant des acteurs d'horizons variés (trois élus, des urbanistes, une paysagiste, un habitant), il s'agit donc de repenser les approches et d'envisager le développement d'outils spécifiques à l'avenir du périurbain. L'expérience se déroule en deux groupes, qui ont à imaginer l'avenir d'un site dont les caractéristiques et les éléments de contexte ont été diffusés plusieurs jours avant la tenue de l'atelier, au travers d'un dossier de présentation de 48 pages.

Le projet, élaboré au cours de cette seule journée et exprimé au terme de celle-ci par un travail en maquette, doit répondre à plusieurs enjeux :

- s'inscrire dans une démarche évolutive dans le temps et l'espace ;
- établir un « dialogue » entre la ville et le territoire rural ;
- dessiner une nouvelle silhouette pour la ville ;
- réaliser la greffe entre la ville existante et le ou les nouveaux quartiers ;
- développer le réseau de circulations douces ;
- maintenir une économie agricole dynamique et adaptée au défi alimentaire de demain.

Pour y répondre, il s'agit bien d'investir l'espace rural, la recherche ne consistant pas à combler les dents creuses du bourg.

Trouver un appui à la limite

Historiquement, les villages de Picardie se caractérisent par un environnement immédiat singulier, le tour de ville. Espace d'entre-deux, situé entre l'espace urbanisé compact et les grandes cultures, il constituait, par les courtils qui le composent, une ceinture vivrière formée de potagers et de pâtures destinées à un élevage de proximité. Le mot courtail désignait en ancien français un jardin attenant à une ferme, un enclos ou un jardin champêtre, généralement clos. Outre la succession de courtils, le tour de ville était également constitué d'un chemin rural qui mettait en relation les

fonds de parcelles, afin d'assurer un système de desserte et de distribution complémentaire du réseau viaire villageois. Ainsi, Flesselles conserve-t-elle encore son tour de ville sur une partie significative de sa frange Est.

Cette évocation n'est pas anecdotique. En effet, très rapidement, la majorité des membres des deux groupes considèrent qu'il y a lieu de retrouver l'esprit des courtils pour cette urbanisation future des franges. Un principe se dessine selon lequel tout ce qui participe à leur maintien était vital, même si leurs formes existantes peuvent présenter un caractère ténu. Ce postulat ne suppose cependant pas qu'il n'y a pas une trame agricole à inventer. S'appuyer sur l'esprit des courtils suppose d'adhérer simultanément à un concept de nature partagée, de maîtrise d'usage commune, et non plus à une juxtaposition de natures individuelles. Par ailleurs, la présence d'un chemin rural, placé à la limite entre prairie et terres cultivées, s'affirme comme une limite ultime, naturelle et évidente, afin d'y appuyer cette frange.

Néo-courtill versus système intégrant

Dans le contexte du site de travail, deux options différentes se dessinent alors. Une première consiste à conserver le plus possible le cône de vue sur l'église, en préservant la prairie en son centre, prairie proposée dans un usage naturel public. Les bordures faites des courtils existants seraient, pour leur part, investies par un habitat intermédiaire inscrit dans une nature d'usage semi-privative, l'ensemble ainsi constitué pouvant s'afficher sous l'appellation de néo-courtill.

La seconde approche présente une dimension intégrante de la prairie à l'urbanisation nouvelle. Les courtils existants étant laissés à une densification lente et diffuse, laissée aux seuls effets du plan local d'urbanisme, le travail sur la constitution de la frange se joue sur un cône de vision du bourg vers le grand paysage plus resserré. Porteuse de différentes typologies d'habitat, la prairie deviendrait alors un espace poreux entre dimensions publique et semi-publique. Ces deux options ont pour point commun de répondre à une double exigence : conforter le centre-bourg en parvenant justement à le recentrer, et conserver une échappée visuelle, depuis l'église, sur le paysage par la mise en œuvre d'un courtill public et le confortement d'un tour de ville.

Au moment de la restitution collective du travail de la journée apparaît la question du caractère définitif ou non de la vision opérationnelle. Une réflexion de cette nature sur la fabrication de la limite urbaine porte-t-elle sur la constitution d'une frange temporaire, représentant une silhouette urbaine provisoire, ou d'une frange fixe, constituant une limite intangible à l'urbanisation ?

Cette apparente évidence de s'appuyer sur les vestiges du tour de ville existant est-il le témoignage d'un déficit d'ambition ou d'une recherche de facilité ? Faut-il impérativement le franchir afin de chercher une réponse formelle à la fabrication de la limite en la situant dans les espaces de grandes cultures ? Au cours de cet atelier, la quête de la trace et son confortement sont incontestablement privilégiés à une démarche de plein champ, qui pourrait être énoncée comme plus artificielle.

Un ouvrage à remettre sur le métier afin d'approfondir cette question, et ce dans un contexte territorial différent, lors d'un second atelier production ? Jean Bauer, le maire de Didenheim, un participant actif et passionné de cette journée, est prêt à relever le défi ! ■ Jérôme Grange

Les campagnes urbaines mises en prospective

L'atelier de production « Les nouvelles urbanités qui se dessinent dans les espaces de faible densité : quels modes d'intervention à inventer ? »¹ s'appuie sur Territoires 2040, travaux de prospective menés par la DATAR. Il invite les participants à changer de posture : et si nous accompagnions l'urbanisation des campagnes, plutôt que de tenter de nous y opposer ?

ANIMATEUR Stéphane CORDOBÈS, DATAR.

Commençons avec Laurence Barthe par décrire ces campagnes peu urbanisées, mais qui pourraient se transformer, à l'instar de celles qui sont aujourd'hui périurbaines : espaces de très faible densité, inférieure à 30 habitants/km², qui tissent une géographie bien rendue dans la typologie produite par Mohamed Hilal². Loin de constituer des « espaces interstitiels », « en retard de développement », elles sont riches de ressources stratégiques d'ordre environnemental et naturel, agricole, paysager et symbolique. Malgré leur diversité, elles partagent un mode d'occupation spatial marqué par une faible présence humaine et des espaces ouverts. Ces campagnes disposent d'une activité agricole encore très présente, sans que subsiste une structure sociale correspondante : celle-ci est souvent fragile, avec des situations de grandes précarités. Leurs rapports à la distance, par leur éloignement des villes, se posent davantage en termes d'accessibilité que de proximité des services et aménités urbaines, soulevant ainsi le problème de leur relation aux autres territoires, voire de leur insertion dans des systèmes territoriaux plus globaux, davantage urbanisés.

Cependant, ces espaces ne sont pas exclus de l'urbanisation. Le scénario de « la faible densité absorbée » issu de Territoires 2040 imagine la manière dont certains pourraient être davantage inclus dans cette dynamique : accroissement démographique, logique du confort spatial, étalement urbain généralisé, multiplication des migrations dans une France irriguée où le transport et les échanges réels et virtuels ne sont guère contraints, sont autant de facteurs qui y contribueraient. Deux logiques d'occupation de l'espace habité se manifestent : mitage ou formes de parcs agencés à forte dimension identitaire combinant habitat/services. Là, des couloirs qui se densifient, s'élargissent, ailleurs la formation des grappes qui signe l'absorption de la faible densité. L'agriculture se restreint pour devenir urbaine, rendant des services alimentaires ou de gestion de l'espace pour la société habitante. Elle se combine à d'autres activités dont certaines délocalisées, effet d'aubaine du télétravail. Ces espaces hors des villes deviennent parfois des stocks productifs compétitifs, ailleurs des espaces de fourniture de biens alimentaires à l'échelle locale. Parallèlement se forment des poches environnementales, et d'autres spécialisées sur des fonctions de régénération, de loisirs. La figure de la commune rurale disparaît au profit d'une urbanisation



© Jean-Marie Faucillon/ADUCA

L'exposition Territoires 2040 de la DATAR en plein cœur d'Amiens

diffuse et de bourgs polarisant services de proximité et constituant autant des points de connexion à l'armature urbaine. La résonance de ces scénarios avec des situations actuelles est explicite : dans le Pays basque, dans le Grand Besançon où l'on parle plutôt de ville absorbée, mais moins dans le grand Amiénois, par l'effet d'une agriculture encore forte et d'un étalement urbain moins prononcé.

