

Traits d'agences

L'actualité des agences d'urbanisme

Supplément au n° 91 de **traits urbains**, le magazine opérationnel des acteurs de développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément).

CONSTRUIRE L'EUROPE DES LIEUX ET DES LIENS

PORTRAITS

Pascale Poupinot

L'urbanisme, ligne de vie

Marc-Philippe Daubresse

Libérer les énergies



31

AUTOMNE 2017



© FNAU

Construire l'Europe des lieux et des liens

L'Europe est face à une étape de refondation. Les mois à venir seront déterminants pour les états membres de l'Union européenne, pour fixer un nouvel agenda post-Brexit et post-2020 afin de définir un nouveau projet européen. Pour cette refondation, l'Europe ne doit pas être seulement une affaire d'Etats :

pour susciter l'adhésion, un nouveau projet européen devra nécessairement s'inscrire de façon forte dans les réalités territoriales et dans les expériences concrètes des individus. C'est ce sujet et ce débat que nous voulons ouvrir lors de la prochaine rencontre des agences d'urbanisme, qui sera accueillie dans l'Eurométropole de Strasbourg en novembre prochain.

Nous sommes convaincus que les individus et citoyens sont les premiers créateurs d'Europe et que la cohésion européenne se construit par et dans les territoires, par les échanges, les coopérations et les réseaux. Les orientations politiques des futures politiques européennes, et notamment d'une politique de cohésion pour tous les territoires, sont donc essentielles pour cette appropriation d'un projet européen par les acteurs. Ce sont les acteurs territoriaux qui, par leur action, mettent en œuvre de manière concrète beaucoup des engagements communs européens.

Ce numéro de Traits d'agences donne un aperçu de la diversité des actions des agences d'urbanisme sur les liens européens avec les collectivités, l'Etat et l'ensemble des acteurs avec lesquelles elles travaillent. Le réseau des agences d'urbanisme souhaite contribuer à construire ce nouvel agenda européen.

Jean Rottner, Président de la FNAU, Maire de Mulhouse, vice-président de la Région Grand Est

La Rencontre s'intéressera cette année aux territoires européens et notamment à L'Europe vécue par les citoyens. Pour alimenter les débats, il a été décidé de lancer l'initiative « Récits d'Europe », via la plateforme en ligne : <https://recits.fnau.org/>

Ouverte librement, tous ceux qui le souhaitent peuvent y participer en racontant une histoire européenne qui leur est propre, témoigner d'une expérience européenne ou symbolique en tant qu'individus, mais aussi par rapport à leur territoire, ou une expérience conduite dans leur agence d'urbanisme.

Traits d'agences

AUTOMNE 2017

BRÈVES D'AGENCES PUBLICATIONS

3
5

DOSSIER

CONSTRUIRE L'EUROPE DES LIEUX ET DES LIENS

- ▶ Individus et territoires, créateurs d'Europe 8
- ▶ Lyon : 10 ans de repères européens 9
- ▶ Migration et territoire, reconnaître le cosmopolitisme des aires métropolitaines 10
- ▶ Qui sont les Marseillais ? Radioscopie des habitants 11
- ▶ Saint-Omer : « Transforming Your City » ou comment les 18-30 ans imaginent la ville de demain 12
- ▶ Dunkerque : quelle place du citoyen frontalier dans la construction européenne ? 13
- ▶ Apur : Paris, Londres : une seule métropole ? 14
- ▶ Ile-de-France : territoires européens en transition 15
- ▶ Boulogne-sur-Mer : projet INSPIRER : vers des quartiers durables 16
- ▶ Clermont-Ferrand : l'agence, une ambassadrice de son territoire en Europe 17
- ▶ Caen : réveiller les géants endormis 18
- ▶ Lorraine Nord : le MMUST, summum de la mobilité transfrontalière 19
- ▶ Grand Est : les agences réinterrogent l'aménagement du territoire en Grande Région 20
- ▶ Hauts-de-France : les agences au service de la dimension transfrontalière du SRADDET 21
- ▶ Lyon : de nouveaux outils d'ingénierie pour une approche globale du développement durable 22
- ▶ IAU ÎdF : l'Ile-de-France dans les grands flux de l'Europe du Nord-Ouest 23
- ▶ Lille : articuler territoires et réseaux en Europe pour une mobilité renforcée 24
- ▶ Oise-les-Vallées : INTERREG pour les territoires soumis au risque d'inondation 21

PORTRAITS

- ▶ Pascale Poupinot 26
- ▶ Marc-Philippe Daubresse 27

TRAITS D'AGENCES actualité des agences d'urbanisme, supplément au numéro 91 de Traits urbains, le magazine opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément) - Editeur : Innovapresse - 5 rue Saulnier - 75009 Paris - Tél. : 0148240897 - Fax : 0142470076 - www.innovapresse.com - RCS Paris B 329255566 - ISSN : 1776-9604 - Commission paritaire : 0218 T 87608 - Directeur de la publication : Gaël Chervet - Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération nationale des agences d'urbanisme : 22 rue Joubert, 75009 Paris - Tél. 33 (0)1 45493250 - www.fnau.org - Comité éditorial : Brigitte Bariol-Mathais, Marianne Malez (FNAU) et Anne Pons (ADEUS), Marie-Christine Vatov (Innovapresse). Ont participé à ce numéro : David Aboulkheir (AUDLM), Thierry Baert (AUDLM), Aurélien Biscuit (AGAPE), Emeline Boulanger (AUDRSO), Thomas Boureau (AUCAME), Patrick Brun (UrbaLyon), Valérie Cannella (Epures), Isabelle Collet (agam), Gwenaëlle Dubois (Clermont Métropole), Marie-Marthe Fauvel (AUDAB), Florence Gall (FNAU), Patricia Gout (AGURAM), Charles Hazet (Clermont Métropole), Mathilde Hérault (FNAU), Roxane Hermiteau-Beyribey (AURM), Sylvie Lavigne (Clermont Métropole), Paul Lecroart (IAU IDF), Alexandra Le Provost (AURA), Elodie Maury (aurb'a), Pascale Montefiore (AGUR), Emilie Moreau (Apur), Lydia Mykolenko (IAU IDF), Nathalie Naulin (IAU IDF), Véronique Pelot (UrbaLyon), Pascale Poupinot (Oise-les-Vallées), Laurent Renavand (AGUR), Silvia Rosales-Montano (UrbaLyon), Thomas Rousseau (AUDLM), Pascale Simard (UrbaLyon), Zoé Wambergue (AUDAB), Isabelle Watier (Boulogne-sur-Mer), Thomas Werquin (Oise-les-Vallées). - Conception graphique : Laëtitia Loas-Orsel - Directeur artistique : Maxime Buot - Maquette : Maxime Buot - Abonnement annuel à Traits urbains : 119 € TTC (7 numéros) - 19 € le numéro, 25 € le hors série - TVA : 2,1% - Renseignements et abonnement : abonnement@innovapresse.com - Imprimeur : Chirat - Dépôt légal : à parution. En couverture : logo de la 38^e Rencontre © ADEUS.

DUNKERQUE**Séminaire REV'URBAIN :
saisir les opportunités
de la révolution industrielle
dans les projets
de renouvellement urbain**

« Appliquer le filtre de la Troisième Révolution Industrielle au renouvellement urbain, pourquoi pas ? Si ainsi on peut enfin innover, repenser notre territoire et ses quartiers dans un esprit de durabilité, d'innovation, d'invention ... de rêves ! ». C'est avec ces mots qu'Isabelle Kerkhof, vice-présidente de la Communauté urbaine de Dunkerque et trésorière de l'AGUR, a introduit le séminaire REV'URBAIN qui s'est déroulé le 21 juin dernier à Dunkerque.

Plus d'une centaine de participants ont ainsi pu échanger sur les opportunités de croiser deux thématiques majeures pour le territoire : la révolution industrielle « REV3 » et le renouvellement urbain. Au-delà des innovations dans des quartiers favorisés, la transition énergétique, la révolution numérique, les mobilités innovantes, la nouvelle économie... peuvent en effet apporter autant (voire plus) dans des quartiers aujourd'hui confrontés à des difficultés sociales et urbaines spécifiques.

Conférences et ateliers ont permis de présenter des démarches concrètes aux différentes échelles des projets urbains : le bâti, l'espace public et le quartier. Avec comme priorité de penser les initiatives en cohérence et de manière systémique, point fort de la REV3.

Une première rencontre qui a permis de faire émerger de nombreux sujets qui seront prochainement explorés, avec l'annonce d'une collaboration renforcée sur le sujet entre la Région Hauts-de-France et le réseau régional des agences d'urbanisme. ■



Besançon, ville de patrimoine

© Marc Perrey / Ville de Besançon

CLUB CULTURE ET PATRIMOINE**Le rôle du récit patrimonial dans la construction des territoires**

Dans un contexte de mondialisation croissante, les territoires cherchent à gagner en notoriété pour asseoir l'attractivité de leurs territoires. Pour assurer leur développement ou répondre aux exigences légales de structuration territoriale (documents d'urbanisme, document de projets), ils cherchent également à élaborer des réflexions fondées sur ce qu'ils appellent volontiers leur ADN, leurs spécificités, leurs caractéristiques.

Mais le simple inventaire de ces caractéristiques et spécificités, s'il peut poser les bases de traits de caractère différenciants, ne peut en revanche, en soi, raconter l'histoire de ce territoire et fonder le socle d'une matière dont tirer un projet structurant. La construction d'un véritable récit territorial s'impose ainsi. Elle implique d'apporter un éclairage à la fois sur ce qu'est le récit patrimonial, les méthodes et la gouvernance à mettre en place, les acteurs légitimes de la construction de ces récits ou encore le rôle spécifique des identités de territoire.

Pour apporter des réponses à ces questionnements qui animent de plus en plus les réflexions des territoires et de leurs élus, le Club « Culture et patrimoine » se décentralise à Besançon dans la deuxième quinzaine du mois d'octobre. ■

SAINT-ETIENNE**Refonte du SIG et ouverture aux partenaires**

Initié en 1994, le SIG de l'Agence d'urbanisme de la Région Stéphanoise s'est rapidement imposé comme l'outil de travail au service des équipes d'études. Administré par deux chargés d'études thématiques, alimenté par une dizaine de contributeurs et accessible à tout le personnel d'études, il s'est développé en intégrant au fil du temps les données des observatoires, nécessaires à l'éclairage des questionnements locaux, métropolitains et régionaux.

Epures s'engage en 2017, et pour une durée de deux ans, dans un mouvement de migration de son SIG. Il s'agit d'ouvrir le socle de données aux partenaires de l'agence tout en fiabilisant l'administration interne des données. Progressivement, toutes les données vont être intégrées dans une base de données unique. Elles seront ainsi plus faciles à gérer et à partager avec l'extérieur. En complément des accès directs à la base de données, réservés aux « pure player » SIG des partenaires, il est prévu de développer un outil web de consultation, de cartographie et d'accès aux données thématiques nommé « e-observ ». Le lancement officiel de la première version a eu lieu lors l'Assemblée générale de l'agence, le 27 juin dernier. ■



© FNAU

FNAU - CLUB INFO-DOC**Mutualisation : retrouvez les publications des agences sur le site de la FNAU**

Depuis juillet 2016, les publications des agences d'urbanisme sont valorisées et rassemblées sur le site de la FNAU par un système mis en place et administré par les documentalistes du club info-doc. Depuis 2011, le club info-doc alimente un portail de veille des publications des agences d'urbanisme avec Scoop.it. La refonte du site de la FNAU a été l'occasion de pérenniser cette base de références en y ajoutant des fonctions d'interrogation et de capitalisation des études.

Les ¾ des agences déjà contributrices

Le club a mis en place un système de republication semi-automatisée par flux RSS permettant la reprise des informations essentielles pour le référencement des études. Chaque notice est validée puis complétée par les documentalistes avant leur mise en ligne. L'enrichissement de la base peut également se faire manuellement. Une trentaine de documentalistes et responsables de l'information au sein des agences ont été formés à l'administration de ce nouvel outil en juin 2016 et contribuent désormais à son alimentation.

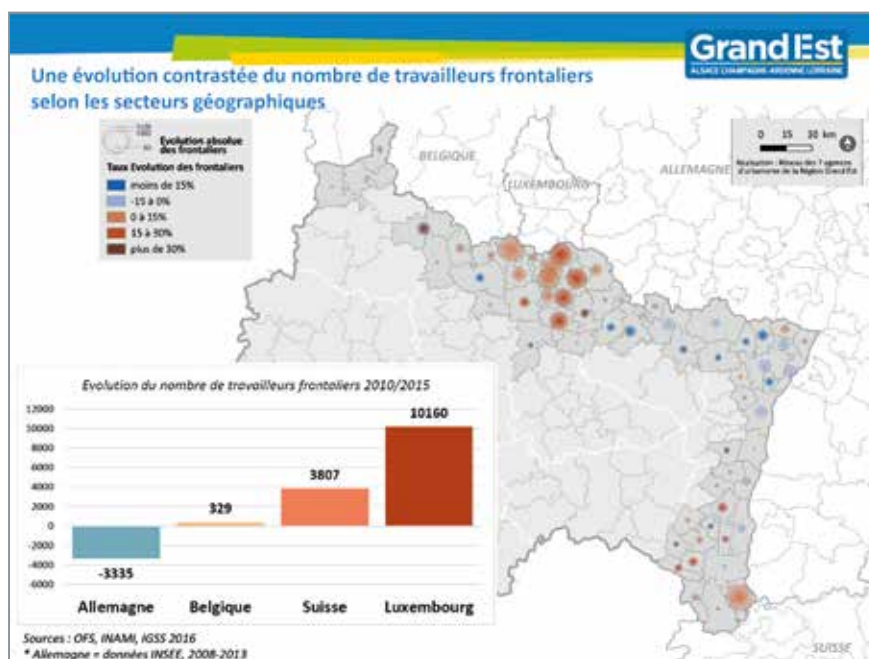
Une base de référence en matière d'urbanisme

Le fonds compte aujourd'hui plus de 3 000 références valorisées sur le site de la FNAU. L'objectif est de constituer à terme une base bibliographique exhaustive des publications des agences d'urbanisme de France. Elle constitue d'ores et déjà une des principales sources de connaissances sur l'urbanisme qui pourrait intéresser d'autres producteurs de banques de données. Ces opportunités de partenariats permettraient d'accroître encore davantage la visibilité des études d'agences.

