

www.urbanisme.fr

Hors série

n°28

18 €

Revue

URBANISME



**Métropole en question,
métropole en action**
Spotlight on the Metropolis

Actes de la 26^e rencontre nationale des agences d'urbanisme
French Federation of Town Planning Agencies
Report of the 26th Congress
Grenoble, Saint-Étienne, Lyon, déc. 2005

MÉTROPOLE EN QUESTION, MÉTROPOLE EN ACTION

Le XXI^e siècle sera celui des métropoles. Toute réflexion sur l'avenir de l'Europe urbaine doit intégrer ce nouveau système de référence. Les dynamiques métropolitaines trouvent leurs sources dans les révolutions économiques, techniques et culturelles qui transforment la société européenne depuis un demi-siècle. Étroitement liées à l'économie de la connaissance et de l'information, elles conduisent à l'émergence de formes urbaines nouvelles, à des manières différentes d'utiliser la ville et à des rapports renouvelés des habitants à leur territoire.

L'accélération de ce phénomène, facteur d'attractivité et de rayonnement, mais aussi d'inquiétude vis-à-vis des équilibres institutionnels, sociaux ou environnementaux, suscite de nombreux débats. Cette évolution peut en effet ouvrir de formidables opportunités de développement, mais porte aussi des risques importants pour les villes qui resteraient à l'écart de ces mouvements ou pour les habitants qui en seraient durablement exclus. C'est pourquoi, sous le titre "Métropole en question, métropole en action", la Fédération

nationale des agences d'urbanisme avait retenu la "métropolisation" comme thème de sa XXVI^e rencontre, organisée en réseau par les agences des trois grandes agglomérations rhônalpines, Grenoble, Saint-Étienne et Lyon.

Les agences d'urbanisme sont en effet bien placées pour traiter de ces questions. Présentes dans la plupart des grandes villes françaises, elles ont notamment pour mission de réfléchir à l'avenir des territoires où elles agissent et d'y préparer des projets de développement en phase avec les grandes évolutions économiques et sociales. Bon nombre d'entre elles se sont d'ailleurs investies dans la préparation des réponses à l'appel à coopération métropolitaine lancé en 2003 par la Datar. Ce nouveau numéro hors série de la revue *Urbanisme* témoigne des échanges très denses de la rencontre nationale et constitue l'occasion de mutualiser les savoirs et les expériences menées dans ce domaine.

André Rossinot,
président de la FNAU

SPOTLIGHT ON THE METROPOLIS

The 21st century is going to be the century of the metropolis, and any discussion of Europe's urban future has to take account of this new frame of reference. Rooted in the economic, technical and cultural revolutions at work in Europe over the last fifty years, the dynamics of the metropolis are also intimately linked to today's knowledge-and-information-driven economy; what we are witnessing is the emergence of new urban forms, different ways of using the city, and new relationships between people and the places they live in.

The acceleration of this trend – a source of urban attractiveness and prestige, but also of disquiet concerning institutional, social and environmental balance – has generated a great deal of debate. For while current changes are opening up enormous development possibilities, they are also bringing with them major risks for cities that miss the bus and for residents condemned to exclusion. Hence the theme of "metropolisation" and the title Focus on the Metropolis for the 26th congress of France's National Federation of Town

Planning Agencies (FNAU), organised by the network of planning agencies from the three major urban areas in France's Rhône-Alpes Region: Grenoble, Saint-Etienne and Lyon.

Now present in most of the country's big cities, France's town planning agencies are well placed to consider these issues. Their role notably includes weighing up the future of the territories they work in and preparing development projects that fit with major economic and social trends; and many of them are working on responses to the call for inter-metropolitan cooperation launched by the Town Planning and Regional Action Delegation (Datar) in 2003. With its account of the vigorous discussion that took place during the recent FNAU Congress, this special issue of Urbanisme offers an excellent résumé of current thinking and recent experiments in the field.

André Rossinot
FNAU President

Sommaire



■ Avant-propos	3	■ Métropole en projet	38
Métropole en question, métropole en action par André Rossinot	3	• Table ronde On ira tous au paradigme... des politiques publiques Synthèse de la table ronde par Olivier Réal	38
■ Ouverture	6	Gouvernance culturelle : <i>work in progress</i>	40
Vers des métropoles de proximité ? par Pierre Gras	6	• Table ronde La métropolisation relance le débat institutionnel Synthèse de la table ronde par Richard Quincerot	41
• Table ronde Métropole émergente : apprendre à voir le réel Synthèse par Richard Quincerot	9	Échirolles : une "centralité périphérique" ?	43
Résumé anglais	11	Saint-Étienne : des quartiers anciens en "gentrification", mais sans exclusion ?	43
■ Métropoles en réseau	12	• Point de vue L'appel à coopération métropolitaine : un décryptage par Anna Geppert	44
Rhône-Alpes rencontre ses métropoles	12	• Reportage Birmingham : une métropole régénérée par le commerce ? par Pierre Gras • Reportage photo de Pierre Gras	47
• Agglomération grenobloise La métropolisation en ligne de mire par Olivier Réal	13	Résumé anglais	52
Minatec voit grand autour de l'infiniment petit	15	■ Rayonnement de la métropole	53
• Agglomération stéphanoise Attention, métropole en chantier ! par Pierre Gras	16	• Table ronde De l'art de rayonner : vous avez vu ma métropole ? Synthèse de la table ronde par Richard Quincerot	53
Saint-Étienne travaille son design	19	Firminy : Le Corbusier, icône rayonnante ?	55
• Agglomération lyonnaise Quarante ans d'internationalisation par Richard Quincerot	20	• Table ronde La métropole européenne veut rayonner au-delà de sa circonférence Synthèse de la table ronde par Olivier Réal	56
Cité internationale : une machine à rayonner	22	Question à : Sergio Chiamparino, maire de Turin	58
Résumé anglais	23	• Analyse Barcelone, métropole entre ombre et lumière par Pierre Gras • Reportage photo de Serge Mouraret	59
■ Métropole vécue	24	Résumé anglais	64
• Table ronde La métropole prendra-t-elle le "risque" de l'altérité ? Synthèse de la table ronde par Olivier Réal	24	■ Perspectives métropolitaines	65
• Point de vue Mobilité = métropolitité : une équation impossible ? par Marc Wiel	27	• Synthèse La ville dont vous êtes le héraut Synthèse subjective par Martin Vanier	65
Curitiba, ville durable et solidaire	28	• Table ronde Quand le couple région/métropoles (re)fait l'Europe... Synthèse de la table ronde finale par Pierre Gras	67
• Point de vue Les spécificités de la métropolisation en Provence-Alpes-Côte d'Azur par Gabriel Jourdan	29	La FNAU se "manifeste" et étend ses ambitions par Pierre Gras	69
• Analyse La métropole en Suisse : un concept en évolution lente par Richard Quincerot • Reportage photo de Serge Mouraret	31	• Point de vue L'État répondra présent par Dominique Perben	71
Résumé anglais	37	Résumé anglais	72
		■ Repères bibliographiques	73

Contents



■ Foreword	3	■ Projects that shape the metropolis	38
Spotlight on the metropolis by André Rossinot	3	• Round table Of paradigms and policies Report on the round table by Olivier Réal	38
■ Setting the scene	6	Cultural governance: <i>work in progress</i>	40
Towards "community" metropolises? by Pierre Gras	6	• Round table The implications for France's institutions Report on the round table by Richard Quincerot	41
• Round table The emerging metropolis: learning to face the facts Report by Richard Quincerot	9	Échirolles: a "peripheral urban centrality" ?	43
English abstract	11	Saint-Étienne: <i>gentrification – to exclude or not to exclude?</i>	43
■ Networking	12	• Viewpoint The call for metropolitan cooperation: between the lines by Anna Geppert	44
<i>Rhône-Alpes encounters its metropolises</i>	12	• Report Birmingham: a retail-regenerated metropolis? by Pierre Gras • Photos by Pierre Gras	47
• Grenoble Homing in on metropolisation by Olivier Réal	13	English abstract	52
Minatec: <i>making small, aiming high</i>	15	■ The fine art of status	53
• St Etienne A metropolis in the making by Pierre Gras	16	• Round table Hey, seen my metropolis? Report on the round table by Richard Quincerot	53
Designing St Etienne	19	Firminy: <i>Le Corbusier – status icon?</i>	55
• Lyon Going international: forty years on by Richard Quincerot	20	• Round table European metropolises: putting the status message across Report on the round table by Olivier Réal	56
Lyon's <i>Cité Internationale: the status machine</i>	22	A question for: Sergio Chiamparino, mayor of Turin	58
English abstract	23	• Close-up Barcelona between light and shadow by Pierre Gras • Photos by Serge Mouraret	59
■ The metropolitan experience	24	English abstract	64
• Round table Will the metropolis "risk" alterity? Report on the round table by Olivier Réal	24	■ Prospects	65
• Viewpoint Mobile = metropolitan: an impossible equation? by Marc Wiel	27	• Report Heroes of the urban book One man's viewpoint by Martin Vanier	65
Curitiba: <i>sustainable and community-conscious</i>	28	• Round table Region + metropolis = a new Europe? Report on the closing round table by Pierre Gras	67
• Viewpoint Metropolisation in France's Provence-Alpes-Côte d'Azur Region by Gabriel Jourdan	29	The FNAU: new manifesto, fresh ambitions by Pierre Gras	69
• Close-up The metropolis concept in Switzerland: changing – but slowly by Richard Quincerot • Photos by Serge Mouraret	31	• Viewpoint You can count on the State by Dominique Perben	71
English abstract	37	English abstract	72
		■ Further reading	73

VERS DES MÉTROPOLIS DE PROXIMITÉ ?

Organisée “en réseau” par les agglomérations de Grenoble, Saint-Étienne et Lyon, la XXVI^e rencontre nationale des agences d’urbanisme a contribué sur le terrain – qui est aussi celui des idées – à éclairer ce qui constitue à la fois l’opportunité et la complexité de la métropolisation pour les acteurs des “projets métropolitains”. Trois temps forts de débat¹, mais aussi en convivialité, menés tambour battant dans les trois métropoles rhônalpines.

Par Pierre Gras

Le monde s’urbanise à vitesse accélérée. Les espaces urbains s’élargissent et changent de forme. Portées par le développement de l’automobile et la périurbanisation, les villes atteignent des tailles parfois gigantesques et revendiquent le statut de “métropoles”. Tandis que les cadres sociaux traditionnels liés à une économie de production sont bouleversés, les équilibres urbains entre les territoires, et à l’intérieur de ceux-ci, se transforment profondément. Des puissances nouvelles émergent à l’échelle mondiale tandis que d’autres perdent leurs anciennes prééminences...

Une configuration nouvelle

En France, le système de gouvernance des territoires est fondé sur un partage rigide des compétences entre l’État, les communes et leurs intercommuna-

lités, les régions et les départements. Il se révèle mal adapté pour le pilotage de ces territoires urbains d’un nouveau type que sont les métropoles et soulève nombre de questions. Aussi, comme l’a expliqué en ouverture Michel Destot, député-maire de Grenoble, la configuration de la XXVI^e rencontre nationale des agences d’urbanisme s’est voulue proche des réponses du terrain, à l’image du réseau des villes de Rhône-Alpes, manifestant la réalité d’un travail en commun devenu “indispensable à l’échelle du développement urbain” comme à la constitution d’une candidature (réussie) aux “pôles de compétitivité”².

“La seule “ville” de Los Angeles, a souligné le maire de Grenoble, couvre la totalité de nos trois aires métropolitaines. C’est pourquoi il nous faut raisonner à l’échelle mondiale, inventer des villes réellement internationales en dehors de Paris, disposant d’infrastructures de haut niveau et complémentaires en matière de transports, de nouvelles technologies, de recherche ou d’enseignement supérieur. “Mais ces “fonctions majeures de centralité” comportent “des responsabilités équivalentes en matière sociale”, a poursuivi Michel Destot : les charges de solidarité qui en découlent dépassent largement les moyens des seules villes centres et concernent désormais l’ensemble des agglomérations urbaines. Enfin, “faire vivre la métropole, c’est aussi faire vivre la ville comme creuset de la démocratie. Car c’est bien dans les villes que se façonne le monde de demain”.

Le défi du travail en commun

Des termes qu’aurait pu employer le président de la FNAU lui-même. André Rossinot n’a pas manqué de souligner la qualité des “relations informelles ou formelles développées par les agences d’urbanisme”



André Rossinot



Michel Destot



Michel Thiollière



Gérard Collomb

3/
Cf. *Urbanisme* hors série n° 21, mars-avril 2004, pp. 55 et suivantes.

4/
in *Le Monde* du 2 décembre 2005. Lire aussi page X.

1/
Débats animés cette année par Véronique Auger.

2/
Il y a 15 projets rhônalpins parmi les 67 pris en compte par la Datar au plan national. Lire aussi page 46.

qui permettent, selon lui, de dépasser les clivages partisans ou techniques et de mobiliser l’ensemble des réseaux professionnels au service de ces objectifs ambitieux. “La métropolisation et la compétition internationale, a expliqué le président de la fédération, nous imposent de faire face ensemble à ces défis, au moment où l’Europe des villes ressurgit avec une vigueur nouvelle.” Citant l’exemple du Sillon lorrain³, le maire de Nancy a évoqué une double nécessité : “synthétiser les différents modes

avoir pleinement conscience au départ. Car, à l’époque, nous n’avions pas le choix. Il fallait en priorité recoudre le tissu social déchiré par la crise économique et le faire ensemble. Cette démarche s’est poursuivie naturellement par la suite.” Les grands projets actuels permettront à la métropole stéphanoise de “se doter d’outils forts pour son développement culturel en associant constamment créativité et économie, modernité et identité”, selon l’expression de M. Thiollière⁴.



La société se mondialise et s’urbanise à vitesse accélérée et les équilibres sociaux en sont bouleversés.

de contractualisation” entre les métropoles et l’État, et “trouver des systèmes de gouvernance adaptés permettant d’obtenir de meilleurs résultats dans des domaines comme la performance économique des territoires, la cohésion sociale ou les conditions de la mobilité”. Or, a reconnu André Rossinot, “fabriquer des projets métropolitains, ce n’est pas évident. L’aventure est donc permanente. C’est un défi pour notre façon de vivre et de travailler ensemble.”

Développer des projets métropolitains forts

À Saint-Étienne, le lendemain, Michel Thiollière, sénateur-maire et président de Saint-Étienne Métropole, a rebondi sur cette idée avec modestie : “Nous avons mis en œuvre dans l’agglomération stéphanoise un projet de développement métropolitain sans en

Il était difficile d’évoquer les perspectives du développement métropolitain sans envisager son “rayonnement”, thème retenu par l’agglomération lyonnaise pour la troisième et dernière journée de la rencontre. Gérard Collomb, sénateur-maire et président de la Communauté urbaine de Lyon, l’a rappelé en termes clairs : “Si l’économie de l’information se joue des frontières, elle a besoin de territoires. Même dans l’immatériel, il faut de l’échange pour que puissent se développer les grandes villes de la connaissance.” Et il faut être connu – et surtout reconnu – pour exister dans une économie-monde de plus en plus marquée par le sceau de “l’intelligence”. En faire partie suppose donc pour une métropole d’avoir acquis une véritable lisibilité internationale que certains choisissent d’appeler “rayonnement” et d’autres “compétitivité” ou “performance globale”. Comme aurait pu l’écrire Fernand Braudel, si le rayonnement ne se décrète pas, à coup sûr il se prépare...



VERS DES MÉTROPOLIS DE PROXIMITÉ ?

Mobiliser tous les acteurs

En tout état de cause, chacun l'a répété au cours de ces trois journées, "un grand nombre d'acteurs est nécessaire" pour faire aboutir une telle démarche : qu'ils soient institutionnels ou émanent de la société civile, comme l'a expliqué le maire de Lyon, qu'ils soient issus des rangs du secteur privé, comme l'a rappelé le maire de Saint-Étienne, ou du monde de la connaissance et de la culture, comme l'a souligné le maire de Grenoble, il convient de les "mobiliser" sur des thématiques fédératrices où ils puissent jouer pleinement leur rôle. "Si nous ne savons pas organiser cette mobilisation, a prévenu Gérard Collomb, c'est la seule loi du marché qui s'imposera comme moyen de régulation de la métropolisation." Trois conditions sont ainsi apparues incontournables au président de la Communauté urbaine de Lyon pour "apprendre à travailler ensemble" et parvenir à "définir des stratégies communes" : "une communauté de destin", "une vision partagée du territoire" et enfin "une organisation en réseau plutôt qu'en pyramide".

La complexité d'une organisation multipolaire

Le déroulement proprement dit des trois journées de cette rencontre nationale aura tout à la fois montré la complexité d'une organisation multipolaire –

par exemple en matière de transports ou de logistique de congrès – mais aussi la nécessité d'une telle "stratégie métropolitaine", en dépit des espaces éventuels de concurrence. Si le chemin n'est pas sans embûches, "rester entre soi et ne pas s'ouvrir aux autres serait suicidaire à terme pour les villes", a lancé le maire de Genève, Manuel Tornare, opportunément invité à la table ronde finale. La métropolisation n'est sans doute pas un phénomène vertueux. Elle entraîne des déséquilibres certains, de même qu'elle contribue à accentuer les clivages sociaux ou territoriaux. Mais le malthusianisme et le repli sur soi constitueraient assurément une impasse.

Alors laissons le mot de la fin à l'économiste Pierre Veltz : "Quand les villes deviennent ennuyeuses, même les riches finissent par partir !" Vive la créativité métropolitaine, par conséquent. Rendez-vous est pris pour le mois de novembre à Dunkerque – une ville où l'on ne s'ennuie pas, "Karnaval" en témoigne – où se réunira la vingt-septième rencontre des agences d'urbanisme. Car il y sera justement question d'innovation, de création et de culture. | P.G.

Billet

Vous avez dit ambiance ?

Question : combien faut-il de temps pour rejoindre Lyon en train spécial depuis Grenoble un soir d'hiver – et, de surcroît, de rencontre nationale de la FNAU –, sachant qu'un convoi roule rarement sans motrice, que les trente-cinq heures sont toujours en vigueur et que les réserves de vin chaud finissent tôt ou tard par s'épuiser, comme le moral des troupes ? Réponse : un certain temps. Il ne fallait manquer ni d'humour ni de patience. Heureusement, les cinq cents métropolitains d'un jour qui se sont transportés entre les trois sites de la rencontre nationale n'en étaient pas dépourvus, le premier soir comme le second... Mais au fond,

la démonstration des organisateurs in situ (et involontaire, sans doute) concernant la "complexité" de la métropolisation et les "effets de réseau" n'aurait pas été si efficace sans ces petites anicroches... D'anicroches, il n'y en eût en revanche aucune au cours du dîner de gala – aussi exotique que somptueux – où, comme le résumait avec une pointe d'insolence le synthétiseur en chef Martin Vanier, les directeurs d'agence ont pu découvrir en temps réel l'émergence de cultures urbaines apparues il y a près de trente ans... Le temps passe si vite ensemble. Et si les péripéties passent, les (bons) souvenirs demeurent. Car

ce fut un bon cru, de l'avis général – je parle de la rencontre nationale, pas forcément du beaujolais.

Alors l'ambiance ? Pas facile à raconter, encore moins en un seul feuillet. Mais puisque vous insistez, j'ajouterai que l'équipe qui a rédigé ces pages ne s'est pas ennuyée. Mais elle s'est coupée en quatre pendant ces trois jours. Car, comme le suggérait un participant facétieux, "une métropole, c'est un traîneau avec beaucoup de rennes : ça tire dans tous les sens". Heureusement qu'il y a parfois le père Noël aux commandes !.

| P.G.

Table ronde

Métropole émergente : apprendre à voir le réel

"La métropolisation a mis à mal quelques certitudes fondamentales, a souligné en préambule Alain Bourdin, sociologue, directeur de l'Institut français d'urbanisme. D'abord, l'omnipotence de l'État, désormais concurrencé par la montée en puissance des métropoles. Ensuite la notion de territoire, qui n'a pas beaucoup de sens pour un phénomène à caractère essentiellement économique et social. Mais aussi l'idée de culture urbaine, débordée par le cosmopolitisme et l'interaction de multiples cultures. Et enfin, l'imaginaire urbain, percuté par l'espace mondialisé des séries TV américaines, mais aussi de la décolonisation, du risque et de l'insécurité..."

Un processus d'individualisation

Alors, comment penser ce monde nouveau ? Pour Alain Bourdin, c'est la dernière étape d'un processus historique d'individualisation des sociétés, qui consiste à "faire le social à partir de l'individuel, et non l'inverse". Ce processus est porté par deux catégories métropolitaines en forte croissance : un "prolétariat" des services très mal payé et une catégorie moyenne de cadres supérieurs et professions intermédiaires, passé en trente ans (en France) de trois à plus de huit millions de personnes (passant ainsi de 16 % à 36 % de la population active).



Alain Bourdin

1/ Cf. Alain Bourdin, *La métropole des individus*, éditions de l'Aube, 2005

2/ Centre d'études politiques de l'Europe latine, Université de Montpellier I. Emmanuel Négrier vient de publier *La question métropolitaine. Les politiques à l'épreuve du changement d'échelle territoriale*, Presses universitaires de Grenoble, 2005.

Cette "métropole des individus"/1 génère, selon Alain Bourdin, une demande sociale spécifique qu'il s'agit de prendre en compte. Confronté à une offre considérable de biens et de services, disposant de compétences de choix et d'accès très inégales, exposé à une insécurité croissante, l'individu métropolitain est en recherche permanente d'une meilleure maîtrise de ses conditions d'existence : "Aidez-moi à organiser mon environnement et ma vie quotidienne ! Voilà la demande à laquelle les acteurs politiques doivent aujourd'hui répondre en priorité, l'enjeu central de la vie métropolitaine."

En apparence, rien n'a bougé. On habite toujours en ville, en banlieue ou dans une campagne plus ou moins éloignée. Et pourtant, tout a changé. En quelques années, le monde a subi une profonde métamorphose. Les territoires de vie restent infiniment familiers, puisque vécus au quotidien. Et pourtant, la métropolisation les a rendus déroutants, alternativement surprenants et décevants. Un dépaysement radical, analysé tout à tour du point de vue de l'urbanisme, de la gouvernance et de la morphologie du territoire au cours de la séance d'ouverture à Grenoble.

Synthèse par Richard Quincérot

Gouvernance métropolitaine, espoirs et réalités

À quoi conduit la métropolisation du point de vue de la gouvernance ? Sans doute pas à l'institution d'un nouvel échelon de gouvernement, estime Emmanuel Négrier, chercheur CNRS au CEPEL /2. Économiquement, les métropoles sont des ensembles complexes, fragmentés et instables. Socialement,



MÉTROPOLE ÉMERGENTE : APPRENDRE À VOIR LE RÉEL

elles sont traversées par des conflits irrésolus. Et politiquement, la gouvernance métropolitaine reste incertaine, n'émergeant qu'exceptionnellement des architectures institutionnelles préexistantes.

“Depuis la loi Chevènement de 1999, analyse Emmanuel Négrier, les agglomérations françaises ont presque atteint l'optimum avec près de deux cents structures. Mais elles couvrent à peine la moitié de leurs aires urbaines, c'est-à-dire les métropoles vécues par les populations et les acteurs économiques. Il serait donc prématuré d'annoncer l'aboutissement d'un cadre qui demeure globalement sous-optimal et bien plus hétérogène qu'attendu.” Sur la base d'une enquête menée à l'échelle européenne, Emmanuel Négrier distingue quatre modèles de gouvernance : “l'agglomération cosmétique”, la “confédération fantôme”, la “fédération sélective” et la “super-municipalité”. Sa conclusion : “La diversité même des gouvernances métropolitaines remet deux idées en question : la fatalité subsidiaire de la coopération intercommunale et l'optimisme des réformistes métropolitains.” La question d'une gouvernance métropolitaine serait-elle, par conséquent, prématurée ? /3

Le dépaysement métropolitain en dix leçons

Sur la morphologie des territoires, la métropolisation produit de l'inconnu, qu'il s'agit d'abord de reconnaître pour ce qu'il est. Yves Chalas, professeur à l'Institut d'urbanisme de Grenoble, met en avant dix caractéristiques qui distinguent les métropoles des formes antérieures d'occupation du sol. Premièrement, les métropoles ne sont pas des villes, mais des alliances de villes interdépendantes. Deuxièmement, elles sont polycentriques, associant de grandes et de petites villes. En troisième lieu, elles fonctionnent sur la base de réseaux de centralités d'importances diverses et non d'espaces aréolaires



Emmanuel Négrier



Yves Chalas

aux pôles bien hiérarchisés. Quatrième caractéristique, elles sont polarisées sur des centralités qui se situent autant au centre qu'en périphérie. En cinquième lieu, leurs frontières sont floues et mouvantes. Sixième point, leurs paysages mêlent en agrégats enchevêtrés l'urbain, le péri-urbain et le rural. Septièmement, L'urbain et le rural ne s'y opposent pas comme deux “mondes” contrastés, mais s'interpénètrent: les campagnes sont urbaines, la nature et l'agriculture ressurgissent au cœur des villes. Huitièmement, la nature et le passé rural ont le statut d'une nouvelle monumentalité, ils fonctionnent comme lieux de mémoire pour les habitants. Neuvièmement, dans les territoires métropolitains, les vides sont plus structurants que les pleins : ils devancent, déterminent, façonnent les formes bâties. Enfin, dixièmement, il n'y a plus de séparation entre “ville” et “non-ville”.

Et Yves Chalas de conclure sur cette totalisation : “La métropolisation a produit cette situation historiquement inédite d'une société entièrement urbaine, d'une co-extensivité de la ville et du territoire, d'une ville-territoire. Fin du dualisme entre ville et non-ville : l'urbain est devenu la mesure et la source de toute chose. Il se trouve dans les centres, les périphéries, les campagnes. Bref, il est partout.” Comme Dieu ? | P.G.

3/

Ce point de vue est partagé par Bernard Jouve et Christian Lefèvre (dir.), *Métropoles ingouvernables. Les villes européennes entre globalisation et décentralisation*, Elsevier, 2002.

Towards "community" metropolises?

Bringing together the metropolitan areas of Grenoble, St Etienne and Lyon, this first networked FNAU Congress put the spotlight simultaneously on the possibilities and complexities the metropolisation process represents for planners.

As Grenoble mayor Michel Destot pointed out, the single "city" of Los Angeles covers the same area as the Congress's three hosts: what France needs are truly international entities in addition to Paris, with the appropriate, interrelated infrastructures in terms of transport, the new technologies, research and higher education – plus the relevant social facilities. Among the challenges here is the intricate business of working together on metropolitan projects, and FNAU president André Rossinot stressed the role played by town planning agencies in smoothing over technical and professional rivalries that can hamper what he described as "a fulltime adventure". Interestingly, the mayor of St Etienne, Michel Thiollière, described how his city had launched its metropolitan development project without being fully aware of what was happening. The damage caused by the economic slump meant something had to be done and things just "went ahead naturally from there."

For Lyon mayor Gérard Collomb, the challenge also lies in the "world economy" and the need for cities to make themselves known in terms of such intangibles as information and intelligence – and so achieve what is variously called "status", "competitiveness" or "global performance". But all the actors concerned – public and private, institutional and civil society – must be mobilized if market forces are not to be the sole factor governing the metropolisation process. That process is a far from virtuous one, as Geneva mayor Manuel Tornare remarked, but this is no reason to refuse to get involved: to quote economist Pierre Veltz, "When cities become boring, even the rich finally move out!"

One effect of metropolisation is perplexity: on the surface nothing seems to have changed, but in just a few years the well-known has somehow become unfamiliar. Above all, as sociologist Alain Bourdin stressed, some of our basic certainties – the omnipotence of the state, accepted notions of territory and

urban culture – have been shaken. Choice and access are unequally distributed and a sense of insecurity finds expression in numerous unresolved conflicts. Yet with the metropolis still taking shape, as CNRS researcher Emmanuel Négrier pointed out, it may be too soon to start looking for the best form of governance.

Grenoble planning professor Yves Chalas offered a ten-point summary of what makes the metropolis unique: it is not a city, but an alliance of cities; thus it is multacentral; varying in size and functioning, the centralities form no clear hierarchy; the main centralities may be found both in the centre and on the periphery; metropolitan borders are blurred and shifting; the metropolis mixes the urban, the periurban and the rural; the urban and the rural interpenetrate; nature and the rural past have become the focus of residents' memory; space is defined more by the empty than by the built; and there is no longer any distinction between "city" and "non-city". "Metropolisation," Chalas says, "has produced the historically unprecedented situation of an entirely urban society... The urban has become the yardstick for all things... It is everywhere." Like God?



RHÔNE-ALPES À LA RENCONTRE DE SES MÉTROPOLIS

La décision du Conseil régional Rhône-Alpes d'adhérer simultanément aux trois agences d'urbanisme de la région, prise le jour même où se déroulait la table ronde finale de la rencontre nationale consacrée aux relations entre régions et métropoles en Europe¹, a grandement facilité le travail des élus présents.

Par Pierre Gras

Elle tombait en effet à pic pour montrer qu'il y a convergence d'intérêts, sinon de vues, entre la Région et ses trois grandes métropoles. Jean-Jack Queyranne, président du Conseil régional, l'a rappelé avec force : si la Région a fait le choix de s'impliquer dans les travaux et dans le fonctionnement des trois agences, a-t-il souligné, c'est parce qu'elles réunissent une solide "capacité d'analyse et de prospective" et qu'elles sont un bon exemple de la "mise en réseau" des métropoles.

Annie Deschamps, présidente de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, a pu exprimer également sa satisfaction de voir les trois équipes collaborer étroitement à la réussite d'un événement emblématique pour toute la région. "En 1983, a-t-elle rappelé, Grenoble organisait l'une des premières rencontres de la FNAU. Désormais, c'est ensemble que les agences des trois grandes métropoles de Rhône-Alpes préparent l'avenir." Préparer l'avenir n'est en effet pas la moindre des préoccupations des "outils de



Annie Deschamps



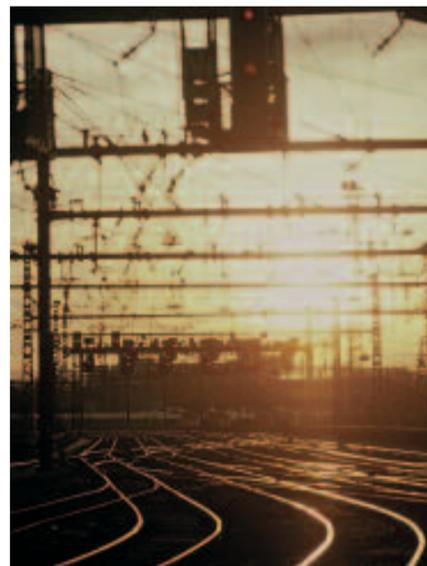
Marcel Doutre



Gilles Buna

mutualisation et de mise en cohérence des projets" que sont les agences, selon l'expression utilisée par le président de la FNAU. "L'évolution des modes de vie doit guider toute notre action, a d'ailleurs estimé Marcel Doutre, président d'Epures, l'agence d'urbanisme de l'agglomération stéphanoise, compte tenu de la "raréfaction des ressources", de la nécessité de construire "un développement plus durable" et du "besoin de cohésion sociale".

Le président de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Gilles Buna, a pour sa part mis l'accent sur la "qualité urbaine", indispensable à la réussite et au "rayonnement" du projet métropolitain : "La dégradation des milieux de vie n'est pas la condition de l'internationalisation", a-t-il précisé. "Les phénomènes que prennent en charge nos agences dépassent largement les frontières de nos agglomérations respectives. Il est naturel et logique d'y travailler ensemble", a-t-il affirmé ensuite, au cours d'une conférence de presse commune aux trois présidents et animée par André Rossinot. Ce dernier a souligné "(qu')il est impératif de sortir de l'isolement et d'unir nos savoir-faire si nous voulons que notre travail soit réellement efficace". Munies de ce viatique consensuel, les agences n'avaient plus de doute sur la voie à suivre... celle du réseau. | P.G.



