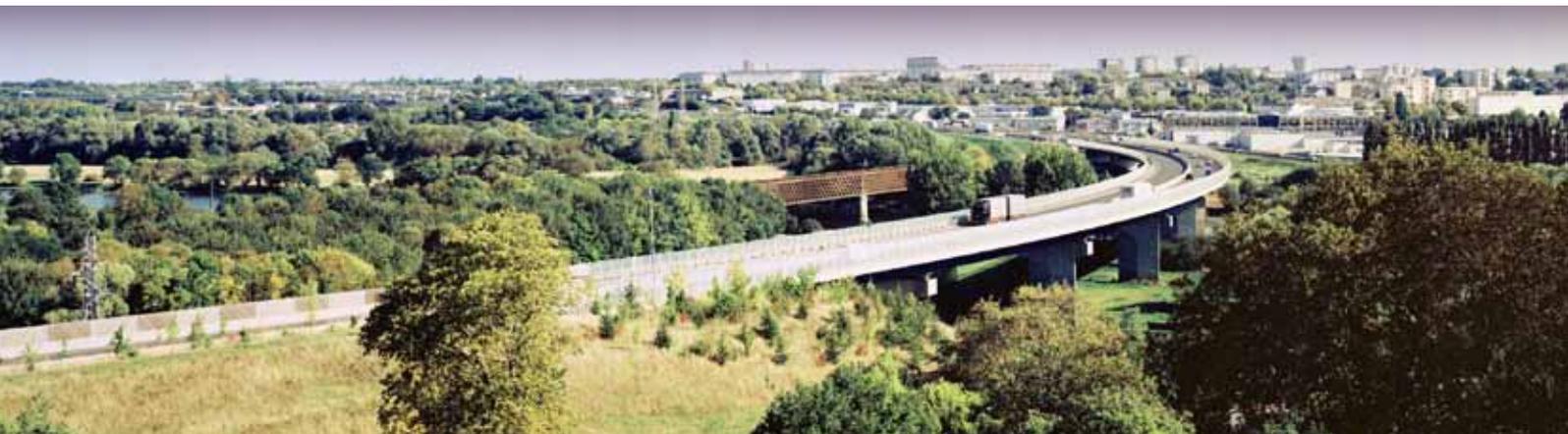


N°35 **AVRIL 2015**

LES DOSSIERS FNAU



PASSER À L'ACTION DANS LES CAMPAGNES URBAINES



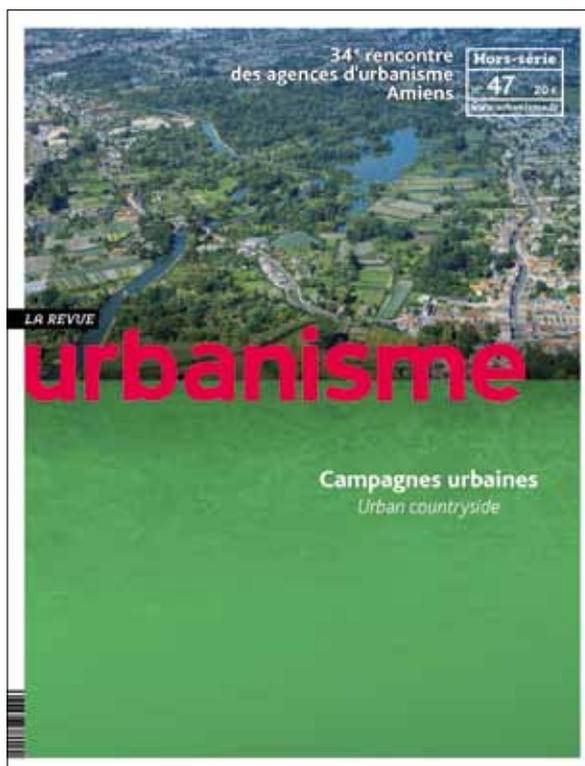


SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| Le périurbain en « mode projet » | 3 |
| Passer à l'action dans les « campagnes urbaines » | 4 |
| Regards croisés : Marie-Caroline Bonnet-Galzy et Corinne Casanova | 6 |
| ANALYSER PAR LES MODES DE VIE | 7 |
| SAINT-NAZAIRE Familles en campagne ou la fabrique individuelle de l'étalement urbain | |
| FORUM VIES MOBILES Changer le regard pour une offre de mobilité adaptée | |
| PAYS DE LA LOIRE Marcher la région : les relations ville - campagne et l'invention d'un récit | |
| CONSTRUIRE UN PROJET STRATÉGIQUE | 10 |
| AMIENS Le lien urbain/rural dans le SCoT | |
| RENNES Ville-Archipel et espace d'expérimentation | |
| REGARD FNAU Constellations rurales à Amiens | |
| SAINT-OMER Un PLUi pour le canton de Fauquembergues | |
| TROUVER DES SOLUTIONS INNOVANTES D'INTENSIFICATION | 15 |
| TOURS (Auto) médecine douce pour « ville légère » | |
| ARTICULER MOBILITÉ ET URBANISME | 17 |
| NÎMES-ALÈS Le contrat d'Axe : une démarche partenariale pour développer durablement le territoire périurbain | |
| TISSÉO-GART Expérimentations et intermodalités et modalités alternatives dans l'agglomération toulousaine | |
| SAINT-ÉTIENNE E-mob : pour une meilleure appréciation de la mobilité et du budget des ménages | |
| AMIENS Communautés de communes du Sud-Ouest amiénois : du plan de déplacement rural au PLUi | |
| MOBILISER UNE INGÉNIERIE COORDONNÉE | 21 |
| RENNES L'ADDOU : co-élaborer des écoquartiers | |
| MULHOUSE Une ingénierie coordonnée au service de l'aménagement | |
| Les campagnes urbaines, laboratoire du « bien commun » ? | 24 |

Un groupe de travail partenarial pour les campagnes urbaines

Le groupe de travail formé suite à la 34^e Rencontre des agences d'urbanisme de 2013 a réuni Jean Badaroux (Club Ville-Aménagement), Jérôme Baratier (agence de Tours), Brigitte Bariol-Mathais (FNAU), Viviane Begoc (agence de Mulhouse), Ariane Bouleau (AFTRP Sud), Corinne Casanova (AdCF), Marie-Claude Dalibart (Club Ville-Aménagement), Christophe Doucet (Tisséo), Stéphanie Fuchy (SNCF Réseau), Florence Gall-Sorrentino (FNAU), Alain Garès (Club Ville-Aménagement), Christophe Gay (Forum Vies Mobiles), Charlotte Girerd (SNCF Immobilier), Jérôme Grange (agence d'Amiens), Arnold Landais (Amiens Métropole), Sylvie Landriève (Forum Vies Mobiles), Philippine Lavoillotte (FNAU), Noémie Le Cocquen (Tisséo), Hélène Le Rai (Fédération des Epl), Nathalie Louet (agence de Nîmes-Alès), Marianne Malez (FNAU), Pascale Marie (SNCF Réseau), Marie Molino (GART), Stéphan Muzika (Société d'équipement de Mulhouse), Sophie Plawinski (Société d'équipement de Mulhouse), Henri-Noël Ruiz (agence de Rennes) et Philippe Schmit (AdCF).



LE PÉRIURBAIN EN « MODE PROJET »

« Les campagnes urbaines » ont été le thème de la 34^e Rencontre des agences d'urbanisme organisée en septembre 2013 à Amiens par l'Agence du grand amiénois. À l'issue des échanges de la 34^e Rencontre, les élus et les professionnels de la FNAU ont souhaité ne pas s'arrêter au constat et poursuivre les réflexions pour la mise en projet de ces territoires.

La proposition de la FNAU a donc été de constituer un groupe de travail informel sur le périurbain, rassemblant des agences d'urbanisme, l'Assemblée des Communautés de France (AdCF) et des représentants d'intercommunalités, la Fédération des Entreprises Publiques Locales (FEPL), le Club Ville Aménagement (CVA) et des aménageurs ainsi que des acteurs de la mobilité : le Groupement des Autorités de Transport (GART), le Forum Vies Mobiles (FVM) et Réseau Ferré de France (RFF).

Au cours du premier semestre 2014, ce groupe s'est réuni mensuellement pour partager des expériences conduites dans les territoires et pour formuler des recommandations en vue d'une « mise en projet » des campagnes urbaines, en particulier lors d'un séminaire tenu en juillet 2014 au Solar Décathlon à Versailles, et d'un atelier de la 35^e Rencontre des agences d'urbanisme, à Paris en novembre 2014.

Ce Dossier FNAU témoigne de ces expériences : il donne la preuve par l'exemple de politiques publiques volontaristes pour les campagnes urbaines. Je remercie tous ceux et celles qui ont participé à cette démarche, dont je souhaite qu'elle se poursuive et qu'elle s'élargisse. Il s'agit aujourd'hui de proposer des approches pour « passer à l'action dans les campagnes urbaines » d'expérimenter, capitaliser et diffuser.

JEAN ROTTNER
PRÉSIDENT DE LA FNAU

Les campagnes urbaines en « mode projet » : une réflexion et une action partenariales

La réflexion sur les campagnes urbaines a rassemblé autour de la FNAU les partenaires suivants :

L'**Assemblée des Communautés de France** (AdCF) rassemble des intercommunalités de toute taille, des métropoles aux communautés de communes. www.adcf.org

Le **Club Ville-Aménagement** (CVA) est un *think tank* qui travaille sur le fait métropolitain, les nouvelles programmations, la ville inclusive ou encore la transition énergétique. www.club-ville-amenagement.org

La **Fédération des Entreprises Publiques Locales** (FEPL) rassemble les structures d'aménagement (SEM, SPLA et SPL de gestion). Lors de son colloque annuel à Deauville à l'automne 2014, la FEPL a consacré un atelier aux enjeux d'aménagement dans le périurbain. www.lesepl.fr

Le **Forum Vies Mobiles** est un *think tank* travaillant sur les questions de mobilité et pilotant des projets de recherche. Le FVM a publié en 2013 un ouvrage sur les mobilités périurbaines : *Réhabiliter le périurbain*.

Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ? fr.forumviesmobiles.org

Le **Groupement des Autorités Responsable des Transports** (GART) travaille à trouver des offres de transports et modèles économiques adaptés au périurbain (covoiturage, transport à la demande, modes actifs...). www.gart.org

Réseau Ferré de France (RFF), devenu en 2014 **SNCF Réseau** travaille à la manière d'aménager les quartiers de gares ; une problématique particulièrement importante dans les zones périurbaines. www.rff.fr

Avec l'appui du **Commissariat Général à l'Égalité des Territoires** (CGET), issu du regroupement de la Datar, du SG-CIV et d'AcSé, il met en oeuvre la politique d'égalité des territoires et travaille à décroiser les politiques de développement et d'aménagement. Le sujet des campagnes urbaines est à l'agenda de ses réflexions. www.cget.gouv.fr

PASSER À L'ACTION DANS LES « CAMPAGNES URBAINES »

Très longtemps déconsidérées, les campagnes urbaines sont des territoires complexes et divers. L'aménagement de ces espaces passe par des politiques publiques à réinventer. L'expérience des agences d'urbanisme et de leurs partenaires permet de mettre en lumière cinq recommandations pour « faire projet, avec et pour » les campagnes urbaines.

Rurbanité, étalement urbain, ville émergente, ville diffuse, suburbs, citta diffusa.... Les campagnes urbaines ont donné lieu à une inventivité sémantique sans pareille dans toutes les langues. Cette profusion de mots témoigne de notre difficulté à saisir la réalité de ces territoires et de ceux qui y habitent.

Elles sont mal nommées et souvent mal considérées, les campagnes urbaines. Longtemps les spécialistes y ont vu le lieu d'un non-urbanisme, ils les regardent aujourd'hui comme les espaces où s'effrite le contrat social... Partant de ce postulat, inutile de s'étonner qu'elles apparaissent peu sur les écrans radar des politiques publiques. Elles sont pourtant l'aspiration et le cadre de vie quotidien de millions de Français.

Au terme de périurbain, aujourd'hui épuisé, comme enfermé sur lui-même, nous préférons l'apparent oxymore des « campagnes urbaines » qui nous parle à la fois de la dualité et de la tension qui caractérisent ces espaces mais aussi de la diversité des modes de vie qui s'y déploient.

Il y a lieu aujourd'hui de dépasser le discours stérile de la fracture et de la stigmatisation. Pour faire société avec tous, notre responsabilité est d'édifier un système inclusif, basé sur la solidarité et la réciprocité dans lequel les campagnes urbaines et les espaces urbains ou métropolitains intenses sont liés. Reconnaître leurs singularités, leurs potentialités, leurs places particulières dans l'offre territoriale apparaît ainsi comme la condition indispensable pour bâtir un avenir pour les campagnes urbaines. « Faire projet avec et pour » les campagnes urbaines appelle tout à la fois : une connaissance fine des modes de vie, l'écriture d'un récit commun, la mobilisation de systèmes d'acteurs inédits, et l'ajout d'une bonne dose d'innovation dans les politiques territoriales.

1 ● ABORDER LES CAMPAGNES URBAINES PAR LES MODES DE VIE

Au-delà des typologies et des statistiques, la compréhension de ce qui se joue dans les campagnes urbaines nécessite de se placer résolument « à hauteur d'homme ». En effet, la diversité des situations dissuade de toute tentative de simplification. Il est nécessaire de convoquer les sciences sociales pour identifier ce que chacun apporte et retire du système territorial dans lequel il s'inscrit.

Les campagnes urbaines, pour être comprises, doivent être appréhendées dans leurs diversités, ce qui appelle des modes d'analyses « sur-mesure ». L'approche par les modes de vies, mais aussi la mobilisation active des habi-

tants permettent de comprendre les trajectoires individuelles qui construisent l'espace périurbain, et donc d'objectiver les réalités en dépassant les stéréotypes.

ACTIONS

Le Forum Vies mobiles s'est donné pour mission de « donner à voir » les modes de vie et en particulier de mobilité dans les territoires périurbains.

Les agences d'urbanisme développent de nouveaux outils pour comprendre les modes de vie : enquêtes auprès d'un panel d'habitants à St-Nazaire, promenades d'arpentage du territoire en Val de Loire, outil numérique en région stéphanoise permettant aux ménages de mesurer les impacts budgétaires de leurs choix résidentiels et de transport...

2 ● PARTAGER UN RÉCIT

Il n'y a pas d'action publique territoriale sans « récit commun ». Ce récit, comme tout récit, nécessite des auteurs. L'incarnation politique des campagnes urbaines est essentielle dans les intercommunalités et les gouvernances métropolitaines. L'interdépendance des territoires, avant d'être favorisée, doit d'abord pouvoir s'énoncer. Les cadres de planification SCoT et PLUi se révèlent des creusets et des opportunités pour formuler des projets de territoire donnant à voir les interrelations et les coopérations entre territoires urbains et ruraux.

De multiples occasions peuvent être mises à profit pour acter la place des campagnes urbaines dans un système territorial élargi : un SCoT, un PLUi, une charte de territoire ou aujourd'hui un contrat de réciprocité proposé par le récent Comité interministériel aux ruralités.

Les Régions dans leurs nouvelles compétences d'aménagement, mais aussi les Départements dans leur rôle de solidarité peuvent apporter un appui pour faciliter les démarches d'interconnaissance, de complémentarité et de coopération.

ACTIONS

La « Ville Archipel » pour le Pays de Rennes, la « métropole buissonnière » et les « constellations villageoises » de l'agglomération d'Amiens, « l'attitude ligérienne » pour le Pays de Loire, autant de manières pour construire un discours et un portage politique.

3 ● FABRIQUER DE NOUVELLES POLITIQUES PUBLIQUES

L'individu, ses pratiques et sa capacité à inventer et à coopérer, doivent être placés au cœur des nouvelles poli-

Reims, ville-campagne



AUDR

tiques publiques. Il ne s'agit plus d'opposer public et privé, collectif et individu mais de mailler ces entités dans un même réseau d'actions, de susciter et d'aider à construire de nouveaux systèmes d'acteurs basés sur l'agilité. Les campagnes urbaines appellent des alliances inédites, et des modes de faire coopératifs.

Les solutions innovantes de transition énergétique, de mobilité et les formes qualitatives d'intensification urbaine sont trois clefs pour la mutation des campagnes urbaines.

Dans les transactions territoriales, le périurbain offre aussi des atouts pour la production d'énergies renouvelables et pour la dimension nourricière de son agriculture. Le périurbain n'est pas non plus condamné à des formes urbaines stéréotypées : il peut être un espace de création architecturale. Des offres originales de mobilité peuvent aussi s'y déployer. Ces solutions doivent s'inscrire dans de nouveaux modèles économiques pour rendre attractives et efficaces des approches plus durables que le modèle dominant actuel.

ACTIONS

À Tours, l'expérimentation BIMBY (*Built in my backyard*) a conduit à proposer une « médecine douce » de densification qualitative. Sur l'axe ferroviaire Nîmes-Alès la création de gares a permis les conditions du dialogue pour aménager de nouvelles polarités urbaines.

La Communauté de Communes du Sud-Ouest Amiénois s'est saisie de sa compétence d'autorité de transport de deuxième niveau pour construire une offre de transport originale et économiquement viable. Dans l'agglomération toulousaine, l'exploitant de transport Tisséo s'est appuyé sur des initiatives locales pour structurer une offre de transport mixte associant transport à la demande et auto-stop organisé.

4 ● NOUVELLES MAÎTRISES D'OUVRAGE, NOUVEAUX MÉTIERS

Aménager les campagnes urbaines suppose à la fois l'émergence d'une maîtrise d'ouvrage politique et la structuration de nouvelles ingénieries et de métiers inédits.

Pour des projets qualitatifs d'aménagement, se dessine un trio gagnant autour :

- des intercommunalités, pour porter le projet politique et sa mise en œuvre ;
- des agences d'urbanisme, pour la connaissance et la maîtrise de projets coproduits ;
- des aménageurs, pour un passage qualitatif à l'opérationnel.

Ce sont des formes nouvelles et innovantes d'action publique qu'il s'agit de développer dans les campagnes urbaines pour accompagner et réguler les dynamiques privées avec souplesse, à l'instar de ce qui peut être fait par exemple en ville pour faire muter les tissus urbains anciens. Cette action publique légère et « cousue main » suppose de l'expérimentation et de nouveaux modèles économiques.

ACTIONS

Avec une trentaine d'ADDOU (*Approches de développement durable des opérations d'urbanisme*), le Pays de Rennes a permis aux élus et aux habitants de coproduire une vision commune et des plans-guide pour l'aménagement d'éco-quartiers.

En région mulhousienne, une coopération étroite entre l'agence d'urbanisme et la Société d'équipement permet de proposer une intervention globale aux collectivités, de l'amont à l'opérationnel.

5 ● EXPÉRIMENTALISER, CAPITALISER, DÉMULTIPLIER

Les territoires des campagnes urbaines recèlent un potentiel d'innovation, mais celui-ci reste méconnu et trop peu encouragé ou diffusé. L'enjeu à l'échelle nationale est de fédérer, soutenir et valoriser ces projets.

Le Comité interministériel aux ruralités a posé le cadre de nouvelles approches et de nouveaux outils. Une plateforme partenariale en réseau regroupant les associations de collectivités, l'État et les différents acteurs-clés des campagnes urbaines pourrait rendre compte de la vivacité des expériences, soutenir des « opérations pilotes » innovantes, capitaliser et diffuser les expériences.

REGARDS CROISÉS

MARIE-CAROLINE BONNET-GALZY, COMMISSAIRE GÉNÉRALE À L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES

Le CGET a été créé il y a un an de la fusion de la DATAR, du SG CIV et de l'Acsé pour conduire la politique interministérielle d'égalité des territoires.

Quels constats et quelles orientations portez-vous pour les « campagnes urbaines/territoires périurbains » jusqu'à présent abordés « en creux » des autres politiques d'aménagement du territoire ?