Quelques enjeux liés à l'urbanisation des espaces de faible densité

Un tel scénario est porteur de nombreux enjeux, parmi lesquels le traitement des conflits liés à la gestion du foncier et aux usages de l'espace déclinés des échelles locales aux régionales ou encore le risque de déboucher sur un « laisser-faire spatial », d'autant plus fort que le partage entre espaces agricoles, naturels, récréatifs, artificialisés est difficile. À côté de la question de l'emboîtement de ces espaces, celle de la préservation publique de biens environnementaux, agricoles et stratégiques domine. Selon Marc Morain³, ce scénario souligne des difficultés déjà à l'œuvre en certains lieux : l'artificialisation excessive au regard de la croissance démographique se fait alors au détriment des sols agricoles à

--- valeur agronomique forte tandis que les mobilités individuelles et la vulnérabilité énergétique des ménages s'accroissent.

Les politiques et dispositifs actuels forment une double contrainte : mobiliser le foncier pour favoriser la construction de logements neufs d'un côté, réduire l'artificialisation de l'autre, avec en première ligne les SCOT et PLU. Le renforcement de ces derniers dans les lois successives (SRU, Grenelle, Alur) conduit à leur généralisation, à l'élargissement de leurs échelles et sans doute à une meilleure articulation, entre eux et avec les nombreux autres dispositifs tels que les schémas régionaux air énergie, les plans climats territoriaux, les schémas régionaux de cohérence écologique, les trames vertes et bleues, etc.

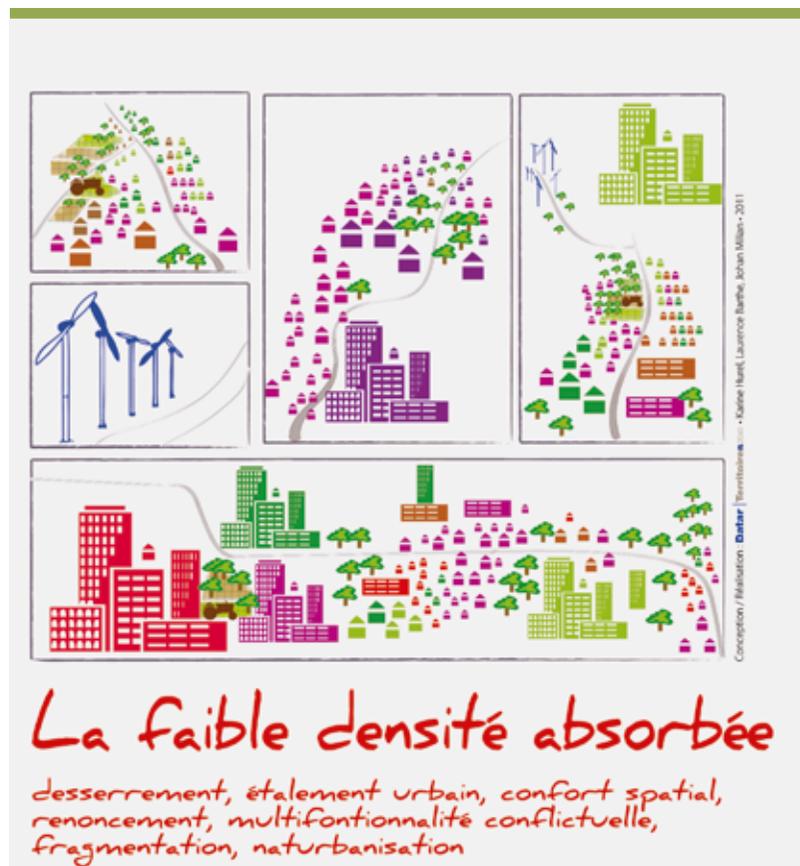
Parallèlement, la limitation des déplacements individuels passe par la création d'infrastructures et de polarités d'échanges et de services, dotées d'un niveau d'équipement suffisant pour recréer des logiques de proximité et d'autonomie. Une manière de limiter l'émiettement urbain, moins l'étalement. Mais l'aménagement durable de ces campagnes passe aussi par l'instauration d'une nouvelle gouvernance à l'échelle des grands territoires, interterritoriale (via l'inter-SCOT ou le PLUI) et par le renforcement des outils de connaissance et de contrôle, que les évolutions législatives en cours semblent accréditer : étude préalable de densification dans les SCOT, diagnostic des possibilités de mutation et de densification dans les PLU, Observatoire national de la consommation des espaces agricoles pour alimenter les CDCEA au-delà des espaces agricoles, naturels et forestiers. À ces mesures s'ajoutent le nécessaire soutien aux filières agricoles locales

et la plus grande mobilisation des outils au service d'une meilleure stratégie foncière comme les EPF, SAFER, etc.

De l'amélioration des pratiques

Les outils sont nombreux et s'améliorent. On mentionne l'incitation à la mise en œuvre du SCOT ou encore le renforcement de leur opposabilité. Pourtant, leurs limites semblent moins tenir à des faiblesses juridiques qu'à celles des processus qui concourent à leur élaboration et à leur mise en œuvre. La difficulté est ainsi moins normative qu'humaine et collective dont celle, citée au premier chef, du manque de volonté et/ou de capacité des élus à aller jusqu'au bout des contraintes éventuelles et de les faire respecter.

Disposer d'une ingénierie qui favorise une bonne appropriation des logiques à l'œuvre et des enjeux communs par les différents acteurs est déterminant. La fabrique de consensus entre élus est plus longue qu'entre techniciens, particulièrement lorsque ceux-ci sont arc-boutés sur leurs prérogatives et pouvoir en matière d'urbanisme. Faire converger des points de vue divergents entre particuliers, agriculteurs, opérateurs, élus, etc. s'inscrit dans une temporalité le plus souvent longue. Un tel investissement permet l'élaboration d'un contrat collectif qui sera d'autant plus solide qu'il est co-construit et partagé. Ainsi les marges de progrès en matière de planification spatiale semblent porter davantage sur la souplesse du calendrier, la permanence des équipes en charge de l'ingénierie, la pérennité des moyens financiers pour la conception et la mise en œuvre... Ce renforcement des moyens pour l'ingénierie est déterminant pour les espaces de faible densité qui de fait en sont à l'origine moins bien dotés. Enfin, ces approches soulignent l'importance de la dimension partenariale qui ne peut être imposée et dont le succès repose sur l'adhésion et la bonne volonté des acteurs. Ces partenariats peuvent être plus ou moins formalisés : plus souples et légers, ils pâtissent de leur manque de pérennité ou résistent parfois mal au passage obligé de l'institutionnalisation ; plus lourds et institutionnels, ils risquent l'enlisement... Les exemples donnés par les agences de Nantes et Besançon illustrent ces avantages et inconvénients. Ils montrent aussi que les agences ont une capacité à distiller cette atmosphère partenariale, au-delà de leurs périmètres et milieux d'intervention habituels : parant à l'étiollement des services déconcentrés de l'État, elles interviennent de plus en plus souvent dans ces espaces de faibles densités, souvent par le biais des SCOT, laissant supposer que demain elles constitueront un point d'appui important pour construire de manière soutenable de possibles futures campagnes urbaines. ■ Stéphane Cordobès, Karine Hurel et Alexandre Fruchart⁴



^① Article écrit à partir de la production d'un atelier animé par Stéphane Cordobès, avec les interventions de Laurence Barthe et Marc Morain, les représentations de Karine Hurel et le compte rendu d'Alexandre Fruchart. Géographe et maître de conférences en géographie et aménagement à l'Université de Toulouse le Mirail, Laurence Barthe a présidé le groupe « Les espaces de la faible densité » de la démarche de prospective Territoires 2040 de la DATAR de 2009 à 2011.