1/
Lire la synthèse de cette table ronde en page 67.

1/
Le Sillon Alpin représente, en incluant l'agglomération franco-genevoise, un bassin de près de 2 millions d'habitants et 900 000 emplois.

Agglomération grenobloise

LA MÉTROPOLISATION EN LIGNE DE MIRE

À la fois métropole alpine et métropole d'équilibre vis-à-vis de la capitale lyonnaise au sein de la région Rhône-Alpes, technopole née du croisement historique de la formation, de la recherche et de l'industrie, Grenoble est au carrefour de nombreux développements. Abondance de biens ne nuit pas, à condition de savoir les partager pour asseoir une dimension métropolitaine que l'agglomération grenobloise n'a ni vocation ni capacité à atteindre seule. Le récit de cette ambition.

Par Olivier Réal

Pour avoir durablement relevé les défis de l'ère industrielle, puis ceux de l'ère moderne, plus scientifiques et technologiques, illustrés aujourd'hui par le concept Minatec (lire p. 15), l'agglomération grenobloise doit également assumer les responsabilités de premier pôle de recherche français en région (après l'Île-de-France). Conséquence inéluctable d'une forte image, issue d'une culture d'innovation soigneusement entretenue et peaufinée, car créatrice de richesses, la "métropole en devenir" attire. Cette agglomération d'environ 400 000 habitants répartis sur vingt-six communes accueille en effet 60 % des habitants, 58 % des actifs ayant un emploi, mais 71 % des emplois et 72 % des grandes surfaces commerciales de la région urbaine grenobloise, au prix d'une très forte mobilité de la population de la ville centre.

Développer la coopération métropolitaine

Plusieurs décennies de développement technopolitain ont offert à Grenoble un socle de forces vives et de reconnaissance, y compris à l'international, sur lequel repose en partie son potentiel d'évolution métropolitaine. Sa situation géographique au pied du Sillon Alpin¹ lui permet d'inscrire naturellement son territoire dans l'espace régional et européen, tantôt en complément, tantôt en concurrence, de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'agglomération apparaît en fait à la base d'un triangle essentiel comprenant les pôles de Lyon-Saint-Étienne et de Genève. Un positionnement susceptible d'être renforcé par la ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin et qui ne peut se passer du réseau de villes centres de Rhône-Alpes.



La modernisation de Grenoble lui a permis de s'inscrire dans le développement régional et international.

Cette alliance stratégique, construite depuis une dizaine d'années et élargie aux grandes agglomérations, correspond aux besoins d'internationalisation de la ville. Le processus de métropolisation, qui privilégie l'ouverture et l'émergence d'un axe régional Saint-Étienne-Lyon-Grenoble reposant sur des intérêts communs en matière de développement et de rayonnement (entre autres via l'économie et la



LA MÉTROPOLISATION EN LIGNE DE MIRE

recherche), offre à l'agglomération grenobloise l'opportunité de ne plus s'enfermer dans une dualité pas-siste entre montagne et vallée du Rhône.

Mieux organiser les déplacements

Plusieurs axes prioritaires se dégagent des politiques menées tant par la ville que par l'agglomération Grenoble Alpes Métropole. Concernant les déplacements, tout d'abord, le schéma directeur du tramway conduit, selon l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (Aurg), à "dépasser la logique de lignes" par une politique de maillage de l'infrastructure permettant de réaliser des "barreaux" créateurs de services. Il s'agit d'amorcer la réflexion sur la desserte des communes périurbaines à moins forte densité. Plus globalement, le Plan des déplacements urbains prévoit une interconnection tramway-train sur plusieurs sites de l'agglomération : après Grenoble et Echirolles, la gare de Gières constituera ainsi au printemps le troisième pôle d'échanges intermodal/2. Conjointement aux démarches de l'agglomération, celles de la Région en faveur d'une communauté de transports (facilitant les échanges vers le national et l'international) se traduisent par un renforcement de l'offre TER, incluant la poursuite du projet " Laser " de train RER sur les trois branches du "Y" grenoblois. Sans oublier l'offre départementale de cars express en interurbain (lignes Voiron-Crolles par Grenoble et Grenoble-Vizille), qui monte en charge.

Promouvoir l'habitat et le développement durable

L'amélioration de l'habitat est également l'un des défis majeurs de l'agglomération. L'expérience d'Echirolles montre que, dans ce domaine, la volonté politique est décisive/3. Les ambitions du maire de

Grenoble, Michel Destot, très attaché à la qualité de la "politique de peuplement" sont affichées : d'ici à 2020, la construction de 750 logements par an est attendue sur la seule ville-centre, dont le tiers en logements sociaux. Plusieurs projets d'urbanisme sont ainsi en gestation ou en partie réalisés, parmi lesquels la transformation de la caserne de Bonne (8,5 hectares). Cette ex-unité de chasseurs alpins, achetée par la commune et située à l'intersection des grands boulevards, va faire l'objet d'aménagements en Haute qualité environnementale), avec une forte dominante habitat (850 logements de standing, sociaux et intermédiaires), comprenant également un centre commercial (15 000 m²), une école, des bureaux et un parc public (4,5 hectares). Le projet, qui devrait être entièrement achevé fin 2008, fait le pendant avec un autre parc et une autre caserne déjà réhabilitée par le passé (l'opération Hoche).

Porter des engagements collectifs

L'engagement collectif dans une politique de développement durable et d'environnement est le troisième axe essentiel porté par l'agglomération. Il se traduit notamment par la signature, pour la première fois en France, d'un "Plan climat local" visant à réduire la production de gaz à effet de serre, en lien avec le pôle recherche de l'agglomération.

Enfin Grenoble et son agglomération entendent s'appuyer sur de grands événements internationaux, notamment culturels et sportifs, pour rayonner davantage. Une candidature olympique pour 2018 n'est pas impossible. Elle constituerait une force



4/

La ville de Grenoble occupait, en 1999, le dix-huitième rang en France avec 156 200 habitants, la Communauté d'agglomération le douzième avec 396 800 habitants et 26 communes, la Région urbaine le septième rang avec 620 000 personnes et 157 communes.

2/

Ce programme comprend notamment la réalisation du site de dépôt et de maintenance de la 3ème ligne de tramway, d'un pôle d'échanges et d'un parc-relais de 160 places connectés à la rocade Sud de Grenoble.

3/

Lire page 43.

mobilisatrice dans tous les secteurs et pourrait entraîner des retombées bien plus larges que la simple commémoration du cinquantenaire des Jeux de 1968, qui ont tant concouru au développement de la ville. Plaque tournante entre Rhône et Alpes, Grenoble n'aura sans doute jamais la taille des grandes métropoles européennes/4, mais semble en revanche en situation, par ses acquis, ses projets, ses ambitions et ses alliances, à générer une crédibilité métropolitaine dont nombre de grandes villes se contenteraient largement. | O.R.



Zoom

Minatec voit grand autour de l'infiniment petit

À la fois tête de réseau et joyau du pôle de compétitivité mondial Minalogic, qui fédère les milieux industriels, scientifiques et politiques d'une grande partie de Rhône-Alpes, Minatec relève le défi de la miniaturisation extrême et place Grenoble dans la cour des grands sites internationaux. En 2001, bien avant que l'on ne parle de "pôles de compétitivité", le projet Minatec, dédié à l'innovation dans les micro et nanotechnologies, a été lancé à Grenoble à l'initiative du Commissariat à l'énergie atomique et de l'Institut national polytechnique. Soutenu par les collectivités territoriales (le Conseil général de l'Isère en tant que maître d'ouvrage, la Région Rhône-Alpes, Grenoble Alpes Métropole et la Ville de Grenoble), il s'appuie sur un bassin d'emploi historiquement dédié à la science, aux technologies de pointe et à l'industrie. Le site Grenoble-Isère, c'est en effet, au sein d'une agglomération de 420 000 habitants, un socle scientifique et universitaire de 18 000 emplois dans la recherche, 220 laboratoires et cinq centres de recherche internationaux, 60 000 étudiants et dix écoles

d'ingénieurs. C'est aussi, entre autres forces, plus de 16 500 professionnels dans la filière micro-électronique (dont 3 500 dans la recherche), trente compagnies internationales et autant de start-up innovantes de création récente. La fertilisation s'est croisée depuis longtemps et la labellisation par la Datar, le 12 juillet dernier, du pôle de compétitivité mondial Minalogic place plus que jamais Grenoble au cœur d'un réseau technopolitain qui irrigue la région Rhône-Alpes – en lien avec Lyon – et rayonne à l'international. Mais avant de rayonner, Minatec doit sortir de terre. Situé au centre du polygone scientifique de Grenoble, où est implanté le CEA-LETI, premier centre européen de recherche appliquée en micro-technologies, le projet est dans la dernière ligne droite qui le conduit à une inauguration programmée le 1^{er} juin prochain. Implanté sur huit hectares d'un territoire qui en comprend une centaine en activité industrielle, Minatec va accueillir quelque 4 000 personnes dans la recherche, 220 laboratoires et cinq centres de recherche internationaux, 60 000 étudiants et dix écoles

gnants-chercheurs, et un millier d'emplois dans les entreprises partenaires. En lien avec les plateformes de recherche avec "salles blanches", bâtiments de valorisation industrielle et autres infrastructures de formation initiale et continue, la Maison des Micro et Nano Technologies comprendra 5 000 m² de bureaux, des salles de réunion, une médiathèque et un auditorium de 400 places... Ce sera le centre de vie, d'animation et de circulation entre les équipements et leurs occupants. Elle aura aussi pour mission de créer des "événements" et de promouvoir à l'étranger ce nouveau pôle intégré à la ville et largement ouvert sur le "nano-monde". | O.R.



Le développement des échanges intermodaux et la diversité de l'habitat constituent des priorités pour l'agglomération grenobloise.



Le site de Minatec accueillera bientôt 4 000 personnes.

ATTENTION, MÉTROPOLE EN CHANTIER !

Saint-Étienne bouge, se transforme, passe des alliances avec sa voisine lyonnaise, rivale traditionnelle – en politique comme en football.

Mais “Saint-Étienne 2015”, c’est encore loin. La multiplication des chantiers – grands et petits – et la structuration d’une intercommunalité de projet offrent un visage désormais dynamique à un paysage stéphanois jadis marqué par la crise et désormais à la recherche d’un projet d’ensemble. Entre repères culturels et geste politique, un parcours édifiant.

L’analyse de Pierre Gras et le reportage photo de Serge Mouraret.

Attention, métropole en chantier ! Ce pourrait être le slogan du panneau d’information qui accueille le visiteur à la sortie de la gare de Châteaueux, tant le nombre et l’ampleur des travaux en cours dans toute la ville semblent devoir dominer le paysage stéphanois pendant de longs mois. En réalité, les chantiers évoluent au rythme de maturation des projets eux-mêmes. Certains sont terminés : Montchovet revit peu à peu depuis la démolition de la “Muraille de Chine” et l’implantation d’un important pôle de cliniques privées. Le réaménagement du cours du Furan, qui a entraîné l’éventrement d’une partie du centre-ville, est pratiquement

achevé. Le chantier de la seconde ligne de tramway sera terminé d’ici à la fin de l’année ; les espaces publics renaissent. Le quartier d’affaires de Châteaueux (250 000 m²) s’amorce avec la réalisation du nouveau siège du groupe Casino, de même que le processus de rénovation urbaine des quartiers populaires/1.

Dans l’agglomération, l’église Saint-Pierre-de-Firminy, qui viendra compléter le patrimoine Le Corbusier le plus important d’Europe, est en cours d’achèvement/2. Les développements technologiques sont sur la bonne voie à Saint-Jean-de-Bonnefonds. Et demain, ce sera le tour de la Cité du design, sur l’ancien site de GIAT Industries/3, et du Zénith (premier équipement de ce type en Rhône-Alpes, dû à l’architecte britannique Norman Foster), deux emblèmes de la nouvelle image culturelle de Saint-Étienne.

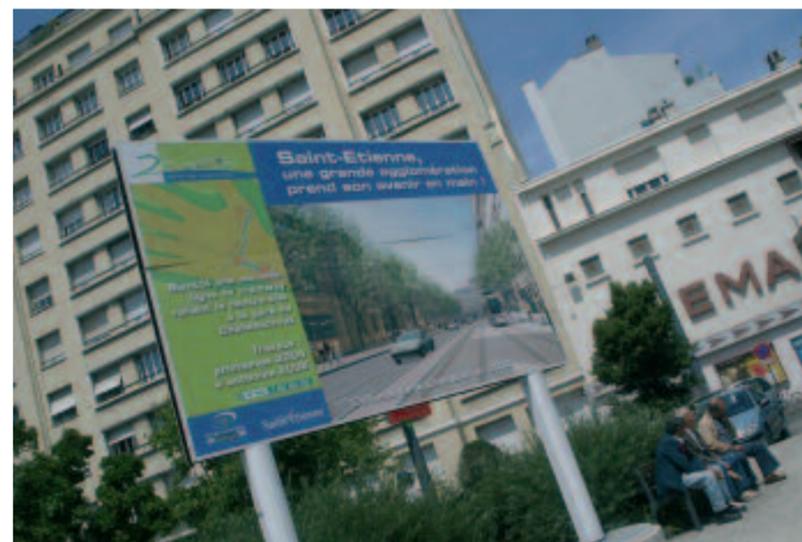
La partie émergée du “projet urbain”

Cette brutale immersion dans un programme de travaux qui semble colossal ne concerne en fait que la partie émergée de l’iceberg du “projet urbain” stéphanois. Lequel peine à remonter à la surface. Pour aider à sa réalisation, après plusieurs années de réflexions, la Ville et l’État ont décidé, dans la foulée

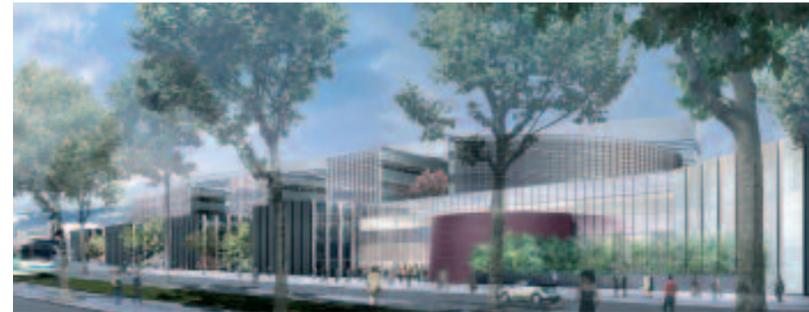
1/
La Ville de Saint-Étienne a signé le 11 avril 2005 une convention de partenariat avec l’Agence nationale pour la rénovation urbaine, la Région et le Département de la Loire, notamment, qui porte sur quatre quartiers (Sud-Est, Montreynaud, Crêt-de-Roc et Tarentaize-Beaubrun-Sévérine) et un montant de travaux de 171 millions d’euros (dont 30 % à la charge de l’ANRU). Le programme global d’investissement, qui inclut des opérations non financées par l’ANRU, atteindrait 212 millions d’euros sur cinq ans.

2/
Lire l’article page 55.

3/
Lire l’article page 19.



L’ampleur et la diversité des travaux en cours dominent l’actualité stéphanoise.



Une perspective du projet pour le siège social du groupe Casino, réalisé par Architecture Studio.



du comité interministériel d’aménagement du territoire de juillet 2005, de mettre sur pied une “mission de préfiguration” d’un établissement public d’aménagement, qui sera chargé de la mise en œuvre de ce projet urbain. Et qui, pour l’heure, sous la houlette de François Wellhoff, est chargée de définir les priorités et la méthode d’organisation.

Cet ambitieux programme de renouvellement urbain s’annonce déficitaire (au moins 120 millions d’euros sur cinq ans, pour la première tranche). L’État est prêt à en assumer la moitié dès lors que les collectivités territoriales financent l’autre moitié. La constitution de l’établissement public qui, explique François Wellhoff, “n’aura pas vocation à tirer les tuyaux, mais à coordonner et à passer des conventions avec les partenaires ayant les compétences requises, comme l’Epora/4”, permettra à la fois de “créer le fil rouge” entre les projets, de financer les études nécessaires (1,5 million d’euros) et de tenir les rênes budgétaires sur la durée. Dans l’immédiat, la petite équipe de préfiguration planche sur l’opération Châteaueux, vitrine des projets de développement.

Une prise de conscience salutaire

Dire que l’agglomération stéphanoise se réveille après des années de torpeur serait pour le moins sévère, surtout si l’on considère d’où est partie la prise de conscience : une ville industrielle sinistrée, privée de moyens et dont la démographie fondait comme neige au soleil/5. Comme le rappelle Michel Thiollière, sénateur-maire et président de Saint-

4/
Établissement public foncier Ouest Rhône-Alpes, créé en 1998.

5/
L’agglomération stéphanoise a perdu 26 000 habitants entre les recensements de 1990 et de 1999.

6/
Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

Étienne Métropole, la ville n’avait guère le choix : c’était relancer la machine ou disparaître. Pour relever ce défi, une quinzaine d’années ont été nécessaires. Des aménagements visibles – et notamment, depuis 1998, la reconfiguration d’une bonne centaine d’espaces publics, parfois de taille modeste, sous l’égide d’une petite équipe déterminée – et la réalisation de la première ligne de tramway ont contribué à redonner au centre-ville et aux quartiers desservis une certaine fierté. Des démarches plus lourdes et moins spectaculaires, comme la préparation d’une ZPPAUP/6, le développement d’un important technopôle ou la transformation des quartiers hérités des années 60, ont contribué à préparer le terrain, à rapprocher les acteurs et à donner aux Stéphanois le désir de vaincre ce qui pouvait apparaître jusqu’alors comme une fatalité.

À la différence d’autres agglomérations de taille comparable, Saint-Étienne n’a entamé sa structuration intercommunale que récemment. Saint-Étienne Métropole est née il y a seulement treize ans, plutôt



La multiplication des chantiers, grands et petits, marque aujourd’hui le paysage stéphanois (ici, le futur pôle d’affaires de Châteaueux).



ATTENTION, MÉTROPOLE EN CHANTIER !

modestement, pour aboutir aujourd'hui à une communauté d'agglomération regroupant 390 000 habitants et 43 communes/7. Mais surtout, la relation complexe entretenue avec Lyon, faite d'un mélange de méfiance et d'attirance, a retardé la prise de conscience de l'émergence d'un "phénomène métropolitain" considéré aujourd'hui comme décisif dans les deux villes. Le choc culturel a eu lieu en 2000, lorsqu'élus et décideurs économiques se sont reconnus comme faisant partie intégrante de la "métropole lyonnaise", entraînant l'adhésion à la Région urbaine de Lyon et la mise en place de coopérations certes informelles, mais inimaginables il y a seulement une génération. Une telle démarche, reconnaissent les élus, a rendu nécessaire l'établissement d'un pacte politique dépassant les frontières de la "petite agglomération" pour s'étendre jusqu'aux franges du département du Rhône/8 et permettant la constitution progressive d'une forme de gouvernance adaptée.

Un futur à partager... avec Lyon

Ce néo-tropisme lyonnais n'est pas totalement spontané. D'ailleurs les deux maires, présidents de leur intercommunalité respective, n'en font pas mystère : "Les agglomérations ont à l'évidence un futur à partager, écrivaient-ils ensemble récemment/9. La recherche d'une masse critique et d'une dynamique d'innovation sont deux objectifs incontournables pour continuer à nous développer dans le contexte d'hyper-concurrence qui se dessine à l'échelle mondiale. Mailler nos réseaux, marier nos compétences, devient un enjeu au quotidien. Les rythmes de nos deux agglomérations sont à maints égards liés et le

seront de plus en plus dans les années qui viennent." Les équipes des deux agglomérations, qui partagent déjà un "extranet événementiel", apprennent ainsi à travailler ensemble. Cet assaut de bonnes manières n'est pas sans arrière-pensées. Il repose sur une bonne compréhension des intérêts de chacun : l'alliance avec Saint-Étienne permet à Lyon de constituer *de facto* une conurbation de dimension européenne – près de deux millions d'habitants – et la saturation du marché immobilier lyonnais, dont les prix rejoignent peu à peu ceux des métropoles européennes, permet à Saint-Étienne d'espérer gagner des parts de marché dans ce domaine.

Encore faut-il pouvoir mettre à niveau rapidement infrastructures de transport, offre immobilière et niveau de service. Trois sujets qui sont autant de préoccupations. Le doublement de l'autoroute Lyon-Saint-Étienne, la dégradation de l'habitat/10 ou la qualité des liaisons TER donnent encore du fil à retordre aux autorités. Mais cela n'est pas suffisant pour décourager la volonté politique : "Depuis maintenant dix ans, nous menons une politique volontariste de rénovation urbaine concourant à une meilleure qualité de vie des Stéphanois, affirme Michel Thiollière. Nous n'allons pas nous arrêter en si bon chemin, mais au contraire poursuivre nos efforts notamment dans le domaine de l'habitat. Le bien-fondé de nos projets n'est pas étranger au fait que nous soyons désormais entendus et reconnus comme rarement Saint-Étienne l'a été...". Au-delà de l'intention, il reste à construire le projet global et à en évaluer les résultats. Rendez-vous est d'ores et déjà pris pour 2015. | P.G.

7/
Dont 180 400 pour la commune de Saint-Étienne (RGP 1999).

8/
Et bientôt de la Communauté urbaine de Lyon, puisque celle-ci devrait prochainement accueillir en son sein Givors et Grigny, communes les plus proches de la vallée du Gier et de l'agglomération stéphanoise.

9/
Cf. "Deux agglomérations, une métropole", in *L'Agenda Métropolitain*, hiver 2005.

10/
16 000 logements restaient vacants en 2000 dans l'agglomération.



Zoom

Saint-Étienne travaille son design

Symbole de la mutation de Saint-Étienne, la Cité du design s'inscrit dans le prolongement d'une tradition industrielle séculaire. Elle trouve une place d'autant plus naturelle que c'est sur ce territoire imprégné de la culture de l'objet qu'on le revendique dans l'agglomération en tout cas. C'est aujourd'hui le grand pari économique de la période post-GIAT. Un concept issu des réflexions qui ont suivi le choc industriel majeur subi en 2000 lors de la fermeture de l'unité de fabrication d'armes et, en corollaire, la délocalisation de nombreuses activités. Loin d'être un musée, c'est, selon la Ville et Saint-Étienne Métropole, le seul projet actif – avec le "pôle optique vision" et le programme immobilier – de requalification de cette friche industrielle de vingt hectares. Aux côtés de l'agglomération, qui assume un tiers du financement global (32,3 millions d'euros), ce projet ambitieux est soutenu par l'Europe (7,5 millions d'euros du Feder), l'État, via les ministères de la Culture et de l'Industrie (6,3 millions), le Conseil régional Rhône-Alpes (5 millions) et le Conseil général de la Loire (2,9 millions). Il est signé de l'architecte Finn Geipel, de l'agence berlinoise LIN. Le lauréat a su s'appuyer sur les caractéristiques d'un site dont nombre d'éléments patrimoniaux ont été inscrits en juillet 2005 à l'inventaire supplémentaire des monu-

ments historiques et seront donc restaurés.

La force créatrice de La Platine

La Cité du design regroupera l'École des beaux-arts (500 étudiants et chercheurs) dans les bâtiments industriels rénovés. L'organisation de la Biennale du design (jusqu'à 200 000 visiteurs sur quinze jours), la partie administrative, ainsi que des logements pour artistes ou chercheurs seront localisés dans le bâtiment de l'horloge réhabilité. La cité sera également dotée d'amphithéâtres, de salles d'exposition, de lieux de rencontres et d'accueil d'entreprises, d'une médiathèque, d'une "matériauthèque" et d'un centre de ressources. Le réaménagement de deux espaces boisés, désormais classés en jardins publics, est également prévu. Enfin, "La Platine" est l'idée forte de Finn Geipel.

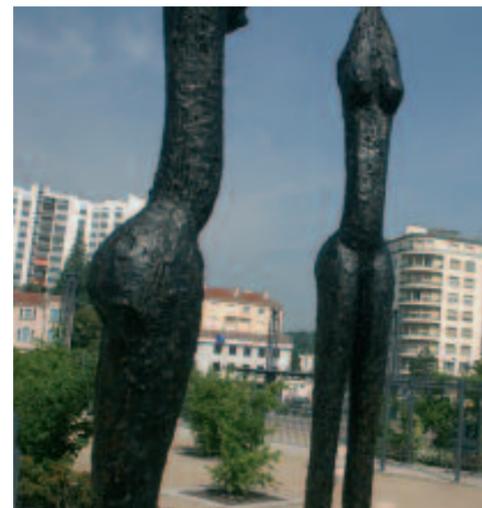
Il s'agit d'une rue protégée par une sorte de "peau" active sur une double armature métallique, qui peut en modifier la transparence et permettra une activité de recherche sur le concept énergétique (photovoltaïque notamment). Cette structure légère et originale de 200 mètres de long sur 32 de large comportera des espaces modulables et une "agora" située face à l'entrée, qui sera utilisée comme espace de vente, de rencontres, d'exposition et comme vitrine pour les entreprises. Alors que les travaux doivent démarrer en juin prochain, pour une livraison prévue début 2008, des retombées de première importance sont espérées pour toute l'agglomération en matière d'emploi et de dynamisme économique. Renouelant le lien entre industrie, recherche, formation et culture, la Cité du design fait donc l'objet de toutes les attentions. | O.R.



Une vue d'ensemble de la Cité du design proposée par Finn Geipel.



Le "choc culturel" permettant à Saint-Étienne de tourner la page industrielle au profit d'un futur tertiaire et culturel a eu lieu au tournant des années 90.



QUARANTE ANS D'INTERNATIONALISATION

Vue de Lyon, la métropolisation apparaît moins comme une nouveauté que comme l'étape supplémentaire d'un processus d'internationalisation engagé de longue date. Depuis quarante ans, la capitale des Gaules a imaginé et utilisé à peu près tous les types de procédures et d'outils de gouvernement susceptibles de valoriser les atouts d'une agglomération de 1,3 million d'habitants et d'une région urbaine accueillant 2,6 millions de personnes.

Un parcours raconté et actualisé par Richard Quincerot.

Rompre avec le destin de "capitale de province", placer la région aux meilleures places dans l'économie d'archipel des villes mondiales : à Lyon, cet objectif général s'ancre sur un large consensus qui a traversé toutes les périodes politiques, économiques et sociales. Il a suscité de nombreuses démarches qui n'ont cessé de se renforcer, dans une logique cumulative produisant ce bouillonnement créatif qui fait la qualité enviée des "vraies métropoles". À certaines conditions, toutefois.

Mettre en synergie les réseaux

"Mettre en synergie et actionner les réseaux aux différentes échelles" : le mot d'ordre mis en avant par Gérard Collomb, sénateur-maire et président du Grand Lyon, témoigne de la maturité du processus

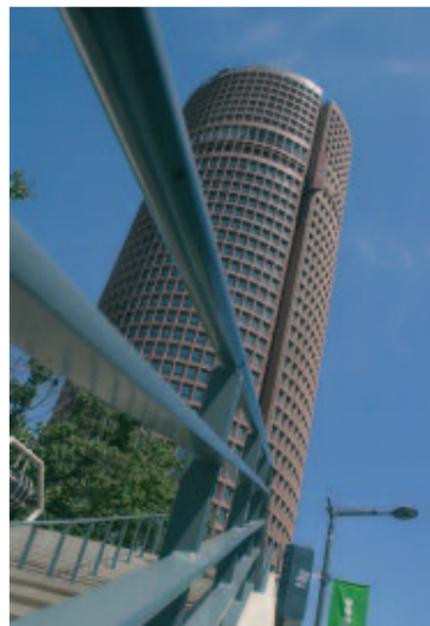
d'internationalisation de la métropole lyonnaise. L'heure est à l'élargissement des alliances : "Les chemins du rayonnement métropolitain passent par la constitution de réseaux de villes, qu'ils soient nationaux, européens ou encore internationaux, pour faire entendre la voix et faire reconnaître le rôle des villes et des métropoles auprès des instances nationales et internationales." Dans cette dynamique, le Grand Lyon joue un rôle moteur. "La Communauté Urbaine de Lyon a su initier avec les territoires voisins, les acteurs institutionnels et les autres agglomérations de la région, divers outils de coopération stratégique", explique ainsi son président. Les exemples ne manquent pas : l'association Région urbaine de Lyon, le réseau des villes centres et grandes agglomérations de Rhône-Alpes, les coopérations nouées avec l'Arc alpin et Genève d'une part, le réseau des villes d'Auvergne d'autre part, et – plus récemment – l'inter-Scot, invention lyonnaise...

À l'échelle de l'agglomération, la réussite est attendue d'un "effet de milieu", non de simples projets isolés. Gilles Buna, vice-président du Grand Lyon et président de l'Agence d'urbanisme, donne l'une des clés de cette stratégie : "La qualité urbaine est un des atouts du rayonnement international d'une ville. Pour emprunter une formule de Pierre Veltz, cette qualité urbaine fait partie des "sucres lents" de l'attractivité de nos métropoles. C'est la proximité de la nature, la fluidité des déplacements, la préservation des identités, les équilibres sociaux, l'accès aux équipements, la sécurité, le plaisir de la déambulation... C'est aussi la traduction de valeurs comme l'urbanité ou l'ouverture au monde."

L'émergence d'une métropole internationale

Pour mesurer la nouveauté de ces propos, il suffit de rappeler les débuts du processus d'internationalisation de Lyon, qui s'était engagé sur de tout autres bases. Bernard Jouve en situe l'origine à la fin des années 1960, avec la politique des métropoles d'équilibre de la Datar/1. Le grand projet d'alors est l'opération de la Part-Dieu,

1/
Cf. Bernard Jouve, «Le réseau de villes comme territoire de la régulation : la métropole lyonnaise», in Bernard Jouve et Christian Lefèvre (dir.), *Métropoles ingouvernables*, Elsevier, 2002, pp. 153-175, et David Guéranger et Bernard Jouve, «De l'urbanisme à la maïeutique : permanence et recomposition des politiques urbaines à Lyon», in Bernard Jouve et Christian Lefèvre (dir.), *Horizons métropolitains*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004, pp. 209-239.



où l'État pèse de tout son poids par ses ressources politiques, techniques et financières. En une quinzaine d'années se concrétise un bouquet de réalisations majuscules : le plus grand centre commercial de centre-ville d'Europe, la tour du Crédit Lyonnais, la Cité administrative d'État et l'Hôtel de la Communauté urbaine (créée en 1966 par décision de l'État et imposée aux élus sans concertation), puis – plus tard – l'une des deux gares TGV.

La Chambre de commerce et d'industrie de Lyon joue un rôle moteur à partir des années 1970. Elle est à l'origine de l'Agence pour le développement de la région de Lyon (Aderly) et, pendant les années 80, inspire le premier "Plan technopolitain" visant à rapprocher industrie, enseignement et recherche. Au début des années 1990, la ville s'embellit et les grands équipements se multiplient (Cité internatio-

naise est la deuxième de France par ses "emplois métropolitains supérieurs" (78 000 à Lyon contre 800 000 à Paris, mais seulement 48 000 à Toulouse ou 47 000 à Marseille-Aix-en-Provence). Avec 10,6 % d'EMS (16,2 % à Paris), Lyon est la seule autre métropole française à pouvoir offrir l'ensemble des services experts au plan international. Et elle abrite deux des quinze pôles de compétitivité français "à visibilité internationale" labellisés en 2005 : "Lyon BioPole" (pôle mondial) et "Chimie-environnement Lyon et Rhône-Alpes" (pôle à vocation mondiale).