Territoires périurbains, campagnes urbaines ou encore nouvelles ruralités sont autant de noms récemment promus pour désigner des territoires qui étaient ruraux et qui ont connu, sous l'effet de l'urbanisation et des mutations économiques, des transformations profondes en moins d'un demi-siècle. Cette innovation lexicale traduit, de fait, la nécessité de changer le regard que l'on porte sur ces territoires. Elle symbolise aussi l'obligation qui nous incombe de renouveler les politiques visant à répondre aux enjeux actuels de ces espaces et aux besoins de leur population. Loin d'être abordés « en creux », ils constituent pour le CGET une priorité : certains

d'entre eux concentrent un niveau de fragilité comparable à celui des quartiers prioritaires de la Politique de la Ville et nécessitent une action ciblée ; d'autres inventent d'ores et déjà des formes originales de développement et préfigurent les manières dont notre société, aux modes de vie de plus en plus urbains, pourrait demain habiter les campagnes.

Quels outils pensez-vous mettre en place pour répondre aux nouveaux enjeux dont ces territoires sont porteurs, notamment en matière de synergies urbain-rural ?

Une partie de la réponse est déjà présente dans votre question. Outre le déploiement d'une offre de services adaptée et accessible, au-delà du renforcement de l'armature urbaine, en particulier des villes moyennes et petites qui jouent un rôle-clé dans la dynamique de ces territoires et sur la qualité de vie de leurs habitants, le renforcement des synergies entre les villes et les nouvelles ruralités constitue un axe d'action majeur de l'égalité des territoires. Car c'est bien par la consolidation des liens

entre les différents territoires, le développement de leurs complémentarités que nous pourrions trouver un meilleur équilibre territorial. Le Comité interministériel aux ruralités du 13 mars 2015 présidé par Manuel Valls comprend de nombreuses mesures qui vont dans ce sens. Je pense, par exemple, aux contrats de réciprocité « ville-campagne » visant à associer des territoires qui, indépendamment des périmètres institutionnels, auraient un intérêt commun à travailler ensemble sur des thématiques précises comme l'environnement et la transition énergétique, ou encore le développement économique. Je pense aussi aux missions en cours sur la coproduction d'un urbanisme de la ruralité qui, à partir de l'expertise acquise dans les villes et les territoires les plus denses, peut permettre d'imaginer des solutions innovantes aux problématiques urbaines de la faible densité. Le CGET est largement investi sur tous ces chantiers pour réduire au plus vite les inégalités dont pâtissent certains de ces territoires ainsi que les citoyens qui y résident.

CORINNE CASANOVA, PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION « URBANISME, HABITAT, MOBILITÉS »

DE L'ASSEMBLÉE DES COMMUNAUTÉS DE FRANCE (AdCF)

Verriez-vous des spécificités au mandat d'un élu du périurbain ?

Je vous dirais d'abord que j'observe une variété de périurbains et qu'il y a une grande diversité « d'élus périurbains ». Les personnalités sont multiples bien sûr ; mais au-delà, je note que si les élus de ces territoires peuvent se retrouver sur les grands enjeux qui caractérisent leurs espaces, ils peuvent surtout aborder la mission de leur mandat de manière très diversifiée. Certains se perçoivent avant tout élus par une population désireuse de sauvegarder les caractéristiques rurales de leur commune et se présentent eux-mêmes comme des élus ruraux ; d'autres à l'inverse se sentent investis d'une demande de services urbains et de connexion de leur commune à l'espace central et se présentent comme des élus de la ville. Plus rares, je dirais, sont ceux qui se revendiquent plus spécifiquement du périurbain et qui portent l'idée d'une recherche d'identité ou de parole périurbaines. Je pense qu'ils sont plus encore que leurs collègues des villes et des campagnes, tiraillés

entre les désirs et la nécessité de développement et ceux de préservation des paysages et des identités passées. S'il existe donc, l'élu périurbain serait davantage contraint que ses collègues à s'ouvrir aux milieux extérieurs. Pas d'autre choix pour lui que de croiser son regard avec le monde urbain et le monde rural. J'observe d'ailleurs, à l'occasion de nombreux déplacements que j'opère en France sur l'urbanisme intercommunal, sujet que porte avec ambition l'AdCF, que beaucoup d'initiatives de Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) sont impulsées par des élus des espaces périphériques.

Seraient-ils en demande d'une plus forte solidarité ?

Sûrement. Mais une remarque toutefois. Il me semble que pour exister, la véritable solidarité doit pouvoir s'exprimer sur un grand nombre de champs de l'action publique locale. Cette solidarité doit être à la fois institutionnelle (gouvernance de la communauté), politique (clivages transcendés), technique (mutualisation de moyens et de

ressources humaines), financière (redistribution des richesses à travers un pacte fiscal et financier entre les communes et la communauté) et bien sûr territoriale. Nous répondrons aux défis multiples de ces territoires (paysage, déplacement, commerce, habitat...) que si nous construisons nos métropoles, communautés d'agglomération ou de communes dans cet esprit de solidarité. Le PLUi est un des outils pour porter cette vision partagée mais il y a d'autres voies de coopération entre les espaces urbains et périurbains. Par ailleurs, il est sûrement nécessaire d'aider les territoires périurbains à définir leurs identités nouvelles. Il y a un risque de perte d'une partie de la population contre lequel il faut lutter. Les crispations politiques que nous avons pu observer à l'échelle nationale à l'occasion des dernières élections départementales ont été particulièrement aiguës dans de nombreux espaces périurbains. La solidarité intercommunale s'impose et je vois à travers l'urbanisme intercommunal un moyen de dépasser le regard communal devenu insuffisant.

ANALYSER PAR LES MODES DE VIE

Les réalités du périurbain sont complexes et souvent difficiles à appréhender. L'analyse par les modes de vie et par les choix des citoyens qui y vivent impose de changer le regard pour saisir les diversités d'habiter le périurbain.

SAINT-NAZAIRE

Familles en campagne ou la fabrique individuelle de l'étalement urbain

La lutte contre l'étalement urbain relèverait du discours incantatoire alors que le phénomène est durablement inscrit dans les paysages. Le constat est-il sans appel ? La métropole Nantes-Saint-Nazaire n'échappe pas à cette dynamique même si la consommation d'espace par l'urbanisation a baissé de 13% entre 2004 et 2009.

À l'ouest de cette métropole le mouvement de périurbanisation s'est intensifié et la révision des SCoT relance le débat. Il ne s'agit pas de remettre en cause le bien-fondé des objectifs de maîtrise de l'étalement urbain mais de mieux en cerner les motifs et les mécanismes. L'ambition est de comprendre pour l'infléchir, face au dogme qui promeut la densification et l'optimisation urbaine comme la réponse à appliquer fermement, alors que le rêve de la maison individuelle reste prégnant pour la plupart des citoyens. Dans ce contexte, l'agence d'urbanisme de Saint-Nazaire tente un décryptage sociologique des mécanismes de l'étalement urbain, quitte à en dépoussiérer les poncifs. L'enquête menée en 2014 auprès de 767 ménages de neuf communes périurbaines apporte quelques éclairages.

● VIVRE DANS LE PÉRIURBAIN, UNE RÉALITÉ DIVERSE

Le logement reste la « base vie » de la cellule familiale à l'image d'un mode d'habiter assumé et patiemment construit. La taille de l'habitation et le jardin sont des critères décisifs, complétés par la recherche du calme et de la tranquillité. L'accès au rêve se fait souvent au prix d'un éloignement par rapport à la ville-centre; distance relativisée par ceux qui considèrent cette rupture quotidienne avec l'environnement professionnel comme salubre. À une autre échelle, le jardin garantit aussi cette mise à distance avec le voisinage. Aujourd'hui, ce mode de vie s'inscrit en héritage pour un bon nombre de « périurbains » qui n'ont jamais connu l'expérience de vivre

en ville. La fuite de la ville est donc à relativiser. Au contraire, le désir de ville, comme celui du bord de mer est une aspiration possible à envisager plus tard, quand les enfants vivront leur vie (... de périurbains ?).

Entre idéal et contrainte budgétaire l'adaptation est de mise. La vie quotidienne est rigoureusement orchestrée : optimisation des déplacements, modes doux privilégiés le week-end, achats via internet, départ en vacances moindre. Par ailleurs, les flux quotidiens ne répondent pas tous à des schémas pendulaires vers le cœur d'agglomération car le lieu de travail n'est pas forcément éloigné. Les pôles secondaires sont des centralités émergentes et des points d'accroche

qui diversifient les pratiques de consommation. L'offre de proximité dans le périurbain s'améliore et influe sur les comportements individuels, parfois même sur les déplacements au détriment de la ville-centre. À ce titre, le rapport à la centralité ne renvoie plus forcément à Saint-Nazaire mais aussi à Guérande, Savenay, Pontchâteau..., nouvelles centralités et pôles d'emplois affirmés.

Au-delà d'un périurbain stigmatisé, l'analyse des modes de vie souligne que l'étalement se fabrique d'abord individuellement, du moins à l'échelle d'une famille. Le périurbain est souvent le fruit d'une réflexion globalisée et simplificatrice de la complexité des situations des ménages. Cette vision ne correspond pas aux perceptions des modes de vie de ses habitants. Les experts territoriaux ne doivent-ils pas s'obliger à l'exercice du décentrement du regard pour mieux voir ?



Familles en campagne

FORUM VIES MOBILES

Changer le regard pour une offre de mobilité adaptée

Créé en 2011, le Forum Vies Mobiles est un institut de recherche et d'échanges sur la mobilité soutenu par la SNCF, qui cherche à donner à chacun les moyens de comprendre, d'anticiper et d'agir sur les transformations des modes de vie tels qu'ils se déploient dans les territoires – notamment périurbains – grâce aux transports et aux télécommunications.

● CHANGER LE REGARD

En 2013, le Forum Vies Mobiles a organisé des journées d'échanges internationales autour des recherches les plus récentes. Elles ont donné lieu à une publication : *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?* À l'heure où le développement durable irrigue la réflexion territoriale, les espaces périurbains sont stigmatisés, ainsi que les modes de vie des 15

millions de Français qui y résident. L'objectif du Forum était de changer de perspective pour s'intéresser au fonctionnement réel des espaces périurbains ; préalable indispensable à la recherche de solutions adaptées.