^② *Typologie des campagnes françaises et des espaces à enjeux spécifiques*, sous la dir. de Mohamed Hilal, Collection Travaux en ligne, n° 12, DATAR, 2012.

^③ Marc Morain est responsable du Groupe planification, stratégies urbaines et foncières au CERTU, département Urbanisme Habitat.

^④ Stéphane Cordobès est conseiller à la DATAR, responsable de la prospective et des études. Karine Hurel est géographe et cartographe à la DATAR, chargée de mission « intelligence spatiale », et Alexandre Fruchart, chargé de mission à la DATAR, équipe Prospective et Études.

La friche à la campagne, un espace de liberté

Comment appréhender les friches industrielles en tant qu'atout pour un territoire et les transformer en espace de projet ? C'était l'objet de l'atelier de production « La campagne industrielle en friches », qui s'est déroulé à proximité des Établissements Saint Frères, à Flixecourt, à 25 km d'Amiens, dans la vallée de la Nièvre, marquée par une longue tradition industrielle textile.



©Nicolas Delbouille/ADUGA



©Nicolas Delbouille/ADUGA

ANIMATEURS Marie-Marthe FAUVEL, Club Patrimoine, Agence d'urbanisme de Besançon et Nicolas DELBOUILLE, Agence d'urbanisme du Grand Amiénois.

Il y dix-huit mois, le Grand Amiénois se lançait un pari d'envergure : approcher le potentiel de reconversion de ses friches industrielles pour lutter contre la défiance à l'égard de ce qui doit constituer un réel matériau de projet dans la mise en œuvre du SCOT (cf. p. 13). L'atelier « La campagne industrielle en friches » est venu ponctuer cette démarche dans un format peu ordinaire : treize participants d'horizons géographiques et professionnels divers, réunis en atelier participatif, ont construit une conviction partagée : il faut faire le mur de nos habitudes et de nos résignations pour réussir là où il est établi que rien n'est possible.

Anticiper et connaître

La première entreprise en faveur de la reconversion des friches industrielles n'est pas opérationnelle mais intellectuelle. La friche subit les effets de représentations dépréciatives : perte d'activité, dégradation du temps, pollution... L'état de friche

n'est pourtant qu'un instant donné dans un cycle : l'activité a cessé ; la friche est en attente d'une réappropriation. C'est dans cet espace-temps que l'on peut réagir pour faire émerger des valeurs qui, sans être uniquement financières, n'en sont pas moins essentielles : foncier, structure et pertinence d'organisation, plasticité, mémoire, espace d'expression, mais aussi incarnation de valeurs civiques et politiques. L'enjeu consiste alors à accompagner les sites vers la révélation de ces atouts et leur appropriation au bénéfice du projet. Les trois rapporteurs de l'atelier de l'après-midi étaient d'accord : « *Le premier acte d'une telle démarche est l'anticipation.* » Il faut favoriser chez les élus un réflexe d'anticipation leur permettant de maîtriser *a minima* la dégradation de la friche, puis de se saisir des opportunités qui peuvent voir le jour. Ce réflexe peut s'appuyer sur divers leviers. Ainsi, avant la clôture de l'activité, la collectivité peut identifier les bons interlocuteurs pour définir ce qu'il est essentiel de préserver et de valoriser, et veiller au bon usage des budgets dévolus à la dépollution. Des outils réglementaires tels que l'article L. 131-8 du Code des Communes¹ devraient également être mieux mobilisés pour lutter contre la dégradation des friches en favorisant la prise de mesures conservatoires. ■■■



--- La connaissance constitue le second levier essentiel de l'anticipation validé par l'atelier. Certaines usines présentent de réelles qualités constructives dont la plasticité peut s'avérer surprenante et inspirante. Bien que peu de collectivités s'engagent dans l'identification de ces atouts, cette démarche a l'avantage de conduire à une réflexion exhaustive sur les capacités de réinvestissement du bâti. Elle permet en outre de discerner les pièces à conserver dans un objectif patrimonial (article L. 123-1-5, 7° ou protection au titre des monuments historiques) ou celles dont l'intérêt est limité: ainsi que le remarquait un participant, « *il faut accepter de ne pas tout garder* ».

Les travaux de la matinée ont confirmé en outre que la connaissance doit alimenter un système de validation de chaque valeur des sites (économique, sociale, culturelle, patrimoniale et environnementale), préalable indispensable à l'élaboration d'un projet ancré dans le territoire. Elle doit aussi bénéficier d'une méthode de diffusion et de mise à jour de façon à livrer l'ensemble des informations nécessaires aux porteurs de projets.

Réhabiliter pas à pas

La friche est souvent jugée trop complexe pour accueillir un projet: les thématiques, les acteurs, les législations sont multiples. Organiser, avec méthode, la mobilisation et l'implication des acteurs est donc essentiel. La constitution d'une mission spécifique susceptible de piloter le dialogue des acteurs et l'articulation entre les temporalités et les outils existants est rapidement apparue comme primordiale. Parmi ces acteurs, la société civile, les collectivités territoriales, la DREAL ou encore les EPF ont un rôle de premier plan à jouer: appropriation, portages politique et technique constituent les ingrédients indispensables à l'aboutissement de la reconquête. Dans la mesure où « *réinvestir une friche à la campagne concerne nécessairement une échelle extra-municipale* », l'atelier a proposé la Région comme échelle

**Un ensemble
de projets raisonnés,
complémentaires
et échelonnés**

pertinente de travail et de coordination. L'État a été identifié comme garant dans la gouvernance des projets, mais aussi comme concepteur d'outils financiers incitatifs ou coercitifs. « *Au-delà même de l'ambition, qu'il s'agisse de réhabilitation ou de reconversion, c'est bien le sens qui doit guider l'action.* » L'ampleur des sites à reconvertir suscite souvent de vastes ambitions monolithiques qui s'avèrent peu adaptées aux

réalités du marché des « nouvelles campagnes », où les temporalités s'allongent et où les moyens sont rares. Aussi la friche gagnerait-elle à faire l'objet d'un ensemble de projets raisonnés, complémentaires et échelonnés dans leurs vocations et dans le temps. Réhabiliter ainsi, pas à

pas, dans le respect des populations et des fonctionnalités du bâti, permet de prendre la bonne mesure d'une action qui touche intimement un tissu urbain constitué, une mémoire sociale et la qualité environnementale d'un territoire.

À l'issue de l'atelier, il apparaissait pour chacun que, sous réserve d'en prendre la mesure, une friche en territoire rural peut être un espace de liberté et de projet. Potentialités foncières et structurelles uniques, espace-temps que l'on peut ouvrir à l'innovation et à la création éphémère ou durable... les friches constituent une opportunité pour les territoires qui sont efficacement préparés à leur reconversion.

Enfin, les friches sont de plus en plus fréquemment identifiées dans les SCOT et les PLU comme potentiels de réinvestissement durable. Le défi est donc plus que jamais d'actualité et mérite que l'on s'organise pour le relever! ■

Marie-Marthe Fauvel et Nicolas Delbouille

① « Le maire prescrit la réparation ou la démolition des murs, bâtiments ou édifices menaçant ruine, dans les conditions prévues aux articles 303 à 306 du code de l'urbanisme et de l'habitation. »

② Le PLU peut « identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ».

Campagnes urbaines à la loupe

Si le regard sur le périurbain change, qu'en est-il de la pratique de l'analyse territoriale ? Une vingtaine de chercheurs, statisticiens et acteurs locaux ont échangé leurs lunettes et planché au cours d'un atelier de production intitulé « Quels outils d'observation pour identifier et caractériser les campagnes urbaines ? », au Logis du Roy, à Amiens.

ANIMATEURS Arnaud LAURE et Agnès DESCAMPS, Agence d'urbanisme du Grand Amiénois.