Si votre agence souhaite devenir contributrice, merci de contacter : julien.cammas@aurbse.org ou malez@fnau.org ■

HAUTS-DE-FRANCE/ÎLE-DE-FRANCE**Des échanges pour mieux se connaître...**

Les huit agences des Hauts-de-France et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme ont organisé un séminaire sur les relations entre les deux Régions Hauts-de-France et Île-de-France. Quatre ateliers ont permis de prendre en compte les coopérations interrégionales, le transport des personnes, des marchandises, des continuités écologiques ainsi que l'attractivité économique. Quatre autres ont traité des relations de proximité, de celles entre les métropoles lilloise et francilienne, du positionnement dans l'Europe du Nord-Ouest et des relations avec les territoires non métropolitains. ■



© Aguram

GRAND EST**Le SRADDET et l'enjeu de la mobilité transfrontalière**

Pour la construction de son SRADDET, la Région Grand Est a mobilisé le réseau des agences régionales, dont l'AGAPE, l'AGURAM et l'ADEUS (Lorraine-Nord, Metz et Strasbourg), sur les questions de mobilité transfrontalière.

Leur travail a alimenté le séminaire de co-construction du diagnostic « Transport et Mobilités » organisé à Nancy le 16 juin, auquel étaient conviés 280 acteurs régionaux de la mobilité.

L'approche confirme que pour le Grand Est, qui concentre 160 000 travailleurs frontaliers (45 % des frontaliers français), la mobilité transfrontalière est un enjeu important : sur 13 EPCI, plus d'un actif sur quatre travaille à l'étranger ; la mobilité transfrontalière est un enjeu économique et social. 65 % des flux routiers frontaliers sont portés par des réseaux locaux sous-dimensionnés et saturés – la mobilité est un enjeu environnemental au sens large : écologie, qualité de vie... L'effort régional (TER) ou local (ligne de transport en commun C) favorise le report modal mais peine parfois à répondre à la demande croissante – la mobilité est un enjeu financier et technique. MKW Maut (All.), stratégie MoDu (Lux.), stratégie Agglo Basel (Suisse) illustrent que la mobilité est un enjeu de coordination transfrontalière des politiques publiques. Les stratégies mobilité de nos voisins privilégient les alternatives à la voiture : co-voiturage, télétravail, tarification... La mobilité est aussi un enjeu de services.

En filigrane, les problématiques de mobilité trahissent aussi l'existence d'un enjeu d'équilibre du développement des territoires frontaliers : polarisation, spécialisation ou osmose ? ■



© DR

MOUVEMENT**Charles Hazet,
Clermont-Ferrand**

Charles Hazet dirige l'Agence Clermont Métropole depuis le 10 juillet. Sa vocation professionnelle d'Ingénieur du Corps des IPEF est héritée de Michel Serres, « l'art des Ponts », alliant expertise technique pour bâtir des ponts « durs » entre espaces disjoints, et des ponts « doux » de relations entre acteurs des territoires. Après un passage au Ministère de l'Ecologie, il a travaillé à la DREAL Poitou-Charentes puis à la DDT de la Vienne. Définissant l'Agence comme un creuset d'expertises, il aura pour mission d'en valoriser les rôles d'observation, de stratégie et d'études opérationnelles. ■

**MOUVEMENT****Alexandra Le Provost,
Angers**

Angevine de cœur, Alexandra Le Provost y est née et y a fait ses études de géographie, développement des entreprises et territoires. Elle a débuté son parcours professionnel en Région Rhône-Alpes dans un bureau d'études urbaniste paysagiste. De retour en Maine-et-Loire, elle a successivement exercé les fonctions de direction du Pays du Layon, du Pôle métropolitain Loire Angers et de l'Agence d'urbanisme qu'elle vient de rejoindre. A l'Aura, elle continuera à suivre le SCoT Loire Angers ainsi que d'autres documents de planification urbaine tout en renforçant les missions d'observation territoriale et d'accompagnement des collectivités dans un rapport de confiance avec les différents partenaires de l'agence. ■

MARSEILLE**(A)venir en gare,
un séminaire pour échanger
sur la mobilité de demain**

Face aux enjeux liés au développement durable, aux évolutions des pratiques de la mobilité, et à l'avancée des nouvelles technologies, les politiques publiques doivent favoriser de nouvelles articulations entre les différentes échelles du territoire. Le transport ferroviaire en tant qu'acteur majeur de la mobilité doit répondre à ces enjeux en réaffirmant le rôle central des gares et des pôles d'échanges, vecteurs de développement urbain et d'un maillage renforcé du territoire. Dans ce contexte, un séminaire intitulé « (A)venir en gare » a été organisé le 22 juin par l'AGAM et la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) de SNCF Réseau pour partager des éléments de réflexions et de compréhension sur les enjeux liés à la mobilité sur l'adaptation nécessaire des gares et des pôles, et en prenant pour exemple la future gare souterraine de Marseille-Saint-Charles, pôle d'échanges par excellence. Experts et élus du territoire sont venus échanger autour de ces questions et ont rassemblé plus de 130 personnes à la friche de la Belle de Mai. ■

DUNKERQUE/BESANÇON**Réinventer les partenariats pour voir plus loin ensemble**

L'Agur et l'AudaB ont présenté, fin mai à Besançon, des outils et des partenariats innovants au service des territoires. La transversalité et la prospective des agences constituent une réelle richesse, alors « montrons que les sujets traités par les agences d'urbanisme peuvent intéresser des partenaires extérieurs », comme y invite le président de l'AGUR, Bernard Weisbecker.

Ainsi, avec sa Toile Industrielle®, l'Agur oriente son

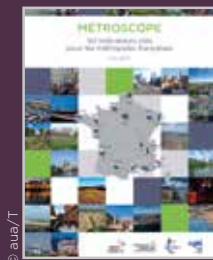
action vers les entreprises. Elle représente les flux interentreprises de son bassin d'emploi et les liens avec les marchés internationaux et les sous-traitants afin d'anticiper leurs répercussions.

De son côté l'AudaB « apporte cette grande bouffée d'oxygène dont manquait SNCF Réseau », témoigne le directeur de son pôle design, Laurent Flechet. En s'appuyant sur les analyses fines et prospectives (de la réglementation, des dynamiques territoriales, de la mobilité, etc.) de l'AudaB, SNCF Réseau arbitre ses investissements futurs pour accompagner en bonne intelligence le développement des territoires.

« Les agences sont un formidable outil d'aide à la décision au service de tous leurs partenaires », conclut la présidente de l'AudaB, Catherine Barthelet. Elles constituent en effet un lieu d'échanges essentiel car « si on ne sait pas où veulent aller les territoires, on ne peut pas les accompagner », souligne Stéphane Ledez, directeur territorial Nord d'Enedis. ■

MÉTROSCOPE / 50 indicateurs clés pour les métropoles françaises

FNAU France urbaine ADCF CGET



© aurb/T

Métroscope propose une analyse du phénomène métropolitain, pour comprendre les dynamiques à l'œuvre au sein des 15 métropoles françaises.

50 indicateurs originaux rendent

compte de leurs dynamiques métropolitaines, de leur qualité de vie et de leur attractivité, en associant analyses, cartographies, data-visualisation et zooms locaux. Ce document s'appuie sur l'expertise dans le domaine de l'observation territoriale de l'ingénierie publique et parapublique : y ont contribué une communauté de spécialistes des agences d'urbanisme, des métropoles, des associations d'élus et du CGET.

Loin de chercher à établir des classements, *Métroscope* est un outil dont les élus et acteurs locaux et nationaux peuvent se saisir pour dialoguer, éclairer les enjeux prospectifs et les politiques publiques et renforcer leurs coopérations. ■

#VILLE DES INTELLIGENCES #TERRITOIRES NUMÉRIQUES

FNAU



© FNAU

La ville intelligente et la transition numérique interpellent les agences d'urbanisme dans leur philosophie et leurs missions pour accompa-

agner la transformation des territoires. Ce Dossier FNAU donne donc à voir comment les agences d'urbanisme se sont emparées des questions de transition numérique et comment elles appréhendent les mutations liées à ces questions ? Mise en lumière des enjeux de données, d'optimisation des services urbains et d'outil d'une citoyenneté renouvelée, autour d'un travail d'enquête au sein du réseau et de projets locaux. ■

→ Lien <http://www.fnau.org/fr/publication/ville-des-intelligences-territoires-numeriques>

BORDEAUX AVEC TOULOUSE, BORDEAUX CONTRE TOULOUSE...

Bordeaux et Toulouse



© aurb a - aurb/T

Les relations entre les deux métropoles du Sud-Ouest sont, depuis longtemps, autant fusionnelles que conflictuelles. Au-delà de l'exercice de comparaisons des deux cités, la dernière livrai-

son de la revue *Les Cahiers de la Métropole Bordelaise* cherche à déterminer ce qui les rapproche.

Au travers de l'histoire, de la géographie, des liens économiques et culturels, des relations institutionnelles, des déplacements et des parcours de vie, ce dossier montre les enjeux d'interdépendance qui concernent les deux territoires. Il cherche à mettre en lumière les conditions de réussite d'un dialogue inter-métropolitain constructif. Ce numéro fait ainsi le pari de Bordeaux + Toulouse, sans présager du résultat de cette addition des talents de chacune, mais en posant ici la formule qui semble gagnante. ■

LES ÉLUS DE LORRAINE NORD À LA DÉCOUVERTE DES GRANDS PROJETS TRANSFRONTALIERS

Lorraine Nord



© AGAPE

En janvier 2017, l'AGAPE a mobilisé une délégation d'élus et de techniciens pour une découverte de grands projets transfrontaliers, et dont les impacts sur le territoire français sont considérables. Les

acteurs locaux ont ainsi découvert les plateformes logistiques d'Athus (Belgique) et de Bettembourg (Luxembourg), ainsi que l'essor du secteur Alzette-Belval (France-Luxembourg). Les actes de cette visite rassemblent les éléments clés de chaque site, et la teneur des échanges entre les élus et les différents intervenants. ■

→ A consulter sur <http://www.agape-lorraine-nord.eu/les-ressources/les-publications.html>

TERRES D'INNOVATIONS

Apur et IAU ÎdF



© Apur et IAU ÎdF

L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France (IAU /ÎdF) ont choisi d'associer leurs compétences pour explorer les différentes facettes qui composent

l'écosystème d'innovation francilien et saisir les spécificités des dynamiques en cours, comme le tournant du numérique ou la transformation écologique. A travers de nombreux exemples de projets et d'acteurs, ce document de 88 pages décrypte comment l'innovation s'inscrit dans le territoire à des échelles très variées : du centre de Paris, de la MGP à la grande couronne, et à des niveaux différents : des start-up aux clusters, en passant par les initiatives sociales et citoyennes. ■

→ lien www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/terres-dinnovations.html

LES 7 PARADOXES MÉTROPOLITAINS D'AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Marseille - Aix en Provence



© AGAM

A l'heure où les démarches de projet se construisent au sein de la métropole Aix-Marseille Provence, les agences d'urbanisme du territoire, l'AGAM et l'AUPA, en appui à la DGA du projet métropolitain, ont souhaité révéler les grands défis de la nouvelle institution. En croisant les thématiques et les échelles au travers de grands « paradoxes ». Cet ouvrage illustre les atouts et les faiblesses, mais aussi les singularités d'Aix-Marseille-Provence et apporte une vision transversale du cadre de vie, de l'emploi, des ressources, de l'innovation, de l'international et du paysage avec l'humain au cœur des préoccupations. Ces sept « paradoxes », ont permis aux élus d'identifier des leviers afin d'agir de manière positive et cohérente sur l'ensemble du système métropolitain. ■

→ lien <http://www.agam.org>

L'EUROPE, DES LIEUX ET DES LIENS CONSTRUIRE L'EUROPE PAR LES TERRITOIRES

En proie aux doutes d'un monde qui change, l'Union européenne et l'Europe sont en train de muter. D'abord affaire d'Etats, l'Europe s'est construite sur des bases économiques et institutionnelles progressivement illisibles pour une partie de ses habitants. Pourtant, le monde devient un et l'ouverture des territoires aux dimensions européennes est complémentaire de leurs actions de proximité, entre effet miroir et mise en réseau au service de leur développement. La transition vers une autre Europe n'est-elle pas en train de se dessiner sur la construction de multi-appartenances européennes, à partir de ressorts différents de ceux institutionnels ? Le monde qui vient s'appuie sur le quotidien des modes de vie, sur l'action publique et les projets de territoire, sur l'activation individuelle de nos ressources culturelles européennes communes, auxquelles nous puisons ensemble. La part des territoires est d'identifier tribus, réseaux d'acteurs territoriaux et citoyens, projets, de les consolider et les articuler entre eux, à ces nouvelles dimensions, pour de nouvelles opportunités. Réinventer l'Europe des lieux et des liens, n'est-ce pas l'affaire, aussi, des villes et des régions ?



© Francesco Gustinich / Alamy Stock Photo.

Cette Rencontre portée par l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS) permettra de mettre en perspective cette Europe des villes et des territoires, alors même que l'Eurométropole de Strasbourg et l'agence fêtent leurs 50 ans, et le Traité de Rome, qui a institué la Communauté économique européenne, ses 60.

Un rendez-vous pour réfléchir à la nature du défi européen, autour d'ateliers de découverte et de partage de pratiques et de méthodes qui permettront de décliner concrètement ces enjeux. Ce sera l'occasion de bénéficier d'effets miroir pour mettre en perspective les enjeux locaux et régionaux par rapport aux problématiques européennes et de valoriser des démarches et des mises en réseaux.

Une Rencontre pour remettre de l'Europe dans les territoires, et pour donner aux territoires toute la place qui peut être la leur dans la construction européenne.