Le périurbain est défini par sa relation de dépendance à une ou plusieurs villes-centres. Pour autant, les espaces de vie d'une partie croissante de ses habitants se déploient aussi localement. Cela est rendu possible par la présence de ressources locales de plus en plus diversifiées : lieux de travail et de scolarité, de loisir, de consommation, etc. On peut vivre dans le périurbain sans fréquenter la grande ville ! Il existe une gamme de modes de vie qui s'inscrivent dans des systèmes territoriaux polycentriques. Ils permettent de distinguer plusieurs profils d'habitants, allant du reclus, qui quitte rarement son domicile, à l'« absent », qui ne rentre que le week-end, en

passant par le « villageois », centré sur sa commune, l'« hypermobile », sans cesse en déplacement ou encore le « navetteur », qui alterne constamment entre sa commune, le centre-ville et d'autres centralités de l'agglomération urbaine.

Globalement, les déplacements dans les espaces périurbains sont marqués par la prépondérance de la voiture individuelle. Cela n'est pas sans poser problème, tant du point de vue environnemental que social, ce poste pouvant représenter jusqu'à 20% du budget des ménages. Quelles préconisations peut-on formuler pour proposer des alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture (ou autosolisme) dans ces espaces ?

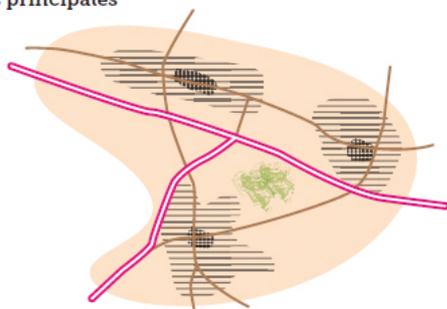
● DES PRATIQUES ÉMERGENTES DE MOBILITÉ À SOUTENIR AVEC PRUDENCE

On observe dans le périurbain l'émergence de pratiques collaboratives qui reposent sur l'investissement d'une communauté d'habitants à l'échelle locale. Ainsi, l'autopartage informel entre particuliers se développe principalement dans les espaces peu denses. Le partage s'effectue généralement entre trois à quatre personnes, pour des besoins de déplacement limités. À l'instar du covoiturage ou de l'autostop de proximité (variante sécurisée de l'autostop classique), il s'agit d'un usage de la voiture en plein essor. De même, les pédibus et vélobus - mode de ramassage scolaire qui s'effectue à pied ou à vélo - sont de plus en plus nombreux. Mais ces initiatives restent isolées et ne concernent encore qu'une faible part de la population. Elles s'inscrivent généralement dans une démarche militante, qui associe une vision utilitaire de la voiture à des préoccupations environnementales. Par ailleurs, ces initiatives fonctionnent grâce à la constitution de communautés d'utilisateurs, souvent liés par une proximité géographique et sociale. Elles supposent une importante organisation et une communication active entre les protagonistes, en particulier dans le cas de l'autopartage. Ces communautés sont fragiles, car elles reposent sur l'investissement de leurs membres et le maintien de bonnes relations interpersonnelles. Sans s'y substituer, les pouvoirs publics ont un rôle à jouer dans la montée en puissance et la pérennisation de ces initiatives issues de la société civile : de faibles investissements financiers et une aide logistique ponctuelle sont suffisants pour faciliter le déploiement de ces solutions, ainsi que leur maintien dans la durée.

Les plans intercommunaux de modération des vitesses

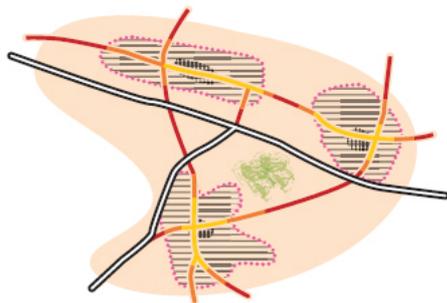
1 Identifier les voiries principales

-  Espace urbain dense
-  Espace urbain
-  Espace naturel
-  Forêt
-  Voirie magistrale
-  Voirie principale



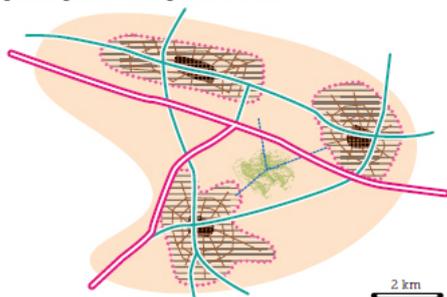
2 Définir les nouvelles limitations de vitesse

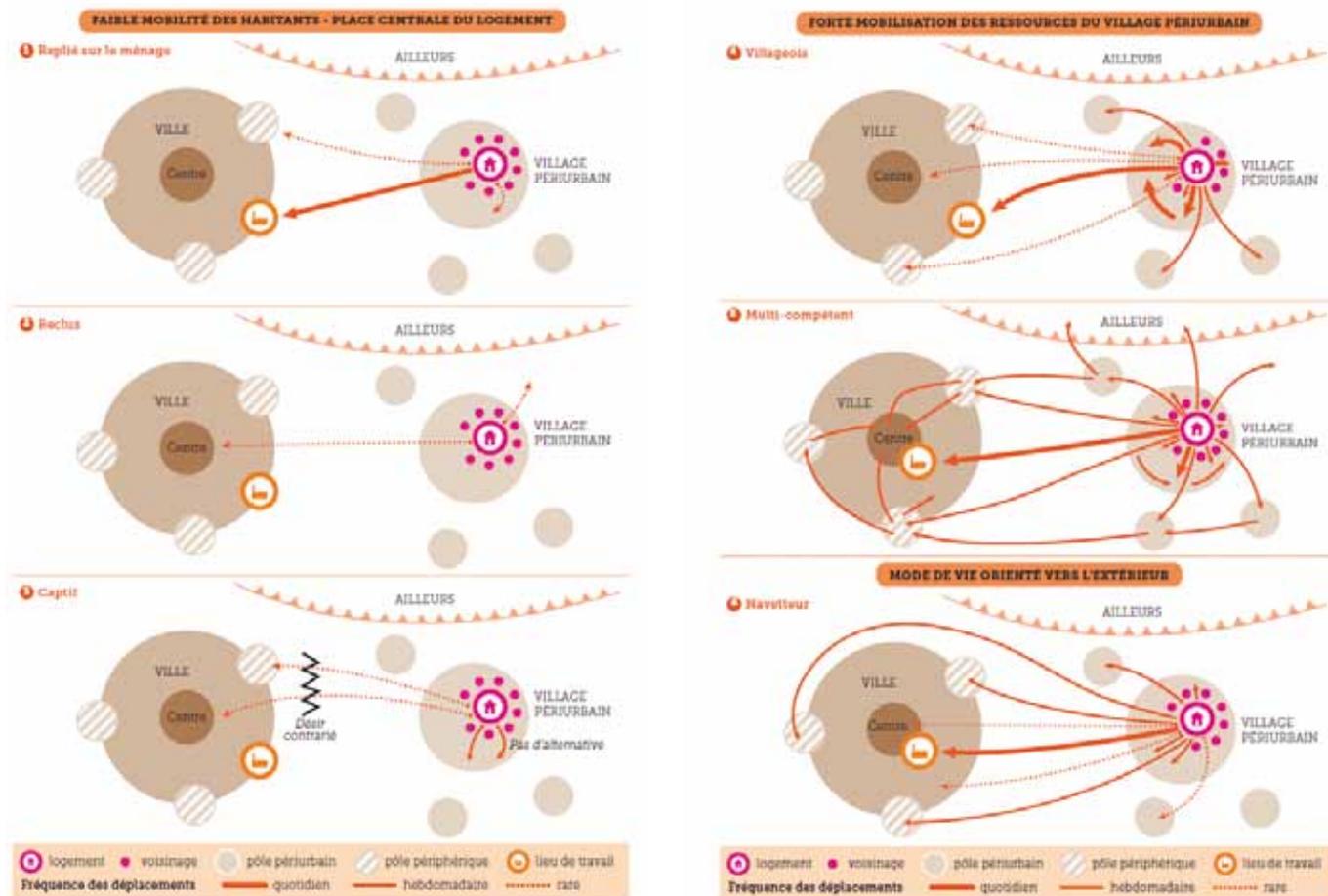
-  Secteur apaisé
- Vitesses maximales autorisées**
-  30 km/h
-  50 km/h
-  70 km/h
-  90 km/h et plus



3 Mettre en œuvre les plans piétons et plans vélos

-  Sentier piéton et piste cyclable
- En secteur apaisé**
-  Zone de rencontre
-  Aménagements légers
- Sur les voiries principales**
-  Itinéraires sécurisés





SOURCE : RÉHABILITER LE PÉRIURBAIN. COMMENT VIVRE ET BOUGER DURABLEMENT DANS CES TERRITOIRES ? SOUS LA DIRECTION SCIENTIFIQUE DE LIONEL ROUGÉ, ÉDITIONS LOCO-FORUM VIES MOBILES, PARIS, 2013

● AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET OFFRE DE TRANSPORT : DES LEVIERS DE CHANGEMENT

Si les espaces périurbains sont rarement vus comme des territoires de projet par les aménageurs, des solutions existent pour y favoriser des mobilités soutenables.

Une première piste d'action est de rendre les centres commerciaux accessibles sans voiture. Tout autant que des lieux d'achat, les centres commerciaux sont des centres de loisirs, des espaces de déambulation : 40% des visiteurs en ressortent les mains vides et n'ont pas besoin d'un coffre de voiture. Cela ouvre des perspectives en termes d'action publique. Une possibilité est de développer d'autres fonctions urbaines à proximité immédiate des centres commerciaux : travail, loisir, voire habitat. Dans ces lieux pensés selon leur accessibilité automobile, il est également possible de travailler sur la trame viaire pour permettre un accès à pied et à vélo. Enfin, il serait pertinent de tirer parti de leur bonne desserte autoroutière pour en faire des lieux d'intermodalité en y implantant des aires de covoiturage, des stations de bus, voire des centres de télétravail.