A utrefois espace de tous les maux, le périurbain semble aujourd'hui réévalué et regardé de façon bienveillante. Le terme de « campagnes urbaines » est la manifestation d'une attitude plus positive vis-à-vis de ces espaces qui ne seraient plus seulement désignés par leur dépendance à une agglomération urbaine. L'analyse territoriale comme les politiques publiques appréhendent désormais ces territoires différemment. Pour preuve, des travaux de recherche récents montrent que, dans le système territorial auxquels elles appartiennent, ville et campagnes urbaines sont davantage dans des rapports de réciprocité et de complémentarité que de domination. Autre signe révélateur, le changement d'échelle de la planification territoriale a vu la multiplication de schémas de cohérence territoriale sur de vastes territoires où chaque partie de l'aire du schéma contribue de façon différente, mais complémentaire, à un projet commun. Les méthodes d'observation, outils et bases de données permettent-ils de répondre à l'évaluation de ces nouveaux enjeux pour les politiques publiques ? C'est à cette question que tentent de répondre les dix-huit experts volontaires au cours de cet atelier expérimental.

Passer de la longue-vue au microscope

Pour donner le ton de cette journée de travail peu conventionnelle, les animateurs invitent les participants à s'asseoir en cercle pour se présenter et exposer leurs attentes. « On a tous envie d'apporter des regards différenciés selon ce qu'on a envie d'observer », résume Emmanuel Roux (Université de Grenoble). Après cette prise de connaissance, nos « experts » se sont prêtés au jeu de travaux pratiques collectifs ou en petits groupes. Les participants ont été invités à prendre du recul sur le sujet en débattant de l'utilité, souhaitable et réelle, de la compréhension des évolutions spatiales, économiques et sociologiques des campagnes urbaines. Ils devaient, à l'issue de ces échanges, proposer des moyens d'optimiser l'utilité de ces analyses.

Deux objectifs monopolisent les discussions. Pour les praticiens de l'observation locale, il s'agit de prendre en compte les particularités des territoires pour agir de façon adaptée dans les campagnes urbaines, au service des habitants. De leur côté, les statisticiens nationaux mettent en avant le besoin



de catégoriser ces espaces dans une typologie nationale afin de mieux territorialiser les politiques publiques de l'État. Ces objectifs résultent de plusieurs constats. À un niveau local, les dispositifs d'observation devraient révéler les particularités régionales des campagnes urbaines. Les praticiens de l'observation des campagnes urbaines tels que les agences d'urbanisme soulignent les difficultés qu'ils ont à comparer ces territoires afin de donner du sens à leurs évolutions. Les zonages statistiques et les nomenclatures spatiales actuelles ne permettent pas d'apprécier, pour un territoire périurbain donné, ce qui est spécifique au système urbain dont il fait ---



© Laurent Rousselet/ADUCA

--- partie et en quoi il est, par certaines caractéristiques, proche de campagnes urbaines d'autres territoires.

Les méthodes des naturalistes

La politique de constitution et de diffusion des données territorialisées de l'appareil statistique français permet aux acteurs locaux de faire du sur-mesure et d'identifier les bonnes échelles d'analyse et d'actions. À ce titre, les travaux de l'Agence d'urbanisme de l'arrondissement de Béthune pour tracer les limites entre espaces urbains et campagnes urbaines¹ illustrent bien ce cas de figure où les acteurs locaux utilisent les référentiels statistiques nationaux pour mettre en avant les spécificités de leur territoire. Malheureusement, de telles démarches restent de portée locale et l'État ne peut les intégrer dans une logique de typification des territoires. Au niveau national, l'État s'appuie sur ses propres outils statistiques – qui ignorent les particularités locales – pour territorialiser ses politiques publiques. Les périmètres d'application ainsi définis s'avèrent parfois inadaptés au contexte local. Comment améliorer la prise en compte des particularités locales dans l'élaboration des politiques publiques locales et nationales ? Plusieurs pistes sont évoquées. Les urbanistes auraient intérêt à s'inspirer des méthodes d'analyse des naturalistes. Dans cet esprit, le local pourrait décider, à son échelle, de retenir des « espèces » (ou cas de figure) emblématiques d'une problématique d'aménagement du territoire. Une fois remontées et centralisées, elles constitueraient un échantillon intéressant que l'État exploiterait pour construire une typologie des campagnes urbaines tenant compte des particularités locales. Une telle démarche aurait la vertu d'amorcer, entre le local et le national, la mise en œuvre d'un langage commun et d'un vocabulaire partagé d'analyse des campagnes urbaines.

À terme, une gouvernance de l'observation territoriale pourrait être mise en œuvre afin d'atteindre cet objectif de décloisonnement. Elle s'appuierait sur les réseaux de

professionnels déjà constitués, tels que la FNAU, ou à venir, tels que le CEREMA² au niveau de l'État. D'autre part, un acteur intermédiaire entre les collectivités locales et l'État, tel que la Région, conviendrait pour faciliter les allers-retours entre ces deux échelons. Il produirait des outils et de l'information tenant compte à la fois des besoins et des bonnes pratiques émanant de ces deux niveaux.

L'envie d'une suite...

Au terme d'une journée riche et dense, les participants apprécient la méthode d'animation et l'hybridation des profils qui permettent d'échanger à bâtons rompus avec des acteurs auxquels ils sont, pour certains, rarement confrontés. « *J'ai envie qu'il y ait une suite* », a exprimé Jean-Christophe Rigal : un avis largement partagé.

Emmanuel Roux plaide pour que le mélange des profils soit encore plus poussé en associant des élus, voire « des vrais gens », pour explorer plus encore le sens de l'observation. Benoît Gourmand (CERTU) propose de passer à un exercice pratique sur un territoire pour se confronter au réel. Au-delà du travail sur les bases de données, Tristan Guilloux (CERTU)

souhaite approfondir la compréhension des modes de vie, en s'intéressant plus à la donnée qui se trouve dans la parole des gens. « *Par exemple, dans le domaine des transports, financièrement, on arrive aux limites de la politique de l'offre. Ne devrait-on pas mieux comprendre les modes de vie pour intervenir dessus ?* » ■ Agnès Descamps et Arnaud Laure

Les urbanistes auraient intérêt à s'inspirer des méthodes d'analyse des naturalistes

¹ AULAB, « Une définition contemporaine de la ville », Dossier Recherche, septembre 2013.

² CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. À partir du 1^{er} janvier 2014, il regroupera les huit Centres d'études techniques de l'équipement (CETE), le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), le Centre d'études techniques, maritimes et fluviales (CETMEF) et le Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA).

From observation to action

All agreed that rurban spread was wrongly pointed at. So how can we create a political project that integrates value and energy cost? How can we mobilize all the players? Two final round tables raised ideas to move on.

Priority should be given to projects that are “*precisely situated and reflect the spirit of the location*” **architect-urban planner Bernardo Secchi** said. Certain concepts need revision. Among them the “pedagogical” ones that treat the relevant people as children and the “hierarchy” imperative that prevents the emergence of an isotropic town which can be crossed from one side to the other and is accessible from every direction. An urban concept must be worked out on every territorial scale and projects for small towns must be given the same care and attention as projects for larger towns and cities.

According to **Jean Badaroux, Vice-chairman of the Club Ville Aménagement**, a developer is, by definition, more an “urban animal”, in the opposition between urban centre and outskirts. Awareness of rurban areas is yet progressing in the profession. Developers have the necessary skills and know-how to work in this sector, but if they are to invest, they require “orders backed by a strategic purpose”.

Stéphane Cordobès, futurist with DATAR, emphasised the time required to move from reality to action and said that many mountains had to be moved on the way. The aim is to change from continuity and density to discontinuity and intensity, from self-centred areas to urban systems, from the control of nature to harmony with the environment, from privatisation of resources to access to shared assets, from local potentates to inter-territorial collectives etc.

Mireille Ferri, Vice-chairwoman of the Ile-de-France Regional Council

and Vice-chairwoman of FNAU, saw energy costs and land values as the issues that would determine the future of these new housing areas. However, since it is impossible to define their changes and evaluate the future influx of population, it is difficult to point projects in one direction or another. It is also hard to determine the function of these rurban areas compared with the central urban districts.