Par **Anne Pons**, directrice de l'Agence d'urbanisme et de développement de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS) et **Brigitte Bariol Mathais**, déléguée générale de la FNAU.

Individus et territoires, créateurs d'Europe

[Par l'équipe de la FNAU, à partir de la synthèse de **Brigitte Fouillard**, École urbaine de Paris]

En préparation de la 38^e Rencontre des agences d'urbanisme, la FNAU a organisé un séminaire afin d'introduire les problématiques liées à l'Europe et définir les ateliers qui se dérouleront lors de la Rencontre.

Pendant ce séminaire, plusieurs questions ont été posées : quelles sont les nouvelles approches et les modes de faire pour faire évoluer les territoires ? Les individus peuvent-ils être créateurs d'Europe ? Quelles villes et quelles inter-territorialités en Europe ? Quelle vision prospective pour l'Europe ?

Les deux premières questions ont attisé la curiosité des personnes dans la salle. Que veut dire « créateur » ? Il en ressort que la création passe par le croisement des représentations et des modes de vie. Il émerge, aujourd'hui de nouvelles valeurs et représentations : l'Etat social est remis en question, les identités se construisent autour de mosaïque et de tribus, les individus ont maintenant plusieurs identités. Il existe une multiplicité des appartenances et des valeurs. Par ailleurs, s'il est évident que le quotidien européen existe, il existe des normes, des lois, un programme européen connu de tous (Eramus), on note tout de même que l'Europe n'est pas concrète pour tout le monde. Il est donc toujours important de s'interroger sur l'identité, la culture et les valeurs communes. Pour cela, il est encore nécessaire de faire une mise en récit de l'Europe, pas seulement celle des spécialistes mais aussi celle des citoyens, des villes, des territoires et des agences. La deuxième partie de la matinée a porté sur les villes et l'inter-territorialité en Europe. Il apparaît que l'interaction entre les territoires ne prend sens que si l'action publique réinterroge les modes de gouvernement et les modes de gouvernance. Il s'agit de se poser la question de qui construit l'identité européenne et de qui construit la politique publique. On ne peut pas poser le rôle des Etats et des villes en Europe de manière trop dichotomique. Il est nécessaire de réinterroger le niveau de l'action européenne

territoriale en termes d'échelle et de s'interroger sur le rôle des métropoles en Europe, des espaces locaux et des citoyens.

Enfin, il a été question de la vision prospective de l'Europe en 2030. Un constat est à faire : l'Europe a du mal à se construire au-delà des experts. On assiste, néanmoins, aujourd'hui à des approches et à des thématiques nouvelles afin de relancer la construction européenne. Cela passe par des partenariats, le numérique et la gouvernance intelligente, des agendas avec de nouvelles priorités – comme la pauvreté ou l'exclusion – et la question des villes durables qui amènerait à construire l'Europe des villes. Cela suppose, par conséquent, une solidarité entre les territoires.

Plusieurs questions ne doivent pas être oubliées, notamment en ce qui concerne le niveau de l'action européenne sur le plan institutionnel. À quelle échelle se construit l'Europe : l'Etat, les régions, les métropoles, les villes, les inter-territorialités ? Il apparaît nécessaire de s'interroger sur les réseaux de territoire. Qu'est ce qu'un réseau et quelle forme peuvent prendre les réseaux pour la construction de l'Europe ? Enfin, il est important de s'interroger sur les processus de l'action publique dans l'Europe des territoires et notamment sur les interactions entre tous les acteurs du processus de construction européenne. Afin de répondre à toutes ces questions, il apparaît nécessaire, en premier lieu, de réfléchir aux valeurs et aux références partagées en Europe. Une fois que ces éléments auront été définis, les réponses concrètes à ces questions apparaîtront. ■

CCRE - CEMR

Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE), composé de collectivités territoriales en Europe, rassemble les associations nationales de gouvernements locaux et régionaux de 42 pays européens. Le CCRE promeut la construction de l'Europe de manière unie, pacifique et démocratique à travers l'autonomie locale, le principe de subsidiarité et la participation des citoyens. Il ne représente pas seulement les grandes villes européennes mais aussi les plus petites municipalités, soulignant qu'une grande partie des personnes vivant en Europe résident dans des petites et moyennes villes. L'objectif de cette association est de rappeler que le rôle des autorités locales dans la transmission des valeurs européennes et de valoriser la parole des citoyens concernant le futur et la construction de l'Europe. Une plateforme d'échanges a été mise en place pour mettre en lumière certaines initiatives sur la construction de l'Europe et montrer l'importance de la coopération au niveau global et local. ■





LYON

10 ans de Repères européens

[Par **Véronique Pelot**, documentaliste, UrbaLyon]

Depuis dix ans, l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise invite ses partenaires à découvrir et à débattre des politiques et des projets innovants des métropoles européennes. Cette démarche s'appuie sur une veille active, un réseau de contacts et l'organisation de séminaires. Plus de soixante rencontres se sont tenues, accueillant plus de 120 intervenants (urbanistes, sociologues, économistes, ingénieurs...), représentants d'une trentaine de métropoles européennes.



© FNAU

Repères européens, une démarche unique qui fête ses dix ans

La sélection des expériences, la pertinence des présentations et la diversité des sujets sont les facteurs du succès et de la durée de cette démarche. Ainsi on peut citer Berlin et l'habitat coopératif, Vienne et la Smart City, Zurich et le campus hors de la ville, Birmingham et la régénération urbaine et culturelle, Genève et la planification énergétique, Göteborg et l'airport-city, Helsinki et le sans-abrisme...

Des journées professionnelles européennes pour une culture commune

Depuis dix ans également, le comité d'entreprise d'UrbaLyon organise un voyage annuel afin de découvrir une métropole européenne (la dernière en date : Hambourg), avec une journée professionnelle dédiée à la rencontre des acteurs locaux et à la découverte des projets menés. Ces journées *in situ* enrichissent le collectif et l'expérience des salariés et étoffent le réseau des contacts européens.

L'observation des systèmes de gouvernance en Europe

Depuis 2015, l'Agence d'urbanisme porte une attention particulière à

dix métropoles européennes (dites « villes amies de Lyon ») : Amsterdam, Barcelone, Bruxelles, Copenhague, Hambourg, Leipzig, Manchester, Munich, Turin et Stockholm.

Ce travail s'inscrit dans la volonté d'approfondir la compréhension de certains sujets, de partager la connaissance acquise mais aussi d'accompagner la mise en place de la Métropole de Lyon. La gouvernance permet de questionner l'efficacité des politiques publiques, de leur définition à leur mise en œuvre, en comprenant l'organisation métropolitaine. Dès 2015, l'Agence d'urbanisme et l'Insee ont réalisé pour cela une exploitation ciblée de « l'Audit urbain ». En parallèle, une veille documentaire a été mise en place. En 2016, ce travail a abouti à la réalisation d'un cahier de gouvernance pour chacune de ces métropoles et à une publication conjointe avec l'Insee (*Insee - Lyon, une agglomération de dimension européenne*. Insee Analyses, sept. 2016).

A la rencontre des métropoles européennes

A l'occasion du 10^e anniversaire de Repères européens, et alors que la 38^e Rencontre nationale des agences d'urbanisme aura pour thème l'Europe, l'Agence a organisé une journée d'échanges, intitulée R10, le 20 juin dernier. Trois tables-rondes ont réuni les acteurs métropolitains lyonnais, des représentants de la FNAU, des agences d'urbanisme, des métropoles (Amsterdam, Barcelone, Bologne, Bruxelles) et de réseaux d'échanges européens (CCRE, Eurocities, Métrex). Les présentations et les débats ont permis la préparation d'ateliers de la 38^e Rencontre :

- Les échanges de bonnes pratiques entre villes européennes se multiplient, les réseaux se renforcent. Dans le sillage

d'Habitat III, il s'agit d'améliorer la visibilité de l'apport des territoires métropolitains à la construction d'une Europe citoyenne. Quelles initiatives prendre ?

- Mieux associer les citoyens : tout au long de son histoire, l'Europe a connu d'importants flux migratoires. Parfois les mémoires se perdent, parfois elles s'affirment pour donner naissance à des villes et des territoires fièrement cosmopolites. Comment les politiques publiques peuvent-elles contribuer à la construction d'une citoyenneté multiculturelle et européenne ?
- Mieux associer les territoires : mondialisation et métropolisation contribuent tout autant au développement qu'à la fragilisation des territoires. Les outils comparatifs favorisent les indicateurs de croissance mais taisent le plus souvent les mécanismes de fracture (sociale, économique, territoriale, écologique...). Comment métropoles et hinterlands peuvent-ils mieux se connaître pour contribuer au développement d'une Europe équilibrée et durable ?

Aujourd'hui, il devient vital pour les métropoles européennes de s'investir et de s'impliquer sur la scène européenne : « les financements de l'Etat aux collectivités se réduisant, ces dernières se tournent vers l'Europe pour expérimenter des démarches innovantes aussi nécessaires à leur cohésion sociale qu'à la compétitivité durable de leur économie. (...) les métropoles travaillent déjà au prochain calendrier urbain 2020. Fortes d'une utilisation pertinente des fonds publics et d'un savoir-faire aussi créatif qu'indispensable (...), elles entendent faire valoir auprès de Bruxelles l'intérêt de disposer de budgets propres. Affaire à suivre... » (art. de Riffault V.- in *Le petit métropolitain*, juillet-août 2017). A suivre donc dès novembre à Strasbourg... ■

Les individus, créateurs d'Europe

Comment les citoyens vivent-ils l'échelle européenne ? Où est l'Europe dans la vie quotidienne des gens, quelle relation des individus aux institutions, quels réseaux, tribus et pratiques culturelles citoyennes ?

LYON

Migration et territoire, reconnaître le cosmopolitisme des aires métropolitaines

[Par **Patrick Brun**, directeur des observatoires, UrbaLyon]

Le regard que l'on porte aujourd'hui sur la question migratoire peut être considéré comme un premier pas pour une prise de conscience du cosmopolitisme des territoires métropolitains et s'inscrire dans les propos de la géographe Renée Rochefort : « on peut considérer l'aménagement du territoire à la fois comme une prise de conscience et comme une stratégie de l'espace... ».

C'est aussi reconnaître que les flux migratoires constituent un facteur de croissance et de richesse dans les périodes de développement, mais de tension et de fragilité lors des périodes de crise. En s'intéressant aux aspects sous-jacents de la question migratoire, les agences d'urbanisme en révèlent les facettes cachées et s'inscrivent, comme le préconise l'OCDE, dans des approches moins réductrices et plus dynamiques que celles habituellement à la une des journaux.

La nécessité d'une prise de conscience pour une question permanente

Les conclusions d'études réalisées par l'agence d'urbanisme sur le périmètre de l'agglomération lyonnaise en 1985 restent d'actualité : la nécessité de reconnaître les apports économiques et sociaux du flux migratoire international, mais aussi celle d'une approche spécifique de l'intégration et des besoins des étrangers et des immigrés, avec trois objectifs : « permettre une meilleure introduction, une meilleure compréhension de la culture et société française, et les possibilités de s'y promouvoir » (acculturation), « donner la possibilité aux immigrés d'être reconnus dans leur culture » (cohabitation et sociabilisation mixte) et « favoriser les échanges interculturels susceptibles de faciliter, enrichir le dialogue entre Français et immigrés, comme entre immigrés de différentes nationalités ».

Un récent dossier réalisé par l'agence d'urbanisme, analysant la question migratoire à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, révèle l'importance, depuis plus d'un siècle déjà, du flux migratoire international, sa corrélation avec le flux migratoire national et sa dispersion dans l'ensemble des vallées industrielles du territoire. L'analyse des données du recensement de la population permet également de corriger certaines affirmations. On constate ainsi que les étrangers représentaient plus de 7 % de la population totale du département du Rhône dès 1931 (pour moins de 10 % actuellement) ou encore que le ménage migrant moyen est composé de trois personnes et que le sous-qualification du migrant est à nuancer.

En parallèle, l'agence d'urbanisme est engagée, en appui de la Métropole de Lyon, dans un projet européen mobilisant le Centre international pour le développement des politiques migratoires (ICMPD), le réseau Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU) et les programmes des Nations Unies (ONU-Habitat et UNHCR) sur les migrations associant des villes du bassin méditerranéen et des métropoles européennes (Amman, Beyrouth, Lisbonne, Lyon, Madrid, Tanger, Tunis, Turin et Vienne).

Dans le contexte actuel, cohabitent deux problématiques interrogeant l'aménagement du territoire

Ces deux problématiques sont la pluralité culturelle française (de naissance, d'acquisition...) aux besoins génériques communs, mais aussi culturellement spécifiques, et

l'intégration des nouveaux flux migratoires, choisis ou spontanés, qui tendent à consolider la distribution spatiale héritée. Cela signifie que les politiques publiques, dont celle d'aménagement du territoire, devront intégrer la spécificité des populations immigrées, avec leurs divergences culturelles. Cela dans plusieurs domaines, notamment :

- la place des femmes, de tous âges,
- le vieillissement, marqué par le genre,
- la vulnérabilité face à la maladie, la dépendance
- les besoins en logement,
- les besoins en mobilité,
- la formation, l'insertion, la qualification professionnelle,
- l'accès aux équipements et aux services publics,
- les besoins culturels (lieux de culte mais aussi places dans les cimetières...)