Une deuxième piste est de redéfinir la place de la voiture, dans la mesure où celle-ci béné-

ficie de multiples équipements dédiés et de l'essentiel de la voirie. C'est ce qu'a entrepris l'agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise à travers ses plans intercommunaux de modération de la vitesse. Le principe est de hiérarchiser les voies routières, en identifiant les voies principales et les voies secondaires, sur lesquelles les vitesses maximales autorisées sont réduites. Ce ralentissement permet de réduire le gabarit des voies dédiées à l'automobile en faveur des modes actifs : sentiers et pistes cyclables au sein et entre les villages.

Une troisième piste est la promotion du vélo : on estime que 30 à 50% des déplacements dans les espaces périurbains pourraient être effectués en bicyclette. Pour en favoriser la pratique, des actions sont nécessaires : créer un réseau maillé de pistes cyclables, prévoir des aménagements spécifiques (amélioration du revêtement et de l'éclairage des routes par exemple), diffuser les vélos à assistance électrique et les vélos couchés, beaucoup plus performants que les classiques. Enfin, des transports collectifs adaptés peuvent être mis en place. Des modes de transport souples comme le bus permettent de faire du porte-à-porte en bénéficiant de l'excellent maillage routier des espaces

périurbains. On observe de nombreuses initiatives locales en ce sens, notamment sous forme de transport à la demande (lignes activées sur réservation préalable). Apparaissent également des services innovants de bus qui partent d'un pôle périurbain (centre-bourg, gare, centre commercial) à heures fixes et desservent les arrêts demandés par les voyageurs. Ce système permet de couvrir des distances beaucoup plus importantes qu'une ligne de bus classique. L'enjeu est alors l'articulation entre le réseau ferré, qui peut transporter un grand nombre de personnes mais dont les tracés sont fixes et coûteux, et les modes de transport collectifs plus légers, qui permettent d'irriguer le territoire dans son ensemble. Il s'agit notamment de fournir une information et une tarification qui intègrent les différents moyens de transport.

Les espaces périurbains ne vont pas disparaître de sitôt, d'autant que beaucoup de leurs habitants s'y sentent bien ! Les modes de vie y sont très divers et l'autosolisme n'y est pas une fatalité, pour peu que l'on fasse preuve d'ambition et que l'on développe de nouvelles approches adaptées aux particularités de ces espaces, qui tirent parti tant de leurs potentialités que des nombreuses initiatives locales qui s'y développent.

ANGERS

Marcher la région : les relations ville - campagne et l'invention d'un récit

Les agences d'urbanisme d'Angers, Nantes et de Saint-Nazaire sont mobilisées depuis 2012 par la Région Pays de la Loire (adhérente et partenaire), dans le cadre de sa démarche de prospective *Pays de la Loire 2040*. À l'issue de l'identification de plusieurs scénarii d'avenir, les travaux de prospective se sont poursuivis (*La fabrique*) et ont pris la forme de trois groupes de travail, dont un est consacré aux relations ville - campagne.

Ce groupe a proposé d'explorer les liens (la porosité) entre ville et campagne, considérant qu'à l'échelle régionale, il y avait des enjeux importants pour aujourd'hui et demain : en termes de politiques publiques (notamment dans les domaines de la planification territoriale et urbaine), de modes de vies (effets et impacts de leurs évolutions sur l'organisation territoriale et « l'offre de services » régionale) et de représentations.

● « LA FRANCE MOCHE » : UNE ANALYSE BIAISÉE

Les relations ville et campagne recouvrent souvent une réalité objectivée par des mesures et des indicateurs qui peuvent raconter beaucoup de choses de la ville, de la campagne, de leur opposition mais plus rarement – sinon moins visiblement – de leurs liens. On raconte plutôt, à travers le phénomène de périurbanisation, une ville archipel, dispersée, qui s'étale et des inégalités territoriales qui s'accroissent. Mais également des mobilités domicile – travail qui fragilisent les ressources environnementales, l'équilibre des dépenses des ménages et les territoires sur lesquelles ils s'inscrivent ou une campagne grignotée par une production urbaine et architecturale standardisée ; quant il ne s'agit pas d'une campagne transformée en territoire de relégation. Une « France moche », généralisée, laissant peu de place à d'autres catégories : celle de l'interpénétration, de « l'inter-territorialité », du lien, de la proximité, de la diversification des modes de vies (avec entre autres, la réactivation de pratiques disparues ou oubliées), de dynamiques territoriales augmentées, de nouvelles pratiques de mobilités, de l'interface, etc.



FRANÇOIS SERVEAU - KMK

Projet « Les Génies du Lieu », initié et porté par La Paperie - Centre National des Arts de la Rue, à Montplaisir, Angers

● RENDRE VISIBLE LES LIENS

La méthode inventée pour explorer les liens et les porosités entre ville et campagne poursuit ainsi deux objectifs :

- Faire émerger et rendre visibles de nouvelles figures des relations ville-campagne, porteuses de sens collectif et d'identités régionales, entre autres. Ce qui a été ou sera entendu et analysé permet de raconter de « nouvelles » proximités ;
- Faire émerger des politiques publiques (axes de projet, actions et méthodes), qui s'attachent à développer et protéger ces relations et ces « nouvelles » formes de proximité et d'attachement.

● INVENTER UN RÉCIT

Deux types d'exploration pour rendre compte des interpénétrations villes-campagnes, sont donc proposées et activées à l'échelle de la Région Pays de la Loire.

L'exploration du « tangible », au travers d'indicateurs existants ou à inventer, invite ici à mesurer entre autres :

- La diffusion de la ville vers la campagne ou de la campagne vers la ville ;
- La capacité de la Région à accueillir 900 000 nouveaux habitants d'ici 2040 (selon l'INSEE) : Qui seront-ils ? Quels territoires privilégiés d'installation ? D'où viendront-ils ?
- L'accès aux services ;

- Les ressemblances entre villes et campagnes en interrogeant la densité ;
- Le renouvellement des pratiques agricoles et de consommation associée ;
- La connexion de la campagne à la ville et au monde ;
- Les pratiques alternatives de mobilités quotidiennes.

L'exploration du « sensible », en inventant et proposant des marches, à travers la région (les deux premières ont eu lieu à Angers et à Nantes), a vocation à faire ou à saisir l'expérience des liens et de la porosité villes et campagnes. Au cours des déambulations, qui mobilisent différentes situations et types de mobilités sont recueillies d'une part des paroles d'acteurs ou de citoyens identifiés et d'autre part des lectures de paysages activées au fil de la promenade ou à son issue.

À l'issue de ces premières intentions et expérimentations (de décembre 2014 à mars 2015), semble s'inventer un nouveau récit qui convoque des questions de méthode (la découverte sensible des lieux associée à celles d'indicateurs pour identifier les liens). De nouvelles représentations sont ici en jeu pour aider à accompagner ou à concevoir de nouvelles politiques publiques ou initiatives privées, remettant en perspective les liens ville-campagne. Dix propositions à lire sur www.horizons2040.fr!

CONSTRUIRE UN PROJET STRATÉGIQUE

Afin d'aménager ces territoires, les acteurs doivent réfléchir ensemble, sur la base d'analyses fines, à un projet commun dans lequel tous peuvent se reconnaître. Ce rôle d'ensembliser est en partie tenu par les agences d'urbanisme.

AMIENS

Le lien urbain/rural dans le SCoT du Grand Amiénois

Se situant à égale distance de la métropole parisienne et de la métropole lilloise, le pays du Grand Amiénois est très directement concerné par la question de la complémentarité et de l'équilibre urbain – rural. En effet, l'espace métropolitain, dont Amiens constitue le cœur de chauffe, est bien celui d'une vaste campagne urbaine, au sein de laquelle agglomération, périurbanité et ruralité tissent des liens intimes.

● UN SCOT QUI REFUSE DE S'INSCRIRE DANS LE « LUTTER CONTRE »

Le syndicat mixte porteur du SCoT fonctionne dans l'esprit d'un pôle métropolitain « de proximité », riche de 386 communes et de 339 000 habitants, et fédère une agglomération et onze communautés de communes. Il a permis de sortir de la peur face à l'agglomération centrale et de l'indifférence envers la périphérie. Il s'agit là d'une question cruciale dans la relation urbain – rural : se connaître et comprendre les problématiques et les réalités de l'autre, hors des fantasmes ou de la condescendance.

Ainsi, dans le processus d'élaboration du SCoT, les élus n'ont pas voulu s'inscrire dans la simpliste injonction du « lutter contre » mais retenir un plus ambitieux « projeter avec ». Le périurbain ne constitue pas un problème, l'espace rural n'est pas un vestige du passé ; ils sont les composantes d'un tout.

● UN SCOT PROJET DE TERRITOIRE

Processus tout autant que projet, le SCoT témoigne de la force du dialogue et de l'apprentissage d'autrui dans le dépassement de l'opposition entre l'urbain et le rural. Au fil des réunions, se sont créées des habitudes de travail en commun en même temps qu'émergeait une conscience collective des richesses et potentiels dont le Grand Amiénois recèle. Par l'intermédiaire du SCoT, le pays a posé les bases d'un nouvel équilibre du vivre ensemble, pour non seulement construire le projet mais plus encore lui offrir

les conditions de sa concrétisation dans les années à venir.

Ainsi, la volonté fut de dépasser, sans pour autant l'outrepasser, la dimension réglementaire du SCoT vu comme « document de planification » pour construire un premier projet de territoire.

● RÉPARTIR LES RÔLES ET RECONSTRUIRE LES ÉQUILIBRES

Les grandes ambitions du SCoT du Grand Amiénois peuvent paraître antinomiques : conforter la position et le rayonnement d'Amiens, « métropole fertile », au sein du grand bassin parisien, et simultanément, renforcer les vingt pôles structurants et relais au service d'une proximité revendiquée. Le projet est construit sur cette complémentarité. Il affirme la volonté d'intensifier le développement et de garantir la plurifonctionnalité dans les pôles structurants au profit de l'espace rural.