Mais l'internationalité lyonnaise s'affirme sur bien d'autres plans. Avec l'aéroport international de Lyon Saint-Exupéry (plus de six millions de passagers en 2004 et 7,7 millions attendus en 2006), la Cité internationale en voie d'achèvement/3, de grands événements (Biovision, Lyon Mode City, conférences



nale, grands équipements culturels, développement de l'aéroport...). Avec le lancement de la démarche "Millénaire 3" et le Plan Technopolitain, en 1997-98, le Grand Lyon resserre sa stratégie, mettant en avant un petit nombre de secteurs-phares : la santé, les sciences et technologies du vivant et les technologies de l'information et de la communication – une réfiguration de la politique des pôles de compétitivité. Rétrospectivement, le chemin parcouru est impressionnant. Il y a quarante ans, analyse Bernard Jouve, "la SHON et les plans-masse constituaient la grammaire de l'État s'exprimant par ses ingénieurs des Ponts et Chaussées et ses urbanistes. La "consolidation des clusters" est devenue la nouvelle syntaxe des développeurs locaux œuvrant dans les institutions locales"/2.

2/
Bernard Jouve, 2004, p. 220.

3/
Lire page 22.

De l'art de gagner sur tous les tableaux

Mais à vrai dire, toutes les méthodes sont bonnes à prendre. À Lyon, les démarches pour l'internationalisation s'additionnent et finissent par composer un ensemble complexe et d'un dynamisme impressionnant. Comparable à l'ensemble Marseille-Aix-en-Provence par sa population, l'agglomération lyon-

internationales), des organismes de dimension mondiale, européenne ou nationale (Interpol, Euronews, OMS, École normale Supérieure Lettres et Sciences, École de management...), l'inscription du site historique de Lyon au Patrimoine mondial de l'humanité, des événements culturels de renom international (Biennale de la Danse, Biennale d'Art contemporain, Festival des Lumières...), des espaces publics et paysagers réputés, Lyon présente les qualités d'effervescence et de créativité attendues d'une métropole contemporaine.

Actualité : les grands projets du jour

Mais la compétition internationale ne laisse aucun répit. Pour tenir son rang, le Grand Lyon continue à investir. Lyon Saint-Exupéry se renforce d'une première tranche de 80 millions d'euros d'investissements privés immobiliers. L'hôpital de la Croix-Rousse (architectes : J.-P. Pargade et Ch. de Portzamparc), l'hôpital pédiatrique (architecte : Adrien Fainsilber), les Halles de Lyon ou Eurexpo (CRB architectes) sont engagés dans des programmes lourds d'extension et de modernisation. La transformation – fortement médiatisée – du quar-



QUARANTE ANS D'INTERNATIONALISATION

tier de La Duchère est en cours/4, dans le cadre d'un Grand projet de ville multisites. Les réseaux de transport connaissent des développements exemplaires (tramway, Vélo'v). La reconquête des fleuves se poursuit avec une traversée piétonne de 4,7 km au bord du Rhône (In Situ, paysagistes et F. Jourda, architecte). Une "centralité périphérique" se prépare à Vaulx-en-Velin et Villeurbanne avec le projet du Carré de Soie, un pôle de loisirs sur 240 hectares avec, en première phase, 120 millions d'euros pour un programme de 60 000 m² de commerces et de loisirs.

Et enfin, au sud de la Presqu'île, le projet Confluence. Celui-ci, à l'étude depuis plusieurs années, prend son envol en 2006 et lance une extension du cœur de ville sur 150 hectares, programmant 340 000 m² d'investissements publics et privés à l'horizon 2015

(F. Grether, architecte-urbaniste, M. Desvigne, paysagiste), avec en figure de proue le musée des Confluences de Coop Himmelb(l)au, promis à devenir un nouvel emblème culturel, et le nouvel Hôtel de Région, qui sera livré à l'horizon 2008-09. | **R.Q.**



4/
Cf. "La Duchère reprend de la hauteur", *Urbanisme* n° 339, nov.-déc. 2004, pp. 22-25

Zoom

Cité internationale : une machine à rayonner

Vingt ans d'efforts, douze ans de travaux, 600 millions d'euros, quatre maires et toujours le même architecte ! Pour se doter d'un équipement à la hauteur de ses ambitions internationales, le Grand Lyon a choisi Renzo Piano à sur concours à deux reprises : une première fois en 1984 comme architecte coordonnateur, une seconde fois en 2000, lors du marché de définition de la dernière étape.

Avec le paysagiste Michel Corajoud, l'architecte génois a transformé progressivement les vingt hectares de l'ancienne Foire de Lyon en une formidable machine à gagner la course à la métropolisation, à rayonner.

Sur un site idyllique entre le Rhône et le Parc de la Tête d'Or, proche d'un accès autoroutier, l'ensemble se présente comme une métaphore non urbaine de l'urbanité. Le long d'une "rue" couverte de 750 mètres reprenant la courbe du

fleuve, ce "quartier" (aujourd'hui 130 000 m² de planchers) rassemble, dans une suite de bâtiments presque identiques, un Palais des Congrès, un Hôtel Hilton (200 chambres et casino), 33 000 m² de bureaux, un multiplex, un Musée d'art contemporain, 34 000 m² de logements et des quelques commerces. Cette mixité d'affectations lui vaut d'être présentée comme un véritable "morceau de ville", bien que son unité architecturale, reflet d'une certaine unanimité politique, contraste fortement avec la formidable diversité de la ville de Lyon.



Le chantier de la Cité internationale touche à son terme avec la réalisation de la "salle 3000" (à dr.).

Mondialisée dès 1996 par le sommet du "G7", la Cité internationale accueille chaque année 350 000 congressistes, 1,5 millions de spectateurs au multiplex, un million de joueurs au casino et 100 000 visiteurs au musée d'Art contemporain. Le chantier de la dernière étape touche à son terme. Il porte sur près de 30 000 m² de bureaux, un deuxième hôtel et une extension de 28 000 m² du Palais des Congrès, avec comme figure de proue la "salle 3000", vaste amphithéâtre d'ores et déjà consacré comme le nouveau symbole de la cité internationale. | **R.Q.**



Rhône-Alpes encounters its metropolises

It was as the Congress closed that **Jean-Jack Queyranne**, president of the Rhône-Alpes Regional Council, announced the Council's decision to take up membership of the Region's three town planning agencies, a move welcomed by **Annie Deschamps**, **Marcel Doutre** and **Gilles Buna**, respectively presidents of the agencies in Grenoble, St Etienne and Lyon.

Grenoble is a historic crossroads, a regional centre with significant international connections, a technology hub where education, research and industry loom large, and a metropolitan area – 26 municipalities, 420,000 people – very much aware that going it alone is a thing of the past. The new jewel in its crown is the Minatec concept, decided on in 2001 and dedicated to innovation in the micro- and nanotechnology fields; scheduled to open on 1 June 2006, Minatec will, of course, be part of the Rhône-Alpes Region's technology network.

Grenoble currently functions partly in conjunction and partly in competition with Lyon, as a member of a national/European strategic alliance that can only be enhanced by the planned Lyon-Turin high speed train. Built into this broad framework are local ambitions focusing on better public transport: a tram network, improved periurban services, and intermodal tram-train nodes. Housing is a major challenge and political will is going to be decisive for plans including 750 new units annually in Grenoble itself, a third of them social housing. The third main concern is the environment and sustainable development, notably involving a "Local Climate Plan" aimed at large-scale greenhouse gas reduction.

Meanwhile St Etienne – 43 municipalities, 390,000 people – is pushing ahead with "St Etienne 2015", even if the global urban project still lacks clear definition. All sorts of projects are under way – the city looks like a giant building site – or already completed, with an emphasis on the Le Corbusier heritage and cultural/developmental highpoints like the Cité du Design (art school, lecture theatres, exhibition spaces, etc.) and Norman Foster's Zenith concert hall.

Yet this is only the tip of the urban project iceberg, in one of the few centres in France to lack a local development master plan. As a city ravaged by the

economic slump emerges from years of torpor, an advance-planning mission under the direction of **François Wellhoff** is currently working on establishing the priorities. "It was regeneration or death," said mayor **Michel Thiollière**, and recent years have seen the reconfiguration of some 100 public spaces and the creation of a tram route that has brought new life to the city centre and the districts served.

As in Grenoble, the relationship with Lyon is a complex one, the real "culture shock" coming in 2000 with formal recognition by local politicians and economic decision makers that their city was an integral part of the "Lyon Metropolis". The consequences include membership of the Lyon Urban Region, informal cooperative ventures that would have been unthinkable a generation ago, and moves towards appropriate forms of governance and networking. Problems remaining include transport infrastructures, housing supply and levels of service, but, says a determined Michel Thiollière, "with things so well under way, we're not stopping now."

Things are different in Lyon, where the sights have been set internationally for forty years and the city of 1.3 million people (Urban Region: 2.6 million) has the habit of making good use of its assets. The move from "provincial capital" to world-status metropolis, however, means meeting certain very specific conditions.

Among them, says mayor **Gérard Collomb**, is "synergy between urban networks functioning at different levels...national, European and international." Another key to success, says Greater Lyon vice-president Gilles Buna, is urban quality: "Nature close at hand, ease of transport, preservation of diverse identities, social balance, access to facilities, public safety...and receptivity to the world at large." Lyon's assets include a flourishing airport, world-scale cultural and other events, two new tram routes, headquarters of numerous international bodies, inclusion of the Old Town in the Unesco World Heritage listing and the Cité Internationale. And the future, in our competitive world? Extension of the airport, improvements to the hospital system, urban regeneration projects, the new "periurban centrality" at Echirolles and the vastly ambitious Lyon Confluence scheme are all pointers to a climate of vigorous resolve.

LA MÉTROPOLE PRENDRA-T-ELLE LE "RISQUE" DE L'ALTÉRITÉ ?

La métropole est attractive, car elle concentre les acteurs et les facteurs du développement. Elle est aussi sans pitié, discriminante envers les moins intégrés, à l'image de la société mondialisée. Et sa diversité sociale tient plus du saucissonnage que d'une mixité pensée (et de pensée). Elle devra pourtant être mieux organisée si l'on veut relever les défis durables de la métropolisation et répondre par la volonté politique à l'incertitude. Car celle-ci conduit souvent à l'insécurité. Synthèse entre les "in" et les "out" de la métropole.

Par Olivier Réal

La métropole est un univers adapté à l'individu dès lors qu'il maîtrise les moyens de la décoder. Dans le cas contraire, il peut s'épuiser à y chercher une place ou à grappiller les restes. Malgré son caractère cosmopolite, la métropole tend à "produire de l'archipel urbain", selon l'analyse de Marie-Christine Jaillet-Roman, chercheuse au CNRS et directrice de CIRUS-Cieu/1 à l'Université de Toulouse-Le Mirail. Lieu de prédilection de "l'hyper-choix" en théorie, cet univers contraint par le marché immobilier est donc aussi le terreau de "l'hyper-sélection"... La métropole est souvent vécue au quotidien comme un accélérateur de décomposition – ou de recomposition – de la société qui cherche à séduire ou à rejeter, prêtant moins attention aux couches sociales intermédiaires.



Une tendance à la polarisation sociale

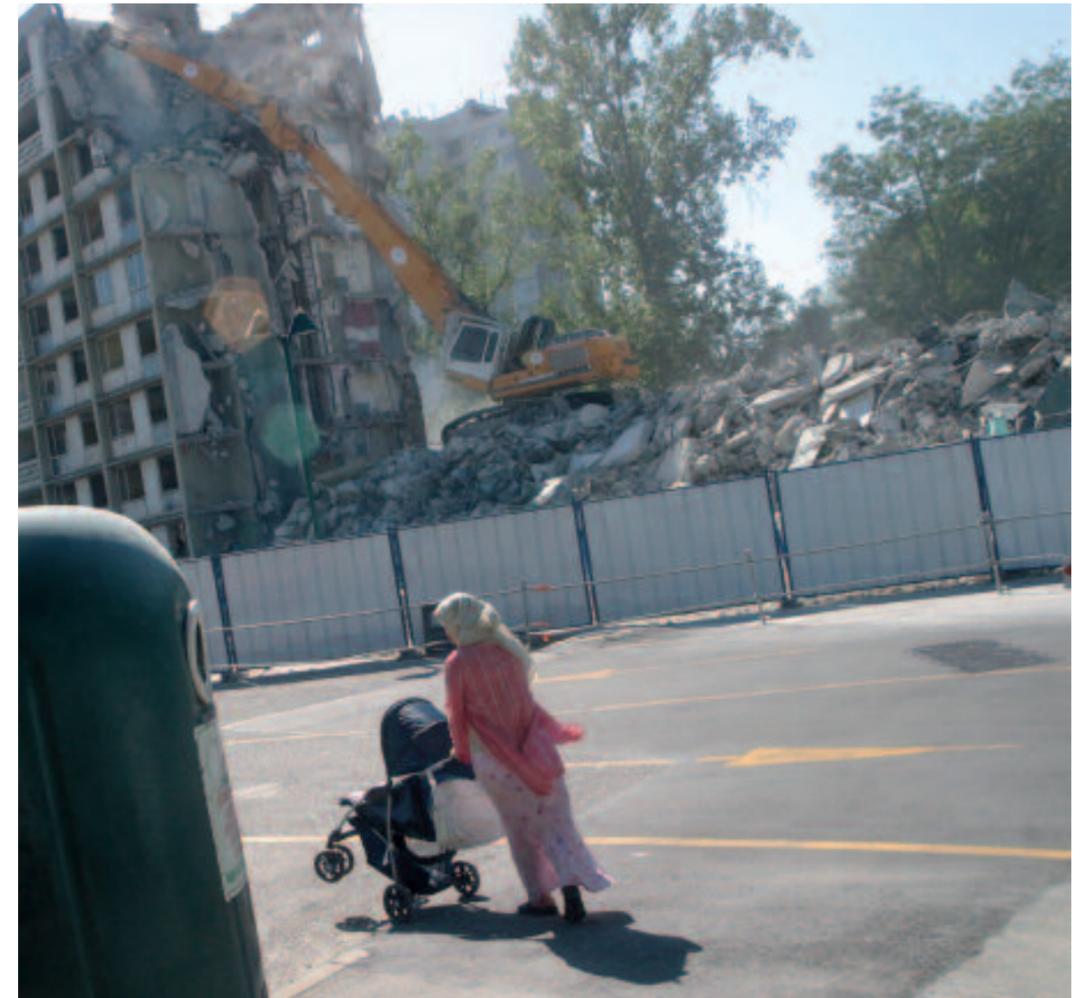
Une typologie simplifiée des catégories "métropolitaines" peut ainsi s'établir. "À côté des centres et des quartiers historiques investis par les représentants de la bourgeoisie traditionnelle, les nouvelles élites métropolitaines tendent à s'approprier les espaces agglomérés encore disponibles, anciens faubourgs ou quartiers populaires qui connaissent une "gentrification". Celle-ci contribue à renforcer la tendance à la polarisation sociale du cœur de la métropole aux deux extrêmes du spectre social. Citadines vivant dans le cœur urbain des métropoles, ces "élites" circulent à bien d'autres échelles, hors du local, développant des modes de vie de plus en plus nomades sans réelle inscription dans une vie de quartier...", souligne Marie-Christine Jaillet-Roman. Parallèlement à ces élites exigeantes, qui connaissent leur valeur marchande dans l'économie moderne, "les classes moyennes salariées et les ouvriers ou employés encore inscrits dans le modèle salarial des Trente Glorieuses vivent leur destinée dans une plus grande incertitude. Si l'emploi en a fait des "métropolitains", leur aspiration à trouver un cadre de vie susceptible de participer à les "réassurer" socialement, conjuguée à leur difficulté à rester "en ville" en raison de la cherté des logements, les conduit à investir les espaces périurbains, de plus en plus loin à mesure que le foncier devient moins accessible..."



Marie-Christine Jaillet-Roman

Quant aux populations sans qualification, françaises de souche, "primo-arrivantes" ou stigmatisées par leur origine, au chômage ou bien ne connaissant du travail que les formes les plus précaires, "elles

1/ Le CIRUS-Cieu est le Centre interdisciplinaire de recherche urbaine et sociologique. Lire l'article de Marie-Christine Jaillet-Roman in "Métropole en question, métropole en action", supplément au magazine *Technités* daté du 23 octobre 2005.



Le risque d'apartheid social est grand, alors que la métropole doit permettre à tous de "faire l'expérience de l'altérité", a estimé Michel Destot.

ont en commun, estime la chercheuse, l'insécurité de leurs conditions matérielles de vie et l'espoir d'améliorer leur condition en tirant profit des opportunités métropolitaines. Les effets du tri social des populations métropolitaines les rejettent et les confinent dans les espaces dévalorisés des banlieues que les politiques de la ville ont fini par désenclaver physiquement, mais pas socialement et économiquement".

Politique de peuplement...

Le "risque d'apartheid social" est grand, selon Michel Destot, député-maire de Grenoble, alors même que la métropole devrait permettre de "faire l'expérience de l'altérité", selon l'expression chère à Marie-Christine Jaillet-Roman. Premier magistrat d'une ville où la croissance économique et démographique ne s'est pas démentie depuis un demi-siècle, Michel Destot met en avant la question du peuplement : "On voit qu'il y a une sorte de regroupement de populations entre elles, en quartiers. Certains veulent maintenir dans ces quartiers un pouvoir territorial "com-

munautariste" ou local qui est un frein au "vivre ensemble". On a peut-être rendu plus confortables des lieux qui restent "ghettoïsés", mais on a surtout pensé réhabilitation sans penser peuplement, et du coup, on a conforté la situation par les logiques de déplacements et la mobilité, qui ne jouent pas forcément en faveur du développement." Et de donner au passage un coup de canif aux zones franches : "Est-ce la solution de donner de l'emploi dans le quartier à une population fragilisée, au lieu d'élargir la question au reste de la ville et de casser la politique de zonage ?"

Pour le député-maire de Grenoble, il faut que les habitants soient "partout les uns avec les autres et non à côté", clé de voûte "d'une plus grande continuité dans le temps qui lisse les politiques et évite les ruptures" : "La politique de peuplement ne doit pas être la conséquence, mais le primat politique..." Encore faut-il que l'organisation politique elle-même le permette, sans sacrifier quelques dogmes sur l'autel de la séduction de ces élites





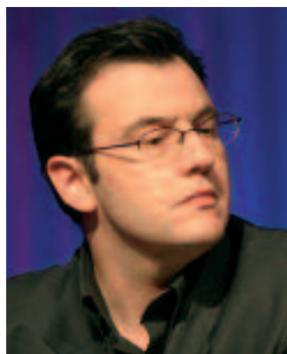
La métropole ne produit de la cohésion sociale qu'à un certain nombre de conditions, a rappelé Fabien Tuleu...

nomades qui contribuent à consacrer une ville comme métropole. "Comment échapper à une forme de croissance maîtrisée [Ndlr : s'appuyant en l'occurrence sur un fort apport de richesses scientifiques et technologiques] quand on court le risque d'une société à deux vitesses ?" s'interroge-t-il pour mieux souligner l'intérêt de "travailler sur les strates intermédiaires de la population, afin de trouver la synthèse économique et sociale des effets de la métropolisation".

... et politique humaniste

En guise de synthèse, justement, celle de Fabien Tuleu, délégué général d'Emmaüs France, fut dans ce contexte magistrale. "Cohésion ou exclusion ? Cela dépend de ce que l'on veut vivre. Je représente ceux qu'on ne savait pas compter il y a peu, ceux pour lesquels la métropole n'a pas de sens, ne produit pas d'attention, de santé, de travail ou ne permet pas d'accéder à un logement digne. Non, la métropole ne produit pas de cohésion sociale ; mais oui, sous certaines conditions, un petit peu quand même ! Emmaüs travaille depuis cinquante ans avec des personnes qui n'ont plus leur place ou pas de reconversion de valeur dans la métropole. Avec eux, nous avons créé une activité ayant une réalité économique, créant des emplois d'insertion et générant de la solidarité" /2. Dans ces conditions, la métropole peut en effet générer de la cohésion. Mais, corrige immédiatement Fabien Tuleu, "va-t-on organiser aussi une cohésion sociale à plusieurs vitesses pour faire cohabiter au mieux des mondes trop différents ? L'enjeu n'est-il pas plutôt d'agir sur la société et de prendre le risque de l'altérité ?".

Au quotidien, justement, Emmaüs affirme "prendre le risque de faire confiance à quelqu'un que l'on ne connaît pas". Il s'agit en fait, selon son délégué général, d'une question de volonté politique qui consiste à placer les personnes les plus fragiles au centre du dispositif contribuant à créer de la solidarité : "Le modèle urbain actuel produit de l'indifférence et des indicateurs d'hostilité. Si l'on peut produire des espaces de solidarité urbaine, la ville peut-être vecteur de cohésion. Ce qui est bon pour le reste de la société aussi. La question de la dignité, c'est la nôtre, et pas seulement celle des 10 % d'exclus. Les métropoles seront davantage fières d'elles-mêmes si elles savent prendre ce risque."



Fabien Tuleu

Utopie ? Peut-être, mais une vision certainement plus humaniste que celle qui consiste à agiter constamment le thème de l'insécurité... Dès lors que la métropole attire – car elle laisse penser qu'elle présente suffisamment d'atouts pour que chacun puisse s'en sortir –, "il faut effectivement prendre le risque de l'hospitalité", a renchéri Marie-Christine Jaillet-Roman, soulignant la nécessité de passer par une lutte véritable, et surtout plus efficace, contre les discriminations. Cette table ronde engagée sur le thème de "l'hyper-choix" s'est donc conclue par "l'hyper-besoin" d'équité et de citoyenneté entre métropolitains...

O.R.

2/
Au travers de leurs activités de récupération, de recyclage et de vente, les structures de la branche "économie solidaire et insertion" d'Emmaüs mènent une action d'insertion sociale et professionnelle en employant des personnes en difficulté, exclues jusqu'alors du monde du travail.

* Consultant, ancien directeur de l'Agence d'urbanisme du pays de Brest, Marc Wiel est notamment l'auteur de La transition urbaine ou le passage de la ville pedestre à la ville motorisée (Mardaga, 1999). Ce texte constitue une libre synthèse de son intervention lors de l'atelier-visite "Métropole en mouvement" organisé à Gières (Isère) à l'occasion de la XXVI^e rencontre des agences d'urbanisme.

Le point de vue de *Marc Wiel* *

Mobilité = métropolité : une équation impossible ?

La question de la mobilité constitue l'un des enjeux forts de la métropolisation. La métropolisation ne doit pas pour autant être confondue avec la périurbanisation même si, comme elle, elle résulte de facilités plus grandes de se mouvoir et d'échanger. La périurbanisation est le redéploiement de ce qui, autrefois, n'existait que sous forme agglomérée à l'échelle des aires urbaines ; tandis que la métropolisation est la mise en synergie économique des territoires sur une aire de rayonnement régionale infiniment plus vaste que les aires urbaines. L'importance prise par l'innovation et la recherche vient consolider les nouvelles économies d'échelle autorisées par la mobilité facilitée. Le développement et la redistribution spatiale des services – et notamment les services aux entreprises, devenus "stratégiques" – témoigne du degré de "métropolisation" des territoires. L'évolution des échanges téléphoniques en rend mieux compte encore que l'évolution de la mobilité. La vraie difficulté est qu'il faut gérer la cohabitation des mobilités sur les mêmes infrastructures sans pénaliser les interactions sociales métropolitaines. Il conviendrait d'avoir des politiques d'urbanisme et des conditions de la mobilité permettant à quatre types de mobilité de ne pas se nuire mutuellement : la mobilité interurbaine longue, la mobilité métropolitaine régionale, la mobilité urbaine d'agglomération (c'est-à-dire les interactions internes à l'aire urbaine, sans choix de la destination) et enfin la mobilité urbaine de proximité (avec choix de la destination).

La vitesse ne permet pas de gagner du temps, mais de l'espace...

On parie naïvement sur la promotion des transports collectifs sans mesurer les coûts publics implicites et sur la structuration volontariste des bourgs en "pôles secondaires" sans prendre les moyens politiques ou financiers qui les rendent possibles. Des rythmes différenciés d'urbanisation au niveau communal sont nécessaires, mais ils exigent la mise en place d'une politique foncière commune et la mise en

place d'un réseau ferroviaire assez lent. Pour la mobilité d'agglomération, on ne sait pas poser les termes d'un compromis permettant d'unifier suffisamment les bassins d'emploi des métropoles sans accentuer la ségrégation sociale. Trouver ce compromis suppose de se réinterroger sur les avantages et les inconvénients de la vitesse. Celle-ci ne permet pas de gagner du temps, comme on le croit souvent, mais de l'espace, ainsi que le choix du quartier et la meilleure maîtrise des coûts du logement (pour les ménages) ou de la productivité (pour les entreprises). Mais, en retour, la vitesse gêne la métropolisation, déséquilibre les centralités, amplifie les problèmes d'environnement et augmente l'échelle géographique des ségrégations.

Un compromis peut porter sur la réalisation d'un réseau routier intermédiaire compatible avec les "modes alternatifs", des transports en commun assez puissants, une politique foncière volontaire, un équilibre emploi-logement dans tous les secteurs, et la définition de priorités d'accès (à finalité sociale ou économique) sur les voies rapides urbaines. Nous nous acheminons ainsi progressivement vers de nouvelles conceptions de la fiscalité de la mobilité et des localisations. Ces nouvelles conceptions pourraient très bien, un jour, être les vrais guides de la manière d'urbaniser, remplaçant (ou composant avec) la planification urbaine traditionnelle, qui peut de moins en moins donner ce que nous attendons d'elle.



Métropole vécue

Curitiba, ville durable et solidaire



Ville-centre d'un million sept cent mille habitants au sein d'une région métropolitaine d'environ trois millions de personnes, réparties dans vingt-six municipalités, la métropole brésilienne de Curitiba/1 assoit son évolution durable et solidaire sur un plan directeur adopté en 1966.

Affichant un taux de croissance démographique de plus de 5 % par an jusqu'aux années quatre-vingt-dix, triplant ainsi sa population en quarante ans, Curitiba a voulu concilier le développement de la ville avec le respect de ses habitants en maîtrisant, avant l'heure, le triptyque classique du développement durable : l'économique, le social et l'environnemental. Concernant ce dernier point, elle est l'une des villes brésiliennes les moins polluées, avec

notamment l'ouverture de trente et un parcs urbains – un domaine vert représentant 51 m² en moyenne par habitant – et la mise en place d'actions en faveur la récupération de déchets (qui sont recyclés aux deux tiers sur l'ensemble de la ville).

"Il est possible de vivre la métropole en protégeant l'environnement", a souligné à ce propos Rosane Santos-Popp, directrice de l'Institut régional de la planification de Curitiba, apportant aux débats sur la "métropole vécue" une

touche d'authenticité et d'efficacité. Mais il est également possible de la faire vivre au profit du plus grand nombre, via une offre importante de transports bien reliée aux démarches d'aménagement urbain. Sur l'ensemble des axes structurants de la ville par exemple, une voie centrale a été aménagée en faveur des transports en commun (bus), tandis que les deux voies express étaient renvoyées dans un premier temps à l'extérieur, en limite du quartier traversé.



Progressivement, les voies express sont elles-mêmes repoussées autour de la ville. La démarche collective et solidaire s'exprime aussi à travers la mise en place d'un titre unique de transport, valable sur treize des vingt-six municipalités de la région métropolitaine, proposant des tarifs modulés en fonction de la situation des intéressés. Cette approche s'inscrit dans le cadre d'une politique plus générale d'accompagnement social, associée à l'intégration des services

urbains et à la réduction des distances de déplacement. Enfin, "la politique d'industrialisation de la région de Curitiba, conduite dans les années quatre-vingt-dix de façon à fortifier économiquement les villes autour de la capitale régionale, a permis d'augmenter la capacité collective à faire face aux problèmes sociaux et a réduit la croissance de la cité métropolitaine". Une solidarité qui s'est avérée payante, puisque le taux de chômage (7,6%) y est actuellement l'un des plus faibles du Brésil. | O.R.



Rosane Santos-Popp

1/

Métropole-phare de l'État du Paraná, Curitiba est situé au centre de la région la plus industrialisée d'Amérique du Sud. Sa planification "historique", au moment de son pic de croissance, lui a permis d'intégrer en amont nombre de problèmes urbains. Cette maîtrise du développement lui a valu le prix environnemental de l'ONU en 1990, puis le titre de "capitale écologique du Brésil" à la conférence mondiale Eco'92.

Le point de vue de *Gabriel Jourdan* *

Les spécificités de la métropolisation en Provence-Alpes-Côte d'Azur



La métropolisation se combine souvent avec la rareté du foncier (ici, Marseille).

* Gabriel Jourdan est docteur en géographie, chargé d'études à l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise et membre du GIR-Maralpin. Il est également l'auteur de Gouvernance, transports et planification urbaine ; étude comparée de l'aire toulousaine et de la conurbation Nice-Côte d'Azur, (L'Harmattan, 2003). Une version intégrale de cet article est consultable sur le site www.gir-maralpin.org

1/

Cf. François Ascher, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, 1995.

un contexte de forte croissance démographique, d'attractivité touristique et de rareté relative du foncier disponible.

La conurbation Aix-Marseille-Étang de Berre

Elle comptait (en 1999) 1,6 millions d'habitants et 580 000 emplois, et s'organise autour de trois pôles. Celui de Marseille, qui, à partir des années 1960, perd une part importante de ses fonctions portuaires et industrielles tout en développant son rôle administratif et universitaire. La périurbanisation affecte fortement la cité phocéenne (- 90 000 habitants entre 1968 et 1999, + 400 000 pour la conurbation). Les villes industrielles de l'Étang de Berre, ensuite, ont connu un fort développement en lien avec la volonté étatique de créer un grand port industriel autour de Fos. Enfin, le Pays d'Aix-en-Provence se prolonge vers le Val de Durance et l'Ouest Varois. Il bénéficie du desserrement des activités économiques et des populations, ainsi que du développement des hautes technologies. L'économie de cette conurbation s'appuie sur les activités portuaires, l'organisation des échanges internationaux et les hautes technologies (aéronautique, microélectronique, informatique, nucléaire, techniques marines). Deux projets leviers viennent renforcer la base économique métropolitaine : Iter (Cadarache) et Euroméditerranée (création d'un centre directionnel et redynamisation du centre-ville de Marseille).

La conurbation azurienne

Avec Monaco, la bande côtière des Alpes-Maritimes comptait, en 1999, plus d'un million d'habitants et 378 000 emplois. Elle se structure autour de noyaux historiques (Cannes, Grasse, Antibes, Nice, Monaco, Menton), complétés par l'émergence de pôles nouveaux (Sophia-Antipolis, basse vallée du Var). En raison des tensions sur le marché du logement, le développement s'étend vers l'Est du département du Var. Fréjus, Saint-Raphaël et Draguignan regroupent ainsi 260 000 habitants et 84 000 emplois. Le développement de la conurbation s'appuie



Une plus forte coopération métropolitaine en matière de déplacements urbains et de logement est l'une des conditions de réussite de la métropolisation dans la région.

historiquement sur le tourisme, conforté par l'accueil de nombreux événements internationaux, mais aussi, depuis les années 1960, sur les hautes technologies (informatique, électronique, télécommunications, santé, chimie fine). Monaco accueille également des fonctions supérieures liées notamment à la finance. Avec plus de 41 000 emplois en 2002, la Principauté est un moteur essentiel de la dynamique métropolitaine.