Aller plus loin pour une nouvelle représentation des territoires de la pluralité, de la multi-culturalité

Plus que jamais « le couple migration/territoire fait aujourd'hui autrement sens que le couple immigration/insertion (...) il nous permet d'accéder au mieux à l'initiative de l'autre dans la construction sociale de la ville » (A. Tarrius). Dans ce sens, les agences d'urbanisme doivent aller plus loin dans la compréhension et l'analyse de la question migratoire internationale au sein des aires métropolitaines, et constituer un corpus de connaissances des apports de la pluralité et de la multi-culturalité. Elles contribueront ainsi à « combler le déficit de représentation du territoire » (Philippe Estèbe). ■



MARSEILLE

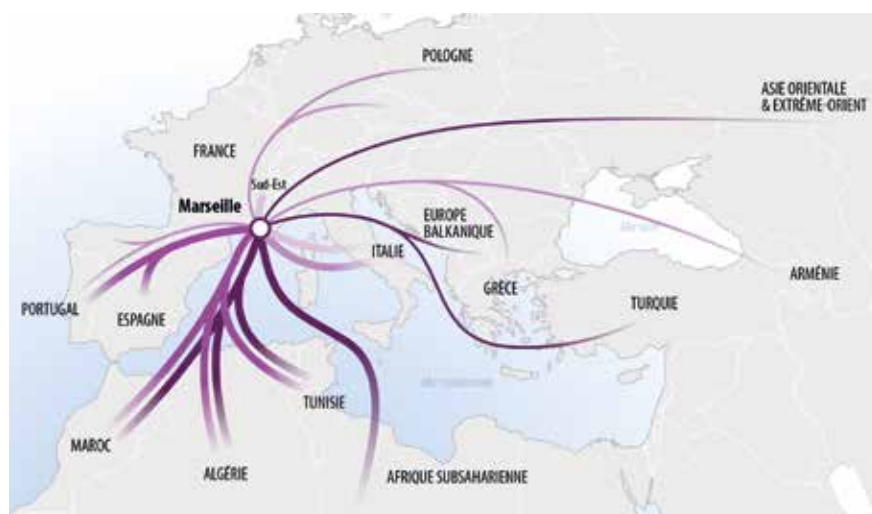
Qui sont les Marseillais ? Radioscopie des habitants

[Par **Isabelle Collet**, chargée de communication, Agam]

A travers une étude inédite fondée sur le croisement de différentes données, l'Agam s'est engagée dans l'exercice ambitieux de mieux savoir « Qui sont les Marseillais ? »

Pour la première fois, une étude s'appuie sur des statistiques officielles pour répondre, au travers du filtre de l'origine, à la question « Qui sont les Marseillais ? » La question est complexe tant cette ville affiche une très forte identité, souvent génératrice de clichés. Hétérogène et disparate, la population se reconnaît à travers des symboles d'identification qui rendent commune l'appartenance à Marseille, quelles que soient les origines. « Être de Marseille, c'est être d'ailleurs, affirmait Émile Temime, qui a consacré quatre volumes à l'histoire des migrations à Marseille. Peuplée par strates, la ville présente un profil socio-démographique particulier qui amène à privilégier une approche où l'origine de la population occupe une place centrale. Pour ce faire, deux approches sont développées dans cette étude consacrée aux Marseillais.

En premier lieu, les Marseillais sont répartis à partir de trois variables : le lieu de naissance, la nationalité et la mobilité récente de la population. Cette première approche permet d'établir quatre grands profils. La population de Marseille se scinde en deux parties égales : les Marseillais « made in Marseille », qui représentent la



moitié de la population, et les Marseillais « venus d'ailleurs », qui composent l'autre moitié. Parmi ceux-là, 25 % sont d'origine française métropolitaine, 15 % Français d'origine étrangère (immigrés récents ou anciens, Français par adoption qu'ils soient nés à Marseille ou hors Marseille) et 10 % de Marseillais nés à l'étranger (expatriés ou rapatriés). L'étude analyse également la logique d'implantation des Marseillais selon leur origine. D'autres données permettent d'affiner encore les caractéristiques de chaque profil ou de chaque communauté.

Par la suite, l'analyse propose un focus sur la population étrangère et d'origine étrangère en s'intéressant aux communautés qui constituent un « melting-pot » spécifique. Au début du 20^e siècle, un Marseillais sur cinq était Italien, les Algériens sont la première communauté étrangère de Marseille, c'est également la plus grande ville comorienne. En tout ce sont, 13 communautés étrangères de Marseille qui sont décrites à travers leur histoire, leurs évolutions et leurs particularités. ■

Regards européens : la ville de Cologne

Cologne est une ville internationale d'un million d'habitants. Durant les années 2015 et 2016, elle a reçu 14 000 réfugiés dont 3 500 enfants et beaucoup d'adolescents seuls. Cette arrivée s'est faite sans préparation préalable. Cela a été un immense défi pour Cologne. Face à ces arrivées, la municipalité a mis en place des actions humanitaires et des stratégies intelligentes et durables sur le plan politique. Ainsi, des cours de langue ont été mis en place et 180 classes se sont créées, avec un rôle important de bénévoles : 6000 mobilisés chaque jour. Les ONG et les associations ont cherché à intégrer les migrants par le travail et l'école, afin de les faire revenir à une certaine normalité.

Pour le logement, la Ville de Cologne a essayé de développer une approche intégrée avec un budget pour mettre en place des structures concrètes et construire des solutions positives. Les réfugiés ont été répartis dans toute la ville. Le pouvoir local voulait ainsi éviter la concentration de ces populations et donc leur ségrégation. La municipalité a remarqué, par la suite, que le vote populiste diminuait dans les quartiers dans lesquels avaient été installés des réfugiés.

Le chemin n'a pas été simple et le processus demande toujours beaucoup d'énergie. Mais l'accueil de réfugiés n'a pas affaibli l'hospitalité des Coloniais. Selon les représentants de la municipalité, tout n'est pas positif mais il est important de souligner que les villes réparent souvent ce qui n'a pas fonctionné en Europe. ■

SAINT-OMER

« Transforming Your City » ou comment les 18-30 ans imaginent la ville de demain

[Par **Emeline Boulanger**, chargée d'études stratégie Europe/Transfrontalier, AUD Saint-Omer]

En décembre 2016, l'Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer Flandre Intérieure s'est impliquée dans le projet européen « Transforming your city », cofinancé par Erasmus Plus, le programme européen pour l'éducation, la formation, la jeunesse et le sport.

Ce programme entend stimuler la rencontre entre les décideurs politiques et les jeunes (18-30 ans), afin de renforcer l'implication de ces derniers dans les projets urbains et d'aboutir à une réelle prise en compte de leurs attentes, de leurs idées et de leurs propositions.

Soria, la municipalité d'Espagne (40 000 hab.), est le chef de file de ce projet. Les autres partenaires sont Alba Iulia City Council en Roumanie (63 500 hab.), Torres Vedras au Portugal (79 000 hab.), et Héviz en Hongrie (5 000 hab.).

Les finalités du projet européen portent sur des échanges de bonnes pratiques entre ces 5 villes européennes et également sur le développement de méthodologies pour travailler avec les jeunes dans les projets d'aménagements d'un quartier ou d'une ville.

Chaque partenaire du projet « *Transforming your city* » a sélectionné des sites de renouvellement urbain sur son territoire. Pour l'Audomarois, il s'agissait de Saint-Omer « Au fil de l'Eau », quartier Gare/Quai.

Ainsi, un chargé d'études de l'AUD et un jeune du territoire audomarois se sont rendus aux différentes rencontres organisées dans les villes partenaires :

- Saint-Omer en janvier et mars,
- Soria en février et mai,
- Héviz en mars,
- Alba Iulia en avril,
- Torres Vedras en mai.

Ces rencontres ont été l'occasion pour le chargé de mission de l'AUD d'acquérir de nouveaux outils d'animation et de mobilisation participative. Les outils employés s'inspirent de l'histoire et de la culture du pays hôte permettant de garantir une réelle prise de recul sur les outils habituellement utilisés en France. Conçus pour un public jeune, il est aisé de les adapter à d'autres publics.



"Transforming your city" : la jeunesse au service de la ville de demain

© Fotolia

On retiendra tout particulièrement les « *Energizers* », petits jeux mis en place durant les rencontres afin de favoriser la cohésion et de renforcer la dynamique de groupe. Ils ont notamment permis aux participants de s'affranchir de leur crainte d'expression en public et de dynamiser la participation des uns et des autres.

L'agence a pu appliquer en avant-première ces nouveaux outils au Conseil de développement du Pays de Saint-Omer, dont elle assure l'animation.

Grâce au projet, une centaine de jeunes ont été mobilisés dans les 5 territoires partenaires, chacun ayant animé un groupe d'une vingtaine de jeunes sur son territoire.

L'AUD et les partenaires du programme travaillent actuellement à la rédaction d'un guide méthodologique à destination de toutes les villes et institutions européennes souhaitant mobiliser les jeunes dans leurs projets de renouvellement urbain.

Le projet « *Transforming your city* » a permis très concrètement pour le territoire de :

- nouer des nouveaux partenariats

européens avec plusieurs villes d'une taille semblable à celle de Saint-Omer et de son agglomération ;

- alimenter le plan guide de composition urbaine du secteur de la gare, dont une partie est retenu d'intérêt régional pour l'Anru.
- amorcer de nouveaux travaux en faveur et en partenariat avec les jeunes.

Afin de renforcer les actions en faveur de la jeunesse, une enquête auprès des 16 - 25 ans du territoire de l'Agglomération du Pays de Saint-Omer est en cours et a d'ores et déjà obtenu plus d'un millier de réponses. Mieux connaître les habitudes de vie et les attentes de la génération Z - ou génération C pour Communication, Collaboration, Connexion et Créativité - afin de développer des politiques publiques en leur faveur, tel est l'objectif de cette enquête. Les thèmes abordés sont les loisirs, la culture, le sport, les pratiques de consommation et la mobilité. L'enquête vise également à recueillir le regard sur le territoire, et la société de manière plus générale. ■



Villes et territoires d'Europe

Dans un monde devenu numérique, dématérialisé, à partir de quelles options culturelles nos métropoles, agglomérations, régions se construisent-elles ? Comment font-elles face aux enjeux locaux et planétaires de résilience, cohésion, des différentes transitions et innovations ? Comment se nourrissent-elles de la construction de liens communautaires locaux et européens ? Le développement transfrontalier est-il un cas particulier d'une articulation de réseaux territoriaux européens ?

DUNKERQUE

Quelle place du citoyen frontalier dans la construction européenne ?

[Par **Pascale Montefiore**, directrice du Pôle rayonnement, AGUR]

L'AGUR accueillait les 29 et 30 juin dernier une dizaine d'auditeurs de L'Institut des Hautes Etudes de Développement et d'Aménagement des Territoires en Europe (IHEDATE) pour un atelier autour de la place du citoyen frontalier dans la construction européenne.

La France et certains de ses voisins connaissent actuellement une remise en cause profonde de l'Europe, malgré les nombreuses démarches menées en faveur de la coopération transfrontalière, et des moyens financiers importants investis dans ce domaine. Organisé en partenariat avec la Mission Opération Transfrontalière (MOT), la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD), la Maison de l'Europe et le Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT), cet atelier avait pour ambition de défricher le sujet et d'apporter des pistes de réflexion. Différentes questions sous-jacentes ont ainsi été abordées à l'occasion des

trois tables rondes successives sur les thèmes de l'éducation, la culture et la communication :

- Quelle est la connaissance par l'usager final frontalier des démarches des acteurs publics en matière de coopération ? Comment ces acteurs publics communiquent-ils et associent-ils les citoyens dans ce domaine ?
- Comment les habitants appréhendent-ils cette situation transfrontalière ? Quelle vision réciproque de part et d'autre de la frontière ? Quelles répercussions sur leur comportement électoral ?
- Existe-t-il une identité transfrontalière ? Favorise-t-elle le sentiment d'appartenance européen ?

Grâce à l'éclairage des experts et aux témoignages recueillis auprès des habitants, les auditeurs ont pu appréhender ce sujet et constituer un socle d'informations qu'ils seront amenés à compléter par leurs recherches. Ils doivent à présent mener une réflexion collective pour tenter de répondre aux questions suivantes : Comment rendre l'Europe plus concrète et désirable dans ces territoires éminemment européens que sont censés être les territoires frontaliers ? Quelles recommandations faire aux autorités publiques (collectivités, Etat, acteurs socioéconomiques, institutions européennes) pour mobiliser et impliquer les habitants dans leurs actions transfrontalières ? ■

La Mission Opérationnelle Transfrontalière - MOT

La Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), créée en 1997, regroupe les acteurs des territoires transfrontaliers : des intercollectivités transfrontalières, des communes, des départements, des régions, des Etats, des entreprises, des agences d'urbanisme et des associations.

Le rôle de la MOT est d'accompagner les porteurs de projets, de veiller aux intérêts des territoires transfrontaliers et de mettre en réseau les acteurs et les expériences. La Mission est ainsi une interface entre les différentes parties prenantes afin de dynamiser les coopérations transfrontalières. Les activités de la MOT se divisent en trois catégories :

- l'ingénierie technique au service des territoires transfrontaliers ;
- une plateforme de mise en réseau et un centre de ressources ;
- la prise en compte des enjeux transfrontaliers.

Elles portent sur plusieurs thématiques : sectorielles (emploi, transports, santé, éducation, etc), territoriales (agglomération,

espaces naturels, fleuves) et politiques et outils (services publics, urbanisme, observation, outils juridiques).

La MOT se place en tant que véritable acteur européen et prend position sur les thématiques européennes pour faire des espaces transfrontaliers des outils de la construction européenne dans ces territoires. Elle compte parmi ces partenaires de nombreux acteurs européens : la Commission européenne, le Parlement européen, le Conseil de l'Europe, le Comité des Régions et la Plateforme des GECT.

Enfin, à l'occasion de la Présidence luxembourgeoise du Conseil de l'Union Européenne, au 2^{ème} semestre 2015, un Groupe de travail sur les solutions innovantes aux obstacles transfrontaliers a été mis en place par le Luxembourg et la France. C'est une plateforme intergouvernementale, en lien avec les institutions de l'UE ayant pour mission d'apporter des solutions aux obstacles à la coopération transfrontalière. ■

APUR

Paris, Londres : une seule métropole ?

[Par **Emilie Moreau**, pilote des études sociétales, Atelier parisien d'urbanisme]

Dans les travaux consacrés à l'analyse des grandes métropoles, Paris et Londres sont le plus souvent comparées ou opposées. Or dans la compétition métropolitaine mondiale, il paraît intéressant de les regarder non plus seulement comme des concurrentes mais comme deux villes pouvant se renforcer mutuellement en jouant de leurs complémentarités.