Synthèse de cette approche, une cartographie relative aux systèmes urbains et au maillage territorial propose une approche

des coopérations à envisager, notamment dans le cadre de démarches de programmation et de planification, entre chaque pôle et les communes avec lesquelles il est en interaction, dans l'organisation des fonctions qu'il porte (résidentielle, économique, servicielle, etc.).

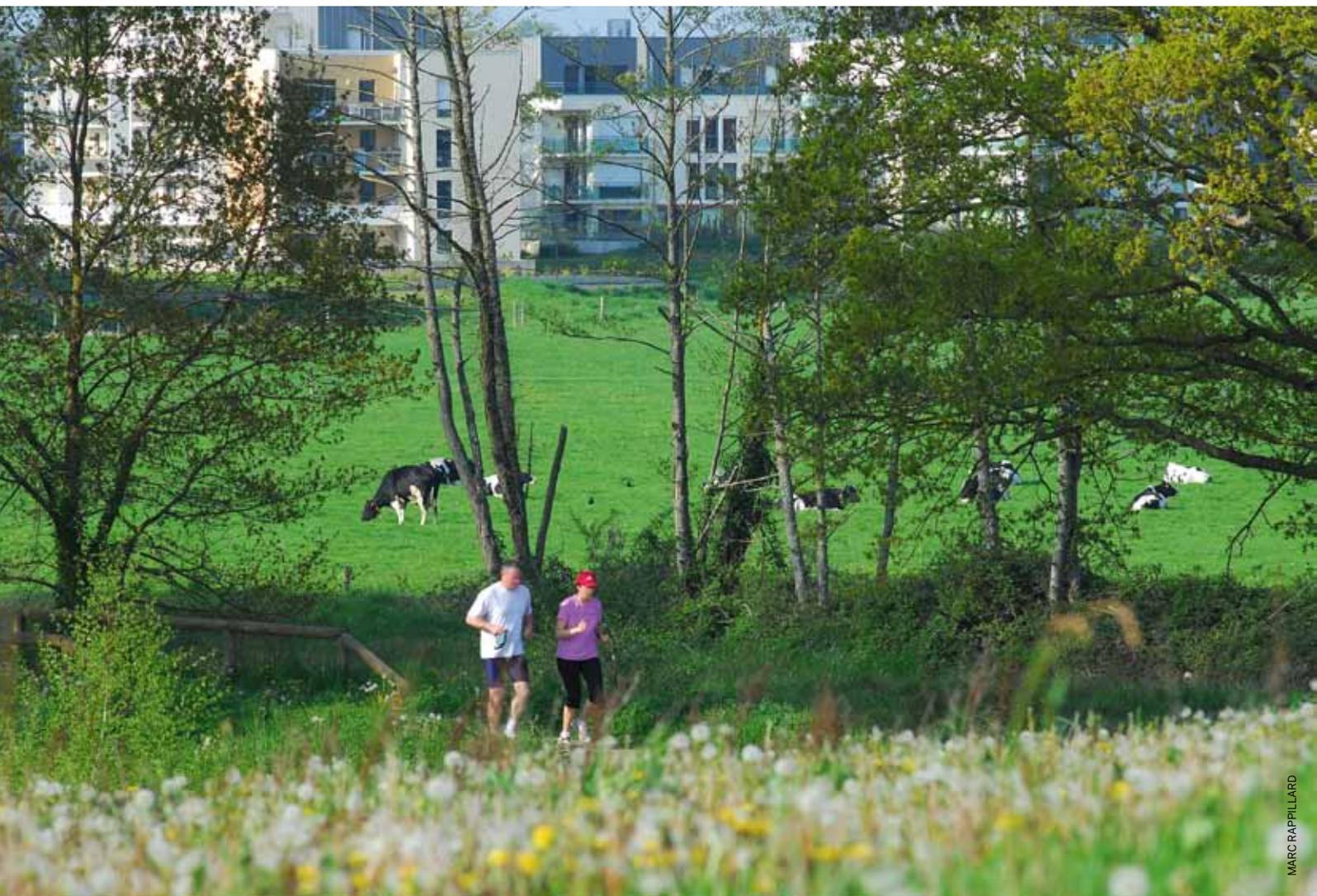
● PERMETTRE À CHAQUE EPCI D'AFFIRMER SON POSITIONNEMENT

Trouver le juste équilibre entre un SCoT qui fixe un dessein partagé et un socle commun de mesures pour harmoniser les pratiques, et qui prend simultanément en compte les singularités de chaque territoire pour préserver la diversité du Grand Amiénois, n'était pas chose aisée. De cette quête d'équilibre sont nées les orientations territorialisées. Ces dernières proposent des pistes dont chaque EPCI pourra se saisir pour donner de la consistance à son projet de territoire, dans une vision transversale des politiques d'aménagement et de développement de l'espace, tout en portant un regard attentif à ses patrimoines identitaires.

Le pays du Grand Amiénois, en faisant le choix d'un SCoT plus instigateur que prescripteur, consacre le rôle relais de l'intercommunalité, organisatrice et garante des équilibres sociaux, économiques et territoriaux.



Amiens, métropole buissonnière



MARC RAPPILLARD

Le périurbain rennais, un territoire espace d'expérimentations

RENNES

Rennes, Ville-Archipel et espace d'expérimentation

L'agglomération rennaise devient Métropole en 2015. L'agglomération est marquée à la fois par une polarisation importante des grandes fonctions métropolitaines, de la population et de l'activité dans le cœur de la métropole, et en même temps d'une structuration des bassins de vie autour de communes moyennes regroupant de nombreuses communes et des pôles de proximité.

Cette structuration a permis au territoire d'assurer des fonctions importantes d'accueil de la croissance démographique que son attractivité a générée. Cependant, comme beaucoup de territoires, la métropole rennaise n'a pas pu endiguer, hormis depuis 2008 et son Programme local de l'habitat, un étalement urbain important en

deuxième couronne de l'aire urbaine. Des expérimentations ont été engagées dans le cadre du SCoT ou d'une ébauche d'Inter-SCoT sur l'habitat et les transports pour réduire ce phénomène d'étalement urbain. Pour le moment, elles n'ont pas abouti, autant du fait des difficultés qu'elles ont soulevées (notamment en termes de gouvernance et de financement), que du fait d'une vision critique de la métropolisation par les EPCI périphériques. À travers les échanges avec ces EPCI, il a été constaté que la plupart des projets portés par ces territoires font peu ou prou abstraction du rôle joué par la métropole voisine dans leur croissance et leur développement. D'un autre côté, il y a une vision polarisée d'une métropole qui se considère comme seul grand acteur du développement local et qui

a renforcé sa volonté d'accueillir sur son territoire une population, au moins à la hauteur de la croissance démographique qu'elle génère. Sans, pour l'instant, s'être préoccupée des conséquences de ce choix sur la situation des autres EPCI de l'aire urbaine. La question qui se pose alors est la suivante : quel projet pour le périurbain en accompagnement du projet de métropole ?

● LA VILLE-ARCHIPEL, UN PROJET DE TERRITOIRE ÉQUILIBRÉ

Le concept proposé à Rennes, au moins à l'échelle du pays de Rennes, tente de prendre en compte ces deux logiques au travers de la notion de Ville-Archipel. Dans cette Ville-Archipel, chaque territoire tient une place particulière et voit reconnaître sa/ses fonctions dans l'organisation glo-

bale de l'aire urbaine. En premier lieu est mis en avant le principe de la préservation et de pérennisation des espaces agricoles et naturels, et les moyens réglementaires pour le faire. Ensuite les villes en fonction de leur taille et de leur position dans l'armature urbaine se voient dotées de services plus ou moins importants. De telle sorte, chacune d'entre elles dispose a minima des services de base aux populations, et ses habitants peuvent trouver dans le pôle structurant du bassin de vie dans lequel ils sont, les services intermédiaires qui nécessitent un poids démographique et une densité suffisante pour fonctionner. C'est le concept de ville des proximités. Les services métropolitains étant essentiellement concentrés dans le cœur de métropole. En même temps est reconnu à chaque territoire un « droit » au développement économique et en particulier à celui d'une économie présente liée à son poids démographique. L'idée principale est que le périurbain ne soit plus le résiduel du projet métropolitain mais puisse disposer d'un projet en soi, cohérent avec celui de la Métropole. Les questions relatives aux transports, à l'implantation des activités économiques productives sont plus délicates à traiter mais ont trouvé au moins à l'échelle du pays de Rennes, des réponses cohérentes et relativement satisfaisantes pour les territoires concernés.

Le corollaire à cette structuration est que ce sont les choix résidentiels des ménages qui déterminent le niveau de services auquel ils pourront prétendre. Toutes les communes n'ont pas vocation à développer une offre de services complète. À chaque niveau correspond une palette de services mais aussi un environnement plus ou moins dense en terme urbain. Les pôles structurants de bassin de vie ont des droits (les services étendus qu'ils offrent à leur population comme à celles des communes pôles de proximité, une desserte en transports en commun efficace, etc.) et des devoirs, notamment le développement d'une offre plus importante de logements aidés, d'une densité urbaine plus importante, entre autres.

● MAILLER LE TERRITOIRE PAR LES TRANSPORTS

Cette approche permet de bien lier les problématiques de l'accessibilité à celle du développement même si on constate que les élus de la plupart des communes, quelle que soit leur importance, souhaitent des dessertes de transports en commun. Dans le pays de Rennes, cela s'est traduit par la demande d'un réseau maillé liant les périphéries entre elles comme les communes de petite taille, à leur pôle de service. Idéal sur le papier ces demandes n'ont pas résisté à l'analyse des conséquences environnementales et économiques de leur mise en œuvre.