L'aire toulonnaise

Elle regroupait, en 1999, 546 000 habitants et 177 000 emplois et s'organise autour de la rade de Toulon et d'Hyères. Ses points forts sont le tourisme et les activités de défense (25 000 emplois directs civils et militaires). Alors que son système de gouvernance est en pleine recomposition depuis 2001, l'aire toulonnaise souhaite s'inscrire dans une stratégie de métropolisation qui s'appuie notamment sur le pôle de compétitivité "Mer, sécurité et sûreté, développement durable", la redynamisation des espaces de la rade de Toulon et le développement de l'université. La stratégie métropolitaine de l'aire toulonnaise doit prendre en compte la proximité marseillaise (périurbanisation, attractivité universitaire et commerciale) et l'influence économique azurienne (de nombreuses sociétés ayant rattaché le Var à leur direction Côte d'Azur, implantée dans les Alpes-Maritimes).

Des défis communs

Il s'agit tout d'abord pour les métropoles concernées de développer les fonctions économiques supérieures. Les métropoles de PACA ont en effet un poids économique inférieur à leur importance démographique et à leur rayonnement international. Ce déficit est particulièrement fort en ce qui concerne les emplois supérieurs liés à la recherche, à la finance

et au commandement économique (sièges sociaux). Il s'agit ensuite de maîtriser les conséquences de la périurbanisation. La région se heurte aux limites d'un mode de développement basé sur l'étalement urbain et la généralisation de la mobilité automobile : montée irréversible des problèmes de circulation, raréfaction du foncier neuf aisément disponible, difficultés croissantes à répondre aux besoins de logement (le renouvellement urbain n'ayant pas pris le relais du développement extensif).

Améliorer la gouvernance territoriale est le troisième thème-clé. Les métropoles de PACA connaissent une situation de "balkanisation" politique qui rend difficile la gestion de dossiers comme les transports, le développement économique ou des grands équipements. Le succès des trois candidatures à l'appel à projets de coopération métropolitaine de la Datar² marque, à l'échelle de chaque métropole, une première dynamique de rapprochement des acteurs (intercommunalités, conseils généraux, chambres consulaires, services de l'État). La coopération entre les métropoles est également émergente (notamment à travers le jeune réseau des agences d'urbanisme de PACA), de même que l'association du Conseil régional aux réflexions.

Enfin, il faudra tirer parti de la future ligne TGV qui reliera Marseille, Toulon et Nice à l'Italie, à l'Espagne et à l'Europe du Nord à l'horizon 2020. Ce projet offre l'opportunité de développer les coopérations stratégiques entre métropoles pour qu'elles parviennent à jouer de concert à l'échelle européenne et internationale. Il permettra également d'offrir des liaisons rapides et cadencées entre les métropoles, tout en libérant le réseau ferroviaire classique au profit du développement d'une offre de type RER.

²/ Lire à ce propos l'analyse d'Anna Geppert en pages 44 et 5.

¹/ Données de la Banque nationale suisse établies selon les normes européennes sur les années 1999-2003.

Analyse

La métropole en Suisse : un concept en évolution lente

Deux tendances lourdes inquiètent les décideurs suisses : une croissance économique inférieure à la moyenne des pays de l'OCDE, qui conduit à un déclin tendanciel relatif, et une augmentation des dépenses publiques, qui détériore des conditions-cadres jusqu'alors très attractives. Du coup, la montée en puissance des enjeux métropolitains suscite une lente évolution politique en faveur d'une reconnaissance des villes et d'un soutien au développement. Non sans difficultés.

L'analyse de Richard Quincerot et le reportage photo de Serge Mouraret dans la métropole lémanique

La montée en puissance des enjeux métropolitains suscite une lente évolution politique en faveur d'une reconnaissance des villes et d'un soutien au développement.

En Suisse, le thème de la métropole naît d'abord d'une problématique d'aménagement du territoire. La mondialisation étant ce qu'elle est, le problème posé est d'en maîtriser les effets sur l'organisation des villes et des campagnes. Tout se passe comme si la prospérité économique était tenue pour un acquis, une "donne" dont les politiques publiques devraient seulement canaliser les impacts environnementaux, territoriaux et sociaux. Partant de ce point de départ, le thème évolue ensuite dans deux directions. D'une part, les aléas de l'économie conduisent à une reconnaissance du rôle économique des villes et des agglomérations, événement hautement significatif dans un pays qui s'est longtemps identifié au monde rural. D'autre part, la morosité économique persistante incite à transformer les anciennes politiques régionales redistributives en politiques de soutien à la compétitivité des territoires.

Du rural à l'urbain

L'identité de la Suisse est ancrée sur un mythe profondément rural. Dans de très petites communautés – le pays comprend 2 900 communes –, de robustes montagnards réunis dans une clairière auraient

La Suisse est l'héritière de plusieurs siècles d'internationalisation. Aujourd'hui, banques, horlogerie, multinationales, tourisme, services... assurent à ses 7,5 millions d'habitants une position enviable dans l'économie mondiale. En 2003, le solde positif des actifs suisses placés à l'étranger se montait à 340 milliards d'euros¹, soit beaucoup plus que le produit intérieur brut annuel. Avec un taux de chômage de 3,8 % et une dette publique de 33 % du PIB (60 % en norme internationale), le pays aurait tout lieu de se satisfaire de sa situation, s'il n'observait deux tendances inquiétantes : une croissance économique inférieure à la moyenne des pays de l'OCDE, qui conduit à un déclin tendanciel relatif, et une augmentation des dépenses publiques, qui détériore des conditions-cadres jusqu'alors très attractives.





décidé d'unir leurs forces pour lutter contre l'oppression étrangère – Guillaume Tell et son arbalète en sont toujours les emblèmes. Ce récit d'origine est inscrit dans les structures politiques. La Suisse n'est pas une nation forgée par un pouvoir central, mais une fédération de vingt-six cantons, États souverains édictant vingt-six corps de législations différentes, la Confédération n'intervenant que dans un petit nombre de domaines communs (affaires militaires, étrangères, infrastructures de transport, etc.). Communes, cantons, Confédération : cette structure à trois étages, telle qu'elle fut créée au XIX^e siècle, accorde une nette prééminence au rural sur l'urbain. Aussi l'urbanisme se nomme plus volontiers, en Suisse, "aménagement du territoire" (et les urbanistes des "aménagistes") : son but est moins d'organiser les villes que de préserver les campagnes

de l'expansion urbaine, perçue comme une menace pour l'identité collective, la nature et l'environnement. Économiser le sol, protéger les paysages et soutenir l'agriculture sont les objectifs de base de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire qui, en 1979, donne pour la première fois un cadre unifié aux législations correspondantes des cantons – en généralisant notamment une séparation stricte entre zones à bâtir et zones agricoles et protégées où, sauf exceptions, l'on ne construit pas. Dans cette perspective, les politiques publiques ont pour rôle de défendre le territoire contre les emprises et les nuisances du développement économique.

Cette longue et puissante tradition anti-urbaine/2 se fissure pendant la crise des années 1990. Ainsi, alors que les cantons se mobilisent pour faire face à la désindustrialisation, l'association "Métropole

2/
Joëlle Salomon Cavin,
La ville mal-aimée. Représentations anti-urbaines et aménagement du territoire en Suisse: analyse, comparaisons, évolution, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

3/
www.metropole-ch.ch

4/
Conseil fédéral, *Rapport sur les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse*, du 22 mai 1996, Berne, p. 43.

5/
Cité par J. Salomon Cavin, *ibidem*, p. 149.

6/
Genève, Fribourg, Neuchâtel, Valais et Vaud sont les cantons membres de BioAlps, Lake Geneva BioCluster Switzerland. Voir www.bioalps.org

7/
En janvier 2005, l'entreprise Amgen a finalement opté pour Cork en Irlande, dont la fiscalité et les soutiens publics sont encore plus attractifs. L'enjeu portait sur un milliard de dollars d'investissement et la création de 1 100 emplois d'ici 2010.

Suisse" se constitue en 1994 dans le but de "faire prendre conscience que notre pays est passé d'un stade rural à un stade urbain, relié à l'Europe et au monde entier". Elle constate la poursuite de l'étalement urbain, en dépit de toutes les préconisations de l'aménagement du territoire, et réaffirme de manière incantatoire les options de la loi fédérale : plus que jamais, il faudrait concentrer le développement dans les villes, économiser le sol et maintenir des campagnes préservées. Ce groupe d'experts et de chercheurs peine à sortir d'un cadre confidentiel/3, mais renforce le lobbying engagé par les villes suisses pour obtenir une reconnaissance politique. En 1996, un rapport du Conseil fédéral sur les "Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse" consacre plusieurs chapitres au "réseau des villes suisses", présenté comme "la réponse fédéraliste aux défis engendrés par une concurrence économique accrue entre les régions urbaines d'Europe" /4. En 1999, le Conseil fédéral persiste et signe, estimant que "le rôle des villes en Suisse en tant que moteurs de l'activité économique, en tant que lieux de culture, d'innovation, d'ouverture sur le monde et, avec leurs agglomérations, en tant que lieu de vie des deux tiers de la population, est aujourd'hui en voie de reconnaissance" /5. Formellement, il saisit l'occasion d'une révision de la Constitution pour citer nommément les villes et les agglomérations. Une conférence tripartite sur les agglomérations est instituée en 2001, intégrant pour la première fois les villes dans une plate-forme politique aux côtés de la Confédération, des cantons et des communes. Et une politique fédérale des agglomérations incite les communes urbaines à coopérer : elle conditionne le soutien fédéral au financement des transports urbains et régionaux à l'élaboration

de projets d'agglomération (nombreux projets en cours) et soutient financièrement des projets-modèles, qui contribuent à renforcer l'échelon des agglomérations (vingt-cinq projets en cours).

Le fédéralisme en question

Parallèlement, le ralentissement persistant de l'économie suisse conduit à interroger la compétitivité des territoires : à l'évidence, les espaces économiques réels dépassent largement les étroites limites institutionnelles des vingt-six cantons. Et les démarches intercantionales se mettent à foisonner. Ainsi, le canton de Neuchâtel, conscient du handicap de sa petite taille (170 000 habitants), multiplie-t-il les alliances avec d'autres cantons en matière de promotion économique, de recherche, de pôles de compétitivité, de formation, de santé, etc. De même, des réseaux intercantonaux d'instituts de recherche, d'universités et d'industries se créent, seul moyen d'atteindre une taille suffisante pour s'affirmer au plan international : ainsi, le réseau "BioAlps" créé par cinq cantons romands/6 a été récemment reconnu par *Science Magazine* comme numéro un en Europe pour la recherche en biotechnologie. Ces initiatives sont soutenues par une Confédération de plus en plus consciente des enjeux économiques nationaux, mais limitée dans ses capacités d'action par le poids politique de cantons, peu disposés à renoncer à leur souveraineté et qui continuent à se livrer une concurrence parfois féroce pour attirer les entreprises et les gros contribuables. Au printemps 2005, "l'affaire de Galmiz" – un canton de Fribourg prêt à brader 55 hectares de terres agricoles pour attirer une grosse entreprise américaine, alors que des terrains à bâtir sont disponibles dans d'autres cantons/7 – a suscité un furieux débat national entre





cantonalistes et fédéralistes, partisans du développement et de l'emploi et défenseurs de l'agriculture et du paysage.

Pour sa part, l'association Avenir Suisse, "think tank" du patronat helvétique/8, contribue à la mobilisation pour le développement économique en documentant le débat par diverses études et analyses. Ainsi, elle publie en 2003 "Urbanscape Switzerland"/9, portrait urbain du pays, et "Cavalier seul"/10, bilan comparatif de l'économie suisse avec dix-huit pays européens, établi dix ans après le refus de la Suisse d'adhérer à l'Union européenne et qualifié de "préoccupant". En 2005, une nouvelle publication, *Le fédéralisme en chantier ; régions métropolitaines face aux cantons*/11, s'en prend aux cantons : aux structures politiques héritées du XIX^e siècle, dénoncées comme battant tous les records de décentralisation et de fragmentation, devrait succéder un découpage en six régions métropolitaines concentrant 84 % du PIB du pays. Aujourd'hui, Avenir Suisse développe ses propositions à un échelon régional en publiant *Le Feu au Lac ; vers la Région métropolitaine lémanique*/12, plaidoyer pour une gouvernance métropolitaine qui valorise des atouts intellectuels, institutionnels et industriels actuellement sous-exploités, sans illusions sur l'importance des handicaps à surmonter (un projet de fusion des cantons de Vaud et Genève a été refusé en votation populaire en 2002 et chaque canton est pour l'instant très occupé relever le défi de construire les agglomérations de Genève et de Lausanne).

Des politiques redistributives au soutien à la compétitivité ?

Comment concilier l'objectif de compétitivité économique, la lutte contre l'étalement urbain et

l'extrême morcellement politique du pays ? Les politiques redistributives des années 60-80 en faveur des régions défavorisées avaient visé à répartir les bénéfices de la prospérité pour assurer un niveau d'équipements et de services homogène sur l'ensemble du pays. Depuis novembre 2005, elles ont cédé la place à une "Nouvelle politique régionale" guidée par une tout autre priorité : stimuler l'innovation et améliorer la compétitivité des régions – sans renoncer pour autant, au moins formellement, aux buts traditionnels d'occupation décentralisée du territoire et de réduction des inégalités régionales.

De même, au début de l'année 2005, un "Rapport 2005 sur le développement territorial"/13 ouvre un large débat sur les buts et les moyens de l'aména-

8/
www.avenir-suisse.ch

9/
Angelus Eisinger (ETHZ) et Michel Schneider (dir.), *Urbanscape Switzerland. Topology and Regional Development in Switzerland*, Avenir Suisse / Birkhäuser, 2003.

10/
Uwe Wagschal, Daniele Ganser, Hans Rentsch, *Cavalier seul. La Suisse, 10 ans après le non à l'EEE*, Avenir Suisse/Labor et Fides, Genève, 2003.

11/
Hansjörg Blöchlinger (BAK Basel Economics), *Le fédéralisme en chantier. Régions métropolitaines face aux cantons; analyses et propositions pour une revitalisation du fédéralisme suisse*, Avenir Suisse, 2005.

12/
Xavier Comtesse et Cedric van der Poel (dir.), *Le Feu au Lac. Vers la Région métropolitaine lémanique*, Avenir Suisse / NZZ Verlag, mars 2006.

13/
Office du développement territorial (are), du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), *Rapport 2005 sur le développement territorial*, Berne, mars 2005.

14/
Pierre-Alain Rumley, "Rapport 2005 sur le développement territorial: forces et faiblesses", *Forum du développement territorial* n°2, 2005, p. 55.

gement national. Premier constat : la gestion de l'aménagement du territoire par les cantons n'a pas réussi à freiner l'étalement urbain. Deuxième constat : l'organisation du pays ne respecte pas l'objectif, pourtant maintes fois réaffirmé, d'un "développement durable". Une réflexion prospective en quatre scénarios permet de repérer les principaux problèmes des années à venir. L'exercice débouche sur un projet de territoire proposant une répartition équilibrée des rôles et des stratégies entre ces composantes territoriales. Pierre-Alain Rumley, directeur de l'Office du développement territorial, en brosse un portrait synthétique en trois points : "la compétitivité territoriale, de façon à favoriser le développement du pays (d'où l'importance de l'approche par les métropoles et les sites touristiques); la cohésion nationale (d'où le rôle attribué aux villes et

agglomérations non métropolitaines de même qu'aux centres ruraux); et le ménagement des ressources naturelles non renouvelables (d'où l'importance accordée à la question de l'urbanisation"/14. En conclusion, le rapport 2005 propose de modifier la législation sur l'aménagement du territoire de façon à renforcer les pouvoirs de la Confédération sur les enjeux économiques et territoriaux majeurs qui dépassent de plus en plus l'envergure des cantons. Cette proposition s'inscrit d'ailleurs dans un mouvement général de centralisation à petits pas, notamment dans les domaines de la formation, de la recherche, du marché intérieur ou de la santé, visant à réaliser une unité nationale largement inachevée. Comme on pouvait s'y attendre, la publication de l'Office du développement territorial a suscité des réactions diverses de la part



LA MÉTROPOLE EN SUISSE : UN CONCEPT EN ÉVOLUTION LENTE

des cantons, des villes et agglomérations et des associations : le débat politique est lancé et ne fait que commencer.

Une Suisse qui s'interroge

Enfin, dans une série de petits livres carrés au graphisme branché, un groupe d'experts de renommée internationale/15 propose un "portrait urbain" du pays finalement assez proche du "projet de territoire" de la Confédération – et très différent des images rurales et montagnardes auxquelles de nombreux Suisses continuent de s'identifier. Trois métropoles ont un rôle de locomotives économiques (Zurich, Genève-Lausanne, Bâle-Mulhouse-Fribourg-en-Brigau), des réseaux de villes moyennes sont à la remorque, des "zones calmes" servent d'intervalles verts entre les métropoles, des "alpine resorts" forment un archipel de villes saisonnières et des "friches alpines" sont en voie de dépeuplement.

Mais à nouveau, ce portrait est loin d'épuiser les questions que pose la métropolisation aux institutions et aux représentations du pays. Par exemple, il est plus intéressant de discuter du nombre des métropoles en Suisse que d'apporter une réponse unique : le pays en compte-il une seule (Zurich qui produit environ un tiers du PIB et a baptisé son aéroport Unique), ou deux (Zurich-Bâle et Genève-Lausanne), ou trois (en comptant séparément Zurich et Bâle), ou encore cinq (en ajoutant Berne et le Tessin, pour ne pas les marginaliser) ? Ou bien les 7,5 millions d'habitants du pays doivent-ils être considérés comme formant une seule et même métropole – c'est après tout l'équivalent d'un gros quartier de Shanghai ? Ou encore, la Suisse ne compte-t-elle aucune métropole du niveau des 2,6 millions d'habitants de la Région urbaine lyonnaise ou des 3,9 millions d'habitants de l'agglomération de Milan ? | **R.Q.**

15/

Roger Diener, Jacques Herzog, Marcel Meili, Pierre de Meuron, Christian Schmid, *La Suisse. Portrait urbain*, ETH Studio Basel / Birkhäuser, 2005 (4 volumes).



The "risk" of alterity

The appeal of metropolisation lies in its concentration of the actors and factors that make for development. But like today's globalised society, the metropolis is pitilessly discriminatory towards the vulnerable, with a social diversity based more on division than on considered variety. Only improved organisation and political determination will enable it to meet the sustainability challenge and counter the uncertainty that so readily generates a sense of insecurity.

The metropolis is a great place when you've mastered its codes, but otherwise it can be an exhausting ordeal. "Hyper-choice", says CNRS researcher Marie-Christine Jaillet-Romain, also means "hyper-selection" and a daily exercise in social recomposition – or decomposition. The trend towards polarisation is accentuated by gentrification, whose wealthy, increasingly nomadic practitioners have no real commitment to their neighbourhood; the salaried middle classes and skilled workers are driven by property prices into ever more distant tracts of periurbia; and the unqualified, "precarious" and unemployed see their scorned housing estates opened up physically but not socially.

The answer to the risk of "social apartheid", suggested Grenoble mayor Michel Destot, is "to experiment with otherness". Identitarian groupings hamper the business of real togetherness: residents need to live with and not next to each other. The much-vaunted attracting of those nomadic elites is a trap to be avoided, he said, and transport plans do not necessarily work in favor of balanced development. Planning consultant Marc Weil agreed, pointing out that speed gains space, but not time, and by hampering true metropolisation only increases the geographical scale of segregation. So, "cohesion or exclusion?" asked Fabien Tuleu of the Emmaüs organisation. The metropolis can only produce the former in the context of a humanistic policy generating integrative jobs and a sense of solidarity: "Isn't the real issue being ready to take the risk of alterity?... Dignity concerns us all, not just the excluded 10%."

Are there answers in the Brazilian metropolis of Curitiba, with its 3 million people? Rosane Santos-Popp, director of the planning institute there, stressed success in combating pollution and recycling refuse, but also in moving expressways to the periphery in favor of bus lanes and a single-ticket system with prices tied to users' financial situation. More notably still, a regional industrialisation policy aimed at strengthening surrounding cities has limited the

growth of Curitiba itself and kept the metropolis's unemployment rate down to 7.6%.

Geographer Gabriel Jourdan took a look at the Provence-Alpes-Côte d'Azur Region, home to three of France's ten largest urban areas – Aix-Marseille, Nice and Toulon – with metropolisation and periurbanisation combining in a context of strong population growth, tourist pulling power and a relative penury of housing. While substantially different in history, size and economic makeup, the three entities face similar challenges: development of high-level economic functions – e.g. research, finance, company HQs – to compensate for an economic weight currently inferior to their demography; control of the consequences of periurbanisation; improved governance in a situation characterised by a political "balkanisation" that impedes progress in fields like transport, major public facilities and economic development; and optimal use of the TGV line that by 2020 will link Marseille, Toulon and Nice to Italy, Spain and Northern Europe.

Over the border in Switzerland, decision makers are worried by two significant factors: a level of economic growth lower than the OECD average, leading to a relative trend towards decline; and increasing public spending, which is damaging formerly very attractive framework conditions.

The issue of the metropolis there has its roots in a highly specific form of politico-territorial organisation: 7.5 million people living in 26 autonomous cantons totalling in all 2900 (often tiny) municipalities, with a powerful tradition of rural predominance that only began to crumble with the slump of the 1990s. As it became clear that real economic zones largely overspilled the narrow limits of the cantons, the Federal Executive began urging inter-urban cooperation, providing incentives and helping to finance model projects. The Avenir Suisse think tank's call for cross-canton metropolitan governance putting the accent on under-exploited intellectual, institutional and industrial assets was reflected in an attempted merger – rejected by a local "votation" – of the Vaud and Geneva cantons; and the "New Regional Policy" aims at stimulating innovation and regional competitiveness while respecting, formally at least, the country's decentralised structure. So the ball has been set rolling, but slowly; and maybe those 7.5 million people should be considered as forming a single metropolis...

ON IRA TOUS AU PARADIGME... DES POLITIQUES PUBLIQUES

Comment s'élaborent les projets métropolitains ? Sur quels contenus et avec quelle ingénierie ? Est-ce le renforcement cannibale des villes centres ou bien la chance des périphéries ? La métropole a-t-elle de véritables fondements ou ces nouvelles appellations sont-elles le fruit de l'évolution contemporaine, à défaut de parler de marketing urbain ? Comment les effets d'une économie mondialisée rejaillissent-ils sur le regroupement des forces publiques, privées (et obligatoirement vives) ? Synthèse d'une table ronde stéphanoise où prospective rimait parfois avec expectative.

Par Olivier Réal

Il convient d'abord de définir le terme projet métropolitain et surtout de savoir s'il en existe. Christian Lefevre, professeur à l'Université Paris VIII et chercheur au LATTs, répond par la nuance à cette interrogation. "Nous sommes tous dans la même galère, partout en Europe il n'y a pas véritablement de projet métropolitain, mais des réflexions qui peuvent déboucher sur des actions. Ce qui nécessite un gros travail pour les élus et la société civile. Les projets auxquels nous avons à faire s'inscrivent tous dans la compétition territoriale entre métropoles, paradigme des politiques publiques urbaines où les notions d'environnement durable sont moins présentes que l'on ne croit". Comment s'élaborent les projets métropolitains, autoproclamés ou non ? Sans pouvoir définir de modalités précises, quelques similitudes récurrentes apparaissent autour de la notion de pouvoir.

Certes, le cas de figure le plus célèbre, le Plan stratégique métropolitain de Barcelone, "possède une ingénierie complexe, incluant des centaines d'actions issues du monde économique et social" /1. Sinon, on trouve des modes d'élaboration simples avec sélection et cible du système d'actions en prenant les acteurs les plus représentatifs de la société (chambres consulaires, patronat, syndicats, société civile...) et en laissant le secteur public – les élus – aux commandes de pilotage. Pourquoi ? Parce qu'en parlant projets, "on parle enjeux de pouvoir, de leadership sur la métropole, d'où la recherche de consensus". Toujours selon le professeur-chercheur, la qualité de l'élaboration du projet métropolitain est très importante. Tout comme les questions clés associées, dont certaines font office de réponses : "À quoi et à qui sert-il ? Qui s'investit le plus ? Qui contrôle ? Qui pilote ?

Qui est sollicité ? Le projet métropolitain n'est-il pas d'abord celui de la ville centre ? Quel est le poids des périphéries ? Y en a-t-elles qui s'opposent ? N'est-il pas le projet d'une alliance politico-économique, car le paradigme est celui de la compétition, mais aussi parce que les politiques publiques sont plus structurées que la société civile ?"



Christian Lefevre



Edmond Hervé



Finn Geipel

1/
Lire pages 59 et s.

2/
Lire page 19.



Le "modèle barcelonais" a donné une place prépondérante aux grands équipements (ici, le musée d'art contemporain réalisé par Richard Meier dans le Barrio Chino).

Échelle de valeurs

En Rhône-Alpes par exemple, le projet tiré par la capitale régionale complique-t-il celui de Saint-Étienne ? Pour le sénateur-maire de cette cité, berceau de la révolution industrielle en France, "la présence de Lyon est une chance pour Saint-Étienne, une exigence supplémentaire de qualité, de savoir-faire, sans avoir jamais les mêmes moyens. Notre PIB par habitant est inférieur de 15 % à celui Lyon et de 30 % à celui Grenoble. Il faut profiter de l'élan et donner une image d'attractivité et de modernité en étant fier de ce que l'on fait, car nous avons besoin de cette fierté. C'est un ensemble qui doit avancer en misant d'avantage sur les valeurs humaines qui guident la ville. Ce n'est pas qu'une question d'argent. Nos valeurs sont attachées à la qualité du travail. Notre passé industriel permet cette inventivité, cette dynamique, cette compétence par tradition. Nous devons

renforcer l'identité propre, sachant que la métropole lyonnaise nous apporte la visibilité internationale." Symbole de cette identité modernisée, la Cité du Design /2, projet-phare et à valeur ajoutée de l'agglomération stéphanoise susceptible de la faire passer "du XIX^e au XX^e siècle". Sur un tel projet, c'est la vocation métropolitaine qui est difficile à cerner pour un architecte, reconnaît Finn Geipel, l'architecte de la Cité du Design. Il ne faut pas se focaliser sur

l'échelle du lieu, mais prendre en compte le quartier, la ville, la périphérie, comprendre les forces en présence, économiques, technologiques, industrielles, les usages en place..." L'ingénierie du concept repose ici sur l'articulation entre le local et le global, l'héritage et l'avenir.

Valeurs de coopération

Dans ce contexte, peut-on parler de projet d'agglomération ou de projet métropolitain ? C'est une question de vocabulaire d'époque plus que de positionnement revendiqué pour sa part Edmond Hervé, député-maire de Rennes, président de Rennes Métropole et ancien ministre. "Il y a dix ans, nous aurions parlé de projet d'agglomération. Aujourd'hui, il s'agit plus de coopération entre agglomérations appartenant à un même ensemble géographique tel que définie par la Datar en 2003". Concernant Loire-Bretagne, le projet – ou la coopération – rassemble Rennes, Brest, Nantes, Angers, Saint-Nazaire autour de plusieurs thématiques dont l'économie, l'enseignement, la formation, la recherche, l'accessibilité, la culture, les événements promotionnels... "Il faut une vision claire de l'histoire de nos villes, poursuit Edmond Hervé, qui ont une capacité innovante et



Le "modèle" de développement de Montpellier a mis l'accent sur la ville-centre...



... tandis que Rennes s'efforçait de développer la solidarité intercommunale.

d'entraînement extraordinaire. Le rôle de la ville centre est à la fois d'investir dans l'excellence mais également de faire attention à la concurrence qui n'a de sens que dans la valeur de la solidarité. Nous appartenons aussi à des mondes qui nous unissent. Pour avoir un rayonnement européen, il faut coopérer, sachant que nous ne pouvons pas avoir des activités d'envergure internationale dans toutes les villes et que la coopération entre chacune d'elles est d'abord celle entre les personnes. Sur Loire-Bretagne, des relations entre élus existent depuis quinze ans. Les jalons étaient déjà posés. Concernant la culture par exemple, nous comptons deux opéras travaillant entre Nantes, Angers et Rennes. Nous subventionnons ensemble la programmation et la création dans le cadre d'une coopération de cinq ans."

Valeurs humaines

Plus globalement et pour en revenir à la posture de la métropolisation à la française par rapport à d'éventuelles d'autres pratiques (à Londres par exemple, le territoire métropolitain a été formaté par l'Etat), l'ancien ministre considère que le projet métropolitain national n'est pas transférable ou comparable avec des expériences étrangères en raison d'une spécificité qu'il ne faut pas oublier : 36 000 communes ("plus de la moitié des communes d'Europe à nous seuls") et 550 000 élus locaux, dont un grand nombre de bénévoles. Ce qui explique que le contrat

ON IRA TOUS AU PARADIGME... DES POLITIQUES PUBLIQUES

- ou projet - métropolitain ait un pilotage public prononcé comme l'évoquait Christian Lefevre, alors que les pôles de compétitivité (voir par ailleurs) qui font partie de cette nouvelle coopération, autrement appelée gouvernance, ont plutôt une tendance privée. Ce serait donc une question structurelle et non pas un enjeu de pouvoir selon Edmond Hervé pour qui "le but de l'homme politique est le bonheur des populations !" Celui des villes (le bonheur) passe donc par le projet, quelle que soit l'appellation qu'on lui donne, métropolitain, intercommunal, coopératif, voire collaboratif, synonyme de croissance. D'autant que les

plus grands chantiers sont bel et bien dans les villes, justement. Il passe aussi (le bonheur toujours) par un dialogue permanent entre les élus, les intellectuels, les acteurs institutionnels et entrepreneurs. On retrouve là d'ailleurs les valeurs humaines mises en évidence par Michel Thiollière, qui offrent pour le coup un aspect plus accessible à la notion de métropolisation. Un vécu quotidien est toujours plus parlant qu'une vue de l'esprit, même si c'est par la vision que l'on peut mener les transformations et, pourquoi pas, aller au paradigme des politiques publiques urbaines... | O.R.

Zoom

Gouvernance culturelle : work in progress



MC2, la nouvelle maison de la culture de Grenoble.

Comment initier et faire cohabiter dans une même métropole une pluralité d'expressions et de pratiques ? C'est la question à laquelle ont cherché à répondre les acteurs réunis à Grenoble autour du thème "Culture en métropole". "Le modèle culturel français est en pleine évolution, voire en crise", a affirmé en préambule Jean-Pierre Saez, directeur de l'Observatoire des politiques culturelles. Depuis les années 80, les politiques publiques sont placées sous le signe de la coopération entre les collectivités territoriales, l'État et l'Union européenne. Or, "ce modèle est à bout de souffle, car il ne convient pas au débat démocratique", d'autant plus que la société a fortement évolué dans l'intervalle. Les pratiques cultu-

relles se sont dépolitisées, déterritorialisées, désynchronisées. "La culture c'est où je veux, quand je veux. Je peux aimer à la fois l'opéra, le rap et le flamenco", a souligné Jean-Pierre Saez, décrivant l'usager urbain nouveau.

Le véritable problème est de faire vivre cette diversité. Mais ce n'est pas simple dans des métropoles européennes segmentées avec des espaces et des équipements "rayonnants" destinés à une population de centre-ville et des équipements "de proximité" voués à la culture de l'expression, bref une société culturelle "balkanisée". Une nouvelle tendance semble cependant se dessiner avec des villes devenues "actrices autonomes" et reconnues comme telles dans l'espace européen. Cette tendance est ainsi perçue par Jérôme Safar, adjoint au maire de Grenoble chargé de la culture : "Développer une politique culturelle à travers un ou deux équipements ne correspond plus à ce qu'il faut savoir mettre en œuvre", analyse-t-il. D'où l'obligation pour les collectivités de requalifier et de diversifier les équipements conçus dans les années 70-80. La politique de Grenoble en matière de lecture publique illustre cette

nécessité d'un maillage du territoire, avec dix-sept bibliothèques publiques disposant d'un budget de 5,5 millions d'euros et l'implantation d'au moins un équipement culturel dans chaque commune de l'agglomération.