Corinne Casanova, Vice-chairwoman of ADCF, **noted that the reasons why town dwellers migrate** to the country have changed and she invited politicians to adapt to the new situation. People living in the suburbs, the rurban sector or the country, demand different services. She supported a “hierarchy” of the functions allocated between the areas, based on regulatory instruments such as the SCOT (regional coordinated framework) and the PLUI (local plan for inter-communal development).

Mobilising players

On what scale should any project be undertaken? **Valérie Wadlow, Community Counsellor**, preferred the notion of an “agglomération” (district) and described the Amiens 2030 approach for which she is responsible, with the proviso that consideration must be given to what each party can bring to the project. This concept is sometimes brought to a standstill by the perception of councillors representing the interests of their town. Yet local populations are no longer contained within the limits of their own towns when it comes to everyday practices and activity.

The Picardy Region has recently adopted a regional development directive (DRA) entitled “New Countrysides” to change

people’s views of areas that are still stigmatised and to provide answers that vary depending on the problem rather than on the geographical area. According to **Sébastien Alavoine (Regional Council)**, this approach should provide a means of going beyond territorial concepts that no longer correspond to reality as it is experienced in everyday life.

According to **Marc Baietto, Chairman of Grenoble Alpes Métropole and the SCOT for the Grenoble region**, the issue is one of cooperation between areas. “*Who sets the tone? Who is entitled to say, this is the question that we should consider together rather than another?*”

Vincent Feltesse, Chairman of CUB and Chairman of FNAU, believes there is another difficulty – the links between a city and the rurban areas that lie beyond the city limits. Rurban areas may justifiably feel that they are being ignored. “*We have to work on joint representation and avoid lecturing people on what should and should not be done.*”

Brigitte Fouilland, Lecturer at Sciences Po (one of France’s top universities, focussing on political sciences), suggested widening the scope of discussions. “*The challenges posed by the future of rurban areas should be discussed jointly with the people who live there.*” She saw citizen initiatives emerging on topics as diverse as lifestyles, the organisation of leisure activities and nutrition, with the development of short circuits. “*These initiatives don’t cover every aspect. It is not up to the population to arbitrate or decide. But they must be listened to.*” ■

« Il faut faire confiance aux territoires »

Jean-Paul Delevoye, président du Conseil économique, social et environnemental a prononcé en clôture des rencontres un discours remarqué. *Propos choisis.*



© Jean-Marie Faucillon/ADUGA

« Parler de crise revient à dire que quand nous en sortons, nous retrouvons la société *ex ante*. Or nous vivons une métamorphose. C'est la troisième fois dans l'histoire de l'humanité qu'il y a la combinaison d'un changement profond de nos modes d'énergie et de nos modes de communication, entraînant de nombreuses années de déstabilisation : c'est ce qu'on appelle la métamorphose. Notre

confort intellectuel est de penser que le futur est la projection du présent. C'est bien le traumatisme de la société actuelle : les Français découvrent brutalement que la splendeur de leur passé ne leur garantit pas le confort de leur avenir. Car si vous acceptez le principe de la métamorphose, le futur est la contestation du présent. [...]

Dans la métamorphose, on crée de la résistance au changement tant que l'on n'a pas convaincu que le bénéfice du changement est supérieur à la douleur de la remise en cause du quotidien. Si nous n'avons plus d'espérance, la porte est ouverte à ceux qui gèrent les peurs. Dans la France d'aujourd'hui, le progrès apparaît plus comme un facteur de risques que comme un facteur d'opportunités. Mais plus importante que la gestion des peurs est la gestion des humiliations. Or nous sommes dans une société qui ne cesse d'humilier. [...]

Ce que j'entends depuis ce matin est typiquement français : on parle de périmètre, de gouvernance. Or la vraie question est celle-là : est-ce qu'on demande à la société de s'adapter aux structures ou est-ce qu'on accepte de remettre en cause les structures pour s'adapter à l'évolution ? En France, on préfère la jouissance du pouvoir plutôt qu'un projet qui remet en cause le confort. [...]

VOUS POUVEZ AIDER LA FRANCE À ABSORBER CE CHOC CULTUREL

La pensée européenne depuis Platon repose sur l'être. Nous catégorisons tout. La pensée chinoise est sur le vivre, ce qui est bien différent. Ce qui est important sur les territoires, ce n'est pas de catégoriser telle ou telle personne par rapport à son être, c'est de passer de la société de la performance à une société de l'épanouissement, de la société de l'acquisition à la société du partage. [...]

Nous sommes obsédés par le remplissage. Plus c'est dense, plus c'est costaud. Plus c'est costaud, plus on réussit. Les Chinois réfléchissent au vide fonctionnel. Quels sont les lieux de vie dans lesquels je peux faire se rencontrer les gens, dans le dialogue, dans la respiration de la ville, avec l'idée qu'ils puissent vivre demain de manière équilibrée ? [...] Aucune décision politique ne sera stable si elle n'a pas été précédée d'un débat et aucun débat ne sera crédible s'il n'est pas basé sur les enjeux et sur l'appropriation par l'opinion de l'importance de l'enjeu. Nous sommes dans un choc de temporalité entre le court et le long terme. Cela donne un rôle très important aux structures qui échappent à cette temporalité comme les agences d'urbanisme. La permanence des sujets et des interrogations qu'elles ont à traiter dépasse le champ de l'alternance. C'est aussi tout l'intérêt du Conseil économique, social et environnemental. [...]

Vous, agences d'urbanisme, vous pouvez aider la France à sortir non pas seulement de son choc de compétitivité mais d'absorber ce choc culturel. L'un de vos rôles est d'espérer que les décideurs politiques apportent de bonnes réponses parce que vous aurez su imposer les bonnes questions. [...] La conjugaison de vos projets et d'un décideur politique qui éclaire le chemin de l'avenir peut être un moyen formidable pour permettre aux concitoyens d'imaginer de pouvoir vivre demain sans doute avec moins d'argent mais en étant peut-être plus heureux parce qu'ils disposeront d'un espace conçu pour vivre. Cela pose des questions complexes : les maires, les élus, moi-même, nous avons des comportements cartésiens alors que notre responsabilité aujourd'hui est de reconstruire des espérances individuelles. [...]

Il faut faire confiance aux territoires ; mettons en place des démarches d'innovations, avec des systèmes dérogatoires. La confiance, c'est la clé. L'administration centrale n'a pas confiance dans l'administration locale, la commune n'a pas confiance dans l'intercommunalité, les citoyens n'ont pas confiance en eux-mêmes. Faites un choc de confiance, et les choses vont bouger à toute vitesse. Nous voyons émerger des tas d'initiative d'économie collaborative, participative, de troc, d'économie de la fonctionnalité. Ce sont des éléments fabuleux d'aménagement du territoire. [...]

Vous n'avez pas à réfléchir à la mise en équation de chiffres, d'hectares, de hauteurs, même si cela ressort plutôt de votre satisfaction cartésienne. Vous avez à réfléchir à ce qui est aussi une question personnelle pour vous : quels sont les projets que vous pouvez proposer pour que les femmes et les hommes que vous côtoyez au quotidien soient heureux de vivre ? » ■ **Propos recueillis par J.-M. M.**

« Nous devons rapidement apporter des réponses »

En clôture des 34^e rencontres des agences d'urbanisme, **Vincent Feltesse** est revenu sur les trois questions clés que pose ce qu'il appelle le tiers territoire : la représentation, la valeur et les outils.

« La force des agences d'urbanisme réside dans leur capacité à articuler la prospective et l'opérationnel. Le paradoxe veut que ce soit dans les périodes de crise, où nous avons le plus à réfléchir, à innover, à inventer, que nous sommes le plus soumis à des contraintes budgétaires. J'établis un parallèle entre ce débat sur les campagnes urbaines et celui que nous avons eu, il y a quelques années, sur la métropolisation. Cette question des métropoles, nous l'avons fait émerger collectivement à partir des années 2000 en plusieurs étapes – l'appel à projets de la DATAR, des travaux menés dans les territoires, sans oublier le Grand Paris. C'est seulement en 2014-2016 que les choses vont aboutir. Avec les campagnes urbaines, les agences d'urbanisme ont un rôle similaire à jouer pour faire émerger ce sujet autour de trois questions.