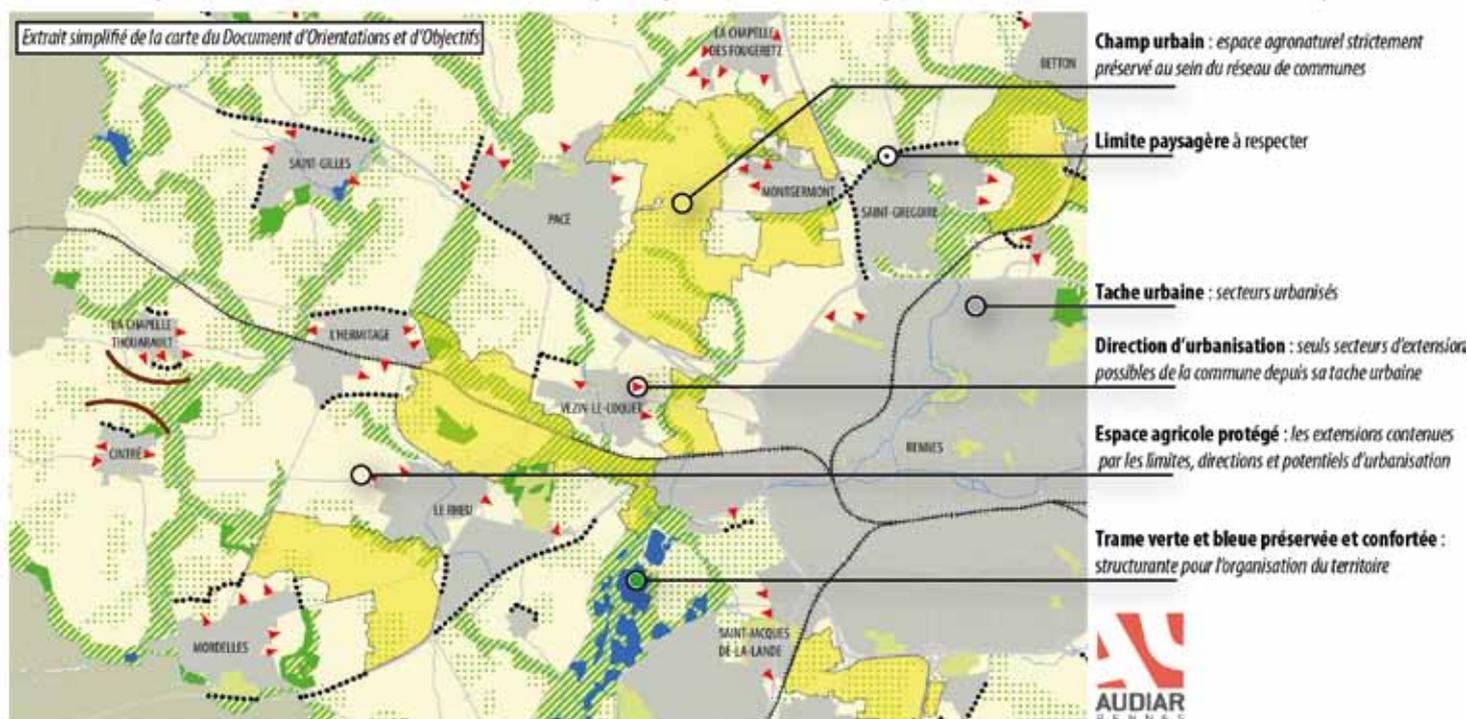
C'est en centre-ville et dans les communes d'au moins 15 000 habitants que l'on peut miser sur des transports en commun lourds, et en cœur de métropole sur une deuxième ligne de métro. Les alternatives à la voiture individuelle pour les liaisons entre périphéries et entre pôles de proximité et pôles structurants relève davantage des modes actifs et des solutions de voiture en partage ou de transport à la demande.

● DES ÉLUS POUR PÉRENNISER LES PROJETS

Pour le commerce, le primat a été donné aux centralités avec cet objectif de fournir à toutes les communes la possibilité de conserver un niveau de commerce de proximité minimum, tout en limitant de manière efficace le développement du commerce périphérique.

Plus généralement, dans la métropole et le pays de Rennes, l'une des manières de faire avancer les projets tient à la volonté des élus d'être impliqués le plus en amont possible des réflexions stratégiques. Ils ont été très sensibilisés notamment pour le SCoT. C'est une démarche de type concertation active large qui a été développée pour permettre cette implication des élus communaux et communautaires à l'élaboration d'un Plan d'aménagement développement durable et d'un Document d'orientations et d'objectifs, traitant à la fois d'un projet métropolitain fort et de la question périurbaine.

SCoT du Pays de Rennes 2015 : Préservation des espaces agricoles et naturels et organisation de l'armature urbaine de la ville archipel



REGARD DE LA FNAU

Constellations rurales à Amiens

La démarche de projet « Amiens 2030 » a initié une réflexion sur le devenir de la métropole amiénoise, en mettant simultanément à contribution élus, experts, partenaires et habitants. Parmi les quatre valeurs définies au cours de cette concertation, celle de la « métropole buissonnière » questionne les relations entre la ville et la campagne.

Au-delà des problématiques de mobilité entre les fonctions urbaines concentrées et les villages ruraux les plus éloignés, le projet métropolitain a été l'occasion de s'interroger sur les liens de réciprocités à développer au sein de l'agglomération.

● UN PROJET MÉTROPOLITAIN POUR FAIRE CAMPAGNE

L'enjeu des constellations rurales consiste à redynamiser le développement des communes rurales par la mise en place de démarches coopératives afin de réinscrire à terme les villages dans une dynamique métropolitaine globale et réciproque.

Le concept de « constellation rurale » propose un nouveau regard sur la campagne et ses fonctions. L'idée de constellation rappelle la façon dont doit être construite collectivement l'action publique dans ces territoires ruraux. La mise en réseau des ressources vaut pour les questions d'ingénierie ou les problématiques financières, et par la volonté des élus ruraux de valoriser des identités paysagères ou partagées. Plusieurs pistes

peuvent être dessinées, de l'élaboration d'un PLUi à la mise en place d'une cellule d'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour les communes, en passant par l'aménagement d'un maillage de chemins doux entre les villages et Amiens.

● DÉVELOPPER LES USAGES DE LA CAMPAGNE...

Le développement urbain et la crise du logement ont directement impacté les communes rurales de la couronne amiénoise. Ce phénomène de périurbanisation, au-delà du retrait des terres agricoles, a dans de nombreux cas entraîné une désorganisation de la centralité historique des villages. À cela s'ajoute une banalisation, voire un appauvrissement architectural et paysager des centres bourgs. La qualité de vie est pourtant essentielle pour l'attractivité des villages. Par ailleurs, l'activité agricole s'est généralisée au travers de la grande culture céréalière. Cette généralisation des pratiques agricoles a introduit un sentiment de privatisation de l'espace rural. Se pose désormais la question de la capacité du rural à attirer et à diversifier ses fonctions, notamment touristique et récréative. L'émergence de tendances de consommation basées sur le retour à la proximité et les circuits courts ouvre de nouvelles voies.

Les habitants des campagnes profitent des fonctions de la ville : travailler, se divertir, acheter. Il s'agit de réhabiliter l'espace rural, de lui redonner une valeur d'usage métropolitaine. Rendre l'espace rural accessible à tous,

c'est y retrouver des usages décentralisés, mais c'est aussi y diversifier les fonctions, par le développement d'une nouvelle forme d'agriculture de proximité ou de nouvelles fonctions récréatives liées au patrimoine naturel et paysager. Les pistes d'actions s'articulent autour de la définition pour chaque commune d'un espace de rendez-vous métropolitain, co-voiturages, services, ventes itinérantes, marqueurs identitaires, etc., accompagnée par une stratégie de valorisation et d'accessibilité aux espaces ruraux singuliers, qui passe par exemple par du tourisme en lien avec le Pays d'art et d'histoire.

● ... POUR RÉHABILITER SON RÔLE CENTRAL

Dans une logique de métropole responsable et soucieuse d'économiser les ressources, la fonction nourricière de l'agriculture peut être remise en avant. Les nouveaux comportements de consommation, notamment alimentaire interrogent les pratiques agricoles actuelles : traçabilité biologique, circuits courts, économie des ressources. La diversification de l'agriculture est déjà amorcée dans l'agglomération mais est souvent le fait d'initiatives ponctuelles à déployer, et à combiner avec une économie agricole soucieuse de la qualité de vie.

L'opportunité aujourd'hui est de réinscrire les ressources naturelles et agricoles au cœur des enjeux de la ville. Il en va de la nécessité d'abandonner le modèle de ville excroissante tout en inventant les activités de la campagne de demain. Si l'objectif de la ville est de revendiquer un véritable statut de métropole nature, il importe de mettre en scène le cadre naturel et paysager de l'agglomération dans toute sa diversité.

SAINT-OMER

Un PLUi pour le canton de Fauquembergues

La mise en œuvre de Maisons de services publics a rapidement démontré à la Communauté de Communes du Canton de Fauquembergues, l'enjeu que représente la mutualisation des services pour le développement des espaces ruraux.

Forte de ce constat, elle a souhaité, dès 2011, bâtir par l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal, une vision solidaire et concertée de l'aménagement de ce territoire fédérant 18 communes et 9500 habitants.

Le projet communautaire vise à préserver l'attractivité du canton en repensant en profondeur les modèles d'aménagement qui

ont prévalu ces dernières décennies afin de les adapter aux défis contemporains auxquels sont confrontés les territoires ruraux. Les perspectives de renchérissement des prix de l'énergie et le délaissement des centres anciens, au profit des extensions urbaines, ont été identifiés parmi les risques pouvant enrayer la dynamique de développement. Le PLUi entend donc y répondre par la valorisation de la ville des courtes distances et des proximités.

Cette ambition s'est traduite par une organisation territoriale en quatre bassins de développement, articulés autour d'un pôle principal garantissant le maintien des services nécessaires au quotidien des habitants. Ces

différentes entités sont devenues les échelles de référence des politiques de mutualisation des collectivités et structurent la stratégie communautaire de promotion des alternatives réalistes à la voiture individuelle (modes actifs, covoiturage...).

Le PLUi acte un objectif de reconquête des « centres villages », induisant une production de logements dans les cœurs de communes. *A contrario*, le document marque un arrêt de l'urbanisation dans les hameaux.

Approuvé en février 2014, le PLUi est mis en œuvre, intégrant l'ensemble des partenaires associés à son élaboration. En outre, une OPAH est en préparation, et le renouvellement urbain et la redynamisation des cœurs de communes font l'objet d'un partenariat avec l'EPF Nord-Pas de Calais. Enfin, une étude d'aménagement multi-sites visant à définir de nouveaux modèles d'urbanisation en milieu rural est en cours.