Les "cultures alternatives" trouvent également leur place dans la métropole, comme "La Bifurk", un "projet collectif permettant aux associations et porteurs de projets de disposer de locaux d'expression et d'activités dans un esprit de mutualisation, de partage, d'échange et d'implication dans la gestion des lieux", selon la définition de Naïma Sayet, sa coordinatrice. Si cet espace, implanté sur une friche industrielle, reçoit aujourd'hui le soutien financier de la Ville de Grenoble, les rapports ne sont pas pour autant faciles : "Il a fallu plus de cinq ans pour faire entendre notre projet. Les lieux en marge reçoivent globalement peu de soutien des institutions et pourtant ce sont des lieux intermédiaires qui font partie intégrante de la notion de culture en métropole", estime Naïma Sayet. Une façon de rappeler qu'en matière de gouvernance culturelle, la métropole reste, comme dans d'autres domaines, en chantier... | C.P.

Table ronde

LA MÉTROPOLISATION RELANCE LE DÉBAT INSTITUTIONNEL

En quelques années, la France a connu un formidable mouvement de création de communautés d'agglomération, de communautés urbaines et de communautés de communes, impulsée par la loi Chevènement de 1999. Sur la lancée, l'émergence d'enjeux métropolitains conduira-t-elle à l'institutionnalisation de métropoles ?

À entendre les participants à la table ronde "Gouvernance, réseaux et coopérations métropolitaines", rien n'est moins sûr. La métropolisation semble moins appeler la création d'un nouvel échelon de gouvernance qu'une redistribution des compétences entre les échelons existants. Echos d'un débat (très) animé.

Par Richard Quincerot

Quelles formes de gouvernance ont pris en charge les enjeux métropolitains, aujourd'hui en Europe ? Bernard Jouve, professeur à l'ENTPE et directeur de recherches au laboratoire Rives, en distingue cinq. Des pays comme la Grande-Bretagne ou les Pays-Bas produisent des "villes-États" : l'État central est alors l'instance intégratrice qui adapte les règles du jeu politique, économique et social aux contraintes de la mondialisation. De "nouveaux Gargantuas" comme Londres ou Stuttgart sont également des créations d'États opérant par fusions imposées d'entités d'échelon inférieur (*boroughs*, communes), en

limitant sévèrement les pouvoirs et les budgets de la nouvelle institution. La métropolisation peut aussi être gérée par des "méso-niveaux de gouvernement" préexistants, comme le canton de Zurich ou la Communauté autonome de Madrid. Les "gouvernances en réseau", comme la Région urbaine de Lyon ou la Conférence des maires des villes centres de Rhône-Alpes, offrent des formes plus souples, mais aussi plus fragiles. Enfin, le modèle dit "de l'évitement et du conflit", tel qu'on le rencontre à Milan ou à Montréal, est aussi, après tout, une manière de traiter – ou de maltraiter – les enjeux métropolitains.

L'effet d'appel de la mondialisation

"Il n'existe pas un modèle de métropole, mais une pluralité de situations instables entre États, collectivités locales et groupes économiques et sociaux", estime Bernard Jouve. Autrement dit, les enjeux métropolitains sont à qui veut (et peut) les prendre. La table ronde réunissait trois prétendants : l'État, les régions et les agglomérations. Pour Mireille Ferri, vice-présidente du Conseil régional d'Île-de-France, sa région est seule à même de construire la métropole francilienne : "Jusqu'à présent, l'État s'était occupé de la couronne de Paris, traitée comme une ville à part. Il appartient à la Région de construire la solidarité entre le centre et la couronne pour que le cœur joue enfin son rôle dans l'ensemble métropolitain". Pour sa part, Patrice Peugeot, président de la compagnie d'assurances La Mondiale, milite pour les capacités d'organisation et de mobilisation des agglomérations. Il témoigne de l'expérience du Comité Grand Lille qui, depuis plus de dix ans, a réussi à mobiliser 600 à 700 personnes (entreprises, universités, élus, monde associatif) sur des enjeux métropolitains. Il poursuit aujourd'hui son action au niveau transfrontalier avec



Bernard Jouve



Mireille Ferri



Patrice Peugeot

LA MÉTROPOLISATION RELANCE LE DÉBAT INSTITUTIONNEL

la Belgique : "L'essentiel est de créer une habitude de travail en commun qui dépasse largement le découpage communal." Le reste suit, en quelque sorte.



Alain Rousset

Comment l'appétit vient aux agglomérations et aux régions

Mais, de fait, la métropolisation relance le débat politique sur l'ensemble de l'architecture institutionnelle et, notamment, sur le rôle de l'État. Fort des compétences acquises par les agglomérations, Edmond Hervé, député-maire de Rennes et président de Rennes Métropole, conteste la qualité de l'encadrement de l'État : "Ce n'est pas à l'État, mais aux autorités locales, que nous devons la révolution des transports collectifs, les politiques du logement, la réforme des fiscalités d'agglomération – qu'il faut encore poursuivre en améliorant la péréquation. Dans tous ces dossiers, l'administration centrale a plutôt fonctionné comme un frein que comme un moteur." Le ton était donné. Sur la lancée,

Alain Rousset, président de l'Association des Régions de France et président de la Communauté urbaine de Bordeaux, a dénoncé une "recentralisation de fait" par l'État et réclamé des pouvoirs renforcés pour les régions : "Depuis la loi de décentralisation de 1982, l'architecture institutionnelle est devenue tellement complexe que tout finit par se décider à Paris. De même, l'État, qui devait théoriquement se désengager dans de nombreux domaines, a conservé tous ses services administratifs. En pratique, il reste partout. Il faut clarifier le partage des responsabilités et donner des moyens aux régions : avec 5 % de la fiscalité totale, elles ont des budgets dérisoires par rapport aux régions espagnoles, par exemple." Souvent inférieurs à ceux des communautés urbaines et aux agglomérations, en tout cas/1. Et Alain Rousset d'insister sur le fait de mettre davantage en relation les ressources avec les compétences des collectivités.

Un État purement "incitateur" ?

Serait-il temps de passer d'une France des départements et des communes à une France des régions et des agglomérations ? Pierre Mirabaud, délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar), a voulu réaffirmer la légitimité de l'État face au défi de la métropolisation.



Pierre Mirabaud

"Les intercommunalités ont encore bien des progrès d'organisation à réaliser à l'échelon métropolitain". Mais elles sont incontournables : "Les métropoles ne se feront que si les élus se l'approprient." Il appartient à l'État de les y inciter : "L'appel à coopération métropolitaine/2 visait à faciliter l'émergence de projets dépassant les limites institutionnelles. La démarche a été bien reçue, suscitant un grand nombre de candidatures. Pour la suite, l'État n'a pas l'intention de tenir la plume, son rôle se borne à donner envie." L'intervention se voulait rassurante, mais n'a pas réussi à retenir un débat passionné sur la décentralisation. Ni vraiment à convaincre les élus.

R.Q.

1/
Emmanuel Négrier,
La question métropolitaine. Les politiques à l'épreuve du changement d'échelle territoriale, Presses universitaires de Grenoble, 2005, p. 69.

2/
Lire aussi pages 44 et s.



Bordeaux mise sur la qualité de son patrimoine et sur sa réputation internationale.



Euralille constitue la "tête de pont" européenne de l'agglomération lilloise.



Londres apparaît, selon Bernard Jouve, comme l'un des "nouveaux Gargantuas" de la métropolisation.

Zooms

Echirolles : une "centralité périphérique" ?

Ses 35 000 habitants font d'Echirolles la seconde ville de l'agglomération de Grenoble (et de l'Isère). Non contente de créer des emplois (malgré ses 17 % de chômage) et de réhabiliter ses quartiers d'habitat social, qui constituent 40 % de ses logements, elle mène à bien la construction d'un centre-ville significatif non seulement pour la commune, mais pour l'ensemble de l'agglomération. Une ambition affirmée dès 1989 avec l'une des premières réalisations, la salle de concert "La Rampe", comme en témoigne Renzo Sulli, maire d'Echirolles : "Nous avons décidé de consacrer à la musique classique pour en faire un équipement d'agglomération et faire venir les Grenoblois à Echirolles..."

Une gageure au départ. Il y a vingt-cinq ans, le centre du territoire communal était occupé par 50 hectares de prés où paissaient des vaches. Réservés dès 1975, les terrains accueillent progressivement les composantes d'une centralité périphérique voulue de type urbain. Les premiers logements sont inaugurés en 1995. Le tramway arrive en 1996, en même temps que s'ouvre un Institut de la communication et des médias (Université Stendhal Grenoble 3). Suivent un centre de loisirs, un lycée, un gymnase, la place des Cinq Fontaines due à Joan Busquets (qui a reçu le Trophée de l'aménagement en 2005) et plusieurs tranches de logements (dont 35% de logements sociaux) avec commerces au rez-de-chaus-

sée. "Personne ne croyait qu'on pouvait commercialiser ici 5 à 6 000 m² de commerces sur une seule tranche !", se rappelle Renzo Sulli.

Porté par la population, fortement impliquée au cours des quatre années d'une concertation approfondie, le projet est aujourd'hui une réussite. Sa réalisation a été facilitée par l'engagement du groupe Nexity qui, comme en témoigne Jean-Luc Poidevin, également président de Villes & Projets, "a permis d'intégrer en amont les points de vue des divers promoteurs d'opérations". La démonstration est claire : il est possible de construire de la ville en périphérie, encore faut-il le vouloir ! R.Q.

Saint-Étienne : des quartiers anciens en "gentrification", mais sans exclusion ?



Le quartier du Crêt-de-Roc devient un secteur prisé.

L'escalade de la montée du Crêt-de-Roc est rude, même avec l'aide de l'élégante balustrade de fonte 1900 plantée dans l'axe des marches, témoin parmi bien d'autres du glorieux passé industriel de Saint-Étienne. De chaque côté, des murs, des jardinets minuscules, un enchevêtrement de maisons vieillottes, certaines

éventrées, grimant la colline dans le plus grand désordre. Des portes fermées, parfois murées ou griffées de tags rageurs : "Non à l'urbanisme bourgeois", "Mon quartier n'est pas à vendre, va spéculer ailleurs !" Hier frappé par le déclin, aujourd'hui sous la loupe des experts, le quartier prépare sa régénération. Mais comment regagner des habitants ? L'un des axes forts de la stratégie est la rénovation des quartiers centraux, bien placés par rapport aux transports et aux équipements, mais souffrant de conditions de logement et d'environnement désastreuses. Les quatre quartiers les plus dégradés (Montreynaud, Sud-Est, Tarentaise-Beaubrun-Séverine et Crêt-de-Roc) font l'objet d'un "traitement de choc" mobilisant toute la panoplie des instruments disponibles pour retendre un marché

immobilier catastrophique. La recette est connue et appliquée de main de maître : politique ciblée d'acquisitions foncières ; démolition d'immeubles pour desserrer le tissu urbain et aménager jardins et places, en liaison avec le programme d'espaces urbains piloté par Jean-Pierre Charbonneau ; obligation faite aux propriétaires de rénover sous menace d'expropriation, soutien financier aux travaux et gestion du logement social pour maintenir sur place les habitants. Les travaux ne font que commencer, mais le processus d'une "gentrification" sans exclusion – un paradoxe assumé – paraît bien engagé. Un signe qui ne trompe pas : le quartier du Crêt-de-Roc est d'ores et déjà investi par de jeunes architectes et designers, attirés par la qualité du lieu et la modestie des prix de l'immobilier... R.Q.

L'appel à coopération métropolitaine : un décryptage

Taille, puissance, centre d'un monde : l'Athènes de Périclès ou la Rome d'Auguste sont déjà des métropoles. L'urbanisation sans précédent du XX^e siècle a introduit un changement d'échelle, mais l'essentiel est ailleurs. L'explosion des échanges internationaux et la fragilisation du niveau étatique entraînent le primat, au moins apparent, du pouvoir économique. En 1995, le produit urbain brut de Tokyo approchait le PIB de la France et celui de Paris dépassait celui de l'Inde. Pour conforter leur métropolisation, traduction urbaine de la mondialisation selon l'heureuse expression de Claude Lacour, l'appel à coopération métropolitaine lancé par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 adresse aux agglomérations françaises une invitation à agir.

L'enjeu métropolitain

La métropolisation résulte d'une combinaison de facteurs. Le choix des individus attirés vers ces lieux de "l'hyper-choix", selon l'expression de Marie-Christine Jaillet, rencontre les logiques d'agglomération des entreprises à la recherche d'espaces dotés d'une main d'œuvre qualifiée, de services spécialisés et d'une accessibilité mondiale. Saskia Sassen a montré comment la concentration des fonctions de commandement économiques engendre des villes globales. Ainsi, le processus transformant certaines grandes régions urbaines en métropoles est bien, comme le pense François Ascher, sélectif, distinct de la toile de fond des mutations urbaines contemporaines.

Malgré leur fragilité écologique et leur tendance à exacerber les inégalités sociales, illustrée en France par les violences urbaines de l'automne 2005, les métropoles sont les gagnantes de la mondialisation. Elles ne sont pas seulement les lieux mais aussi les moteurs du développement. À l'échelle européenne, l'enjeu métropolitain rejoint l'objectif de Lisbonne : construire l'économie de la connaissance la plus compétitive du monde. Peter Taylor compte trois villes européennes parmi les dix grandes villes

mondiales de plein exercice : Paris, Francfort et Londres. Cependant, aucune autre ville française n'apparaît dans les niveaux suivants du classement, tandis qu'en Allemagne, c'est le cas de Berlin, Düsseldorf et Hambourg. La métropolisation des villes françaises n'est donc qu'incomplètement engagée. Si le développement des emplois métropolitains supérieurs accredit l'hypothèse d'une dynamique à soutenir, le Conseil économique et social rappelle que, hormis la capitale et Lyon, nos grandes villes ne sont que des métropoles en devenir, pâtissant de l'insuffisance de leur rayonnement économique et scientifique.

Le pari du gouvernement

Le pari du gouvernement est de compenser la petite taille de nos métropoles par le développement de leurs fonctions supérieures et par leur mise en réseau. Or, qu'est-ce qui fonde la métropole, sa taille, ses fonctions, sa dimension internationale ? Certains auteurs considèrent, comme Jacques Lévy, qu'une masse critique est nécessaire pour produire la diversité caractéristique d'une métropole. D'autres, avec Pierre Veltz, voient dans la taille un facteur important, mais non déterminant. La démarche engagée par le gouvernement s'appuie sur la seconde vision, sur l'idée qu'il est possible de compenser l'effet de taille en jouant sur le développement de fonctions supérieures et sur les complémentarités entre territoires voisins, à travers une gouvernance renouvelée.

Le champ de l'appel à coopération est large : il s'adresse aux espaces regroupant plus de 500 000 habitants, comportant une aire urbaine d'au moins 200 000 habitants et des villes moyennes. L'invitation à conforter les accélérateurs du rayonnement (économie, emploi public, accessibilité, enseignement supérieur et recherche, culture) rappelle les analyses du niveau supérieur de l'armature urbaine française et la politique des métropoles d'équilibre des années 1960. En revanche, la méthode de travail s'inspire plutôt de la démarche de projet

** Anna Geppert est maîtresse de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme à l'Université de Reims (IATEUR). Elle est membre du comité scientifique de la revue Pouvoirs locaux, où elle a publié récemment sur le sujet une analyse intitulée "En quête de métropoles" (n°64, mars 2005).*



Avec cinq dossiers, la santé est bien présente dans les projets retenus par la Datar.

expérimentée par les agglomérations et pays issus des lois Pasqua et Voynet. La première phase (2005-2006) conduit à l'élaboration d'un projet métropolitain. Elle est dotée de 200 000 euros de crédits d'ingénierie par projet. La phase opérationnelle coïnciderait avec la prochaine période de contractualisation.

La mobilisation des acteurs locaux

Le nombre de candidatures (22) témoigne de la mobilisation des acteurs locaux. Parmi les 15 lauréats figurent toutes les agglomérations de plus de 500 000 habitants – sauf Bordeaux, dont la candidature n'a pas été retenue, et Paris, exclu de l'appel à projets. À ces "locomotives" s'associent les deux tiers des unités urbaines françaises de plus de 100 000 habitants, dans diverses configurations spatiales : des régions urbaines structurées par une capitale (Nice, Toulon, Toulouse) ou par un système polynucléaire (Lille, Aix-Marseille, Côte d'Opale...); des réseaux de villes discontinus (Rhône-Rhône, Normandie, Loire-Bretagne, Sillon lorrain...). Six territoires ont présenté des dossiers transfrontaliers : Côte d'Azur, agglomération franco-valdo-genevoise, Sarrebrück-Moselle Est, Strasbourg Euro District, Lille et Côte d'Opale. Les précédents



L'APPEL À COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE : UN DÉCRYPTAGE

de coopération (réseau de villes) sont nombreux, mais quelques clivages anciens ont pu être surmontés (Aix et Marseille, Metz-Nancy ou Nice et son arrière-pays).

Quant aux programmes de travail, ils privilégient économie et recherche-enseignement, notamment autour des pôles de compétitivité (lire l'encadré ci-dessous). Préoccupation importante, l'accessibilité est abordée par les liaisons régionales. Tourisme et culture véhiculent les identités métropolitaines. Thématique nouvelle, la santé est présente dans cinq dossiers associant Centres hospitaliers régionaux et Agences régionales de l'hospitalisation.

Vers une gouvernance renouvelée

L'émiettement communal, l'empilement des niveaux administratifs et la persistance des barrières entre public et privé posent la question de la gouvernance des espaces métropolitains. Les comparaisons internationales montrent d'ailleurs qu'il ne s'agit pas, contrairement aux idées reçues, d'un mal spécifiquement français. Afin d'y remédier, l'appel à coopération insiste sur la mise en place de partenariats dont les dossiers de candidature devaient détailler les modalités (qualité et degré d'adhésion des partenaires publics et privés, organisation). La réponse des pouvoirs d'agglomération instaure un jeu de partenariats où les élus gardent la main. Le degré d'implication des régions et des départements est très inégal. La bonne représentation des milieux

économiques (chambres consulaires, voire organisations patronales) semble traduire un décloisonnement entre public et privé. Paradoxalement, la présence des grandes entreprises et établissements publics est plus discrète, à l'exception notable des universités. Les modalités de gouvernance envisagées articulent trois dimensions : un pilotage politique, niveau décisionnel dominé par les exécutifs intercommunaux et urbains ; un pilotage technique où l'expertise des agences d'urbanisme est souvent mobilisée ; et enfin une représentation de la société civile (conseil de développement).

L'avenir des coopérations métropolitaines dépendra au final de l'aptitude des acteurs en présence à produire un projet partagé et à soutenir une action collective à l'approche des échéances électorales et dans un contexte de rigueur budgétaire. De même, la place de la question urbaine dans les orientations futures des politiques de l'Union européenne (cohésion, industrie, transports, recherche) demeure incertaine. Néanmoins, la démarche engagée est potentiellement porteuse d'éléments positifs : l'identification d'une réalité métropolitaine, la réflexion sur la dimension internationale des villes et le décloisonnement progressif du jeu des acteurs.

Les pôles de compétitivité

L'appel à projets de pôles de compétitivité lancé par la Datar à l'automne 2004 a remis d'actualité la notion de "fertilisation croisée" entre les mondes de la recherche et de l'industrie. Il s'agissait aussi pour le gouvernement de trouver une parade visible aux risques de délocalisations engendrés par une mondialisation qui n'est jamais aussi pugnace que lorsqu'elle est mal maîtrisée ou ignorée. La perspective de formaliser des "clusters" régionaux et interrégionaux

autour de desseins communs d'affaires et d'attractivité territoriale a séduit conjointement les acteurs économiques porteurs des projets et les élus locaux partenaires de nouveaux modes de gouvernance qui ont ainsi émergé. La région Rhône-Alpes a plus que tenu son rang avec quinze pôles labellisés lors du CIADT du 12 juillet 2005, suscitant une mobilisation et une attente à la hauteur des centaines de projets couchés sur le papier, à vocation mondiale, nationale ou

régionale. Les concepts retenus fixent, valorisent, attirent ou étendent la richesse technopolitaine, contribuant au rayonnement métropolitain des sites chefs de file et des villes qui les accueillent.

O.R.

Reportage

Birmingham : une métropole régénérée par le commerce ?

Si le nom de Birmingham est sur toutes les lèvres, par la rapidité avec laquelle la Ville, en s'appuyant sur le secteur privé et les subsides européens, a su redresser la barre, principalement grâce au commerce, la prise en compte de l'ensemble des paramètres urbains, environnementaux et sociaux semble poser problème aux autorités. Le puissant projet de développement britannique aurait-il des pieds d'argile ?

Reportage et photos de Pierre Gras

L'avion qui survole la plaine des West Midlands domine un océan de petits lotissements verdoyants, composés en "S", en "U" ou en "L" (et même parfois en "T" ou en "D"), où vit la majorité des classes moyennes. Ce n'est pas mal fait, et même plutôt agréable à l'œil, mais terriblement répétitif. De fait, la région métropolitaine de Birmingham, qui regroupe près de trois millions d'habitants^{1/}, est la plus vaste de Grande-Bretagne et s'étend – au plus large – sur près de cinquante kilomètres. En approchant de la piste d'atterrissage, on distingue toutefois, sur une ligne d'horizon plombée de nuages noirs, les tours et les formes d'un centre-ville à l'américaine, tertiaire et vertical.

La révolution tertiaire est en marche

Depuis que Birmingham s'est pris au jeu de la révolution tertiaire, après un siècle et demi de batailles industrielles – la dernière perdue contre Margaret Thatcher, pourtant originaire de la cité –, le business est de retour et, avec lui, le cortège de congrès, conventions et autres voyages d'affaires qui sont

censés faire le bonheur des métropoles modernes. Et le chômage a diminué des deux tiers, malgré la fermeture récente de plusieurs usines. Sur ce plan, Birmingham revient assurément de loin : entre 1971 et 1983, l'agglomération avait perdu un emploi sur trois. Confrontée à une situation commune à la plupart des métropoles industrielles britanniques – Manchester, Liverpool et Glasgow en tête –, mais assurément moins marquée, la ville offrait l'image répulsive d'une cité sinistrée, abandonnée par ses élites et de surcroît subordonnée à un trafic autoroutier aussi massif qu'inutile en plein centre-ville : "Difficile d'attirer les investisseurs dans une ville durement touchée par la crise, presque impossible lorsque les rares espaces à reconverter sont isolés du centre par une route à deux fois deux voies"^{2/} et un ensemble de *highways*, façon Los Angeles, plongeant jusqu'au cœur de la cité.

La situation se prêtait à la caricature jusqu'à la fin des années 80, lorsque la municipalité réussit à définir, à travers la démarche *City Vision*, une véritable stratégie de reconquête urbaine. Réhabilitation de quelques bâtiments emblématiques, comme les fameux *Back to Back* de l'époque industrielle – quelque chose de nos "courées" du Nord, les effluves de Guinness en plus – dont il ne reste que quelques exemples offerts à la curiosité des touristes ; démolition de la plupart des autres (entrepôts, fabriques, commerces tombés en désuétude...), on n'y est pas allé de main morte. Toutefois, dès que l'on s'éloigne des secteurs "reconquis" – même de

1/
Birmingham compte environ un million d'habitants et sa région urbaine près de trois millions (2,1 millions pour l'aire métropolitaine).

2/
Cf. l'analyse de Céline Gipoulon parue dans *Diagonal* n°148, mars-avril 2001.





quelques centaines de mètres –, comme dans l'East Side, derrière le centre commercial Bullring, que domine la silhouette chavirée en forme de tatou tout aluminium du magasin Selfridges, et au-delà de ce qui reste du *Chinatown* local, on tombe vite sur des quartiers sans charme, ponctués de terrain "sans affectation", pour ne pas dire vagues, abandonnés aux "communautés" – Irlandais, Gays ou Pakistanais... –, où les lieux de nuit plus ou moins branchés et quelques ateliers d'artistes peinent à masquer les lenteurs de la reconversion périphérique. Et partout ailleurs, la même dominante automobile fait de la traversée piétonne de certaines voies une expérience humaine certes originale, mais pour le moins périlleuse...

De la fin de l'ère industrielle à la métropolisation

Bref, des années 60, Birmingham ne souhaite garder que le meilleur (et encore) et des années 80 elle veut oublier le pire. Mais le changement est plus physique que social. On ne sent pas encore les "élites circu-

lantes" – ici, on les nomme *commuters* – qui travaillent dans le centre, mais vivent dans des suburbs aussi verts qu'élégants, prêts à réinvestir le centre-ville – à quelques coûteuses exceptions près. Il reste une certaine nostalgie de l'époque (révolue) où Birmingham constituait le cœur même de la puissance industrielle de l'Angleterre, pour ainsi dire son berceau, dans une répartition intangible des rôles avec Londres : à la *City* le pouvoir financier, à Birmingham le pouvoir manufacturier. L'un des éditorialistes du *Birmingham Post* n'hésite pas à affirmer, en invoquant la tutelle intellectuelle de Darwin et de Shakespeare, tous deux natifs de la région : "Les Midlands peuvent parfaitement revendiquer d'être l'un des endroits les plus riches de notre pays lorsque s'y trouvent réunies l'industrie, la créativité, l'imagination et l'audace..." À défaut de respirer la modestie, le message a le mérite d'être clair : l'heure n'est plus aux pleurnicheries mais à la mobilisation générale des talents... et des capitaux. Patrie des ingénieurs et des moyens de transport modernes, Birmingham a conservé la fibre conquérante.

3/
Ce reportage a été facilité par l'organisation de l'atelier "Projet urbain" proposé en septembre 2005 par la DGUHC, en partenariat avec le Birmingham City Council, sous la houlette d'Ariella Masbouni.

Paul Tisley, *deputy leader* adjoint du Birmingham City Council, moins provocant, est néanmoins optimiste. "Birmingham est un bon exemple du principe selon lequel une ville n'est jamais terminée. Nous avons dû changer en très peu de temps notre tradition industrielle au profit d'une véritable révolution technologique et tertiaire", explique-t-il devant un aréopage d'urbanistes français et anglais/3. Les fonds structurels européens n'y ont pas été pour rien, venant en quelque sorte abonder la nouvelle complicité entre les initiatives publiques et les financements privés qui sert de sésame à tout projet d'envergure de l'autre côté de la Manche.

Millenium Point : quand la technologie prend le dessus

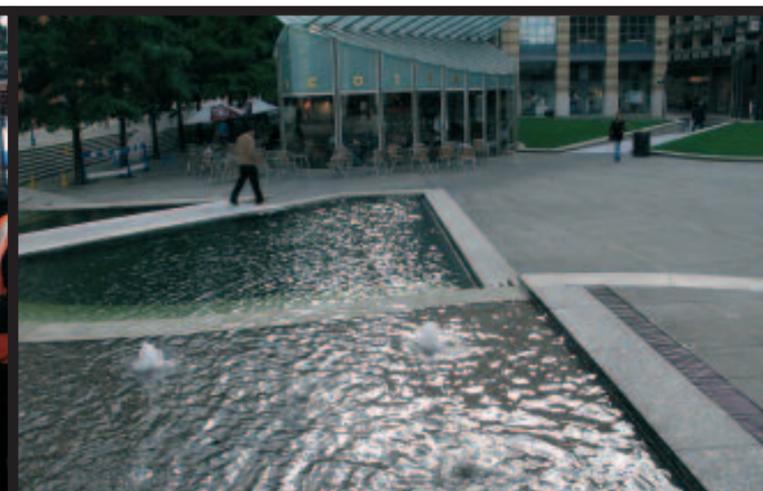
Le gros du travail a d'abord consisté, lorsque c'était possible du fait de la topographie ou des conditions économiques, à ramener la circulation automobile au niveau du sol en démolissant la *Queensway*, autoroute urbaine traumatisante pour les résidents comme pour les visiteurs, pour rétablir des traversées piétonnes et des circulations sécurisées. Dans le secteur de la gare de Moor Street, les commerces et les bureaux qui se trouvaient de l'autre côté de ce "périphérique intérieur" ont été reliés aux quartiers Est qui périlcliaient. Au carrefour de Masshouse, où la *Queensway* se connectait aux différentes voiries rapides locales par une sorte de bretzel à étages, la démolition de l'ouvrage a permis de dégager du foncier pour réaménager les espaces publics alentour et entreprendre la réalisation d'une vaste opération comportant logements, bureaux commerces et espace public, logiquement intitulée "Masshouse". Un peu en contrebas, le projet "Millenium Point", déjà réalisé, associe un centre de recherche en technologie, une salle de cinéma Imax et des équipements de formation. Il préfigure la "reconquête" de l'East Side qui s'annonce pro-

gressive, compte tenu des espaces en jeu (plus de 170 hectares), et dont ce bâtiment sobre et longiligne, constitue la tête de pont.

Mais l'opération la plus emblématique est sans aucun doute celle de Bullring, en plein cœur de la ville. Emblématique, elle l'est bien sûr par sa forme, qu'ont célébrée toutes les revues d'architecture, mais surtout par sa nature et par sa fonction. Doté de cent soixante boutiques sur trois niveaux surplombant une voirie et une rue piétonne imbriqués, ce centre commercial est, depuis 2004, le plus visité de toute l'Angleterre (plus de 36 millions de visiteurs par an) : il couvre une zone de chalandise de 4,3 millions d'habitants, soit deux fois et demie la population de l'aire métropolitaine ! Si le succès est au rendez-vous, l'échelle urbaine est impressionnante. Elle contribue d'ailleurs à couper, par une façade aveugle, la partie sud du quartier où se déploient tant bien que mal le marché populaire et les vieilles halles de Bullring.

De Bullring à Brindley Place

À l'Ouest du centre-ville, Brindley Place et The Mailbox offrent deux exemples de "reconquêtes" plus localisées, à partir d'une situation urbaine disposant de certains atouts (présence du canal, bâtiments emblématiques, proximité immédiate de l'hyper-centre). Ils ont nécessité de lourds investissements, portés par le secteur privé. Avec toujours les mêmes recettes : boutiques et logement haut de gamme, restaurants "branchés", immeubles de bureaux haut de gamme et espaces publics ultra-clean sous surveillance vidéo... Le résultat est spectaculaire, mais en visitant placettes et rues un peu vides, on en vient à se demander quelle économie productive peut soutenir de tels investissements : les bureaux des courtiers d'assurances, de la Royal Bank of Scotland ou d'entreprises employeuses de "cols blancs" dominant manifestement l'ensemble.



BIRMINGHAM : UNE MÉTROPOLÉ RÉGÉNÉRÉE PAR LE COMMERCE ?