« TIERS TERRITOIRE »

La première est celle de la représentation. On a utilisé le mot de campagnes urbaines. J'ai tendance à parler de « tiers territoire », par allusion au tiers état, comme Gilles Clément parle de « tiers paysage » : des zones qui, jusqu'à présent, n'ont été ni bien traitées ni bien considérées. Je suis surpris par le changement de pied que nous avons opéré en quelques années : nous sommes passés d'un discours hyper-densificateur à une autocritique sur le périurbain, en évoquant aujourd'hui son potentiel.

Comme toujours dans les périodes de métamorphose, il faut stabiliser les choses. De quoi parle-t-on ? Quels sont ces autres territoires ? Comment a-t-on pu les nier à ce point et penser quelques années après que ce sont des territoires d'avenir ? Entre-temps, il est vrai que nous avons tous vu les cartes de Jacques Lévy établissant une corrélation entre le vote Front National et le périurbain.

QUELLE VALEUR ?

Le deuxième sujet qu'il est indispensable de traiter et dont nous n'avons pas l'habitude dans les agences d'urbanisme, c'est la question de la valeur. Nous sommes dans une période d'asymétrie entre le court terme et le long terme. J'ai entendu le vice-président du Club Ville Aménagement : les opérateurs n'iront pas sur ces territoires s'il n'y a pas un minimum de valeur créée. Pourtant, si les hypermarchés s'y sont développés, si les gens s'y sont installés, à 30 ou 40 km du centre urbain, c'est bien qu'ils y trouvent un gain. Ce sont des valeurs nouvelles. Il ne faut pas oublier la leçon

du développement durable : si on reste sur la valeur de court terme, sur la rentabilité immédiate, on ne s'en sortira pas.

Nous débattons en ce moment à l'Assemblée nationale du projet de loi ALUR : l'un des problèmes est la disparition des investisseurs institutionnels du logement intermédiaire. Ils vont sur d'autres créneaux plus porteurs : aujourd'hui, le marché des cliniques ; demain, celui des maisons de retraite. Nous qui sommes des agrégateurs de valeur collective, nous devons apprendre à travailler avec le privé, justement à cause de cette question de la valeur. Nous ne devons pas nous cantonner à un discours théorique. Notre rôle est d'aller sur l'opérationnel.

Troisième point : vous connaissez mon obsession sur la question des outils. Nous devons être en capacité de produire à court terme des outils, opérationnels, organisés, démocratiques, en sortant de la fascination bien française pour les jardins à la française. Car le temps de produire un de ces jardins parfaitement ordonnancés, nous sommes déjà passés à une autre époque.

UN ENJEU COLLECTIF

Voilà ce que nous avons à faire. Nous sommes devant un sujet encore plus complexe et plus difficile à appréhender que celui des métropoles. Je propose que, la Fédération nationale des agences d'urbanisme avec les autres partenaires du « bloc local »¹, nous avançons sur ce sujet dans les mois qui viennent, en y associant tous les créateurs de périurbanisation. C'est un enjeu collectif.

Je suis fasciné par le bon sens populaire. Quand on rencontre une telle réaction face à l'humiliation – je me souviens d'avoir écrit il y a plus de dix ans sur la « presque île des oubliés » –, il faut proposer des réponses rapides. C'est notre honneur à nous, agences d'urbanisme. » ■ Propos recueillis par J.-M. M.

¹ Réunion des associations d'élus.



© Jean-Marie Fauclair/ADUCA

We have to provide quick answers

Vincent Feltesse, Chairman of the National Federation of Urban Planning Agencies closed the 34th congress in Amiens. He reminded the three questions raised by the “third territory”: representation, value and tools.

The strength of planning agencies lies in their ability to express both the prospective and the operational. Paradoxically, it is during periods of crisis, when we have the greatest need to reflect, innovate and invent, that we are the most subject to budgetary constraints. I can see a parallel between this debate on rurban areas and the discussion we had a few years ago on the move towards city living. We helped the issue of cities to advance, together and in several stages, from the early 2000s – firstly through DATAR’s call for projects, then through the work undertaken in the various territories and, last but not least, through the “Grand Paris” project. Things will not reach a conclusion until 2014-2016. When it comes to rurban areas, development agents have a similar role to play to bring this topic into the spotlight, based on three questions.

“Third territory”

The first question relates to representation. The term “rurban areas” has been used but I tend to prefer “*third territory*”, an allusion to France’s historical Third Estate, in the same way that Gilles Clément talks about “*third countryside*”. These are zones which, until now, have not been well-treated and have not enjoyed our consideration. I am surprised by the changing trend that we have brought about in just a few years. We have moved from an emphasis on densification to self-criticism on rurban areas and now to a description of their potential. As always during periods of metamorphosis, things have to be put on an even keel.

What exactly are we talking about? What are these other areas? How could we ignore them to the extent we did yet consider, just a few years later, that they are areas with a future? In the meantime, it has to be said, we have all seen Jacques Lévy’s maps showing the correlation between votes for the right-wing National Front party and rurban areas.

Setting a value

The second subject that has to be looked at but which we, in planning agencies, are not used to considering is the question of value. There is a current imbalance between the short and long term. I heard the Vice-chairman of the Club Ville Aménagement state that operators will not move to these areas unless there is a minimum value created there. Yet, if hypermarkets have opened there and if people have settled there, 30 or 40 km from the town centre, it is because they feel they have something to gain. These are new values. We should not forget the lesson of sustainable development. If we continue to consider only short-term value and immediate profitability, we will never solve the problem. The National Assembly, our Parliament, is currently debating the “ALUR” law (access to housing and urban renovation schemes). One of the problems is the disappearance of institutional investors in intermediate-level housing. They are moving to other, more promising, sectors. Currently, clinics are attracting investment; tomorrow, it will be retirement homes. As the aggregators of collective

value, we have a duty to learn to work with the private sector, because of this very question of value. We must not restrict ourselves to theory and talk; our role is to implement operational dimensions.

Third point: you know my obsession with the matter of tools. We must be able to produce, in the short term, tools that are operational, organised and democratic. We have to lose the very French fascination with French-style gardens because, by the time we have produced one of these perfectly aligned gardens, things will have changed and we will find ourselves in a new era.

A collective challenge

This is what was at stake facing a subject that is even more complex and more difficult to grasp than the problem of cities. I suggest that the National Federation of Urban Planning Agencies, working with the other partners in the “local block”¹, look at the subject more closely in the coming months and involve all those involved in creating rurban areas such as the French railways (SNCF) for example. This is a collective issue. I am fascinated by the population’s common sense. When you see their reaction to humiliation – I remember writing, more than ten years ago, about the “peninsula of the forgotten” –, it is evident that we need answers quickly. It’s a question of honour for planning agencies like us. ■

¹ Meeting of associations of politicians.