Quels sont les caractéristiques propres de ce vaste espace métropolitain, à l'aune des grandes régions métropolitaines mondiales ? Quels sont les points de rapprochement et les sujets de coopération possible entre ces deux métropoles ? Ce travail a été mené en 2017 dans le cadre d'un partenariat entre l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) et le Master « *Governing the Large Metropolis* » de Sciences-Po Paris. À partir d'une revue de littérature et d'une vingtaine d'entretiens auprès d'acteurs publics et privés, l'étude présente différents niveaux de coopération possibles entre Paris et Londres.

Des inspirations ailleurs dans le monde

Le duo Paris-Londres est mis en perspective par l'analyse de trois exemples de coopération entre grandes métropoles localisées sur plusieurs Etats : Hong-Kong-Shenzhen-Macau, un exemple de système métropolitain polycentrique à grande échelle ; Seattle-Vancouver, deux villes innovantes à la frontière des Etats-Unis et du Canada ; Copenhague-Malmö, un exemple très intégré de coopération transfrontalière en Europe.

L'étude s'intéresse aux projets pouvant être menés en commun au-delà du simple partage de connaissance ou d'échange de bonnes pratiques. La question institutionnelle n'est pas traitée en tant que telle, les systèmes de gouvernance des deux métropoles n'étant pas comparables. Au-delà de la coopération, ces deux villes ont en commun un enjeu majeur : développer le lien avec leur hinterland, dans un contexte où la dynamique de métropolisation contribue à accentuer les fractures sociales et territoriales.

Des pistes de coopération possibles

En matière de protection de l'environnement, si les deux métropoles sont



Paris, métropole complémentaire de Londres ?

© CORIF

particulièrement actives au plan international dans le réseau de coopération qui implique un nombre plus important de villes, on relève que seul un petit nombre de projets sont réellement menés dans le cadre d'un partenariat étroit entre les deux métropoles.

Dans le champ de l'innovation, Paris, longtemps en retrait, se place désormais en position de challenger vis-à-vis de la métropole londonienne avec le développement de nombreux lieux dédiés à l'innovation sur son territoire. L'enjeu d'une collaboration permettant de développer une attractivité commune en devient plus prégnant. Les deux maires ont annoncé en mars 2017 une initiative commune intitulée « *City-to-City Business Welcome Programme* » qui vise à faciliter l'implantation d'entreprises entre les deux métropoles.

En matière d'éducation, de nombreux partenariats existent entre les établissements d'enseignement supérieur et de recherche. La collaboration entre les systèmes éducatifs constitue néanmoins un champ sur lequel la coopération pourrait sans doute être renforcée, à l'image des échanges existants entre Malmö et Copenhague. Un accès facilité à Eurostar pour les publics étudiants ou chercheurs concernés pourrait constituer un levier.

Dans le champ du tourisme et de la culture, un dialogue existe entre les deux villes qui souhaitent s'associer pour renforcer leur attractivité. Le « *Culture connect* » lancé en 2010 par l'Eurostar permet d'ores et déjà d'accéder à plusieurs grands Musées de Paris, Londres et Bruxelles. Une coopération visant à partager et valoriser les projets culturels et participatifs de petite échelle pourrait être envisagée (budget participatif de Paris, Crowdfund London).

Eurostar : quelle intégration réelle ?

En matière de mobilité, Eurostar constitue indéniablement le symbole le plus fort d'intégration métropolitaine entre Paris et Londres. Avec 10 millions de passagers en 2016, il est devenu un véritable trait d'union entre les deux villes. Sur ce sujet, l'étude conclut à la nécessité de mieux connaître les profils des usagers et motifs de déplacement, pour approfondir l'analyse de leur fonctionnement en commun.

L'étude rédigée en anglais a été présentée au Greater London Authority en juin 2017. Le travail se poursuit en 2017-2018 par la mise en œuvre d'une enquête dans le cadre d'un partenariat entre l'Apur, Sciences-Po et Eurostar. ■



ILE-DE-FRANCE

Territoires européens en transition

[Par **Paul Lecroart**, urbaniste senior, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France]

Stratégies d'intensification urbaine, mutation vers l'économie servicielle, transition énergétique, infrastructures vertes, mobilité multimodale, urbanisme des usages, gouvernements métropolitains intégrés : depuis dix ans, les villes européennes sont entrées dans un nouveau cycle de transformation sous la pression d'une économie globalisée, des mutations technologiques et sociétales, et de l'anticipation des changements climatiques.

Après la crise de 2008-2009, les villes ont globalement retrouvé le chemin de la croissance économique et démographique : ceci se traduit par des besoins accrus en espace, en logements et en infrastructures dans un contexte de raréfaction du foncier disponible, de spéculation immobilière et de réduction des budgets publics. L'acuité des tensions, la rapidité des changements et la pression des citoyens conduisent les métropoles à développer des visions stratégiques à long terme (2040-2050) tout en expérimentant des approches agiles pour une transformation urbaine ici et maintenant.

Impliqué de longue date dans les réseaux européens et les échanges d'expériences avec les grandes métropoles, l'IAU/IdF suit ces mutations de près. Quelques exemples parmi d'autres.

Amsterdam. Portée par son plan stratégique Vision 2040, Amsterdam ambitionne de construire 50 000 logements d'ici 2025 au sein des projets de reconversion portuaire (Haven Stad), d'îles artificielles (Zeeburg, IJburg) et d'intensification de corridors de transport (Sloterdijk, Zuidas, A10). En réponse aux conflits liés au boom de la population, de la mobilité et du tourisme, la ville associe les habitants à la recherche de solutions créatives dans le cadre du programme 'City in Balance'.

Malmö. La reconversion de Malmö (Suède) montre comment une ville en crise industrielle se réinvente pour devenir un leader européen de la croissance verte et de l'urbanisme durable. La ville transforme ses friches portuaires (Västra Hamnen) et ses quartiers sociaux fragilisés en laboratoires vivants de la construction écologique, de la gestion de l'eau et de l'énergie propre. Objectif



Hambourg Maquette IBA 2013

2030 : 100 % d'énergies renouvelables dans la ville. Elle développe depuis 2010 une Stratégie de développement social inclusif en réponse aux inégalités de santé et de bien-être de sa population.

Londres. Depuis dix ans, Londres a connu une croissance exceptionnelle qui s'inscrit dans la stratégie d'hyperdensification des London Plan successifs. La verticalisation du paysage, la crise du logement et les effets ségrégatifs de ce modèle font l'objet de débats. Le maire veut contraindre les investisseurs à réaliser au moins 35 % de logements abordables et mieux répartir les densités sans porter atteinte à la Ceinture verte ; il souhaite porter à 80 % à l'horizon 2041 la part des modes alternatifs à la voiture

par des investissements massifs dans les transports, notamment Crossrail 2 et le Réseau vélo express.

Hambourg. Pour réintégrer le territoire oublié de l'île de l'Elbe dans les dynamiques de la métropole, Hambourg a développé une stratégie à 20 ans qui s'est appuyée entre 2007 et 2013 sur l'outil IBA : quarante projets urbains, sociaux, culturels et écologiques innovants ont été lancés, concertés, confortés et réalisés en un temps limité avec l'appui d'une agence publique dédiée. Les leçons apprises sont aujourd'hui développées à l'échelle de la ville-land pour des projets d'habitat, notamment pour les quelque 80 000 réfugiés que Hambourg a accueilli l'an dernier. ■

BOULOGNE-SUR-MER

Projet INSPIRER : vers des quartiers durables

[Par **Isabelle Watier**, Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale]

Le projet **Improving Neighbourhood Sustainability with Participatory and Innovative Responses to Environmental Regeneration** ou projet **INSPIRER** a pour objectif principal de transformer des quartiers existants en quartiers durables.

Le budget global de ce projet est de 5,3 millions d'euros, subventionnés à 50 % par le FEDER, dans le cadre du programme Interreg2mers.

Le projet s'est déroulé de 2011 à 2015 et ses actions se poursuivent aujourd'hui. Boulogne-sur-mer Développement Côte d'Opale, agence d'attractivité, d'urbanisme et de développement économique, a assuré le pilotage du projet côté français (recherche de partenaires, écriture du dossier, coordination...).

La spécificité du projet est de transformer les quartiers en lien avec les habitants, en agissant sur plusieurs leviers :

- Faire participer les habitants à l'aménagement du quartier : réunion de concertation, ambassadeurs du quartier pour agir dans la durée sur la qualité de l'espace public ;
- Sensibiliser les habitants au tri sélectif et par extension au compost collectif ;
- Sensibiliser les habitants aux économies d'eau et d'énergie.

Afin de mettre en œuvre les actions du projet, les collectivités concernées se sont appuyées sur les centres sociaux et les bailleurs sociaux. D'autre part le projet a également exploré des solutions innovantes telles que la création de maisons passives par un des bailleurs sociaux avec expérimentation par les habitants sur la consommation d'énergie dans ces nouveaux types de logement.

Le projet a été mené dans le cadre du programme Interreg2mers, ce qui implique un partenariat entre des acteurs de la Région Hauts-de-France, du Sud de l'Angleterre, de la Belgique (partie flamande) et du Sud des Pays-Bas ; la présence de quatre États membres n'était pas obligatoire mais celle des Britanniques, oui. Dans le cadre du projet les INSPIRER, les acteurs concernés étaient les Villes et les centres sociaux de St-Martin Boulogne, Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale, les bailleurs sociaux : Habitat du Littoral (sur



Maison passive dans le cadre d'INSPIRER

© Boulogne-sur-Mer

le Boulonnais), MHS Homes (bailleur social en Angleterre), les villes et les centres sociaux de Courtrai ainsi que le Medway Council.

Rapprocher l'Europe des citoyens a été un objectif simultané du projet. Bien que situés en zone frontalière, à proximité de l'Angleterre et de la Belgique, les habitants des quartiers n'ont pas conscience de cette situation géographique mais le projet INSPIRER a permis ce rapprochement. Les actions transfrontalières ont été nombreuses et à plusieurs échelles :

- A l'échelle des habitants : déplacement en Belgique et en Angleterre et rencontre avec d'autres habitants, ateliers communs et ludiques (préparation de soupe avec des équipes d'habitants des trois régions partenaires), découverte du compost collectif d'un quartier à Courtrai, désignation des ambassadeurs de quartier au Medway, formation à St-Martin par un maître composteur venu de Courtrai ; réalisation de projets communs tels

que l'édition d'un livre de recettes des habitants (objectif : manger sainement et réduire les déchets alimentaires), organisation de journées festives telles que « journée du recyclage » avec participation des habitants des 3 régions ou encore participation à des ateliers créatifs avec objets récupérés.

- A l'échelle des acteurs du projet : visite de projets remarquables réalisés chez les partenaires : méthodes mises en œuvre par les Belges pour faire participer les habitants à l'amélioration de leur cadre de vie ; visite d'entreprises de recyclage particulièrement innovantes au Medway, visite de villes inspirantes comme l'éco-quartier Vauban à Fribourg (Allemagne). Enfin la réalisation d'outils communs comme le guide du locataire (avec tous les gestes pour réduire la consommation d'énergie) pour les bailleurs, la formation des ambassadeurs de l'énergie. ■

Pour plus d'information sur le projet : site internet du projet : www.inspirer.eu

Lien vers les vidéos de présentation du projet à partir des pages : <http://www.inspirer.eu/habitat-du-littoral.php> et <http://www.inspirer.eu/centre-social-eclate.php>

**CLERMONT-FERRAND**

L'agence, une ambassadrice de son territoire en Europe

[Par **Gwenaëlle Dubois**, assistante d'études, et **Sylvie Lavigne**, chargée d'études économiques, Agence de Clermont Métropole]

L'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole représente le territoire clermontois au sein du réseau européen Urbact rassemblant onze villes d'Europe et dix pays. Son implication dans le réseau TechTown lui permet de jouer un rôle d'ambassadrice du territoire et de faire grandir des expériences et connaissances qu'elle rapporte d'échanges transnationaux.

Faire grandir le territoire au contact d'expériences européennes

Comment l'économie numérique transforme-t-elle l'économie des territoires européens et comment peuvent-ils tirer parti de cette transformation pour créer de l'emploi ? Telle est la question que pose l'agence à son territoire, en le menant vers la co-construction d'un plan d'action local, délivré à la Commission Européenne en mai 2018.

A ses côtés, dans le réseau TechTown, dix villes d'Europe travaillent ensemble aux mêmes objectifs. De cette mise en réseau, l'agence se voit endosser un rôle d'inspirateur. Des échanges privilégiés avec ses homologues qui sont tissés lors de rencontres transnationales, l'agence tire des connaissances et expériences qu'elle reverse à son groupe de soutien local. Ainsi, elle s'éveille et éveille les acteurs clermontois à des idées et bonnes pratiques venues de l'étranger, mais aussi à de nouvelles manières de co-construire les politiques publiques. Dans son ambition de promouvoir le développement urbain intégré et participatif, la Commission Européenne, avec Urbact, forme les participants à diverses méthodes d'animation et de concertation. Des méthodes collaboratives que l'agence expérimente pour conduire l'élaboration du plan d'action local clermontois.

Faire (re)connaître le territoire – et les agences – sur la scène urbaine européenne

Représenter le territoire clermontois au sein d'un réseau européen est également l'occasion pour l'agence de promouvoir des savoir-faire locaux.

Pour chaque rencontre transnationale, elle offre la possibilité à un ou deux acteurs clermontois de venir témoigner de leurs expériences et connaissances sur le sujet (le développement des startups, les espaces de connexion ou encore la transformation des industries traditionnelles...). Le succès des initiatives locales présentées auprès des partenaires du réseau devient alors un facteur de reconnaissance du territoire à l'international.

En s'intégrant à un réseau européen, Clermont Métropole participe également à faire connaître l'expertise des agences d'urbanisme à l'étranger. Elle trouve sa place et toute sa légitimité à participer au programme Urbact III, dédié spécifiquement aux questions urbaines.