Quant aux luxueuses "boutiques de créateurs" présentes au Mailbox, exemple d'immeuble hybride et parfaitement géré, on apprend à leur propos que le niveau moyen de dépense des consommateurs à l'occasion d'une "visite" ne descend pas en dessous de 300 £ (450 euros). On ne risque guère d'y côtoyer une "mixité sociale non désirée"... "Le rôle du promoteur, explique justement l'un d'eux, c'est d'apporter une réalité à un rêve de transformation..." Mais la question se pose globalement pour les nouveaux équipements commerciaux. Les prix y sont généralement très élevés et, selon les chiffres fournis par les gestionnaires du centre commercial Bullring, seule la moitié des personnes qui le parcourent chaque année (70 % sont des femmes) dispose d'un emploi à plein temps. Si les espaces "publics" regorgent de monde le week-end, les boutiques sont souvent à moitié vides. *Just for your eyes ?*

La gare de New Street, prochaine cible

Le nouveau secteur dans le collimateur des autorités est la gare de New Street, qui accueille chaque année autant de voyageurs que l'aéroport de Roissy ! Sa mutation est devenue une nécessité tant le contraste avec les secteurs de Bullring, au Sud, et de Brindley, à l'Ouest, est saisissant : c'est comme si l'on était revenu au milieu des années 60. "Le secteur de la gare, explique Ariella Masbouni, a souffert non seulement des bombardements de la seconde guerre mondiale, mais aussi des modalités de la reconstruction, réalisée selon les concepts en vigueur à l'époque, enserrant la ville dans un "collier de béton" (*concrete collar*) et coupant son cœur en deux." Dans une ville en proie à la disparition de son industrie manufacturière, "la contre-performance du centre était totale", poursuit Les Sparks, qui fut le directeur de l'urbanisme et de l'architecture du City

Council pendant les années 90 : "Il fallait inventer une nouvelle économie. Mais c'était absolument impossible dans un tel cadre urbain ! Il a donc fallu transformer une jungle de béton en centre-ville ouvert et tourné vers l'excellence..." Comme nos interlocuteurs nous le rappellent sans cesse, "*Good design leads to good economy*" ("une belle ville conduit à une bonne économie"). La transformation de la gare sera donc la nouvelle étape de cette démarche. Confié à McCartland & Partners pour la partie ferroviaire et à Ken Chattleworth pour la partie routière, sur la base d'un financement public-privé, le projet de nouvelle gare risque de détonner davantage encore que le complexe Bullring dans le ciel de Birmingham. Une vaste ellipse high-tech flottant entre deux eaux desservira des équipements pour la plupart intégrés en sous-sol : une "machine à circuler", mais du troisième type.

Toutefois, les questions ne manquent pas à l'écoute des perspectives radieuses de l'économie marchande pour la population. Nos interlocuteurs s'en prémunissent en évoquant le consensus trouvé autour de leur méthode de reconquête urbaine – ici, on emploie le terme, pourtant connoté "Vieille Europe", de "renaissance". D'accord pour le centre-ville : la voie semble tracée. Mais en périphérie ? Les projets bénéficieront d'un effet domino, nous assure-t-on. Il est plus vraisemblable que les banlieues risquent d'attendre, tout comme le futur réseau de tramway. Logiques financières et logiques urbaines ne manqueront pas de se heurter lorsqu'il s'agira de définir jusqu'à quel point les transports en commun sont nécessaires au bon fonctionnement de la ville.

East Side : l'avenir ?

La municipalité se dit toutefois "confiante dans l'avenir" et affirme "rechercher des investissements

permettant de créer un contexte de croissance". Pour le moment, le tissu économique et social semble résister. Birmingham ne compterait "que" 60 000 chômeurs, moins que dans certaines métropoles de taille équivalente. Mais pour combien de *working poors*, les statistiques ne le disent pas. La croissance naturelle de la population reste un facteur d'inquiétude : la moitié des habitants de l'aire métropolitaine a moins de dix-huit ans et le rajeunissement se poursuit au bénéfice des communautés étrangères qui constituent déjà la majorité de la population.

Cette situation est potentiellement explosive/4, souligne Noha Nasser, architecte et enseignante à l'University of Central England, qui a mené une étude, non publiée, pour le compte de l'Union européenne et de la Ville de Birmingham : "En termes de cohésion sociale, les conséquences des démarches de régénération urbaine sont complexes, car elles contribuent à développer de nouvelles exclusions. Ainsi, l'objectif de diversité du logement ne concerne pas le centre pour le moment, mais uniquement la périphérie." Certes, la législation prévoit une moyenne d'un quart de logements à prix "accessibles" dans la réalisation des programmes immobiliers. Ken Hardeman, adjoint au maire chargé de la régénération urbaine, admet que ce n'est pas toujours le cas, compte tenu du coût élevé du foncier dans la ville "régénérée". Mais la principale critique formulée par Noha Nasser porte sur la manière dont les urbanistes et les développeurs ignorent la "diversité culturelle, ethnique et sociale" des quartiers : "Dans l'East Side, par exemple, le fait de vouloir donner une spécificité thématique aux projets, autour des technologies de la connaissance, risque de contrarier les objectifs de diversité sociale d'occupation."

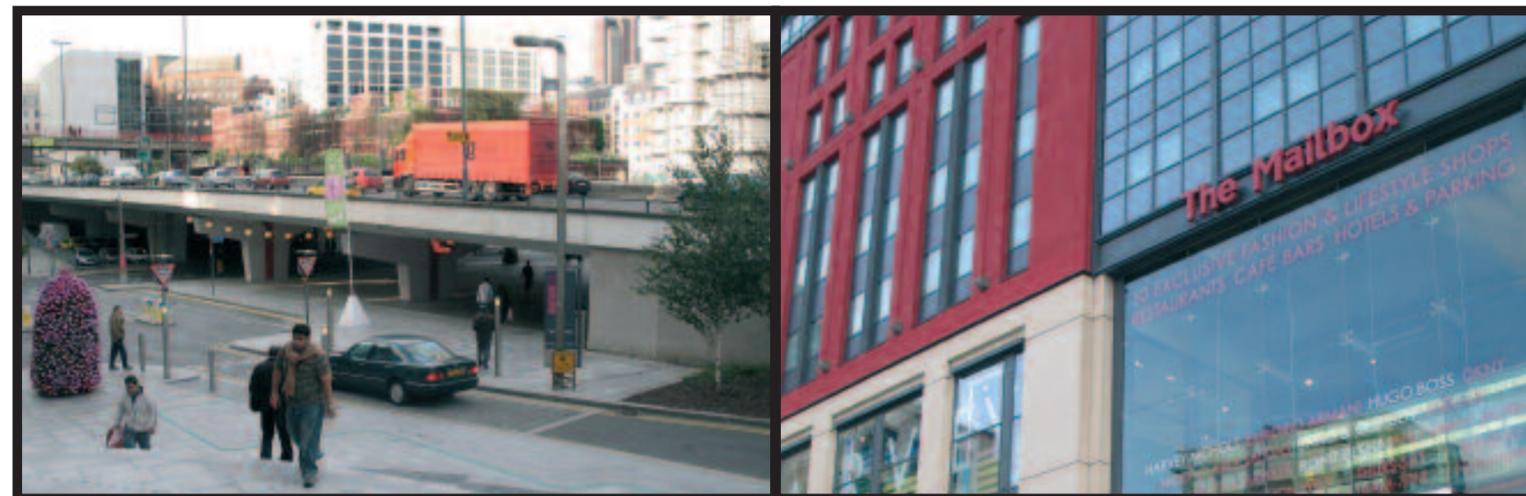
Pendant les travaux, la gentrification continue...

Le lendemain, une marche matinale me conduit de l'East Side "en devenir" au quartier traditionnel des bijoutiers (*Jewellery Quarter*) sous rénovation sélective. Elle offre un contrepoint nostalgique aux assauts post-modernes du partenariat public-privé. Depuis le milieu du XIX^e siècle, ce quartier victorien, jadis fréquenté par James Watt (inventeur de l'unité de mesure éponyme) et le Premier ministre Chamberlain, a connu des fortunes diverses. Mais depuis quelques années, il redresse la tête. Bijoutiers et horlogers y travaillent parfois en vitrine, pour la joie des touristes et des couples en recherche d'une bague de mariage originale, tandis qu'une multitude de petits commerces associés – *take away*, pubs, magasins de téléphones portables et de souvenirs – poussent comme campanules au printemps. L'immobilier suit à marche forcée.

En remontant Graham Street, les appartements rénovés, aménagés dans des ateliers désaffectés, côtoient un temple sikh fraîchement repeint en bleu ciel et blanc, quelques entrepôts abandonnés et les sièges de jeunes sociétés performantes, que l'on devine d'informatique ou de conseil, installés dans des lofts sécurisés à faire pâlir nos *start up*. En poussant jusqu'au sommet de la colline de Summerhill, on découvre un paysage désolé de maisons en bande... abandonnées, d'usines en cours de démolition et même un petit cimetière urbain dédié aux victimes de la Grande Guerre, plein de dignité poussiéreuse, qui donnent une idée de ce qu'était le *Jewellery Quarter* avant le début du processus de "gentrification". Lequel n'a touché pour l'instant que la partie centrale, desservie par le rail. On sent comme un petit air de "renaissance"... Les galeries d'art devraient bientôt s'y précipiter. | P.G.

4/

Les émeutes interethniques qui ont eu lieu dans la banlieue de Birmingham au cours du mois d'octobre 2005 corroborent cette analyse, même si elles n'avaient nullement pour objet de contester les aménagements réalisés.



Of paradigms and policies

From the outset, lots of questions. How are metropolitan projects drawn up? Using what content and what technical approaches? Do they mean cannibalistic enhancement of existing city-centres or a fresh opportunity for the periphery? Does the metropolis have an authentic basis, or is the term just another urban marketing product? Who shapes the project? Who steers it? Does the retail-driven Birmingham idol have feet of clay? And how does a globalised economy impact on cities' public and private sector momentum?

For researcher-academic **Christian Lefevre** the problem is the absence, in Europe, of true metropolitan projects: what we have are ideas that may one day lead to action. So the authorities and civil society have a lot on their plate, especially given that competitiveness between cities remains the urban policy paradigm, partially at the expense of sustainability. The best-known project, of course, is Barcelona's wide-ranging Metropolitan Strategic Plan, with its hundreds of measures; elsewhere things tend to be simpler, involving the standard actors – chambers of commerce, industry and agriculture, employer organisations, trade unions, civil society, etc. – with politicians ultimately holding the reins.

The scale of values can be a problem, too. For St Etienne mayor **Michel Thiollière** the nearness of Lyon is an asset, an incentive to greater quality; but **Finn Geipel**, architect of St Etienne's Cité du Design pointed out the difficulty of conceiving such a venture in metropolitan terms – the good old local/global question. Ten years ago, said Rennes mayor **Edmond Hervé**, the emphasis would have been on individual cities; now the issue is inter-urban cooperation, for competitiveness is counterproductive without solidarity. Meanwhile, metropolitan diversity has to be coped with, as **Jean-Pierre Saez** and **Jérôme Safar** both mentioned, and the amenities of the 70s–80s need updating.

What about public institutions? Over recent years France has seen a vast movement towards communities: of municipalities, urban areas and metropolitan areas. But regarding extension of this trend to the creation of veritable metropolitan institutions, workshop participants tended to see the metropolitanisation process as calling for redistribution of responsibilities among existing bodies, rather than

creation of a new echelon of governance. Professor-researcher **Bernard Jouve** identified five new forms of governance in today's Europe: the State as the integrative body, as in the UK and Holland; obligatory mergers of lower echelons giving rise to "new Gargantuas" like London and Stuttgart; use of pre-existing "central levels of government", as in the Canton of Zurich and the Autonomous Community of Madrid; the flexible but somewhat fragile "networked governance" practised by the Lyon Urban Community; and the "avoidance/conflict model" that is a way of treating – or mistreating – metropolitan issues in Milan and Montreal. In any case, said Jouve, "there is no model metropolis, only a host of unstable situations involving States, local government, and economic and social groups." In the resultant free-for-all, Edmond Hervé saw local government as having played a more positive, innovative role than the State. The Datar's **Pierre Mirabaud** nuanced the implications: the State still has a major part to play in providing political incentives for sound metropolitan development.

Despite their ecological fragility, metropolises are the winners in the globalisation stakes, as both venues and motors for development. Paris aside, however, the metropolitanisation process in France is not fully under way, and no other city currently makes the grade on the world stage – although, as urbanist and academic **Anna Geppert** pointed out, this is hardly an exclusively French failing. The French state has called for metropolitan cooperation as a means of developing high-level economic functions and so countering size limitations. Directed at zones of more than 500,000 inhabitants, the call drew a variety of responses, including six cross-border proposals, with the emphasis on economics, research, education, tourism, culture and health.

The Datar launched its own call in 2004, this one for hubs of competitiveness drawing on cross-fertilisation between research and industry and the formalising of regional and interregional clusters. Like the State version, this is also an attempt to parry the looming delocalisation threat, and as such has been favourably received by economic and political actors alike.

DE L'ART DE RAYONNER : VOUS AVEZ VU MA MÉTROPOLE ?

Parler de “rayonnement métropolitain” suppose une formidable capacité de décalage : à quoi ressemble ma ville vue de Shanghai, de Los Angeles ou d’Osaka ? La question est lourde d’enjeux : il y a beaucoup à gagner à être présent dans le réseau des métropoles mondiales. Mais la réponse n’est pas très favorable aux villes françaises. Propos (lucides ou non) de la première table ronde de Lyon.

Par Richard Quincerot



Vu de Shanghai, à quoi ressemble le développement urbain “à la française” ?



Le défilé de la biennale de la danse contribue à accroître le rayonnement international de Lyon.

Selon l’analyse de la Datar¹, la France ne compte qu’une seule métropole de rang mondial (Paris), aucune métropole européenne de second et troisième rangs, comme Amsterdam, Madrid ou Bruxelles, et seulement trois villes d’importance européenne : Lyon, Marseille et Toulouse. Si les positions des plus grandes métropoles mondiales changent peu, le jeu semble plus ouvert entre les métropoles moyennes. De son côté, Jacques Lévy, géographe et professeur à l’École polytechnique fédérale de Lausanne, part d’une analyse largement partagée : “Ce qui fait une métropole, c’est son urbanité : ce mélange de densité et de diversité qui fait l’avantage unique des concentrations urbaines sur tout autre occupation du territoire”.

L’avantage comparatif des métropoles

Les facteurs susceptibles d’accroître le rayonnement d’une métropole en découlent. D’abord, la taille compte : la densité de liens tissés dans une grande ville est incomparablement plus forte

que dans une petite. “De ce point de vue, la politique française des pôles de compétitivité paraît plutôt rétrograde, poursuit Jacques Lévy, car elle isole des pôles de leurs milieux, reprenant l’approche anti-urbaine de l’aménagement du territoire qui a longtemps prévalu en France.” Ce critère de taille n’exclut pas les petites villes de la scène métropolitaine, mais il leur impose de fonctionner en réseau, en cultivant des liens assez intenses pour atteindre à une “métropolitité” partagée.

Le deuxième facteur est la diversité, qui oppose nettement, par exemple, le monde fermé et stable du village traditionnel aux villes contemporaines, ouvertes aux influences et riches de possibilités. “C’est le problème des villes industrielles, poursuit Jacques Lévy. Elles continuent de porter le fardeau d’un déficit de diversité – l’âge industriel apparaissant, après coup, comme une parenthèse malheureuse dans l’histoire de l’urbanité.” Encore faut-il, pour que cette diversité soit productive, organiser la rencontre,

1/ Céline Rozenblat, Patricia Cicille, *Les villes européennes. Analyse comparative*, La Documentation française, 2003.



Jacques Lévy



DE L'ART DE RAYONNER : VOUS AVEZ VU MA MÉTROPOLE ?



Fabienne Keller



Jean-Michel Daclin



Gilles Antier



Rachid Jalkh

l'exposition à l'altérité et la confrontation à l'imprévu qui fait l'avantage comparatif des villes – plus sûrement que toute programmation d'activités.

Le troisième facteur de rayonnement métropolitain est la cohérence qui doit régner entre société civile et société politique, leur mise en résonance. "Certaines métropoles sont des sociétés civiles très dynamiques, mais des nains politiques", lance Jacques Lévy, dénonçant "l'incessante inventivité institutionnelle des Français" – à peine les SCOT entamés, l'invention des "inter-Scot", par exemple – consistant à "faire de la gouvernance sans gouvernement véritable", au risque de laisser échapper des chances majuscules – comme en témoigne la victoire de Londres sur Paris pour les Jeux olympiques.



L'internationalité de Strasbourg passe par la forte présence des institutions européennes.

Strasbourg, ville rayonnante

Des villes européennes de taille moyenne comme Amsterdam ou Genève ont un rayonnement qui dépasse nettement leur poids démographique. Strasbourg est également de celles-là. Son agglomération de 450 000 habitants joue un rôle éminent au plan européen et mondial. "L'internationalisme de Strasbourg ne date pas d'aujourd'hui, rappelle Fabienne Keller, députée-maire de Strasbourg. "Ville libre" et pôle universitaire européen depuis des siècles, la cité a changé cinq fois de nationalité entre

1870 et 1945. Mais c'est en 1949 qu'elle a gagné son statut de capitale institutionnelle, avec la création du Conseil de l'Europe." Depuis, les atouts métropolitains se sont multipliés. Aujourd'hui siège de l'EuroCorps, de la Fondation européenne de la science et de la télévision franco-allemande Arte, notamment, Strasbourg est également un pôle de biotechnologie de rang mondial. En tant que ville, elle joue un rôle actif sur la scène internationale, créant par exemple en 2004 un "club de Strasbourg" pour accueillir les grandes villes des nouveaux États membres de l'Union.

Le rayonnement : alchimie ou marketing ?

"Le rayonnement d'une métropole, enchaîne Jean-Michel Daclin, adjoint au maire de Lyon chargé du développement international, dépend d'avantages physiques (autoroutes, aéroports, réseaux, etc.). Il nécessite impérativement une identité forte, une fierté de la population ancrée dans une culture. Cette alchimie existe à Lyon comme à Barcelone". Pour sa part, Gilles Antier, directeur à l'international de l'Institut d'aménagement de la région Île-de-France, souligne l'importance de stratégies marketing adaptées. "Les métropoles européennes sont engagées dans des promotions tous azimuts, mettant en avant une qualité urbaine globale. Au contraire, des métropoles comme Shanghai ciblent sur un petit nombre de secteurs d'excellence, en les accompagnant d'un énorme effort de promotion internationale – chaque réalisation nouvelle est abondamment médiatisée par des pleines pages couleurs dans la presse mondiale, et Shanghai a d'ailleurs remporté l'organisation de l'Exposition universelle 2010..."

Beyrouth : la lumière retrouvée ?

L'internationalisation de Beyrouth découle, pour sa part, de facteurs sans doute plus basiques. Rachid Jalkh, adjoint au maire de la capitale libanaise, a rappelé les causes de la réussite urbaine d'avant la guerre : "La ville des années 1970 devait sa position de capitale du Moyen-Orient au secret bancaire et à la stabilité politique, qui avaient attiré les pétrodollars des pays arabes." Ruinée par quinze ans de guerre civile, la ville renaît de ses centres à partir de 1990 grâce aux

mêmes facteurs : les investissements des pays du Golfe dans le foncier, les banques et les assurances. Aujourd'hui, Beyrouth n'a jamais été aussi grande et la reconstruction du centre bat son plein, entraînée par une promotion immobilière internationale haut de gamme. Les commerces de luxe et les touristes reviennent : après l'enfer de la guerre civile et malgré la persistance de tensions internes et externes, la renaissance du rayonnement de Beyrouth ne doit rien au miracle, mais témoigne au contraire d'une extraordinaire vitalité, d'un immense désir de vie. | R.O.



Beyrouth renaît de ses cendres, témoignant d'un immense désir de vie.

Zoom

Firminy : Le Corbusier, icône rayonnante ?



1/ L'essentiel de l'église Saint-Pierre-de-Firminy sera réservé à une antenne du Musée d'art moderne de Saint-Étienne, autour de la création, de l'architecture et de l'urbanisme. Elle recevra des documents et maquettes liés à l'œuvre de Le Corbusier. La partie supérieure accueillera diverses manifestations culturelles ou culturelles. Achèvement des travaux au printemps, ouverture au public en fin d'année 2006.

2/ Le patrimoine Le Corbusier de Firminy comporte, outre l'église et l'unité d'habitation, la maison de la culture et le stade. Tous sont classés à l'inventaire des monuments historiques.

Le patrimoine Le Corbusier peut-il vraiment constituer un vecteur de développement pour le territoire où il est implanté ? Longtemps, à Firminy, la question a paru dénuée de sens, tant l'adhésion des élus, des acteurs locaux et de la population à ce type de démarche semblait loin d'être acquise. Pourtant, dans quelques mois, l'église Saint-Pierre-de-Firminy, restée inachevée pendant près de quarante ans, sera terminée/1. Les participants à l'atelier "Culture en métropole" ont eu, en avant-première, l'occasion d'engager directement le débat avec le maire, Dino Cinieri, et les trois architectes protagonistes du chantier : José Oubrerie, qui fut l'élève du "Corbu" et assura la concep-

tion du projet au début des années 60, Aline Duverger et Yves Perret, les architectes d'opération (auxquels il faudrait ajouter Jean-François Grange-Chavanis, architecte des Monuments historiques, qui a restauré la partie existante).

José Oubrerie a évoqué en premier lieu "une histoire personnelle autant qu'une histoire collective". Elle révèle, "au-delà des problèmes de réglementation et d'aménagement urbain, la primauté de l'architecture qui, affirme-t-il, réorganise déjà le paysage urbain de Firminy". Aline Duverger a pour sa part souligné la dimension mobilisatrice de ce chantier pas comme les autres : "Ce qui est fort dans ce projet, c'est qu'il est encore en devenir. Les passants, les ouvriers, les visiteurs du chantier contribuent à faire émerger le projet dans le site." Quant à Yves Perret, il a rappelé qu'un projet "ne rayonne que dans la mesure de ce qu'il contient" : "Les débats font partie du projet. Ils constituent en quelque sorte les marges d'interprétation de l'œuvre".

Le Corbusier, une icône rayonnante pour Firminy ? L'enthousiasme communicatif du député-maire

de Firminy a balayé les réticences éventuelles. "Nous nous sommes battus, avec Saint-Étienne Métropole, maître d'ouvrage de l'achèvement de l'église, pour trouver les financements pour achever ce projet. Nous nous battons à présent, avec la Fondation Le Corbusier, pour faire reconnaître ce patrimoine au niveau international." Il s'agit d'obtenir l'appui de la France et des autres pays concernés (notamment l'Inde, avec Chandigarh) auprès de l'Unesco pour faire inscrire au patrimoine de l'Humanité l'ensemble de l'œuvre de Le Corbusier/2. Cette petite commune de la vallée de l'Ondaine (à peine plus de mille hectares pour vingt mille habitants), située à quelques kilomètres de Saint-Étienne, en a fait le pari. Un pari qui est celui de tout un territoire marqué au cours des dernières décennies par la désindustrialisation et le doute sur l'avenir. La sacralisation du patrimoine Le Corbusier a le mérite d'apporter à ces doutes une réponse en béton pour se projeter dans l'avenir. Mais, comme le dit sans ambages une locataire de longue date de l'Unité d'habitation toute proche, "on n'avait pas besoin de nous l'expliquer. Nous on vit dedans et on s'y sent bien...". | P.G.

LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE VEUT RAYONNER AU-DELÀ DE SA CIRCONFÉRENCE

Les villes se singularisent plutôt par leur attractivité que par leur taille, alors que c'est plutôt par leur taille que l'on a pour habitude de les classer. La notion de compétition revient inévitablement en fil rouge, sachant que pour être efficace, elle doit pouvoir se jouer en réseau. La notion de métropole "rayonnante" semble devoir se conjuguer au pluriel pour exister réellement sur l'échiquier mondial et générer un développement plus durable. Regard sur les "singularités" des métropoles européennes dans ce domaine.

Par Olivier Réal

Professeur à l'École nationale des ponts et chaussées, l'économiste Pierre Veltz a lancé le débat par deux constats et une interrogation. Tout d'abord, à propos des ressources-clés qui, dans la société de la connaissance, apparaissent moins liées qu'auparavant au territoire et à la géographie des matières premières et de l'accessibilité : "Les ressources sont devenues mobiles par l'attractivité des entreprises, des territoires et surtout des personnes." Ensuite sur la métropole, qui devient le moteur du développement actuel : "C'est elle qui est insérée. La ville profite en premier lorsque cela va bien." Mais, dans le contexte de la mobilité, est-ce qu'il y a encore une place pour la deuxième, voire la troisième division ? "Il y a un changement dans la hiérarchie des villes,

le jeu est plus ouvert et il joue en faveur de la première division. Ce n'est pas fondamentalement une question de taille, mais de projets. En Europe, des villes de taille moyenne accèdent à la "D1". Souvent, d'ailleurs, par le biais de la culture, comme Manchester."

Paradoxe de la nouvelle donne, façon Pierre Veltz : les villes tirent le développement économique, mais ce qui tire les villes n'est pas forcément l'économie. "Les gens se déplacent pour chercher des emplois. Ce qui est important pour les villes, c'est d'attirer les talents, et que les talents attirent d'autres talents. C'est la mobilité des personnes qui prime, mais la qualité de vie compte aussi. Il ne faut pas générer des villes aseptisées, anonymes, à l'image de certaines villes américaines. Car la classe créative est constituée de gens turbulents..."

Un rayonnement partagé, sinon rien

Derrière les intentions, il y a bien sûr les faits. Ils reposent sur des critères bien précis d'appréciation et d'attractivité des villes-métropoles. Pour Fabrice Reynaud, consultant chez Ernst & Young Entrepreneurs Conseil, ces critères de localisation sont, pour les entreprises, essentiellement opérationnels ("comment j'accède à mon marché"), financiers ("comment j'optimise mes coûts et ma rentabilité"), mais cela touche également la gestion du risque ("comment je gère la continuité de l'activité quand je me relocalise"). Dans la compétition mondiale, les villes ont ainsi un rôle rassurant à jouer pour



Pierre Veltz



Manuel Tornare



La table ronde "européenne" a mis l'accent sur les singularités du Vieux Continent (de g. à dr., Pierre Veltz, Fabrice Reynaud, Laurent Trupin, Gabrielle Goldfuss, Manuel Tornare et Véronique Auger, animatrice des débats).

les sociétés et leurs états-majors, qui complète voire dépasse la question de la qualité de vie et de l'environnement. Les métropoles doivent afficher clairement leur stratégie – 1^{ère}, 2^e ou 3^e division, pour reprendre la formule de Pierre Veltz – qui constituera le différentiel d'un territoire par rapport à un autre. Ce qui ne veut pas dire qu'elles doivent l'afficher "en solitaire" et uniquement sur leur périmètre, puisqu'il est question d'un territoire aux contours aléatoires



Genève se veut toujours ville d'accueil et de rayonnement international.

et d'échelle mondiale. "On ne peut jamais jouer seul, soutient d'ailleurs Manuel Tornare", maire de Genève, rappelant le souhait historique de complémentarité avec Lyon (pas toujours suivi d'effets...) et vantant le rayonnement non moins historique de la cité de Calvin. "Depuis le 11 septembre 2001, Genève, ville internationale, joue un nouveau rôle, assure-t-il. Nous n'avons pas de passé colonial et pas de présent impérial. Notre ville francophone regroupe 156 nationalités et comprend 40 % d'étrangers. On y trouve une diversité culturelle et linguistique plus large qu'aux États-Unis ou qu'en France. Cela aussi fait partie de l'attractivité." Il est en effet, selon le maire de Genève, illusoire de parler de "ville moyenne ou grande" à l'heure d'Easyjet et du TGV. "On raisonne toujours comme dans les années cinquante. La réflexion doit être internationale, et non régionale, et il ne faut pas monopoliser les résultats pour soi-même."

Nouvelles entrées, nouveaux entrants

Quand il affirme : "Vu de Chine, Stockholm est au cœur de l'Europe, donc potentiellement, toutes les villes européennes sont au cœur de l'Europe", Laurent Trupin, directeur général de l'Agence française des investissements internationaux, partage un peu la même vision. Sauf qu'il situe son propos par l'entrée "clients" et corrige le tir : "Nous ne faisons pas de l'aménagement du territoire au sens des années cinquante. On respecte le choix du client. S'il veut aller à Saint-Étienne, on ne va pas lui dire d'aller en Corse, mais nos agences vont valoriser les "plus" des territoires par rapport à des besoins exprimés. Son premier critère est le marché, son deuxième la main d'œuvre et son troisième concerne les infrastructures de communication."

Une métropole, cela se construit – ou se reconstruit, comme à Leipzig – grâce aux nouveaux entrants. Seconde ville d'Allemagne au début du siècle dernier, ville de foires et de commerce, Leipzig a laissé une grande partie de ses forces dans la seconde guerre mondiale, passant de 700 000 habitants en 1939 à 550 000 en 1985, descendant même sous les 475 000 dans les années qui ont immédiatement suivi





À Leipzig, a expliqué Gabrielle Goldfuss, la stratégie de la ville consiste à assumer son rôle historique de « plaque tournante » à l'Est de l'Allemagne et à attirer de nouvelles activités de logistique.

la chute du mur (actuellement, 490 000 selon les dernières statistiques disponibles). Engagée il y a une dizaine d'années, sa recherche de "rayonnement" se veut exemplaire. "Nous voulons redevenir une métropole et en même temps donner un espoir aux autres villes de l'Est, confie Gabrielle Goldfuss, directrice des relations internationales à la Ville de Leipzig. C'est pourquoi nous avons essayé de revenir à notre spécificité de plaque tournante entre Est et Ouest et d'attirer de nouvelles entreprises autour de la logistique." Si l'Europe a consenti à Leipzig une aide financière importante (qui s'arrêtera d'ailleurs cette année),

notamment à travers le programme Urban, il a fallu "adopter l'esprit européen pour réussir, s'installer dans l'international". Mais le développement tient aussi à l'esprit de chacun, à ce qui fait son originalité : "Chez nous, se plaît à rappeler Mme Goldfuss, c'est celui de la révolution et de la liberté..." Là encore – ou enfin –, l'élément humain dédramatise la métropolisation. Pensée pour durer, attirer, réussir, elle peut rayonner également en faisant rêver et par des liens plus solidaires à l'intérieur et à l'extérieur du territoire. Et si la liberté partagée était la grande ambition de la métropole européenne ? | **O.R.**

Question à

Sergio Chiamparino, maire de Turin

- Quels sont les principaux impacts de la métropolisation sur une ville comme Turin ?

- Il existe beaucoup d'éléments communs à toutes les villes confrontées à la métropolisation : les infrastructures, la cohésion sociale, la promotion touristique, le développement de la recherche et des technologies... Mais chacune l'aborde avec ses spécificités. Le premier impact de la métropolisation sur la vie de la ville est, en apparence, plutôt négatif : c'est la crainte que la population immigrée ne "prenne le travail" et ne mobilise les logements sociaux destinés aux plus pauvres. Les habitants de Turin sont plutôt âgés et l'immigration, par sa jeunesse, peut contribuer au changement

dans un sens positif, tant pour la société italienne que pour la société européenne dans son ensemble. L'immigration est à ce titre un défi intéressant dans une ville comme Turin. Mais il faut constater que le risque reste entier que se creusent les différences culturelles entre la population immigrée et la population modeste et âgée de la ville, qui n'est pas "mondialisée".

Pour répondre à ce défi et aux autres questions qui se posent, notre objectif est de construire une véritable gouvernance. Nous avons mis en place une association, Torino Internazionale, formée de plus de cent vingt acteurs publics et privés issus de la société civile, qui fonctionne bien. Car

il faut que nous mobilisions toutes les ressources nécessaires pour être plus forts dans la compétition internationale. L'Europe est une région du monde caractérisée par un phénomène d'urbanisation se traduisant par l'existence de "métropoles domestiques", de taille moyenne, face aux "métropoles globales" que sont Londres ou Paris. De ce point de vue, le bassin méditerranéen apparaît de plus en plus stratégique face à l'élargissement de l'Union et dans une compétition à laquelle nous sommes condamnés pour le futur. À nous de savoir utiliser tous ces atouts.../1



1/ Ces propos ont été enregistrés en vidéo à l'initiative de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, dans le cadre du colloque Eurocités, les 21 et 22 novembre 2005, à Lyon, et diffusés aux participants pendant la rencontre nationale des agences d'urbanisme. Transcription et adaptation : Pierre Gras.