OUVRAGES

■ **Portrait des intercommunalités rurales : périmètres, compétences et actions**
ADCF, Caisse des Dépôts, déc. 2009, 58 pages



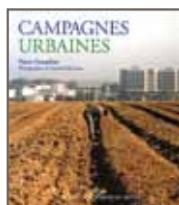
■ **Rapport d'information sur l'évaluation de la politique publique d'aménagement du territoire en milieu rural**
Jérôme Bignon
Germinal Piro,
Tome I: rapport
Assemblée nationale,
fév. 2012, 264 pages

■ **La fabrique périurbaine, système d'acteurs et production des ensembles pavillonnaires dans la Grande Couronne Francilienne**
Delphine Callen
Université Paris I
Panthéon - Sorbonne
nov. 2011, 400 pages

■ **Nouvelles gouvernances, nouveaux territoires**
Dix-huit enquêtes sur le dialogue urbain-rural
Alain Chanard,
Vincent Chassagne,
Yves Gorgeu,
Mohamed Chahid
Mairie conseils, Caisse des Dépôts, ADCF, APFP, DIACT, ETD, FPNRF, déc. 2009, 111 pages

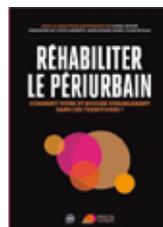
■ **Habiter les espaces périurbains**
Rodolphe Dodier
Presses Universitaires de Rennes, juin 2012, 219 pages

■ **Campagnes urbaines**
Pierre Donadieu
Actes Sud, École nationale supérieure du paysage de Versailles, janv. 1998, 219 pages



■ **Plans locaux d'urbanisme intercommunaux**
Retours d'expériences, des pistes pour demain
FNAU, CERTU, ADCF,
fév. 2012, 156 pages

■ **Réhabiliter le périurbain**
Comme vivre et bouger durablement dans ces territoires ?
Lionel Rouge,
Christophe Gay,
Sylvie Landrieu,
Anaïs Lefranc,
Claire Nicolas
Forum vies mobiles,
août 2013, 140 pages



■ **Amiens, Grand Amiénois**
Circuit du souvenir 1914-1918
Cartoville, Guides
Gallimard, sept. 2013

■ **Pays du Grand Amiénois**
Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Grand Amiénois : rapport de présentation
PADD, DOO. Approuvé par le Comité Syndical le 21 décembre 2012, sept. 2013

■ **La périurbanisation : problématique et perspectives**
Emmanuel Roux,
Martin Vanier
La Documentation Française, DIACT, août 2008, 87 pages

■ **Un nouveau modèle de développement hors métropolisation. Le cas du monde rural français**
Magali Talandier,
Vol I. Thèse de doctorat nouveau régime en Urbanisme, Aménagement et Politiques urbaines. Université Paris XII - Val-de-Marne - Institut d'urbanisme de Paris - Créteil, déc. 2007, 98 pages

8^e édition du Prix de la thèse sur la ville



La 8^e édition du Prix de thèse sur la ville, organisée par le PUCA, l'APERAU et la FNAU, avec le soutien du CERTU, a pris place lors d'une cérémonie le 12 septembre au soir au musée de Picardie, avec la remise du Grand prix et du Prix spécial par Gilles Demailly, en présence de Brigitte Bariol (FNAU), de Laurent Coudroy de Lille (APERAU) et de Patrice Aubertel (PUCA). Les deux prix ont été attribués en mémoire de Pierre Bernard (1951-2013), membre pour la seconde année du jury. Le Grand Prix a été attribué à Rodrigo Andres Cattaneo

Pineda, pour sa thèse de doctorat en géographie « La fabrique de la ville : promoteurs immobiliers et financiarisation de la filière du logement à Santiago du Chili », soutenue à l'Université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis, sous la direction du professeur Marie-France Prévôt-Shapira. Le Prix spécial a été décerné à Fanny Gerbeaud pour sa thèse de doctorat en sociologie « L'habitat spontané : une architecture adaptée pour le développement des métropoles. Le cas de Bangkok (Thaïlande) », soutenue à l'Université Bordeaux 2-Victor Segalen sous la direction de Guy Tapie, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture et du paysage de Bordeaux. Rodrigo Andres Cattaneo Pineda a expliqué que Santiago du Chili était un laboratoire d'une politique de la ville libérale, « boîte noire du libéralisme moderne », et que les questions abordées dans sa thèse sur le financement de la ville, de la croissance urbaine, des réseaux et des équipements, étaient aussi pertinentes pour la France.

Publications périodiques

■ Territoires 2040

Revue d'études et de prospective
DATAR, La Documentation française
N° 1. Aménager le changement, août 2010, 99 pages
N° 2. Prospective périurbaine et autres fabriques de territoires, 2010, 160 pages
N° 3. Des systèmes spatiaux en prospective, 2011, 174 pages

N° 4. Des systèmes spatiaux en prospective, sept. 2011, 183 pages
N° 5. Des facteurs de changement 1, oct. 2012, 131 pages
N° 6. Des facteurs de changement 2, oct. 2012, 108 pages

■ **Cambo**, n° 3
Où va la ville ? Perspectives périurbaines
A'urba, mai 2013, 83 pages

■ **Esprit**, n° 393
Tous périurbains !
juin 2013, 239 pages

■ **Urbanisme**, n° 370
Reformer la suburbia ?
Un éclairage sur le débat américain prônant la densité
Cynthia Ghorra-Gobin (CNRS), janv.-fév. 2010, pp. 33-38

■ **Urbanisme**, HS n° 46
Questionner l'étalement urbain
nov. 2013, 82 pages

■ **Traits d'agences**,
Campagnes urbaines
été 2013, 24 pages

Travaux d'agences

■ ADEUPa

Les Cahiers du SCOT, n° 3
L'espace agricole et rural : préservation de l'espace et des activités agricoles
Agence d'urbanisme du Pays de Brest, *Brest*, juil. 2012, 4 pages

■ ADEUS

• **La consommation foncière dans le Bas-Rhin : l'optimisation en marche**
Les notes de l'ADEUS Foncier, n° 61
Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise, *Strasbourg*, déc. 2012, 8 pages

• **Lisières urbaines, exploration pour construire le dialogue ville-nature**
ADEUS, nov. 2013, 8 pages

• **Migrations alternantes : vers une périurbanisation vertueuse ?**
Les notes de l'ADEUS, n° 115, *Déplacement*

■ AGURAM

Agriculture périurbaine
Enquête auprès des maires
2011, 35 pages

■ AUA/T

• **La restructuration des bourgs périurbains du Muretain**
Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine, *Toulouse*, mai 2013, 132 pages

• **L'emploi se développe aussi dans les territoires périurbains**
Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine. *Toulouse*, novembre 2013, 4 pages

■ **AUDAP**
Périurbain, péri lointain
Les cahiers de l'AUDAP, n° 5, nov. 2013, 16 pages

■ **AUDIAR**
Ça bouge dans le périurbain !
Institut pour la ville en mouvement, Rennes, *Place publique*, 2012, hors-série, 64 pages

■ **AUAO**
Charte agricole pour une agriculture urbaine durable sur le territoire de l'agglomération orléanaise
2012, 58 pages

■ AURA

• **Enquête sociologique : la ville toujours plus loin ? Habiter le périurbain**
Agence d'urbanisme de la région angevine, *Angers*, oct. 2012, 12 pages

• **La ville toujours plus loin ? Portrait(s) du périurbain angevin**
Agence d'urbanisme de la région angevine, *Angers*

■ **A'URBA**
Regarder des deux côtés de la lisière, l'interface ville/nature
Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole, *Aquitaine*, 2013, 8 pages

■ **AURBSE**
La mobilité des habitants des espaces périurbains. Bassin de vie de Rouen
2013, 50 pages

■ **IAU-IdF**
• **Habiter dans le périurbain. Institut d'urbanisme et d'aménagement de l'Île-de-France**
Cahiers de l'IAU Ile-de-France, n° 161, fév. 2012, 104 pages

SITES

www.developpement-durable.gouv.fr
www.insee.fr
www.metropolitiques.eu
<http://territoires2040.datar.gouv.fr>
www.scoop.it/t/34e-rencontre-nationale-des-agences-d-urbanisme

• **Les pressions foncières en milieux agricoles et naturels**
Exploitations des données SAFER 2000-2011
Institut d'urbanisme et d'aménagement de l'Île-de-France, *Paris*, 2012, 42 pages

■ **ORF**
Quelles actions foncières pour le périurbain
IAU, nov. 2012, 46 pages.

■ **UrbaLyon**
• **Grand parc Miribel-Jonage : quand la ville change...** des espaces naturels périurbains aux parcs naturels métropolitains
Colloque du 16 juin 2011, Agence d'urbanisme de Lyon, Symalim, Fedenatur, *Lyon*, 2012, 79 pages

• **L'agriculture dans le Pôle Métropolitain**
Agence d'urbanisme de Lyon, 2013, 14 pages

Jérôme Grange,
directeur de l'ADUGA



De gauche à droite : Brigitte Bariol et Florence Sorrentino (FNAU), Mireille Ferri, vice-présidente de la FNAU, et Jérôme Baratier, directeur de l'agence de Tours et animateur de la rencontre



L'équipe de l'ADUGA

Remerciements

Ce numéro hors-série de la revue *Urbanisme* consacré au thème des « Campagnes urbaines » a été réalisé à partir des travaux de la 34^e rencontre des agences d'urbanisme, organisée à Amiens du 9 au 11 septembre 2013 par l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA) à l'initiative de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU).