« Donner envie » d'Europe

En ouvrant la métropole clermontoise aux réflexions menées avec d'autres villes européennes sur l'impact du numérique sur le fonctionnement urbain et son économie, l'agence apporte sa contribution à un mouvement plus large d'internationalisation du territoire, illustré également avec le lancement d'un réseau des villes Michelin ou la candidature à Capitale européenne de la culture 2028. A l'heure du Brexit et de comportements électoraux de rupture en défiance vis-à-vis du modèle européen actuel, les villes peuvent redonner envie d'Europe en démontrant que, de l'échange et de la coopération peuvent être trouvées des solutions aux problèmes économiques, sociaux ou environnementaux qui se posent aujourd'hui. Les agences d'urbanisme doivent accompagner ce mouvement auprès des territoires en jouant différents rôles : inspiratrices, promotrices, ambassadrices. ■

Programme URBACT

Urbact est un programme européen pour la coopération des territoires lancé en 2002. Il vise à promouvoir les approches intégrées et durables en termes de développement urbain dans les villes européennes. C'est aussi un instrument de la Politique européenne de cohésion. Les 28 pays membres font partie de ce programme, avec la Norvège et la Suisse. La mission d'Urbact est de permettre aux villes européennes de travailler et de construire ensemble des solutions à des problèmes communs permettant ainsi la valorisation des bonnes pratiques et le transfert de connaissances et de savoir-faire. Urbact regroupe ainsi plus de 20 réseaux autour de thématiques diverses, allant du développement urbain intégré, à l'économie ou l'inclusion.

Parmi ces réseaux, Sub<urban recoupe un grand nombre de problématiques des agences d'urbanisme. Il a pour objectif de requalifier les espaces abandonnés de ces villes membres et d'éviter l'expansion urbaine. Cela passe par l'augmentation de la densité de population dans les limites de la ville, la promotion des nouvelles pratiques urbaines et la coopération entre les centres historiques, les périphéries et l'aire métropolitaine. Sub<urban regroupe les villes de Barcelone (Espagne, pilote), Casoria (Italie), Solin (Croatie), Baia Mare (Roumanie), Vienne (Autriche), Brno (République Tchèque), Oslo (Norvège) et Düsseldorf (Allemagne).

CAEN

Réveiller les géants endormis

[Par **Thomas Boureau**, directeur d'études, AUCAME]

Dans les cités européennes, de nombreux bâtiments abandonnés ou sites en friche se situent à proximité même des centres-villes. Face aux défis énergétiques et sociaux de l'expansion urbaine, la reconquête de ces friches est particulièrement importante pour les villes.

Mais pour certains bâtiments, trop grands pour être facilement réinvestis et trop symboliques pour être démolis, de nouvelles formes d'interventions doivent être trouvées. Comment les intégrer au développement du quartier ? Comment associer les riverains, les utilisateurs potentiels, le monde économique ? Quelle stratégie et quels processus pour réveiller progressivement ces géants endormis ?

L'Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole accompagne la ville de Caen pour l'animation d'un projet Urbact : 2nd chance : *waking-up the sleeping giants*. La Ville de Caen a vu immédiatement dans ce projet, piloté par la Ville de Naples, l'opportunité de donner un coup de pouce au renouvellement urbain du site de la presqu'île.

Dans ce contexte, la réponse de Caen à l'appel à projets est originale, puisque son « géant endormi » n'est pas un bâtiment mais un ancien territoire industriel-portuaire, entre Orne et Canal, aux portes du centre-ville. Il s'agit, à partir de quelques bâtiments délaissés, de construire un plan local d'actions (LAP : Local Action Plan) pour leur redonner vie et s'appuyer sur eux pour participer au renouveau de l'ensemble du secteur. Cette démarche se fait en cohérence avec « le plan guide pour la presqu'île » de l'équipe MVRDV conduite par Winy Maas, qui prévoit, lorsque cela est possible, de rechercher un nouvel usage pour les « traces reconstruites ».

Urbact vous invite à l'OPERA !

Troisième programmation du nom, Urbact est un programme de coopération territoriale européenne d'échange d'expériences en termes de développement urbain. Ce réseau permet aux villes qui le constituent de partager leur savoir-faire et de le diffuser auprès de

tous les acteurs des politiques publiques urbaines. Tous les projets Urbact s'articulent autour de trois axes : structuration des réseaux internationaux, renforcement des capacités locales, capitalisation et dissémination des connaissances et bonnes pratiques.

Pour les territoires qui y participent, c'est un réel enrichissement culturel, au travers des échanges de pratiques et des visites organisées dans les différentes villes. L'occasion de s'ouvrir à d'autres façons de faire ou de relativiser les difficultés rencontrées sur nos territoires...

Mais Urbact, c'est aussi toute une démarche, passant du local (l'ULG : Urbact Local Group) au réseau européen, une manière de faire participative et innovante, une réelle co-construction des projets avec les acteurs locaux (habitants, associations, usagers des lieux, universités...). Une illustration de cette démarche : la méthode OPERA (Own reflection, Peer discussion, Explanations, Ranking, Arranging) que nous avons utilisée pour faire émerger des projets sortants des sentiers battus mais partagés par le plus grand nombre. De la réflexion individuelle, en passant par l'échange en binôme, les explications, le vote et la reformulation, il est très encourageant de voir se construire un projet à partir des idées, si différentes au préalable, d'élus, d'habitants, d'universitaires, d'acteurs culturels, de promoteurs...



Une autre vision de l'Europe

Pour l'agence, l'enrichissement d'une telle démarche est double. Il s'agit d'une belle occasion de mettre en pratique des méthodes participatives et dynamiques, qui pourront nous inspirer pour d'autres projets locaux.

C'est aussi le sentiment de rendre concrète la construction de l'Europe, de participer à l'émergence d'une culture européenne des villes, loin des clichés de la technocratie bruxelloise. Bien sûr, il faut parler « l'européen », sabir anglais mâtiné de mots fourre-tout à la mode développement durable. Mais derrière cette façade, combien de belles rencontres avec des personnes impliquées dans le développement de leur ville, désireuses de la faire découvrir et de découvrir eux-mêmes ce qui se passe au-delà de leurs frontières ! ■



LORRAINE NORD

Le MMUST, summum de la mobilité transfrontalière

[Par **Aurélien Biscuit**, directeur, AGAPE Lorraine-Nord]

Avec plus de 210 000 frontaliers, la Grande Région connaît le taux le plus élevé de frontaliers au sein de l'Union Européenne, ce qui génère une pression extrêmement forte sur les systèmes de transport. Pour faire face à cette situation, des efforts massifs sont déployés par les autorités luxembourgeoises : doublement de lignes ferroviaires, développement de P&R, création de gares périphériques, etc. Cependant, les voisins frontaliers, aux moyens plus limités, peinent à développer des projets en capacité de répondre aux enjeux posés par ce phénomène. De plus, l'organisation de la mobilité transfrontalière est régulièrement confrontée à des décisions unilatérales de part et d'autre des frontières, décisions parfois mal comprises ou mal connues.

Alors que chacun cherche à agir pour le bien commun, force est de constater que la situation des navetteurs transfrontaliers ne cesse de se dégrader (saturation et dégradation des infrastructures, allongement des trajets, etc.). C'est pourquoi, dans le cadre de sa mission de pilotage du groupe « mobilité » du réseau de villes Tonicités (Luxembourg-Ville, Esch-sur-Alzette, Arlon, Thionville, Metz et Longwy) l'AGAPE a mis en avant l'intérêt pour le territoire de bénéficier d'un outil capable de répondre à cette problématique : un modèle multimodal transfrontalier de prévision des déplacements.

Pour y parvenir, l'AGAPE a réuni autour d'elle des experts français, luxembourgeois et belges dans le domaine de la modélisation afin d'échanger sur l'opportunité et la faisabilité d'un tel projet. Très vite, les limites des modèles existants sont apparues (pas ou peu de prise en compte des projets extranationaux, pas de confrontation des résultats issus des différents modèles de part et d'autre des frontières, pas de prise en compte des trafics de marchandises, pas de scénarios de développement partagés, etc.). Ainsi est née l'idée du projet de Modèle MULTimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers (MMUST). Ce projet, une



Train en gare de Rodange, Grand-Duché de Luxembourg

© AGAPE

première européenne sur quatre frontières, propose de créer l'outil d'aide à la décision qui fait tant défaut au territoire. Un outil dont la gouvernance sera partagée, permettant aux acteurs institutionnels de travailler ensemble sur des hypothèses d'évolution du territoire pour organiser efficacement la mobilité des personnes et des marchandises.

La première étape du projet consistera à construire un socle commun de connaissances via la capitalisation, la collecte et l'harmonisation des données socio-économiques.

La deuxième étape permettra de disposer d'une vision complète à moyen terme des projets de mobilité ou d'aménagement existants pour simuler, évaluer et comparer leurs effets probables sur le territoire, en termes de report modal, de volumes de trafic et d'impacts environnementaux. Outre l'outil de modélisation, MMUST assurera une habitude de travail entre les autorités compétentes en matière de mobilité. Le projet constitue donc un défi technique et transfrontalier majeur, qui

ne peut être mené à bien que grâce à une large coopération et à une mobilisation de l'ensemble des compétences disponibles en Grande Région.

L'AGAPE en tant que chef de file a déposé ce projet dans le cadre du Programme Interreg VA Grande-Région. 22 partenaires issus de 4 pays ont suivi l'agence dans ce projet : le CEREMA, le Luxembourg Institute of Socio-Economic Research, le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures du Luxembourg, les Universités de Liège et de Namur, la DREAL et la Région Grand-Est, la Wallonie, les ministères des transports de Sarre et de Rhénanie Palatinat, des départements, ainsi que des acteurs locaux (villes, intercommunale de développement...).

La collaboration transfrontalière permettra de faire émerger une vision commune et partagée du développement du territoire transfrontalier et de son avenir, faisant abstraction des frontières étatiques.

Rendez-vous est pris en 2021 pour viser le MMUST ! ■



HAUTS-DE-FRANCE

Les agences au service de la dimension transfrontalière du SRADDET

[Par **Thierry Baert**, directeur d'études, ADULM]

Conformément aux dispositions de la loi dite NOTRe, la région Hauts-de-France a entrepris depuis l'automne 2016 d'élaborer son Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires. Dans cette démarche, partenariale et progressive, elle a souhaité s'appuyer sur l'expertise territoriale et thématique du réseau des huit agences d'urbanisme actives dans la région.

Le SRADDET s'inscrit dans un cadre géographique nouveau qui résulte de la fusion des deux anciennes régions Nord - Pas de Calais et Picardie. Celles-ci, pourtant voisines, avaient jusqu'alors chacune leurs propres objectifs en matière d'aménagement du territoire, reflétant des réalités sensiblement différentes. La question des relations de voisinage en particulier était appréhendée selon des priorités distinctes entre une Picardie prioritairement tournée vers l'Île de France et un Nord-Pas de Calais beaucoup plus impliqué dans les relations transfrontalières.

En matière de développement territorial, nombreux sont les enjeux communs le long d'une frontière artificielle et arbitraire. Parmi les aspects thématiques on peut citer les questions d'accessibilité (inter)nationales (ports, réseau ferroviaire et aéroports), les continuités fluviales et autres questions environnementales ou les disparités de développement économique et d'emploi. Parmi les enjeux plus territorialisés figurent notamment les questions liées à l'eau dans les zones côtières, les parcs naturels (trans)frontaliers, la gestion de l'héritage industriel et les questions liées à la métropolisation au sein d'un territoire très fortement urbanisé.

L'élaboration, en parallèle, de nouveaux documents de planification stratégique par chacune des régions belges - Flandre, Wallonie et Bruxelles-Capitale - a mis en évidence la nécessité de relancer les échanges techniques transfrontaliers sur les questions du développement régional. Cela s'avère d'autant plus pertinent que la Métropole

Européenne de Lille (MEL), quant à elle, a entrepris une démarche de réflexion partenariale sur la définition de son futur Schéma de Coopération Transfrontalière (SCT), document prescrit par la loi MAPTAM.

Dans ce contexte, la Région Hauts-de-France et la MEL ont demandé au réseau des agences d'urbanisme, et notamment à l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole, de les aider à organiser un premier temps d'information et d'échanges entre techniciens des principales institutions concernées de part et d'autre de la frontière. Un séminaire informel s'est ainsi tenu le 27 avril avec un réel succès tant en termes de présence, plus de 120 personnes, que de participation. Il a montré :

- L'importance des enjeux transfrontaliers en matière d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et ce à diverses échelles spatiales ;
- Le vif intérêt des techniciens des autorités régionales, départementales ou provinciales et locales de part et d'autre de la frontière pour échanger et participer à des partenariats spécifiques sur des questions thématiques ou territoriales d'intérêt commun ;
- La disponibilité de tous les partenaires pour travailler à une meilleure prise en



Carte support des travaux en ateliers lors du séminaire du 27 avril

© ADULM

compte des dynamiques transfrontalières dans les réflexions stratégiques qu'ils mènent.

À l'issue de cette journée les participants ont convenu en particulier :

- d'inscrire les échanges dans la durée : une proposition de nouvelle rencontre a été faite, favorablement reçue par tous, elle pourrait se tenir côté belge ;
- de s'attacher à répondre aux attentes en matière de connaissance réciproque (données statistiques et cartographiques, mais aussi responsabilités, initiatives et politiques) ;
- d'établir une feuille de route de la coopération basée sur une sélection restreinte de projets concrets à mettre en œuvre de façon pratique et flexible en terme de partenariat comme d'échelle(s).

Les agences d'urbanisme et les intercommunales belges s'attachent aujourd'hui à définir des propositions de mise en œuvre de ces conclusions. ■

A la recherche du bien commun européen

Où va-t-on et pour quoi faire ? Quels sont nos engagements communs, à l'échelle européenne et locale ? Quelle cohésion sociale et territoriale voulons-nous ? Et si finalement la chance de l'Europe, c'était ses territoires ?

LYON

De nouveaux outils d'ingénierie pour une approche globale du développement durable

[Par **Silvia Rosales Montano**, directrice d'études, UrbaLyon]

En 2015 lors du sommet des Nations Unies, 193 pays ont adopté 17 objectifs pour « éradiquer la pauvreté, protéger la planète et garantir la prospérité pour tous ».