1/ in *La ville des prodiges*, Le Seuil, 1988. Première parution en espagnol en 1986.

2/ Lire notamment "Le plan stratégique métropolitain de Barcelone", in *Diagonal* n°164, janv.-mars 2004.

Analyse

Barcelone, métropole entre ombre et lumière

Barcelone, modèle abouti de la ville rayonnante, a construit pas à pas son succès, à coup d'événements mondiaux et de "plans stratégiques" savamment étudiés et négociés. Cela n'exclut pas aujourd'hui l'apparition de zones d'ombre dans lesquelles s'engouffre la critique d'une ville "à l'américaine", dont le prestige et le rayonnement reposeraient sur quelques coupables abandons... La réalité, comme toujours, est plus complexe.

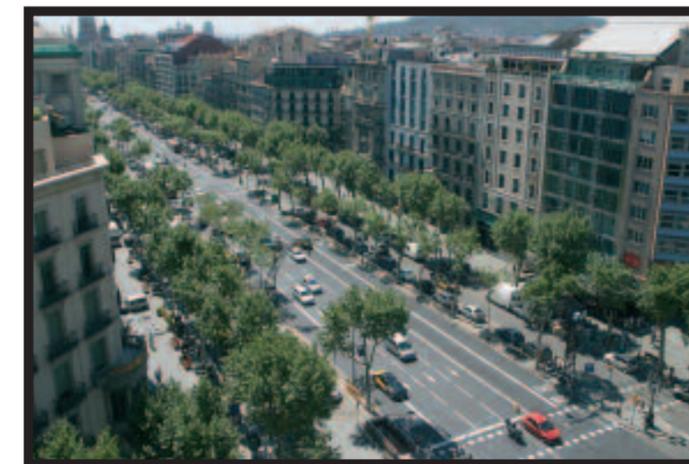
L'analyse de Pierre Gras et le reportage photo de Serge Mouraret

"Bien que ce fut déjà un lieu commun, à la fin du XIX^e siècle, de dire que Barcelone vivait "dos tourné à la mer", la réalité quotidienne ne corroborait pas cette affirmation. Barcelone avait été et demeurait à l'époque une ville portuaire : elle avait vécu de la mer et pour la mer ; elle se nourrissait de la mer et lui confiait le fruit de ses travaux ; c'est à la mer qu'allait ses pas qui foulaient les rues de Barcelone, c'est par la mer qu'elle communiquait avec le reste du monde..." /1 Sous la plume d'Eduardo Mendoza, la "ville des prodiges" est déjà, dans les années 1880, une sorte de métropole baroque, cosmopolite, ouverte sur les découvertes techniques, les grands échanges maritimes et... les supercheries de l'époque. Une ville en prise avec la Méditerranée et, au-delà, avec le monde moderne. Déjà, les débats l'agitent, opposant les conservateurs – effrayés par

les perspectives radicales et dispendieuses de l'Exposition universelle et, un peu plus tard, du génie de Gaudi – et la bourgeoisie libérale "éclairée", davantage imprégnée du désir de s'émanciper de la tutelle madrilène que de valoriser les miracles de l'électricité ou les merveilles du cinématographe. Deux conceptions du monde s'affrontent. Elles perdurent peut-être aujourd'hui sous d'autres formes...

Cosmopolite, mais tellement catalane

Car, au fond, Barcelone est toujours la même : davantage cosmopolite mais tellement catalane, ouverte au monde mais pétrie de nationalisme, avant-gardiste mais soucieuse d'une image propre... à séduire ses partenaires pour mener à bien d'ambitieux projets de développement. Elle est toujours la même, et pourtant tout a changé. Dans la foulée de 1992 et des Jeux olympiques, intelligemment préparés et utilisés au-delà de la seule dimension sportive par une équipe municipale au sein laquelle urbanistes et architectes exerçaient une forte influence, Barcelone est sortie d'elle-même, multipliant les initiatives originales, les opérations d'aménagement, les prises de risque, les liens avec le monde, notamment avec l'Europe et avec l'Amérique latine. Tout cela est bien connu. Ce qui l'est sans doute moins en revanche, c'est la méthode grâce à laquelle elle est parvenue à ces résultats et à cette aura incroyable qui en a découlé dès le milieu des années 90 et qui perdure au début du XXI^e siècle./2.



BARCELONE, MÉTROPOLÉ ENTRE OMBRE ET LUMIÈRE



Ce succès ne doit évidemment rien au hasard. L'histoire a certes forgé en Catalogne – dans des conditions parfois très douloureuses – un tempérament, une énergie, une capacité d'initiative individuelle et collective, et en même temps un esprit de résistance et d'autonomie qui n'ont guère d'équivalents en Espagne qu'au Pays basque. La géographie lui a fourni un site, amphithéâtre entre mer et collines, et un climat que lui envient bien d'autres métropoles. La capacité des entrepreneurs catalans a également soulevé des montagnes, sachant ne pas se limiter à l'industrie et au bâtiment pour mieux s'étendre à l'architecture, à la culture, à l'édition, aux médias. Mais cela n'est pas tout. L'alchimie barcelonaise repose sur d'autres facteurs, plus complexes et plus souterrains. Et notamment une capacité à rechercher le "bien commun", l'espace collectif dans lequel les projets vont puiser à la fois leur substance et leur solidité, à partir du moment où chacun se l'est approprié.

Le tournant des années 80

De ce point de vue, l'histoire commence dès le début des années 80. L'Espagne sort progressivement de la léthargie où le franquisme l'avait plongée pendant quarante ans et entre dans l'Europe par la grande porte. Mais Barcelone, capitale héroïque de l'Espagne républicaine, est devenue, après plusieurs décennies de "punition", une simple grande ville de province, dominée par un pouvoir nationaliste qui détient les

clés de la Généralité de Catalogne. L'accession d'une municipalité issue de l'opposition socialiste est dans ce contexte politique un véritable choc. Et la candidature de la ville aux Jeux olympiques, annoncée dans la foulée, un incroyable défi ! Car la ville, comme anesthésiée, avait laissé l'industrie enlaidir la cité, délaissé son patrimoine et privé Barcelone de ses liens originels avec la mer.

C'est dans ce cadre que la nouvelle municipalité met en chantier un "plan stratégique" qui va s'avérer décisif. Consciente du fait que les J.O. risquent de se trouver "plaqués" sur une ville qui ne serait pas prête à les accueillir, elle prend les projets en charge, recherche les liens indispensables avec la société civile et porte à bout de bras un projet qui n'a pas encore de nom, mais que l'on pourrait qualifier aujourd'hui de "métropolitain". L'Association du plan stratégique est créée en 1988 et le premier plan approuvé deux ans plus tard. "Barcelone est alors, explique Francesc Santacana, coordinateur du Plan stratégique métropolitain, l'une des premières villes au monde à intégrer cet instrument à la planification urbanistique traditionnelle." /3

Sur le terrain, les quartiers anciens comme la Barceloneta ou le *Barrio Chino*, typiques – chacun dans leur genre – de la mythologie portuaire barcelonaise, résistent tant bien que mal à la furia amé-

4/
Structure mixte publique-privée créée par la Ville de Barcelone et associant les "forces vives socio-économiques" pour appréhender les projets à l'échelle métropolitaine.

5/
Le maire charismatique de la période "olympique", le socialiste Pasqual Maragall, laisse alors sa place au socialiste pragmatique Joan Clos pour briguer (avec succès) la présidence de la Généralité de Catalogne, qu'il dirige depuis 2003.

nageuse. Mais la Ville sait entourer ses décisions de précautions sociales, utiliser une communication fédératrice et accompagner les rénovations par l'aménagement de dizaines d'espaces publics qui feront bientôt sa réputation dans le monde entier. "Le premier plan stratégique se caractérisait notamment par la volonté d'offrir un espace de participation aux citoyens, reprend Francesc Santacana. La consolidation de la démocratie espagnole dans les années 80 avait encouragé la demande de participation des citoyens à la décision et, de ce point de vue, la préparation des Jeux olympiques a constitué une occasion de satisfaire cette demande au niveau local." Forte de l'implication des forces sociales et de l'appui de la majorité des institutions de la ville, Barcelone renaît et l'immense succès du réaménagement du Vieux Port et du nouveau littoral, d'où émergent brusquement village olympique, centres commerciaux, espaces publics, restaurants, plages et ports de plaisance, fait bientôt école.

Barcelone n'est plus dans Barcelone

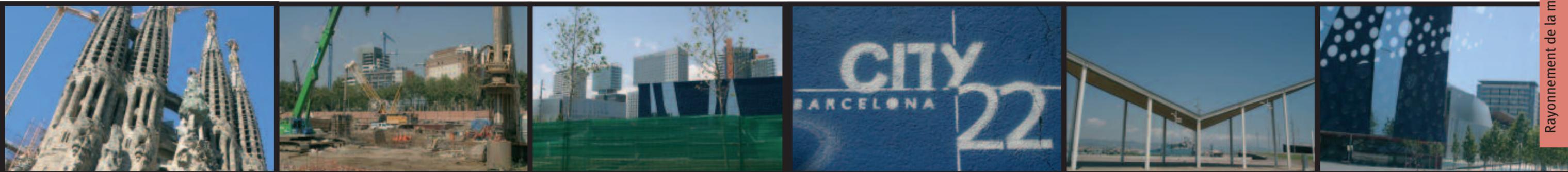
Tout n'est pas rose pour autant. Après les Jeux, Barcelone découvre le revers de la médaille. Les prix du mètre carré flambent et la population ne trouve pas toujours à se loger dans les programmes immobiliers qui sortent de terre. Le territoire municipal commence à être saturé. La périphérie se développe et

entraîne dans son sillage une bonne partie des entreprises de production et de la population active, laissant le centre ancien vieillir et s'appauvrir. Le port et l'aéroport ont besoin de s'étendre pour se développer. Les équilibres économiques et sociaux sont menacés. "Tout se passe comme si les effets dynamiques des Jeux olympiques s'arrêtaient aux portes de Barcelone", explique en 1998 Josep Acebillo, directeur de Barcelona Regional/4. Une nouvelle étape devient donc nécessaire. Le deuxième plan stratégique, approuvé en 1994, a surtout cherché à mettre à profit le potentiel d'une Barcelone largement renouée et dont la notoriété est déjà bien assise, pour "encourager son intégration dans le contexte international", selon l'expression de Francesc Santacana.

La troisième étape, engagée en 1999, correspond à la fois à un changement d'hommes/5, de cap et d'échelle. Parmi diverses mesures, le nouveau plan mise sur l'économie de la connaissance et sur un urbanisme davantage lié aux stratégies de développement économique, capable de rapprocher l'aménagement urbain, les politiques de transfert de technologies université-entreprise et la création d'infrastructures de recherche publiques et privées. En outre, il est apparu que le territoire pertinent pour faire face à ce type de développement n'est plus celui

3/
Lire son point de vue dans "Barcelone : l'impact du plan stratégique métropolitain", in "Métropole en question, métropole en action", supplément au magazine *Technicités* daté du 23 octobre 2005, pp. 32-35.





de l'agglomération, ni même celui de l'aire urbaine, mais celui de l'aire métropolitaine, qui regroupe, sur six cents kilomètres carrés, trente-six municipalités et trois millions d'habitants, soit la moitié de la population de la Catalogne ! Il est alors clair que le territoire de l'aire métropolitaine, largement urbanisé, ne connaîtra plus de grands changements. Il est donc impératif de gérer le développement futur de façon plus cohérente et surtout d'améliorer sa productivité globale. En outre, la question de l'immigration et du logement social se pose d'une manière si aiguë qu'elle ne peut plus être contenue dans le cadre strictement communal. Cette "vision large" est sanctionnée, dès mars 2003, par un quatrième plan stratégique, clairement positionné cette fois à l'échelle métropolitaine.

Forum universel des cultures : des résultats mitigés

Cette inflexion dans la stratégie barcelonaise s'accompagne d'un nouveau "grand projet" mobilisateur, le Forum universel des cultures 2004, qui doit permettre, à l'instar des J.O. de 1992, d'irriguer la ville par de nouvelles infrastructures et d'urbaniser le seul territoire non encore reconquis, situé en limite nord de Barcelone, en bordure du rio Besos. S'y trouvent concentrés les équipements dont on ne voulait pas ailleurs : centrale thermique, usine d'incinération de déchets, unité de traitement des eaux usées... La tentation de "refaire le coup des J.O." est bien sûr présente dans l'opération : séduire de nouveaux

investisseurs, gagner du terrain sur la mer, poursuivre l'aménagement du littoral, travailler l'image de métropole internationale de Barcelone à partir de la culture...

De ce point de vue, les résultats apparaissent plus mitigés que dans les années 90. Les objectifs ont été en partie atteints : le territoire concerné a été "récupéré", un nouveau port de plaisance aménagé, des centres commerciaux et des tours de bureaux construits. L'emblématique immeuble Agbar (pour *Aguas de Barcelona*), dû à Jean Nouvel, a imposé sa curieuse silhouette bombée à toute cette partie de la ville. D'immenses espaces publics, un peu vides et abandonnés aux caprices du vent, ont été réalisés. Mais les critiques commencent à pleuvoir. Le maire défend certes le modèle de la "ville compacte" contre la dispersion urbaine, mais il autorise dans le même temps la mise en œuvre d'un modèle que certains n'hésitent plus à qualifier de "néo-libéral" ou "à l'américaine".

Vers une ville "à l'américaine" ?

Jordi Borja, ancien adjoint au maire de Barcelone et urbaniste disposant d'une certaine notoriété, avait pourtant alerté l'opinion sur cette évolution dès 2003 : "La municipalité a d'abord cédé la meilleure zone à un groupe américain (Hines) qui développe une opération plus que discutable, avec un ensemble de tours, un centre commercial aussi énorme qu'horrible et une quasi-privatisation d'un nouveau parc urbain", écrivait-il dans un article vengeur sur les

6/ Lire l'article rendant compte des débats du Forum universel des cultures dans le dossier "Villes européennes : quels modèles ?", in *Urbanisme* n°339, nov.-déc. 2004, pp. 44-45.

7/ Cf. le dossier consacré à "La Barcelone du futur" dans *El Periódico de Catalunya* du 11 août 2005.

8/ Cf. *Urbanisme* n°339, op. cit.

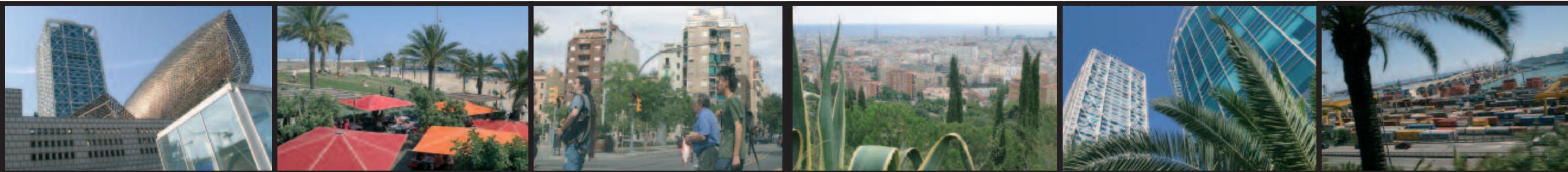
9/ Cf. *Urbanisme* n°339, op. cit.

"effets pervers de la réussite." /6 Oriol Bohigas, autre figure de proue des années J.O., architecte en chef de la "renaissance barcelonaise", n'est pas en reste, dénonçant, à travers l'exemple de ce morceau de ville, l'absence d'articulation de la politique municipale avec l'aire métropolitaine, justement reconnue comme l'échelle pertinente pour organiser le développement. Plus récemment, la presse catalane a pris le relais pour mettre en cause – schémas et simulations en 3D à l'appui – l'attitude de la municipalité qui, après avoir autorisé Jean Nouvel à porter à 144 mètres de hauteur un "immeuble-phare" pour toute la ville, se prépare à l'encercler d'une série de tours d'affaires aussi banales que disgracieuses qui feront perdre à l'ensemble du site Diagonal-Gloriès l'objectif monumental qui était visé /7. Dans ce concert de polémiques, certains n'hésitent plus à enterrer le fameux "consensus barcelonais".

D'autres sont plus optimistes, comme le géographe Jacques Lévy : "Barcelone est une réalité multiforme, et il faut faire attention à ce que l'on critique. Je pense que, globalement, avec l'extension pour les Jeux olympiques, la pertinence de la maille Cerdà a été démontrée jusque dans les prolongements du village olympique et ceux qui ont suivi. On peut discuter, en revanche, du bouclage du périphérique par une autoroute urbaine, en partie souterraine, traversant le centre. Souvent les "amoureux des villes" n'apprécient pas les quartiers faits de toutes pièces. Il se peut qu'on ait du mal à y vivre, mais il ne s'agit

pas pour autant de villes "à l'américaine" (...)." /8 Les critiques portées sont avant tout formelles, selon la municipalité, qui explique qu'en dépit des aspects les plus visibles de son action – qui font principalement l'objet des récriminations d'une partie du milieu professionnel –, elle agit en cohérence avec sa politique de reconquête du littoral au profit des Barcelonais et en conformité avec les principes du développement durable qu'elle revendique. Sous la fameuse esplanade de quatorze hectares dessinée par Torres et Martínez Lapeña se trouvent dissimulés les bassins de traitement des eaux d'une usine d'épuration présente antérieurement sur le site. La ville avait décidé de ne pas les déplacer, mais il n'était pas question de construire des immeubles par-dessus... Et elle prévoit également la réalisation d'une station photovoltaïque pour alimenter les principaux équipements du quartier, parmi d'autres mesures à caractère écologique /9.

Le "modèle barcelonais" n'est donc pas mort. La ville a sans doute perdu un peu de la magie qui faisait descendre les *Ramblas* à la moitié de l'Europe au milieu des années 90. Mais elle mérite toujours le détour. Et la métropole a gagné en pragmatisme et en capacité de leadership dans une compétition qui s'annonce de plus en plus sévère – et pas seulement en Espagne, ni même en Europe. Barcelone, métropole méditerranéenne, cosmopolite, rayonnante, "ville prodige" pour le meilleur et pour le pire... comme l'avait prévu Mendoza. | P.G.



Hey, seen my metropolis?

Just what does my city look like seen from Shanghai, Los Angeles or Osaka? The implications of the question are considerable for France's cities, which have much to gain from finding a niche in the world network. The outlook, however, could be brighter.

According to the Datar, France has one world-scale metropolis – Paris; no second or third rank metropolises; and only three with importance within Europe – Lyon, Marseille and Toulouse. But while the upper echelons don't seem to change much, things are a little more flexible among the medium-size contenders. For geographer-academic **Jacques Lévy**, the generally accepted point of view is the right one: "What makes a metropolis is its urbanity: the mix of density and diversity that gives urban concentrations their unique advantage over other styles of territorial use." The third factor necessary to urban status is the unity – the reciprocity – between civil and political society; France does not excel here, said Lévy, being hampered by the "governance without real government" that helped Paris lose the Olympics to London.

Nonetheless, Strasbourg – 450,000 people – is looking good as one of those mid-size European cities whose status outstrips its demographic weight. And as mayor **Fabienne Keller** reminds us, its centuries-old international character has simply been enhanced by recent cultural and political inputs.

To have status, said Lyon deputy-mayor **Jean-Michel Daclin**, you need the alchemy of a strong identity, a culturally confident population and the necessary infrastructures – as, for instance, in Lyon and Barcelona. Marketing is important too, asserted **Gilles Antier**, but it has to be the right marketing: European cities tend to emphasise global quality, while Shanghai targets – with greater success – a very few sectors of excellence.

According to its deputy mayor **Rashid Jalkh**, Beirut's internationalisation was an altogether more straightforward affair. After seeing its role of capital of the Middle East – based on banking confidentiality, petrodollars and political stability – destroyed by fifteen years of civil war, the country came back with an updated version of the same thing.

Academic and economist **Pierre Veltz** signalled a paradox in that the growth pattern of today's metro-

polis can boost economic development, while the reverse is not necessarily true: "The important thing is to attract talent that attracts more talent. Mobility of people is the main factor, but quality of life counts too: you have to avoid anonymous, sanitised cities...creative people are unruly."

To succeed, cities have to define clear priorities and have the wherewithal – access to markets, available finance, risk management facilities – to inspire business confidence. If they want new entrants, they have to provide new entries: Leipzig, for instance, has opted for a return to its old role as an East-West hub in a context of modern logistical services. True, the EU's Urban programme pumped money in, but as the city's director of international relations **Gabrielle Goldfuss** said, "We had to go European to succeed internationally."

After a long period of political neglect of its architectural heritage, Firminy, near St Etienne, is building an image based on Le Corbusier. Can one man be this kind of icon? Given the skill of mayor Dino Cinieri in finding the finance and completing the projects concerned, a town of 24,000 badly marked by disindustrialisation seems to be saying yes.

On a totally different scale, Barcelona has transformed itself step by step, using a combination of world events and carefully negotiated "strategic plans" to make the most of the old and the new. Cosmopolitan and thoroughly Catalan, receptive and keenly nationalistic, the city managed to change yet remain itself as it moved onto the international stage. This was not a matter of chance, of course: the local culture, character and economic dynamic all functioned productively together to produce a thrust that began in the 1980s and is still under way – although not without bringing such problems as rocketing house prices and urban sprawl, and with a slight loss of momentum in the last few years as somewhat erratic public space and institutional architecture projects set some people muttering about Americanisation.

Jacques Lévy remains optimistic, dismissing this latter criticism, admitting that some projects have their doubtful side and insisting on the city's character as a "multiform reality". The "Barcelona model" may be a little chipped around the edges, but it is far from dead.

LA VILLE DONT VOUS ÊTES LE HÉRAUT

Il n'est pas si facile de synthétiser, même de façon impressionniste, trois journées de voyages, de visites au pas de charge, d'ateliers parfois juste esquissés, d'échanges serrés et de débats souvent parcourus de "contradictions globales". Martin Vanier, professeur à l'Institut de géographie alpine, s'y est pourtant essayé en observateur attentif, non dénué d'humour ni de capacité d'interpellation. Pour une synthèse subjective de la rencontre...



Le "cosmopolitisme" connaît un retour en grâce, a souligné dans sa synthèse Martin Vanier.

moyen métropolitain", des précaires, un "prolétariat des services"... Mais, évidemment, être côte à côte dans la métropole, "reflet de nos égoïsmes et de nos surdités" (Fabien Tuleu), ce n'est pas le cosmopolitisme souhaitable. Et contre le risque devenu réalité, de la ghettoïsation, on s'en propose un autre : le beau risque de la dignité globale. Celle des exclus, comme des inclus, permettant de renouer avec une solidarité, une hospitalité que la métropole devrait signifier au plus profond.

Le mode littéraire qui me semble le plus approprié pour la synthèse de notre rencontre, c'est celui du "livre dont vous êtes le héros". L'histoire commence à Grenoble, située quelque part entre Suzhou, capitale de la soie, six millions d'habitants, ville industrielle de la grande région de Shanghai, et Minatec, capitale des micro-technologies... Nous sommes en quête de "cosmopolitisme", ce qui nous change de "l'international". Car le "cosmopolitain", citoyen du monde, connaît un retour en grâce.

Le beau risque de la "dignité globale"

Premier combat : comment réussir la métropole cosmopolite ? Les maires de Göteborg, Yaoundé, Phnom Penh, Porto-Novo, Turin et Casablanca nous racontent, à l'écran, leurs doutes et leurs espoirs. Des sociologues nous informent de nos contemporains : ceux qui font Babel, la ville de "l'imaginaire mondialisé" par excellence, et ceux qui stigmatisent Bab El-oued, le géotype de tous les fantasmes. Il y a là, parmi les uns et les autres, des "élites circulantes", des salariés en quête de "réassurance", un "conglomérat

"Cosmopolitisme", "hospitalité", "dignité globale" : ils ne sont pas si mal, les premiers mots de la rencontre dont vous avez été les héros. Ne doutons pas que la compétitivité, l'excellence et la concurrence ne les rejoignent assez vite ! Si vous voulez retourner à Suzhou, suivez Michel Destot en Chine. Si vous voulez ouvrir des départements de sociologie urbaine dans les agences d'urbanisme, appelez André Rossinot. Si vous préférez revenir à la politique, répondez à la question de Véronique Auger : " La métropolisation est-elle maîtrisée ? "

- Réponse A (Alain Bourdin) : ce n'est pas la bonne question.

- Réponse B (Emmanuel Négrier) : au sens où il y a beaucoup de maîtres, certes, mais...

- Réponse C (Yves Chalas) : notre société est celle de l'incertitude et du risque. On ne maîtrise pas l'inconnu social, on le fait advenir...

Tourner la page sans changer de livre ?

Héros que vous êtes, vous voilà ensuite parvenus à Saint-Étienne, cette ville post-industrielle qui veut



LA VILLE DONT VOUS ÊTES LE HÉRAUT

“tourner la page”, mais non changer de livre (Michel Thiollière), cette ville qui ne s’est jamais tellement aimée elle-même, mais qui apprend à le faire (Jean-Noël Blanc). Le tournoi du jour vise un mot-lige que chacun prend dans un sens différent pour éviter les chocs frontaux (comme dans tout bon tournoi), le mot “ projet ” : projet urbain de la Cité du design ; projet d’aire urbaine métropolitaine ; projet de coopération entre agglomérations moyennes. On rompt quelques lances, le mot-lige pivote frénétiquement sur son axe, secoué dans tous les sens, mais résiste ! Pendant ce temps, quelques heureux rencontrent un chevalier errant (Jean-Pierre Charbonneau), champion des espaces publics, qui pratique le projet en homme pressé de le voir transformer la ville : 170 petits et grands aménagements, menés à bien en six à dix-huit mois, avec un atelier de jeunes “écuyers” stéphanois, urbanistes, architectes, designers, créateurs, et l’appui des services de la ville. Une petite fabrique de ville en somme, heureusement complémentaire de la grande.



Comme dans les histoires fantastiques, les citoyens s'en remettent, pour se faire entendre, à de modestes “hérauts”...

Mais la grande, quel délice d’y revenir pour pouvoir parler, en vrac, de la décentralisation inachevée, de la refonte de la fiscalité locale, de l’avenir incertain de l’État territorial, de la “nécessaire-clarification-des-compétences” (en un mot), du besoin de chefs de file, de l’indispensable coopération, coordination, articulation ! Cette forêt bien connue des rapports central-local, vous la connaissiez déjà plutôt bien, et si vous y avez suivi quelques grands dragons en pleine forme, c’était juste pour les voir rougeoier de plaisir et d’indignation renouvelée...

Réduire la distance entre le rêve et la réalité

Mais c’est souvent vers la fin que les histoires, même confuses, se nouent et se dénouent. À Lyon, vous avez, à propos de “métropole rayonnante”, peut-être



... ou à quelques “grands dragons” flamboyants.

commencé à créer un jeu des mille pistes du fait métropolitain. Bien sûr, vous avez capturé le mot du jour. Après “cosmopolitisme” à Grenoble et “projet” à Saint-Étienne, c’était “créativité” à Lyon. Alors, la synthèse ? La synthèse, c’est cette formidable contradiction, cette évidente tension, qui s’appelle “métropole”, dans laquelle nous vivons, nous nous débattons souvent, nous nous épanouissons parfois, et pour laquelle nous entrons en politique comme on entre dans l’arène. La tension de la contradiction, c’est la nôtre : celle de nos discours, qui auront tissé un hymne à la coopération, au compagnonnage, à la mutualisation. Car, somme toute, la concurrence n’est pas le mode le plus fructueux de relation entre territoires ou métropoles... alors que nos choix de société semblent plus que jamais guidés par le principe de concurrence, de compétition, de rivalité, certes policée et régulée, mais constamment attisée.

On doit sans doute admettre cette contradiction, dans la métropole comme dans toute la société, à condition toutefois de ne pas perdre de vue que “si toutes celles (métropoles et sociétés) qui ont rêvé n’ont pas réussi, beaucoup de celles qui ont réussi ont su s’accorder le rêve” (Gilles Antier). La rencontre dont vous avez été les héros vous aura-t-elle fait rêver ? À chacun de vous d’en juger. Si vous voulez réduire la distance entre le rêve et la réalité métropolitaines, ne regardez pas trop loin : aujourd’hui, la distance est à l’intérieur de nos métropoles plutôt qu’entre elles (Fabienne Keller). Si vous avez l’ambition d’un projet métropolitain cosmopolite et créatif, ne cherchez pas le livre déjà écrit dont vous serez le héros, cherchez plutôt de nouveaux héros (on dit aussi “acteurs”) et écrivez le livre avec eux. Et enfin, si vous voulez retrouver ces moments indéfinissables et impossibles à synthétiser, où l’intelligence le dispute à la connaissance, et la découverte des autres à la ré-énonciation de valeurs communes, alors rendez-vous à la prochaine rencontre de la FNAU à Dunkerque...

Table ronde

QUAND LE COUPLE RÉGION/MÉTROPOLES (RE)FAIT L’EUROPE...

La table ronde finale de la rencontre nationale, sur le thème “Europe des régions, Europe des métropoles”, a permis de confronter deux approches de la relation à l’Europe : celle de l’État et celle des métropoles, la région jouant tantôt la carte de la décentralisation tantôt celle de la contractualisation obligée. Et si c’était, au fond, le même débat ?

Synthèse des échanges par Pierre Gras

1/
Au 1^{er} octobre 2005, 185 partenaires sont associés au programme Urbact, dont 45 villes des nouveaux États-membres. 50 % des villes partenaires ont moins de 200 000 habitants et ressentent d’autant mieux la nécessité de s’inscrire dans des réseaux d’échanges métropolitains à l’échelle continentale (cf. l’ouvrage de François Ascher in *La République contre la ville ; essai sur l’avenir de la France urbaine*, éditions de l’Aube, coll. Monde en cours, 1998).

2/
Lire sur ce thème l’analyse de François Ascher in *La République contre la ville ; essai sur l’avenir de la France urbaine*, éditions de l’Aube, coll. Monde en cours, 1998.

Sylvie Harburger, chargée de mission “Actions Urbaines” à la Direction Politique Régionale de la Commission européenne, a rappelé d’emblée un truisme : “La politique urbaine n’est pas une compétence européenne. Il a donc fallu trouver des espaces au sein des institutions européennes pour s’intéresser aux villes et pouvoir travailler avec elles à travers le prisme des politiques régionales.” De fait, depuis 1998 et l’émergence du “développement urbain durable” au sein des institutions européennes, ces espaces se sont multipliés : développement du programme Urban, création du réseau Urbact, utilisation plus ciblée des fonds structurels... Ainsi le programme Urbact s’est-il imposé progressivement comme lieu d’échanges privilégié entre près de deux cents collectivités européennes /1.