Ce numéro a été élaboré sous la direction de **Brigitte Bariol**, déléguée générale de la FNAU, de **Florence Sorrentino** (FNAU) et de **Jérôme Grange**, directeur de l'ADUGA. Il a été conçu et mis en œuvre par l'équipe d'*Urbanisme*, **Jean-Michel Mestres** assurant la coordination générale.

La FNAU remercie les élus du Grand Amiénois pour l'enthousiasme et la mobilisation qui ont été les leurs pour accueillir cette 34^e rencontre sur leur territoire, notamment **François Cosserat**, **Gilles Demailly**, **Jean-Claude Leclabart**, **Jean-Michel Magnier**, **Jean Noyelle**, **Jean-Jacques Stoter** et **Valérie Wadlow**.

L'ADUGA adresse ses remerciements à ses partenaires institutionnels sans qui la tenue d'un tel événement n'aurait pas été possible : le ministère de l'Égalité des territoires et du Logement, Amiens Métropole, le Pays du Grand Amiénois, la Région Picardie, le Conseil général de la Somme, la DATAR, la Caisse des Dépôts, Immo Mousquetaires et l'OPAC Amiens Picardie.

La FNAU remercie enfin tous les auteurs de contributions, points de vue, synthèses, comptes rendus ou documents d'études utilisés pour réaliser ce numéro, en particulier l'équipe de l'ADUGA, Jérôme Grange, son directeur, et Jérôme Baratier.

Jérôme Baratier
Brigitte Bariol
Isabelle Collet
Stéphane Cordobès
Nicolas Delbouille
Ioanis Deroide
Agnès Descamps
Rodolphe Dodier
Franck Fauchoux
Alain Faure
Marie-Marthe Fauvel
Alexandre Fruchart
Cynthia Ghorra-Gobin
Jérôme Grange

Karine Hurel
Arnaud Laure
Antoine Loubière
Romain Mathey
Boris Menguy
Jean-Michel Mestres
Axelle Pourrias
François-Xavier Roussel
Alice Rousset
Caroline Sannier
Florence Sorrentino
Magali Talandier
Martin Vanier
Bertrand Verfaillie



176, rue du Temple
75003 Paris
Tél. : (33) 01 45 45 45 00
Télécopie : (33) 01 45 45 60 37
www.urbanisme.fr
urbanisme@urbanisme.fr

Directrice de la publication
Sophie Vaissière

Rédacteur en chef
Antoine Loubière
urba.loubiere@orange.fr

**Rédacteur en chef adjoint
et responsable
du développement**
Jean-Michel Mestres
urba.mestres@orange.fr

**Rédactrice et responsable
d'édition**
Annie Zimmermann
urba.zim@orange.fr

Les titres, intertitres et
chapeaux relèvent de la seule
responsabilité de la rédaction.

Crédits photos

Couverture : Amiens Métropole
Page 2 : Amiens Métropole,
Bazarurbain, Gaël Clariana/MCA
Jean-Marie Faucillon/ADUGA,
Laurent Rousselin/ADUGA
Page 18 : Laurent Rousselin/
ADUGA
Page 46 : ADUGA

Gérante
Sophie Vaissière

Service comptabilité
Christiane Bocat

Service abonnements
Marie-Christine Belloche
Ligne directe : 01 45 45 40 00
urbanisme.abos@orange.fr

Publicité
À la revue :
Marie-Christine Belloche
Ligne directe : 01 45 45 40 00
Télécopie : 01 45 45 60 37

**Conception graphique,
réalisation**



16 bis, avenue Parmentier
75011 Paris
www.agencestratis.com

Directeur
François Chevalier

Chef de projet
Julie Teurnier

Directrice artistique
Catherine Lavernhe

Mise en page
Hélène Doukhan

Diffusion
Dif'Pop
81, rue Romain Rolland
93260 Les Lilas
Tél. : 01 43 62 08 07
Télécopie : 01 43 62 07 42

Impression
Imprimerie SNAG & Centrale

urbanisme est éditée par la SARL
Publications d'architecture et
d'urbanisme au capital
de 532 500 euros (groupe CDC)
RCS Paris : 572070175
Commission paritaire n° 1015 T 87217
ISSN : 1240-0874
Code TVA : FR-1357-2070175
Dépôt légal : janvier 2014



La 34^e rencontre annuelle des agences d'urbanisme a réuni à Amiens les 11, 12 et 13 septembre 2013 sept cents professionnels autour de la question des « campagnes urbaines ». Trois jours très riches de débats, d'échanges, d'ateliers, de visites, de production d'idées qui ont été l'occasion de réinterroger l'ensemble des problématiques posées (modes de vie, habitat, déplacements, solidarités, énergie, commerce, agriculture), sans oublier ni la question des acteurs ni celle des outils qui sont nécessaires pour imaginer l'avenir de ces territoires, trop souvent stigmatisés, parfois négligés par les professionnels eux-mêmes, alors qu'ils sont porteurs de potentialités nouvelles. Le recours actuel à l'oxymore « campagnes urbaines » permet de prendre la mesure du changement de regard porté sur le périurbain, ces « tiers-territoires », comme les qualifie Vincent Feltesse, président de la Fédération nationale des agences d'urbanisme. Ce numéro hors-série se veut le reflet le plus complet possible de ces rencontres. Il donne la parole aux experts et aux élus qui sont intervenus à Amiens. Il rend compte des tables rondes et propose une synthèse de l'ensemble des ateliers. À l'heure de la « métamorphose » mise en évidence en clôture par Jean-Paul Delevoye, président du Conseil économique, social et environnemental, ce numéro apporte des réponses convergentes aux questions clés : de quoi peut être fait le nouveau système ville-campagne ? Comment mieux appréhender la réalité de ces campagnes urbaines pour passer à un projet politique global ? Il dresse le portrait du territoire qui a accueilli ces rencontres : Amiens Métropole et le Pays du Grand Amiénois. Par ses caractéristiques propres autant que par les projets qu'il développe, ce vaste territoire témoigne des nouvelles relations que peuvent entretenir une ville centre et ses campagnes environnantes au profit d'une urbanité renouvelée. ■

Hors-série
www.urbanisme.fr

Campagnes urbaines

Urban countryside

The 34th National Congress of Urban Planning Agencies was held in Amiens on 11, 12 and 13 September 2013, providing an opportunity for 700 professionals to discuss the issue of "rurban areas". The three days were filled with debates, discussions, workshops, visits and think tanks. Together, delegates took another look at some issues (lifestyles, housing, travel, solidarity, energy, trade and agriculture), at players and at the tools which are required to design a future for these areas. Rurban areas are too often stigmatised, sometimes even ignored, by professionals themselves despite the new potential they represent.

The current use of the oxymoron "urban countryside" is an indicator of the changing view of rurban areas, described by Vincent Feltesse, Chairman of the National Federation of Urban Planning Agencies as "third areas".

This special issue has attempted to report all the meetings as comprehensively as possible. It includes articles by the experts and politicians who spoke in Amiens. It reports on the round tables and offers a summary of all the workshops. At a time of "metamorphosis" highlighted in the final address by Jean-Paul Delevoye, President of the Economic, Social and Environmental Council, this issue provides converging answers to key questions – What can a new town/country system consist of? How can we gain more understanding of the reality of these rurban areas and move on to a global political project? Not forgetting the portrait of the area that hosted the meetings - Amiens Métropole and the Pays du Grand Amiénois. By its particular characteristics and the projects developed, this vast area is an example of the new relationships that can be established between an urban centre and its surrounding countryside to recreate a sense of urban renewal. ■