On retrouve avec ces 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) les concepts de durabilité et de robustesse globale des ménages et des territoires. Pour autant, les démarches de valorisation engagées par les pays signataires pour rendre compte de leurs avancées ne ciblent le plus souvent que quelques-uns des 17 objectifs. Ces derniers sont rarement considérés comme un ensemble indivisible et leur caractère programmatique reste peu exploré.

C'est pourtant dans cet exercice que s'est engagée la Ville de Saint-Fons, commune de la Métropole de Lyon. Son « Plan-cadre de développement durable », en cours d'élaboration, vise à devenir un outil d'ingénierie au service d'une vision globale du développement. Cette démarche s'appuie largement sur le RFSC (*Reference Framework for Sustainable Cities*).

Le RFSC, un outil d'aide au dialogue et à la programmation

En 2008, les ministres européens en charge du développement urbain ont initié la construction d'un cadre de référence pour la ville durable. Sous l'égide de la France, l'équipe mandatée pour ce projet a mené les travaux conduisant à l'élaboration du RFSC. Le CEREMA a prolongé l'exercice par le développement d'un outil web.

Cet outil, gratuit et en ligne, s'adresse aux collectivités territoriales européennes impliquées, ou qui souhaitent l'être, dans des démarches de développement urbain durable. Il propose une approche pédagogique d'auto-évaluation des stratégies

ou des projets d'une collectivité territoriale.

Au cœur de cet outil, un ensemble de questions visant à réinterroger les bases du développement durable. Les questions et sous-questions permettent d'entrer progressivement dans le détail et favorisent le débat entre les acteurs de la commune ou du territoire. Le RFSC s'adapte ainsi à chaque contexte, les acteurs priorisant eux-mêmes leurs enjeux et objectifs stratégiques. Ils choisissent également les indicateurs qui leur permettront de suivre la progression de leurs projets (une centaine d'indicateurs est proposée mais il est possible d'en insérer d'autres).

Le CEREMA accompagne les collectivités qui le souhaitent dans l'utilisation du RFSC. C'est le cas de la commune de Saint-Fons. Cette collaboration a été initiée par l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Le plan-cadre de développement durable

Dès 2015, l'agence accompagne la commune dans une réflexion sur la précarité énergétique. La vulnérabilité de Saint-Fons, tant sur le plan social qu'économique, amène l'Agence d'urbanisme à proposer l'élaboration d'un « Plan-cadre de développement durable ».

Des actions de sensibilisation aux nouveaux enjeux du DD et des entretiens ont constitué la première phase de la démarche. Des séances collectives ont ensuite été organisées pour analyser et pondérer les actions publiques locales passées, en cours ou envisagées, avec l'aide du RFSC.

L'un des buts poursuivis par le dispositif est de tenir compte à la fois des actions

Renforcez votre stratégie à l'aide de notre référentiel
Identifiez et hiérarchisez vos ambitions en fonction du contexte spécifique de votre projet



LE RFSC RÉVÈLE LE PROFIL DE DURABILITÉ DE VOTRE PROJET.
EN METTANT EN ÉVIDENCE LES ENJEUX LES PLUS IMPORTANTS AU REGARD DE VOTRE CONTEXTE

© RFSC

publiques, privées et associatives. Près de 400 actions, projets, voire dispositifs ont été mis en exergue. Autant ont été identifiés pour l'avenir. Le RFSC permet d'organiser l'ensemble de ces informations autour des 17 ODD et d'en donner une vision synthétique globale.

La phase engagée récemment consiste à définir et élaborer 17 programmes pour 2017-2030. Il s'agira de sélectionner les actions qui seront conduites et de les programmer dans le temps. Qu'elles soient publiques, privées ou citoyennes, elles seront connues de tous et permettront d'avancer sur les 17 ODD pour faire face aux défis multiples des grandes transitions actuelles.

Le RFSC est ainsi utilisé comme support à la conception partagée et cohérente de programmes et d'actions afin d'améliorer la robustesse socio-territoriale d'une commune aujourd'hui fortement vulnérable. La combinaison du RFSC et du Plan-cadre renouvelle ainsi le concept de durabilité globale, et l'ingénierie qui l'accompagne. Émerge en même temps une nouvelle forme de gouvernance politique, sociale et technique du développement durable au service de la commune et de ses habitants. ■



ILE DE FRANCE

L'Ile-de-France dans les grands flux de l'Europe du Nord-Ouest

[Par **Lydia Mykolenko**, chargée d'études, IAU îdF]

Avec ses 12 millions d'habitants, l'Ile-de-France concentre 19 % de la population et 30 % de la richesse nationale. C'est la première région importatrice (27 % des importations) mais aussi exportatrice (19 % des exportations) française et l'une des premières régions économiques européennes.

La puissance économique de l'Ile-de-France se traduit très concrètement par sa puissance logistique. Avec son parc de 17 millions de m² d'entrepôts, c'est de très loin la première région logistique française – et européenne – et la plus attractive au plan de la commercialisation d'entrepôts dont la demande est aujourd'hui portée par la distribution et le e-commerce.

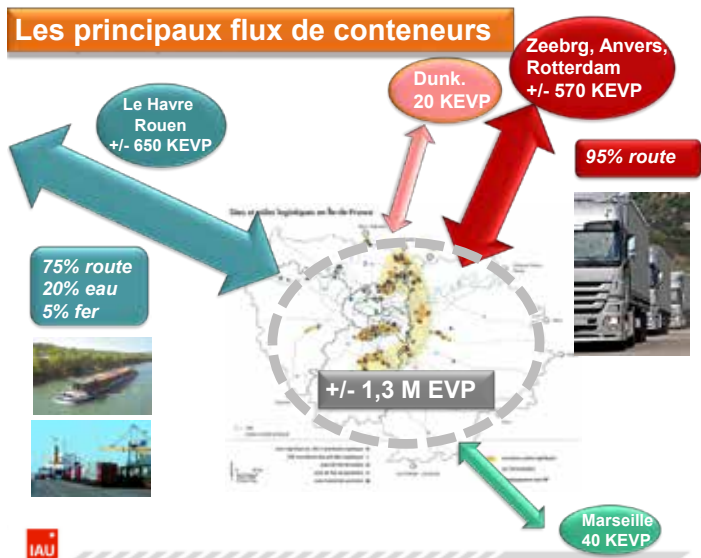
Avec l'accélération de la mondialisation dans les années 1990 et en particulier l'entrée de la Chine dans l'OMC en 2001, la géographie des flux mondiaux de marchandises s'est modifiée, renforçant considérablement le rôle des grands ports maritimes européens comme porte d'entrée des marchandises en Europe. L'interconnexion des économies étant toujours plus poussée à la faveur notamment des bouleversements nés de la révolution numérique, l'enjeu de la maîtrise des flux logistiques devient essentiel. Certains Etats l'ont bien compris qui s'emploient à développer leurs ports et hubs logistiques et à aménager les infrastructures de transport massifiées indispensables pour capter les flux et accroître les hinterlands.

L'Ile-de-France possède l'avantage de se situer à l'articulation de deux corridors. D'une part le très puissant et historique axe d'échanges Nord-Sud structuré par les ports de la mer du Nord et notamment le port d'Anvers qui a traité 10 millions de conteneurs en 2016. D'autre part, l'axe Ouest-Est au départ du port du Havre, aujourd'hui moins puissant avec ses 2,5 millions de conteneurs, mais qui présente des capacités de croissance et constitue une alternative très intéressante pour les grandes filières à enjeu pour l'Ile de France

et notamment pour la filière conteneurs.

L'Ile de France représente en effet un marché d'environ 1,3 million de conteneurs dont la moitié transite par le port du Havre, l'autre moitié par les ports de la mer du Nord, en tout premier lieu Anvers, puis Zeebrugge, et très secondairement Rotterdam et Dunkerque. Cette répartition favorable au port du Havre est d'autant plus essentielle pour l'Ile-de-France qu'un quart des trafics qui en viennent arrivent effectivement en conteneurs et utilisent un mode massifié. En revanche, les conteneurs qui viennent par le corridor Nord viennent essentiellement de manière déconsolidée (c'est-à-dire sous forme de colis, palettes... mais non en conteneurs) et quasi-exclusivement par camion.

Or c'est là que se situe l'un des principaux défis pour l'Ile-de-France. En effet, compte tenu de l'importance des flux qui concernent la région Ile de France - 210-230 MT de marchandises par an - l'enjeu pour l'Ile-de-France est de rendre le transport de marchandises plus efficace et plus soutenable. Cet enjeu, étroitement lié à celui de la desserte multimodale des ports maritimes, consiste en ce que les grands flux issus des chaînes logistiques internationales qui approvisionnent l'Ile-de-France s'ap-



puient, dans la plus grande mesure possible, sur les modes fluvial et ferroviaire. Aujourd'hui, en Europe, le mode routier assure 75 % des tonnes*km transportées, le transport ferroviaire 19 % et les voies navigables 6 %. Les spécialistes considèrent que les flux par camion vont continuer à croître d'ici les 20-30 prochaines années malgré l'engorgement des réseaux routiers et l'impact environnemental du transport de marchandises, faute de politique publique particulièrement volontariste.

Or, l'axe Ouest – Est au départ du Havre est multimodal, 20 % des conteneurs étant transportés par le mode fluvial et 5 % par le mode ferroviaire. C'est déjà un grand atout pour l'Ile de France. La mise en service du Canal Seine Nord Europe lui permettra-t-elle de conserver son avantage et de bénéficier de deux corridors multimodaux ? La maîtrise spatiale des hubs multimodaux franciliens apportera la réponse à cette question stratégique. ■

LILLE

Articuler territoires et réseaux en Europe pour une mobilité renforcée

[Par **David Alboukheir**, et **Thomas Rousseau**, chargés de mission, ADULM]

Dans un contexte de globalisation, l'attractivité et le développement des territoires dans l'espace économique européen sont étroitement liés à la qualité des interrelations et des mobilités. Ces dernières dépendent fortement de la densité des réseaux de transports, de l'efficacité et fiabilité des services et d'un modèle économique viable.

Ces réseaux (fluviomaritime, routier, ferroviaire et de modes doux...) restent essentiellement tournés vers des logiques nationales. Ils sont souvent marqués en zones frontalières par des discontinuités des infrastructures, mais également par un manque de lisibilité et fiabilité des offres de services. Ces éléments font obstacle à la bonne circulation des hommes comme des marchandises, et à une gestion optimisée des trafics d'échanges et de transit. L'articulation et le maillage des réseaux soulèvent donc la question de la gouvernance transfrontalière des acteurs et de leur capacité à se coordonner autour de politiques de transports cohérentes et complémentaires. Dans une perspective d'imbrication des échelles, l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole travaille de manière partenariale sur le cas d'étude proposé de l'aire métropolitaine lilloise transfrontalière.

Ce territoire, situé au sein d'un corridor de transport européen majeur, illustre de façon pertinente ces enjeux d'interrelations et des mobilités dans l'espace économique européen.

A l'interface entre la France et l'Europe du Nord, l'aire métropolitaine lilloise transfrontalière est un territoire qui concerne directement trois régions avec la frontière nationale franco-belge et la frontière linguistique entre la Flandre (néerlandophone), la France et la Wallonie (francophone). Elle est positionnée stratégiquement en tant que « hinterland » de certains des plus grands ports constitutifs du range Nord-Ouest Européen (Comme Dunkerque, Anvers, Rotterdam, Zeebrugge, Gand). S'y croisent des flux

de mobilités de diverses natures, parmi les plus importants du continent : échanges commerciaux, déplacements de loisirs et de tourisme ou de formation et relations domicile-travail en progression.

Ce territoire, marqué par des réseaux de transport denses, se caractérise lui aussi par l'effet frontière, qui se traduit par de multiples enjeux : l'optimisation des réseaux de transports existants, l'articulation et la complémentarité des infrastructures entre elles (liens fer/eau/route), la priorisation des choix modaux, la lisibilité, la fiabilité et la qualité des offres de services (liens ferroviaires, information billettique...), ou encore la relation avec le développement économique et le renouvellement urbain.

Le projet Canal Seine Escaut, d'une longueur de 107 km, entre le bassin de la Seine et celui de l'Escaut (Schelde) concentre l'ensemble de ces enjeux, de la grande échelle liée aux portes d'entrées européennes jusqu'à l'échelle plus locale centrée sur les bassins de vie transfrontaliers et des mobilités quotidiennes. Ce projet s'inscrit au sein du corridor « Mer du Nord-Méditerranée », l'un des 9 corridors européens de transports identifiés par la commission européenne pour favoriser l'intermodalité et le renforcement des infrastructures au service du développement économique.

La réalisation du canal, qui impactera directement le territoire, doit permettre de relier les grands centres de production et de consommation du Nord-Ouest de l'Europe. Elle apparaît comme l'une des principales alternatives pour absorber la croissance des flux de marchandises et ainsi mieux mailler le réseau européen de voies d'eau à grand gabarit (passage de convois de 4 400 tonnes, soit l'équivalent de 200 camions).

Au-delà du rôle structurant du futur canal pour l'ensemble des territoires traversés, des opportunités de développement associées à sa réalisation⁴ existent aux différentes échelles et concernent :

- le renforcement des liens avec le positionnement international de la région



Mobilité fluviale

© ADULM

transfrontalière, le rapprochement des territoires voisins et l'accessibilité à grande échelle,

- la dimension économique notamment la compétitivité des entreprises, la logistique urbaine et son rôle pour une mobilité plus durable,
- la revalorisation des territoires traversés, la mixité des usages et des fonctions, la reconquête écologique, récréative et le développement des mobilités en modes doux.

L'exemple du canal Seine Escaut met en évidence la nécessité pour les territoires transfrontaliers et ceux concernés par les grands corridors de transports, d'adopter une vision systémique et prospective en privilégiant les complémentarités possibles avec le rail, la route et le fluvial. La réussite du renforcement des infrastructures et d'une gestion cohérente et optimisée dépendra cependant en priorité de la capacité des acteurs à pouvoir travailler ensemble. Elle appelle l'affirmation d'une volonté commune de considérer l'axe de mobilité, ici la voie d'eau, comme porteur d'une stratégie interterritoriale. Enfin, elle implique le recours à des stratégies partagées au service d'un développement des activités économiques et humaines, plus soutenable, à même de rapprocher les citoyens en Europe et mettre en œuvre l'Europe dans les territoires. ■

⁴ Les impacts territoriaux de la réalisation du canal Seine Escaut (2015), Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole.