L’objectif d’un “développement intégré” prenant en compte l’ensemble des paramètres des politiques urbaines (économiques, sociaux, urbains, culturels, formation...) est désormais affirmé, a expliqué en

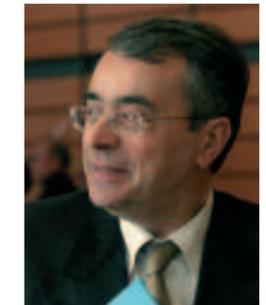
substance Sylvie Harburger. Même si l’intégration de la politique urbaine dans la “stratégie de Lisbonne” définie par les pays membres est finalement récente, elle apparaît comme l’une des priorités du budget 2007-2013, ce qui était loin d’être le cas auparavant. “Les villes présentent en effet le paradoxe de créer davantage d’emplois que les autres territoires, tout en concentrant davantage de chômage, a souligné Sylvie Harburger. Elles sont de ce fait très en retard par rapport aux objectifs de Lisbonne.” Chaque État-membre reste toutefois maître de ses choix. Et c’est là que le bât blesse : si certains pays consacrent aux villes plus de moitié des fonds structurels qui leur sont alloués, souvent via leurs régions, la France ne leur accorde qu’un peu plus de 15 % des moyens mis à la disposition de l’État par l’Union européenne. Tropisme de “la République contre la ville” ? /2

Les métropoles et le “retard français”

Michel Thiollière, président de Saint-Étienne Métropole, a voulu nuancer le propos : “L’Europe nous a aidés pour la requalification des friches et des sites industriels, et elle continue de le faire pour la réalisation de grands équipements comme le Zénith ou la Cité du design, c’est incontestable. Mais comme il n’y a pas de véritable politique publique européenne, il est plus difficile de dégager tous les moyens nécessaires.” Jean-Jack Queyranne, président du Conseil régional Rhône-Alpes, a néanmoins tiré la sonnette d’alarme... côté français : “La France est en train de prendre un retard dramatique



Sylvie Harburger



Jean-Jack Queyranne



QUAND LE COUPLE RÉGION/MÉTROPOLES (RE)FAIT L'EUROPE...



Michel Thiollière et Michel Issaindou

en matière de régionalisation. L'État décline à grand peine ses politiques sans en avoir réellement les moyens. Il cherche même, sur certains dossiers, à recentraliser ! Ainsi l'écart se creuse entre les régions européennes : parmi nos "quatre moteurs" /3, le différentiel de budget par habitant est d'un à huit avec la Catalogne, voire d'un à dix avec le Bade-Würtemberg. En outre, les choses se présentent plutôt mal au niveau européen. Comme l'État n'a plus que les fonds structurels à distribuer, il entend bien en garder le contrôle !

Or, "le couple qui fait progresser aujourd'hui", a estimé l'ancien ministre, ce n'est plus celui que constitue – avec difficulté – l'Europe et l'État, mais "le couple région/métropoles" : "C'est lui qui gère les évolutions liées à la métropolisation et qui agit sur les conditions du développement économique et urbain." L'une des grandes forces de Rhône-Alpes, a poursuivi le président de l'exécutif régional, c'est d'avoir "un véritable réseau de villes qui savent travailler ensemble, notamment pour agir sur les disparités territoriales ou sociales. Mais cela ne suffit plus. Il faut développer notre action auprès de l'Union européenne. Or, les moyens sont, là encore, disparates : Rhône-Alpes a un simple bureau d'information à Bruxelles alors que le Bade-Würtemberg y dispose de tout un immeuble ! Nous souffrons d'un retard avec nos voisins qui risque d'aller en s'aggravant si nous ne décidons pas rapidement d'approfondir le mouvement de décentralisation."

Construire une Europe de projet

Les trois représentants des métropoles rhonalpines ont approuvé, tout en cherchant à faire valoir leur "petite musique" propre, non sans une pointe d'amertume. À Grenoble, a expliqué Michel Issaindou, vice-président de Grenoble Alpes Métropole, "nous cherchons à préserver la longueur d'avance que nous avons acquise en matière d'innovation technologique. Mais nous rencontrons deux difficultés : les limites de l'intercommunalité et le développement de l'exclusion sociale, qui nous préoccupe beaucoup."

De son côté, le Grand Lyon, dont Jean-Jack Queyranne est aussi le 1^{er} vice-président, est contraint de se battre auprès des tribunaux "pour être autorisé à participer au développement de l'aéroport international de Saint-Exupéry, au prétexte que cet équipement n'est pas situé sur le territoire de la communauté urbaine." Est-ce le problème de Londres, de Stuttgart ou de Milan ? Au fond, a fait remarquer Michel Thiollière, "les métropoles cherchent à faire ce que les Français (et une partie des Européens) n'ont pas voulu assumer lors du référendum sur le traité constitutionnel : construire une Europe de projet."

La ville au cœur des politiques publiques ?

Jusqu'alors (volontairement ?) discret, le représentant de l'État pouvait difficilement aller à contre-courant. "Impliquer davantage l'État dans un certain nombre de politiques, c'est aussi impliquer les principaux acteurs locaux et non les priver d'initiative, par exemple dans le domaine social ou de l'habitat, comme le fait l'Agence nationale pour le renouvellement urbain /4, a souligné Pascal Lelarge, directeur adjoint à la DGHUC du ministère de l'Équipement. L'agglomération est le lieu adapté pour répondre à ces enjeux, il y a consensus là-dessus et les blocages sont identifiés." Identifiés, mais pas résolus.



En Rhône-Alpes, le différentiel de budget par habitant est d'un à dix avec la Catalogne, a rappelé Jean-Jack Queyranne.

Car, de l'avis général, il y a loin de la coupe aux lèvres. Ainsi Francis Ampe a-t-il conclu le débat, depuis la salle, sur une note pessimiste. L'ancien directeur de l'agence d'urbanisme de Lille-Métropole et conseiller pour les villes de la Datar a expliqué : "La place des villes au sein de la Datar n'est pas meilleure qu'à la Commission européenne. Or, nous avons besoin d'une intégration plus forte de la ville au sein des politiques publiques, mais aussi et surtout que la ville soit placée au cœur de l'action républicaine." Les réactions de la salle ont montré qu'il n'exprimait pas là un point de vue solitaire. | P.G.

3/
Structure souple de partenariat créée dans les années 90 et associant le Bade-Würtemberg, la Catalogne, la Lombardie et Rhône-Alpes.

4/
Cf. notamment *Urbanisme* n°345 (dossier "Quartiers sensibles"), nov.-déc. 2005.

LA FNAU SE "MANIFESTE" ET ÉTEND SES AMBITIONS

La vingt-sixième rencontre nationale s'est achevée sur un "acte" politique posé par les élus de la FNAU : l'adoption à l'unanimité, par le bureau élargi de la fédération, d'un "manifeste" sur le rôle et le fonctionnement des agences d'urbanisme. Ce document propose six "grands principes" organisant le développement des agences, qui sont invitées à travailler davantage en réseau.

principes" que doivent respecter les agences en matières de missions, de positionnement, de programmes d'activités et de modalités de fonctionnement. Il insiste notamment sur la notion de "programme partenarial", sur "l'éthique de liberté et de responsabilité", ainsi que sur la nécessaire "transversalité des réflexions et des projets" et le fonctionnement "en réseau". Elle invite toutes les agences membres de la FNAU à travailler également dans le cadre d'un "réseau technique régional, inter-régional ou transfrontalier". Les conséquences juridiques éventuelles de ces orientations seront tirées dans les mois qui viennent, indique la FNAU, en liaison avec l'ensemble des partenaires et notamment avec l'État. Une rencontre est prévue à cette fin en mars avec le ministre de l'Équipement.

Lignes de fracture

"Toute rencontre est faite pour l'échange et pour le dialogue ; c'est le premier acquis de cette manifestation", a ensuite souligné le président de la FNAU à Lyon, en conclusion de trois journées denses en débats et variés en moyens de transport (et en temps d'attente sur les quais des gares) – à moins que ce ne soit l'inverse... Ces débats ont justement permis de montrer, selon André Rossinot, que le dévelop-

La FNAU avait lancé, au printemps 2005, une "enquête nationale" sur les conditions dans lesquelles les agences travaillaient au service de leurs membres et partenaires locaux. Elle en a tiré les enseignements lors du bureau élargi de la fédération, qui s'est tenu à Grenoble le 13 décembre, au soir de la première journée de la rencontre nationale. C'est ainsi qu'elle a adopté un "manifeste des agences d'urbanisme" qui sera largement diffusé en 2006. Ce texte développe les principales orientations de la charte signée entre l'État et la fédération en décembre 2001 à Nantes et actualise la "charte des agences d'urbanisme" approuvée par la FNAU en octobre 2002. Il reprend les "six grands



"Il faut être conscient des résistances à l'œuvre vis-à-vis de la décentralisation", a affirmé le président de la FNAU.





Les aménagements réalisés dans les quartiers contribuent à «garantir la solidarité dans la proximité» (ici, à Villeneuve d'Ascq).

pement métropolitain contribue à trois dimensions de l'action publique : "faire cohabiter les sensibilités et les projets", "développer les richesses" et "garantir la solidarité dans la proximité". Toutefois, "tous les habitants des métropoles ne se reconnaissent pas forcément dans ces nouvelles configurations territoriales". Comme l'a montré la récente et énième "crise" des banlieues, "il existe des lignes de fracture dans les métropoles entre ceux qui en bénéficient à plein et ceux qui en sont exclus", a souligné le président de la fédération.

Il faut donc réagir, mais l'action publique en milieu urbain s'avère "de plus en plus complexe et de moins en moins lisible", a estimé André Rossinot. De nombreux changements s'avèrent encore nécessaires dans les rapports entre l'État et les collectivités territoriales, et notamment les métropoles : "Le monde ancien ne veut pas disparaître et le papillon métropolitain a parfois du mal à sortir de la chrysalide des pouvoirs traditionnels qui l'enserrent, a-t-il affirmé. Pour comprendre les raisons pour lesquelles ce mouvement est relatif, il faut être conscient des résistances à l'œuvre vis-à-vis de la décentralisation. Cette évolution nécessaire repose beaucoup sur la formation et la gestion des ressources humaines, non seulement celles de la fonction publique [le président de la FNAU n'oublie pas qu'il est également celui du CNFPT], mais aussi celles des agences d'urbanisme".

OPA sur la Datar ?

Celles-ci sont, à n'en pas douter, appelées à un bel avenir. "Si elles parviennent à faire vivre le renforcement du partenariat entre les collectivités

territoriales, et en particulier avec les régions, et à amplifier le développement du réseau /1, cela contribuera assurément à la formulation de réponses fiables et durables aux défis de la métropolisation", a souligné André Rossinot. Et le président de la FNAU d'évoquer, au-delà du devenir des agences, celui de la Datar, dont le représentant avait été quelque peu malmené par les élus la veille et que la fédération verrait bien comme un "grand bureau d'études des territoires et de la décentralisation" ... à condition qu'elle

y prenne le pouvoir ! Boutade ou anticipation, le mot d'ordre a en tout cas été donné. Le texte de son allocution ne le prévoyant pas initialement, celui du ministre de l'Équipement, lu en fin de séance par Pascal Lelarge/2, n'y a pas fait allusion. Comme l'avait souligné avec humour Martin Vanier dans son exercice de "synthèse subjective" des débats, à défaut d'avoir vraiment une fin, la rencontre des agences a proposé plusieurs issues... | P.G.



1/

Le réseau de la FNAU comportait, au 30 juin 2005, quarante-six agences d'urbanisme. Trois nouvelles agences (Amiens, Béthune et Caen) ont été créées au cours de l'année écoulée et devraient adhérer prochainement à la fédération. Le seuil des cinquante agences devrait être atteint ou dépassé en 2006.

2/

On lira en page 71 les principaux extraits du message du ministre.

Le point de vue de *Dominique Perben*

L'État répondra présent

Le ministre de l'Équipement n'a pu participer à la rencontre nationale des agences d'urbanisme. Il a toutefois souhaité adresser un message aux congressistes, par la voix de Pascal Lelarge. En voici quelques extraits.

"L'une des questions centrales est celle de la gouvernance des métropoles, celle de notre capacité à en faire de réelles communautés de vie. Cette question se pose parfois avec acuité en France, comme nous l'avons vu dans les derniers mois, indique notamment le texte du ministre. Des phénomènes particuliers distinguent le processus de métropolisation du processus d'urbanisation des territoires en termes de nouveaux modes de vie, de comportements des acteurs économiques, de modes de consommation, de mobilité, d'économie des savoirs. Tous ces phénomènes innovants convergent, produisent un potentiel de concentration de richesses et de sophistication et créent un puissant moteur de développement pour la société française. Mais ce potentiel de richesse et d'excellence dans le fait métropolitain a une contrepartie, parfois fatale sur le plan social, les délaissés, les exclus, la "fracture sociale" et, sur le plan spatial, le chaos, donc les risques majeurs."

Dans ces domaines, poursuit le ministre, "nous saluons les initiatives prises par les élus et leurs efforts qui constituent la clé de la réussite. Il est frappant à cet effet de voir que, pour conjuguer "attractivité et équilibre", "rayonnement et inscription dans un réseau métropolitain", la voie pour les métropoles européennes est souvent celle du projet urbain métropolitain. La gouvernance locale des métropoles et en premier lieu les élus doivent trouver le moyen de transformer l'espace de cette métropole, physiquement et concrètement, et incarner dans la durée, l'élan et la réalité du processus de métropolisation. C'est aussi le cas pour les grandes opérations d'ur-

banisme engagées par l'État et autour desquelles les politiques d'image et de renouvellement urbain portées par l'ensemble des acteurs, transforment la réalité physique, sociale, économique, bref la réalité vécue et perçue des territoires."

"De ce point de vue, indique le ministre, l'apport des agences est précieux en matière d'observation, de partage, de prospective, car il est incarné, nourri du terrain et des regards divers des membres des agences. Il se situe sur un autre champ que celui des visions d'experts distanciés ou celui des techniciens statisticiens froids. Faire le choix d'une agence, c'est une manière pour un territoire de choisir un outil d'aide aux élus, aux services techniques des collectivités et des administrations, à la société civile, aux citoyens pour mieux penser leur présent et leur devenir. (...) En ce sens, l'outil agence n'est pas que technique, il est un moyen d'une gouvernance et d'une préparation d'un débat démocratique au service de l'ensemble des membres de l'agence, mais



aussi de la société civile et du grand public. (...) L'État a voulu et il a accompagné les agences depuis leur création. Il répondra présent pour travailler sur la réaffirmation de cet équilibre et de cette exigence d'outils partenariaux où les collectivités, les structures institutionnelles, l'État, la société civile, trouvent place dans la logique du partage", conclut le message du ministre.

Heroes of the urban book

The literary mode most appropriate to summing up the Congress, says alpine geographer **Martin Vanier**, is "the book of which you are the hero". And the hero's quest is for cosmopolitanism – which at least makes a change from internationalism.

The battle the hero has to win is coming up with a cosmopolitan metropolis that works. On the screens, the mayors of Göteborg, Phnom Penh, Turin, Casablanca and a lot of other places talk about their doubts and hopes; while at the tables sociologists, academics and others talk about the "world imaginary", fearsome Bab El-Oued, nomadic elites, the service proletariat, a metropolis that is the "mirror of our selfishness and deafness", and – as a counter to ghettoisation – the "risk" of dignity for all in a metropolis gone hospitable.

Lots of fine words at this Congress of which you were the hero. Lots of questions too, and all the answers are contradictory, but in this tournament front-on collisions are deftly avoided – a few broken lances and that's all. You visit St Etienne, "a city that never liked itself very much but is now learning to." You get lost in the local-global forest you already know so well, maybe spotting a dragon or two breathing the fire of pleasurable indignation.

The concepts fly: "cosmopolitanism" in Grenoble, "project" in St Etienne, "creativity" in Lyon. And then the summing-up, and it's back to that mighty contradiction called "metropolis", the contradiction we live in, struggle in, and sometimes grow and develop in. The contradiction that is ours as we sing the praises of cooperation and solidarity, knowing that competition is not the most fruitful of inter-territorial relationships even as we acknowledge that our social choices are taking us steadily in that direction.

So let's admit the contradiction, Vanier urges, and make our own judgments. And maybe try to rewrite the book a little at the next FNAU encounter – in Dunkirk...

The closing round table saw a confrontation between two approaches to the relationship with Europe: via the state or via the metropolis. In a message passed on by **Pascal Lelarge**, planning minister **Dominique Perben**, unable to attend, acknowledged the crucial challenge of governance for our metropolises and of

making them into true, living communities. Their potential is enormous, he said, provided we succeed in minimising social exclusion and spatial chaos. The role of the planning agencies is now an indispensable aspect of sound governance for politicians, local government, civil society and the individual citizen; and the State, which has worked with them since their creation, can be counted on to continue to do so in a spirit of partnership and shared political, institutional and social goals.

At the same round table **Sylvie Harburger** of the EU's Regional Policy Department reminded everyone that as urban policy is not a European responsibility, ways had to be found for Europe to approach urban issues via the Regions. The goal of "integrated development" is now agreed on, she said, and integration of urban policy into the Lisbon Strategy for economic, social and environmental renewal is a budget priority for 2007–2013. Paradoxically, she added, cities create more jobs than other territories, at the same time as they are home to higher levels of unemployment. Thus they are dragging their feet in respect of the Lisbon Strategy goals. True, admitted St Etienne mayor **Michel Thiollière**, but since Europe has no true public policy, finding the necessary funds is not easy. Here Rhône-Alpes Regional Council president **Jean-Jack Queyranne** called attention to France's lag in terms of regionalisation. It is not the Europe + State couple that drives things now, he warned, but the region + metropolis one; and while Rhône-Alpes has a simple information office in Brussels, Bade-Württemberg has an entire building.

The 26th Congress closed with a unanimously approved manifesto from the FNAU that updated the Agencies' chartier and laid down six "guiding principles", with special emphasis on a "partnership-based programme", the "freedom of project" ethic, the need for "transversality of thinking and projects" and "networked functioning". FNAU president **André Rossinot** stressed the success of the event as a platform for exchange and dialogue, while pointing out that not all metropolis residents feel at home in today's changed territorial configuration, and that, as the recent violence in France's banlieues showed, our cities are at once home to the integrated and the excluded.

REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES*

FURTHER READING

Ouvrages de référence

Antier Gilles, *Les stratégies des grandes métropoles ; enjeux, pouvoirs et aménagement*, Paris, Armand Colin (coll. "U"), 2005.

Ascher François, *Métropolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995.

Bonnet Jacques, *Les grandes métropoles mondiales*, Paris, Nathan Université (coll. Géographie d'aujourd'hui), 1997.

Bourdin Alain, *La métropole des individus*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 2005.

Jouve Bernard, Lefevre Christian, *Villes, métropoles : les nouveaux territoires du politique*, Paris, Economica, 1999.

Lacour Claude, Puissant Sylvette, *La métropolisation ; croissance, diversité, fractures*, Paris, Anthropos, 1999. Lire aussi Claude Lacour, "Métropolisation et métropoles : la boussole et le compas", in "Métropole en question, métropole en action", supplément au magazine *Technicités* daté du 23 octobre 2005, pp. 7-9.

Lévy Jacques, *L'Europe, une géographie*, Paris, Hachette-Éducation (coll. Carré Géographie), 1997. Lire aussi l'article "La ville, un bien situé dans la mondialisation" in "Métropole en question, métropole en action", op. cit., pp. 46-48.

Masboungi Ariella, Bourdin Alain, *Un urbanisme des modes de vie*, Paris, Éditions du Moniteur, 2004.

Négrier Emmanuel, *La question métropolitaine ; les politiques à l'épreuve du changement d'échelle territoriale*, Grenoble, PUG, 2005. Lire aussi l'article "Gouverner quelle métropole ?" in "Métropole en question, métropole en action", op. cit., pp. 37-40.

Roncayolo Marcel, *Lectures de ville ; formes et temps*, Marseille, éditions Parenthèses (coll. Eupalinos), 2002.

Rozenblat Céline, Cicille Patricia, *Les villes européennes, analyse comparative*, Paris, La Documentation française, 2004.

Sassen Saskia, *La ville globale ; New York, Londres, Tokyo*, Paris, Descartes & Cie, 1996. Lire aussi son entretien avec Th. Paquot dans *Urbanisme* n°345, nov.-déc. 2005, pp. 67-74.

Spector Thérèse, Theys Jacques (dir.), *Villes du XX^e siècle ; entre villes et métropoles : rupture ou continuité ? Synthèse du colloque de La Rochelle, 19-21 octobre 1998*, Lyon, éditions du Certu, 1999.

Veltz Pierre, *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Paris, PUF, 1996. Lire aussi l'article "À la source des dynamiques de métropolisation" in "Métropole en question, métropole en action", op. cit., pp. 50-52.

Vieillard-Baron Hervé, *Les banlieues*, Paris, Hachette-Éducation (coll. Carré Géographie), 1996. Lire aussi l'article "Quel avenir pour les habitants des marges ?" in "Métropole en question, métropole en action", op. cit., pp. 58-60.

Études et documents de recherche

Agences d'urbanisme de la région du Havre, de la région grenobloise et de Clermont-Métropole, *L'offre métropolitaine française vue par les emplois métropolitains supérieurs ; pour un rayonnement européen des métropoles françaises*, Paris, Fnau/Datar, oct. 2004.

Agence d'urbanisme de Lyon, Plan Urbanisme Construction et Architecture, *Différences et inégalités territoriales, quel lien avec la mobilité ? Réalités et perceptions vues à travers la planification et les discours d'acteurs dans l'aire urbaine de Lyon*, Lyon, Agence d'urbanisme, 2002.

Agences d'urbanisme de Rhône-Alpes, *Les processus de métropolisation ; synthèse bibliographique*, Agence d'urbanisme de Lyon, Epures, Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Lyon, éditions du Certu, 2001.

Association des maires de France, Association des maires ville et banlieue de France, Certu, *Centralités dans la ville en mutation ; quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*, Lyon, éditions du Certu, 2003.

Bury Jean-Claude, *Métropoles et structuration du territoire*, rapport au Conseil économique et social, avril 2003 (consultable sur le site www.ces.fr).

Desjeux Dominique, *Le territoire vécu : pratiques et représentations des habitants du Pays de Rennes*, Centre de recherche sur les liens sociaux, Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, Paris, Université Paris V, 2004.

Fédération nationale des agences d'urbanisme, *Les forces et les faiblesses de l'offre métropolitaine française*, in *Les Dossiers FNAU* n°15, mai 2004 (consultable sur le site www.fnau.org).

laurif, *Grands projets d'urbanisme en Europe : dix études de cas*, Paris, laurif, 2004.

laurif, *Les villes pôles dans leur métropole : attractivité, qualité et gouvernance ; contribution à la préparation du colloque européen des 23 et 24 septembre 2004 à Cergy-Pontoise*, Paris, laurif, 2004.

laurif, "Performances économiques des régions européennes", in *Cahiers de l'laurif* n° 135, 2002.

Insee, *France, portrait social (2005-2006)*, Paris, Insee (coll. Insee - Références), 2005.

Négrier Hervé (dir.), "Gouverner Métropolis (Amsterdam, Athènes, Barcelone, Londres, Montréal, Rome)", in *Les Annales des Ponts* n°102, Elsevier éditeurs, avril 2002.

Osganian Patricia, Bacqué Marie-Hélène et alii, "Libérale ou libérée ? La ville monde", in *Mouvements* n°39-40, La Découverte, mai-juin 2005.

* Cette bibliographie sélective a été établie par Pierre Gras (PGC) avec le concours du club documentation de la FNAU. Une bibliographie complète des ouvrages édités par les agences d'urbanisme (avec résumé des ouvrages) est disponible sur le site Internet de la FNAU (www.fnau.org).



REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES / FURTHER READING

Études de cas, expériences locales

BARCELONE

Gossé Marc, Loubière Antoine, "Barcelone, forum universel des cultures 2004 : la fin du consensus barcelonais ; pour des modèles post-généralisés", articles parus dans le dossier "Villes européennes : quels modèles ?" in *Urbanisme* n°339, nov.-déc. 2004, pp. 44-47.

Marti Casanovas Miquel, "Barcelone (1979-2004) : monumentalité et renouveau de la voie publique", article paru dans le dossier "Espace(s) public(s)", in *Urbanisme* n°346, janv.-fév. 2005, pp. 56-58.

Négrier Emmanuel, Tomas Mariona, "Temps, pouvoir, espace ; la métropolisation de Barcelone", in *Revue française d'administration publique* n°107, 2003, pp. 357-368.

Santacana Francesc, "Barcelone : l'impact du plan stratégique métropolitain", in "Métropole en question, métropole en action", op. cit., pp. 32-35.

BIRMINGHAM

European Urban Research, *The Attractive City, catalyst for economic development and social revitalisation*, EUR, 2005 [cet ouvrage collectif fournit d'intéressantes comparaisons entre les projets de développement métropolitain de Birmingham, Lisbonne et Rotterdam].

ÉTATS-UNIS

Ghorra-Gobin Cynthia, *Les États-Unis entre local et mondial*, Paris, Presses de Sciences politiques, 2000. Lire aussi l'article "Métropolisation économique et coûts sociaux : quelles réponses politiques ?", in "Métropole en question, métropole en action", op. cit., pp. 23-25.

MÉTROPOLE LILLOISE

Atelier transfrontalier, SPIRE, IGEAT, ISRO, *Proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière / Ontwerp van strategie voor een grensoverschrijdende metropool*, Lille, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2001.

Conseil de développement de Lille Métropole, *Quelle vision pour la métropole lilloise ? Trois scénarios pour la métropole (t. 1 et 2)*, Lille, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2004.

Sinn Bruno, Vandermotten Christian, Albrechts Louis, "Une métropole en réseau", *Les Cahiers de l'atelier transfrontalier* n°12 / "Een netwerk-metropool", *Cahiers van het grensoverschrijdend atelier* n°12, Conférence permanente intercommunale transfrontalière Lille Métropole, 2001.

PARIS - ÎLE-DE-FRANCE

Apur, *Paris dans l'agglomération métropolitaine ; contribution pour la révision du Schéma de développement régional de l'Île-de-France*, Paris, Atelier parisien d'urbanisme, 2004.

Apur, *Politiques urbaines, tendances et évolutions du cœur de l'agglomération ; Paris et les vingt-neuf communes limitrophes*, Atelier parisien d'urbanisme, Paris, 2004.

Lefevre Christian, *Paris et les grandes agglomérations occidentales : comparaison des modèles de gouvernance*, Extramuros, Ville de Paris, 2004. Lire aussi l'article "Gouverner les métropoles européennes", in "Métropole en question, métropole en action", op. cit., pp. 28-30.

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Agam, Aupa, DDE des Bouches-du-Rhône, Insee, *Atlas des métropolitains de la région urbaine Marseille - Aix-en-Provence : le territoire ; les habitants ; activité et emploi*, Marseille, Insee, 2002 [comporte 3 tomes + Cédérom + 3 documents de synthèse].

Agence d'urbanisme du pays d'Aix, DRE PACA, *La métropolisation dans l'espace méditerranéen français ; vers un observatoire des territoires et de la métropolisation*, Aix-en-Provence, AUPA, 2004.

Jourdan Gabriel, "Le processus de métropolisation et ses spécificités en PACA", conférence "Les défis du développement durable" (CERAM), Toulon, Agence d'urbanisme de l'aire toulousaine, 2005.

RHÔNE-ALPES

Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise, *Livret inter-Scot pour l'aménagement du territoire métropolitain : vers un aménagement coordonné de la région lyonnaise*, Lyon, Agence d'urbanisme, 2003.

Agences d'urbanisme de Rhône-Alpes, *Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire : réflexions prospectives "2020, imaginons Rhône-Alpes" ; contribution des trois agences d'urbanisme*, Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise, Epures, Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Saint-Étienne, 2001.

SGAR Rhône-Alpes, Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, *Pour une Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne : études préalables à une directive territoriale d'aménagement de l'aire urbaine de Lyon*, Saint-Étienne, Epures, 1999.

SUISSE

Agence d'urbanisme de la région mulhousienne, Université de Haute-Alsace, *Le positionnement stratégique de la région mulhousienne par rapport à l'agglomération bâloise*, Mulhouse, AURM, Université de Haute-Alsace, 2004.

Comtesse Xavier, Van der Poel Cedric (dir.) et alii, *Le feu au lac ; vers la Région métropolitaine lémanique*, Genève, Avenir Suisse/NZZ Verlag, 2006.

Kübler Daniel, *La métropole et le citoyen ; les agglomérations urbaines en Suisse, vues par leurs habitants*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes (coll. Logiques territoriales), 2005.

Office fédéral du développement territorial (ARE), *Rapport 2005 sur le développement territorial*, Berne, ARE/DETEC, mars 2005 [disponible en français, en allemand et en italien].

Salomon Cavin Joëlle, *La ville mal-aimée ; représentations anti-urbaines et aménagement du territoire en Suisse : analyses, comparaisons, évolution*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes (coll. Logiques territoriales), 2005.



REMERCIEMENTS

Ce numéro hors série de la revue *Urbanisme*, consacré au thème "Métropole en question, métropole en action", a été réalisé à partir des travaux de la XXVI^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, organisée à Grenoble, Saint-Étienne et Lyon en décembre 2005, à l'initiative de la Fédération nationale des agences d'urbanisme, par le réseau des agences d'urbanisme Rhône-Alpes.

Il a été élaboré sous la direction de Marcel Belliot, délégué général de la FNAU, en liaison avec les équipes de trois agences organisatrices. Il a été conçu, rédigé et mis en œuvre par une équipe de journalistes professionnels réunis autour de Pierre Gras (PGC).

Les organisateurs de la rencontre tiennent à remercier le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (DGHUC), la Région Rhône-Alpes, le Conseil général de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole, Saint-Étienne Métropole, le Grand Lyon, les Villes de Grenoble, Saint-Étienne et Lyon, ainsi que les partenaires publics et privés, pour leur participation à la réussite de cette manifestation.

La FNAU remercie les auteurs de contributions, cartes, documents d'étude et autres éléments d'information utilisés pour réaliser ce numéro. Elle adresse également ses remerciements à toutes les personnes ayant aidé à préparer cette publication, ainsi qu'aux collaborateurs des agences membres du réseau des agences d'urbanisme de Rhône-Alpes.

Revue URBANISME

Fondée en 1932

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

Hors série n° 28 de la revue URBANISME, mars-avril 2006.

publié à l'initiative de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU). Il est rappelé que les textes signés n'engagent que leurs auteurs, à l'exception des titres, chapeaux, intertitres et légendes qui sont du ressort de la rédaction.

Rédaction en chef et coordination du hors série : Pierre Gras

Secrétariat de rédaction,

documentation,

choix iconographique : PGC

Rédaction : Pierre Gras, Richard Quincerot, Olivier Réal, Serge Mouraret (reportages photographiques et illustration du numéro), avec la collaboration d'Anna Geppert, Gabriel Jourdan, Catherine Payen, Martin Vanier et Marc Wiel.

Révision : PGC

Traductions et résumés anglais :
John Tittensor

Directrice de la publication :

Sylvie Harburger

Éditeur : Thierry Paquot

th.paquot@wanadoo.fr

Rédacteur en chef : Antoine Loubière
urba.loubiere@wanadoo.fr

Conception, réalisation :

PAKENKO - (Paris Art Contemporain)

studio@pakenko.com

Création graphique :

Caroline Hartley

Maquettiste :

Pascale Millan

Création visuelle de l'image de

couverture :

Stéphane Toraldo (Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise)

Crédit photos :

Agence LIN (p. 19), Architecture Studio (p. 17h), DR (pp. 28h et b, 39b, 53h, 55h, 58h), Pierre Gras (pp. 47 à 51, 55b). Toutes les autres photos sont de Serge Mouraret.

Gérante : Sylvie Harburger

Service comptabilité : Christiane Bocat

Service abonnements :

Marie-Christine Belloc

Ligne directe : 01 45 45 40 00

Télécopie : 01 45 45 60 37

Publicité : à la revue

Diffusion : Dif'Pop

21^{ème}, rue Voltaire, 75011 PARIS.

Tél. : 01 40 24 21 31/Fax : 01 40 24 15 88

RCS Paris : 572070175

Impression : Monterreina S.A., Madrid

Commission paritaire : numéro 58332

ISSN : 1240-0874

Code TVA : FR-1357-2070175

Dépôt légal : mars 2005

URBANISME est éditée par la SARL

les Publications d'architecture

et d'urbanisme au capital

de 532 500 euros (groupe CDC)