OISE-LES-VALLEES

INTERREG pour les territoires soumis au risque d'inondation

[Par **Thomas Werquin**, urbaniste, Oise-les-Vallées]

Les inondations catastrophiques de 1993 et 1995, qui ont paralysé la vallée de l'Oise pendant plusieurs semaines, ont provoqué une onde de choc pour ce territoire où de nombreux habitants, entreprises, routes et réseaux (électricité, assainissement, etc.) sont localisés en zones inondables.

Prendre en compte le risque d'inondation

Depuis, de nombreuses réflexions et initiatives ont été engagées pour protéger le territoire de nouvelles crues, dont la fréquence et l'ampleur pourraient augmenter du fait du changement climatique en cours. C'est ainsi que des premiers Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) ont été approuvés à la fin des années 90.

Plus récemment, l'Agence d'urbanisme de la Vallée de l'Oise a participé en 2014 à l'Atelier National « territoires en mutation exposés aux risques », co-piloté à l'époque par le ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie et celui du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité. Elle est également associée depuis 2015 à plusieurs démarches en lien avec le risque d'inondation : la révision des PPRI de la vallée de l'Oise et la Stratégie Locale pour la Gestion du Risque d'Inondation qui a pour objectif la réalisation d'un Programme d'Action de Prévention des Inondations à l'échelle des vallées de l'Aisne et de l'Oise.

Ces missions ont permis à l'agence d'acquérir une véritable expertise sur la thématique inondation : réalisation de cartes des territoires inondables, réflexion concernant la résilience, etc. Au-delà de ces dossiers spécifiquement dédiés à la question des inondations, l'agence d'urbanisme doit intégrer cette problématique dans la plupart de ses missions. C'est le cas du PLUi de l'Agglomération de la Région de Compiègne en cours d'élaboration, mais aussi des projets urbains en cours d'élaboration autour des gares de Creil et de Compiègne.

Dans tous les cas, il s'agit de faire entrer le territoire dans une démarche de résilience qui lui permettra de se développer avec l'aléa inondation : un territoire capable de faire face à la montée des eaux, parce que mieux à même de la gérer, grâce à des bassins d'écroulement, des infrastructures adaptées (réseaux protégés, bâtiments dont le rez-de-

chaussée peut être inondé, etc.). Pour accroître son expertise, ses moyens techniques (logiciels, outils d'observation, etc.) mais aussi profiter de l'expérience d'autres territoires, l'Agence d'urbanisme de la Vallée de l'Oise a décidé de s'associer au programme INTERREG « *STAR2Cs, Short Term Adaptation for Long Term Resilience to Climate Change* ». Pour ce dernier, centré sur les effets du changement climatique, c'est le risque d'inondation qui constitue le fil conducteur.

Ce projet, piloté par le Kent County Council, comprenant dix collectivités de Belgique, des Pays-Bas, d'Angleterre et de France et devrait recevoir une validation définitive de l'Union Européenne en juillet 2017 pour une durée de 3 années.

Cette participation au projet INTERREG constitue une opportunité formidable pour l'agence d'urbanisme :

- d'abord, en apportant son expertise sur la résilience des territoires et son



© Oise-les-Vallées

partage d'expérience avec d'autres territoires nord européens en particuliers hollandais, très en avance sur la question de la gestion de l'eau, ce qui constituera un atout incontestable pour démontrer que la construction d'un territoire résilient est non seulement possible, mais aussi bénéfique ;

- ensuite par l'apport des moyens financiers supplémentaires, l'Union Européenne permettra à chaque partenaire d'accroître ses moyens d'action et si nécessaire de faire appel à des expertises extérieures spécifiques dont elle ne dispose pas, permettant à chacun d'aller plus loin dans sa démarche ;
- enfin, ce programme permettra une ouverture à nos voisins européens, de découvrir d'autres manières d'élaborer des politiques publiques et de les mettre en œuvre, mais aussi réciproquement de mettre en valeur les vallées de l'Oise auprès de ces acteurs européens. ■



© Harcourt

PASCALE POUPINOT

L'urbanisme, ligne de vie

Avec deux « P » comme positive et pétulante, Pascale Poupinot trace une carrière ouverte sur toutes les facettes de l'urbanisme, des plus réglementaires aux plus humaines...

A perçue sur une tribune ou croisée dans une réunion, elle fait partie de ces personnalités qui marquent par leur gaieté naturelle.

Pascale Poupinot confirme : « Oui, je suis plutôt optimiste et de bonne humeur. Si vous aviez perçu le contraire, ça m'aurait chagrinée ». Pirouette... Il faut pousser la directrice de l'agence d'Oise-la-Vallée (*) dans ses retranchements pour qu'elle évoque quelques nuages pouvant assombrir son horizon professionnel : les financements de l'Etat en baisse, les attermolements des nouvelles Régions vis-à-vis des schémas d'aménagement... En tout cas, à Creil, où elle est en poste depuis 2008, le ciel reste au beau fixe. Pascale Poupinot a mené une carrière rythmée par plusieurs changements, qui ont été autant de découvertes et d'enrichissements. Mais sa voie était tracée de longue date. « Avant le baccalauréat, j'ai su que je voulais être urbaniste », raconte-t-elle. La « faute » à un professeur de français du lycée de Niort qui l'a fait travailler, comme toute sa classe, sur les écrits fondateurs de Saint-Simon, Fourier et Le Corbusier. Au-delà de la langue, c'est bien le sujet qui l'a accrochée. En route pour quatre années de géographie à l'université de Poitiers et un DESS à l'institut français d'urbanisme, bouclé en 1989 à Marne-la-Vallée. Le premier stage décroché par l'étudiante dans l'agence d'Alexandre Melissinos, spécialiste du patrimoine, se transforme en un emploi ferme, axé sur l'étude des centres anciens. « Une expérience fructueuse auprès d'un maître à penser », commente-t-elle. En 1990, direction le District de Poitiers, où elle est chargée de la révision d'un des rares POS intercommunaux de France. Notre interviewée y deviendra responsable de la planification d'un

territoire allant de Poitiers à Châtelleraut, en passant par le Futuroscope. « On pourrait écrire : de Jacques Santrot à Edith Cresson, en passant par René Monory, s'amuse-t-elle. Le travail auprès des élus, c'est ce qui me plaît le plus dans la position d'urbaniste ». A cette occasion, Pascale Poupinot a pour la première fois pris la responsabilité d'une équipe. Elle approfondira cette compétence de management à l'agence d'urbanisme d'Angers, dont elle sera numéro deux pendant six ans, et enfin dans l'Oise. « Je m'efforce d'être une animatrice, explique-t-elle. Les territoires sont des puzzles dont il faut considérer soigneusement les pièces. Mais notre travail, c'est bien de les assembler. Dans notre agence, chacun des onze salariés a une mission précise mais nous échangeons en permanence ». La quinquagénaire l'aime ce métier d'urbaniste, au point d'avoir travaillé au développement du réseau de la FNAU, pendant trois ans, sous la présidence d'André Rossinot. Elle souhaite qu'il s'ouvre aujourd'hui à de nouvelles compétences, comme le numérique ou l'énergie. Et elle est engagée bénévolement dans sa défense et mise en valeur : elle est présidente, depuis 2016, de l'Office français de qualification des urbanistes. Croyez-le si vous voulez : en vacances, Pascale Poupinot est toujours un peu géographe et urbaniste. Des nombreux voyages qu'elle a faits sur les cinq continents -- avec une prédilection pour les pays émergents, ceux « qui vibrent »--, elle a ramené beaucoup de photos urbaines et notamment une collection de vues de poubelles. Ça ne s'explique pas aux non-initiés, si ce n'est... par un éclat de rire !

(*) Rebaptisée Oise-les-Vallées suite à l'adhésion du territoire du Beauvaisis. ■



© DR

MARC-PHILIPPE DAUBRESSE

Libérer les énergies

Le maire de Lambersart (Nord), ancien ministre, est adepte d'une « gestion partenariale de la complexité ». L'agence de développement et d'urbanisme de Lille-Métropole, qu'il préside, est de la partie.

Il avait au moins deux propositions de loi sous le coude, qu'il aurait pu soumettre à un président de la République proche de sa sensibilité politique, à savoir « Les Républicains ». Marc-Philippe Daubresse les a remises dans sa poche, sans perdre le sourire : « Ce sera pour une autre fois ». Et ça ne l'empêche pas d'exposer ses idées. Sur les documents d'urbanisme, par exemple : « Il faut rendre les procédures d'élaboration plus efficaces, en fixant un délai maximum de réalisation et en déplaçant les contrôles, de l'a priori vers l'a posteriori ». Ou sur le logement, son domaine de prédilection. « La France a besoin d'un grand plan de relance de la construction et du logement sous toutes ses formes. La loi SRU, telle qu'elle définit le logement social et telle qu'elle sanctionne les collectivités, ne peut pas y contribuer ». Signé : l'ancien ministre délégué au logement de Jean-Pierre Raffarin.

Sexagénaire, tour à tour homme de gouvernement et parlementaire (quatre mandats de député), maire de Lambersart (28 000 habitants) depuis près de trente ans, Marc-Philippe Daubresse sait que l'action publique peut emprunter de multiples voies : « Je suis adepte de la méthode Borloo. Plutôt que de chercher à éradiquer la complexité, je la prends comme une donnée et je crée des partenariats, des réseaux, pour produire des effets de levier ». Cette ligne de conduite, il l'applique aussi à la présidence de l'agence de développement et d'urbanisme de Lille-Métropole. Avis à la population : l'agence nordiste va faire son retour au sein de la FNAU, avec laquelle elle avait un peu perdu le contact ces dernières années.

« Je vais m'y investir », promet Marc-Philippe Daubresse. Partenariat toujours : le président de l'ADULM est à l'origine d'un rapprochement entre les huit agences de la région Hauts-de-France : « Nous devons harmoniser nos méthodes puisque nous travaillons sur la même matière. Et dans un contexte de baisse de moyens, nous pouvons mutualiser nos actions, sur base de nos spécialités respectives. Nous avons déjà tenu plusieurs réunions et tout le monde est très volontaire ».

Pour ce qui la concerne en propre, l'agence de Lille-Métropole vient de prendre un nouveau départ, faisant la part belle à la fonction de développement. « Elle est l'outil majeur de l'attractivité de la métropole. A charge pour l'équipe dirigée depuis peu par Didier Decoupigny de renouer des liens avec des institutions comme la Région ou des décideurs économiques comme les membres du comité Grand Lille ». C'est en vertu de cette vision décloisonnée, propre à Pierre Mauroy, que l'agence a pu porter en 2004 la candidature de Lille aux Jeux Olympiques, rappelle Marc-Philippe Daubresse. L'homme connu pour sa passion de l'aménagement, capable de parler avec gourmandise de l'élaboration d'un PLU, ne doit-il pas forcer sa nature dans cette orientation ? « C'est mal me connaître, répond-il. Pendant dix ans avant d'entrer en politique, j'ai travaillé comme conseil en stratégies d'entreprises. J'ai compté parmi mes clients des grands groupes de la région Nord - Pas de Calais et des PME innovantes. J'ai toujours été en prise sur le développement économique et favorable aux partenariats public-privé. Mon mot d'ordre en tous domaines, c'est : libérons les énergies ! ». ■

COLLECTION POINTS FNAU : NOUVEAUTÉS

En librairie depuis septembre 2017



Les Pôles métropolitains, accélérateurs de coopérations territoriales

Qu'est-ce qu'un pôle métropolitain ? A quoi sert-il ? Quelle est sa valeur ajoutée dans notre organisation territoriale ? Voici quelques questions auxquelles cet ouvrage collectif entend répondre à partir d'illustrations concrètes.

De création récente, le pôle métropolitain est un outil souple permettant des coopérations à géométrie variable entre des intercommunalités associées au sein d'un bassin de vie ou d'un réseau de villes sans continuité territoriale, pour partager des enjeux et des actions communes.

Les pôles métropolitains, en tant qu'outils d'inter-territorialité horizontaux, favorisent des actions communes « entre pairs » ; en tant qu'outils d'inter-territorialité multi-niveaux, ils sont plébiscités pour communiquer et contractualiser avec les Régions, l'Etat, voire l'Europe. Une nouvelle génération de pôles métropolitains émerge pour peser collectivement dans le dialogue avec les régions élargies, autour des principes d'interdépendance, de complémentarité et d'alliance des territoires.



Vers un urbanisme collaboratif

Un relatif consensus émerge sur la nécessité d'intégrer les individus dans les projets d'aménagement et sur cette transformation dans la représentation du citoyen-habitant-usager et dans le rôle de l'individu comme « partie prenante » du territoire (et plus seulement, comme bénéficiaire ou consommateur passif).

Pourtant un décalage reste de mise entre les discours et leur concrétisation – décalage qui contribue à exacerber attentes et frustrations, au sein d'une société civile dont les capacités d'organisation montent par ailleurs en puissance.

Mode essentiel du dialogue entre décideurs et citoyens, la concertation autour des politiques publiques et des projets urbains ne semble plus à la mesure de l'enjeu. Dorénavant, il faut inverser le regard pour considérer l'ensemble des acteurs du territoire – institutionnels, économiques, associatifs ou particuliers –, comme autant de ressources et de moteurs pour son développement. Cette reconfiguration des rôles ne va pas de soi. Elle impose de revisiter les bases communes de réflexion et d'action collective. Les agences d'urbanisme disposent d'une longue et solide expérience du « faire avec » les institutions, mais aussi la sphère économique. Désormais, elles contribuent à la construction d'un savoir-faire professionnel, susceptible de faciliter l'émergence d'un « faire avec » les individus – usagers, habitants et citoyens.

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

www.editionsalternatives.com