TROUVER DES SOLUTIONS INNOVANTES D'INTENSIFICATION

Face à la réalité des quartiers pavillonnaires, de nouvelles manières d'aménager sont à trouver. Avec une expertise sur-mesure, les agences d'urbanisme proposent des solutions nouvelles.

TOURS

(Auto)médecine douce pour « ville légère »

Nouvelles alliances pour une stratégie coopérative de régénération des tissus pavillonnaires

Nos villes et plus particulièrement les communes de première couronne d'agglomération sont marquées par la présence de « nappes » pavillonnaires très éloignées des préceptes de la ville compacte et mixte qu'invoquent inlassablement la plupart de nos documents d'urbanisme.

Pourtant ces tissus urbains semblent plébiscités par les ménages, il suffit pour s'en convaincre de constater la vitalité des mutations foncières avec la bascule dans le quatrième âge des primo-arrivants qui ont fait construire dans les années 1960/1970. Récemment, la loi ALUR, en supprimant brutalement le Coefficient d'Occupation des Sols (COS) rend actif un foncier jusqu'ici invisible dans les formes urbaines pavillonnaires et accélèrera, à n'en pas douter, sa transformation.

La démarche BIMBY, Built my backyard, nous semble permettre de répondre à nombre d'enjeux des espaces périurbains, à condition de ne pas considérer la division parcellaire comme un remède suffisant en soi. Si la densification des jardins pavillonnaires peut redonner des marges de manœuvre financières aux habitants pour améliorer leur habitat, tout en satisfaisant une partie de la demande de logements sans étalement urbain, la mise en place de ce type d'actions reste encore marginale et peut aussi être contre-productive si elle est réalisée dans de mauvaises conditions. Les démarches d'expérimentation permettent de mesurer les potentialités de renouvellement des tissus pavillonnaires et les processus qui permettent à la fois d'accompagner et d'encadrer le processus.

● À L'ORIGINE DU PROJET : ACTIVER LA VILLE LÉGÈRE POUR ACCOMPLIR LE SCÉNARIO DÉMOGRAPHIQUE DU SCOT

Le lancement de l'étude BIMBY dans l'agglomération tourangelle coïncide avec l'adoption de nouveaux documents locaux de planification (schéma de cohérence territoriale, programme local de l'habitat, plan de déplacements urbains, plan climat, plans locaux d'urbanisme). Ces documents accordent une importance inédite au renouvellement urbain, justifiée davantage par la volonté de lutter contre l'étalement urbain que par l'obsolescence des espaces urbains centraux ou péri-centraux ; l'agglomération tourangelle se caractérisant par des friches industrielles et militaires peu nombreuses et un très faible renouvellement des grands ensembles d'habitat social. La démarche BIMBY coïncide également avec la prise de conscience au niveau local que la mobilisation des principaux espaces mutables au centre de l'agglomération, limités en nombre et en superficie et dont la maîtrise foncière par les collectivités locales n'est pas toujours assurée, ne suffira pas pour atteindre les objectifs de renouvellement ambitieux inscrits dans le SCoT. Deux communes ont été retenues pour expérimenter le dispositif en raison de leur caractère pavillonnaire et de leur rôle stratégique au sein du territoire

● NÉCESSITÉ DE MOBILISER DE L'INGÉNIERIE AMONT POUR UN PROJET DE LA PARCELLE À L'AGGLOMÉRATION

L'étude s'est d'abord consacrée à l'identification du potentiel de renouvellement des quartiers pavillonnaires et à la façon dont les projets urbains communaux et les outils

de l'urbanisme réglementaire favorisent ou non ce processus. Les résultats de l'étude reposent, pour l'essentiel, sur l'élaboration de scénarios de densification portant sur des îlots d'habitat pavillonnaire des communes de Fondettes et Ballan-Miré. Les enquêtes menées sur le terrain par l'équipe du CETE ont permis par ailleurs de confirmer l'attractivité et la compétitivité dont jouit l'habitat diffus dans ces deux communes périurbaines face à la promotion immobilière.

● UNE DÉMARCHÉ AMONT EN 4 ÉTAPES

1. Identification des sites de renouvellement urbain préférentiels au moyen d'une analyse urbaine et foncière du tissu pavillonnaire ;
2. Analyse des caractéristiques de la population concernée et enquêtes auprès d'habitants et de professionnels de l'immobilier pour identifier les attentes des ménages vivant et souhaitant vivre dans ces quartiers ;
3. Élaboration de scénarios de restructuration urbaine et foncière ;
4. Analyse de l'impact des règles d'urbanisme en vigueur sur les perspectives de densification et transcription réglementaire des scénarios de densification élaborés précédemment en mobilisant les principaux outils du PLU.

● POUR UN SYSTÈME D' ACTIONS DÉDIÉ AU SUR-MESURE : VERS UNE NOUVELLE FILIÈRE D'AMÉNAGEMENT ?

Le croisement des enjeux sociaux, urbains et fonciers à l'échelle de ces quartiers pavillonnaires, et les échanges intervenus avec les élus et les techniciens durant la démarche BIMBY plai-



La démarche BIMBY dans l'agglomération tourangelle



ATU

dent pour une densification maîtrisée et progressive d'îlots ou de portion de rues préalablement identifiés, plutôt que pour un processus diffus et spontané dont les impacts en termes d'insertion urbaine et d'acceptation sociale sont aléatoires. Les effets indésirables de la densification spontanée déjà observés sur le terrain (multiplication des parcelles en drapeau, disparition des jardins en cœur d'îlot, troubles de voisinage) montrent en effet que la transformation des quartiers pavillonnaires vers des espaces économiques en foncier, intégrés et attractifs ne peut être garantie par le seul assouplissement des règles d'urbanisme.

Il y a donc lieu de mobiliser une filière d'aménagement inédite dans un processus de ce type. En effet, pour tenir les objectifs dans la durée, il convient à la fois d'accompagner le ménage dans son projet, de rassurer voire d'activer les riverains et, nouveauté, de simplifier pour chacun le passage à l'acte. Diviser le terrain, acquérir la parcelle, construire le nouveau logement, étudier et réaliser la rénovation du logement souche sont autant d'étapes qui appelleraient un opérateur ensemblier, une plateforme unique qui serait l'interlocuteur unique des habitants. Si on souhaite que cette mutabilité des tissus pavillonnaires soit une réelle alternative il faut investir

dans cette nouvelle filière d'aménagement qui, loin des grands tenements fonciers mobilisés à coups (coût ?) de ZAC saura faire du sur-mesure et trouver sa rentabilité dans la démultiplication des points d'acupuncture.

● ORDONNANCE POUR UNE MÉDECINE DOUCE

• 2mg d'expertise dédiée aux campagnes urbaines

Investir dans la connaissance pour définir des espaces de densification douce préférentiels

L'analyse urbaine, foncière, socio-économique et environnementale des tissus pavillonnaires et l'élaboration de scénarios d'évolution constituent deux étapes essentielles de la réflexion permettant de préciser les secteurs de densification sur lesquels l'intérêt collectif de la commune et les intérêts particuliers des habitants peuvent se rejoindre.

Ceci implique d'accroître fortement l'ingénierie consacrée à l'étude des espaces résidentiels périurbains.

• 2mg d'urbanisme collaboratif **Proposer des interfaces actives aux habitants**

Les compétences et les outils indispensables à l'implication « proactive » des habi-

tants nécessitent de sortir du cadre de l'urbanisme réglementaire. Cette ingénierie d'un urbanisme collaboratif appelle des compétences souvent peu présentes ou émietées sur un territoire (ethnologues, sociologues, médiateurs pour faire émerger les attentes des habitants ; spécialistes de la réhabilitation thermique et de la mise en accessibilité des logements, etc.).

• 2mg d'une nouvelle filière d'aménagement

Assurer le back-office pour faciliter le passage à l'acte

Au-delà des adaptations qu'il est possible d'apporter aux documents, de nouveaux outils opérationnels restent donc à concevoir pour assurer un soutien technique (voire financier) aux projets des habitants, répondant aux objectifs sociaux, économiques et environnementaux préalablement définis par la collectivité. Les dispositifs mis en place en France depuis de nombreuses années pour l'amélioration des quartiers anciens, mutualisant les compétences et les moyens financiers de la collectivité et des propriétaires, constituent une piste de réflexion à approfondir. Verra-t-on un jour une MOUS ou un aménageur dédié à la division parcellaire dans les espaces périurbains ?

ARTICULER MOBILITÉS ET URBANISME

Les questions de mobilités et de transport sont intégrantes à celles d'aménagement du périurbain. Comment mailler le territoire au mieux tout en proposant des modes de transport alternatifs et viables ?

NÎMES-ALÈS

Le contrat d'Axe Alès-Nîmes : une démarche partenariale pour développer durablement le territoire périurbain

À l'initiative de l'Agence d'Urbanisme, région nîmoise et alésienne (A'U), la démarche novatrice du contrat d'axe Alès - Nîmes a été lancée en 2009 pour le compte de l'Association pour l'émergence d'un projet commun des agglomérations d'Alès et de Nîmes. Elle vise la construction d'un projet de territoire articulant l'urbanisation des territoires aux transports alternatifs à la voiture, favorisant le développement et l'aménagement durables le long de la voie ferrée reliant les deux villes-centres.

Face à une croissance démographique atomisée en périphérie des agglomérations le long des principales routes, dans des communes dont la population est généralement inférieure à 1000 habitants, l'axe ferré qui traverse douze d'entre elles, dont trois équipées de gares ou de haltes, s'est présenté comme l'opportunité de penser différemment et durablement le développement du territoire. L'A'U s'est engagée dans un processus de sensibilisation auprès des acteurs concernés pour favoriser les réflexions sur la densification et les nouvelles formes urbaines à proximité des gares, en repensant en parallèle la mobilité et le rabattement.

La première phase de la démarche s'est conclue par les diagnostics « mobilité », réalisés par un bureau d'études, et « urbanisme », conduit par l'A'U. Dans la continuité, des scénarios ont été proposés, de nombreuses réunions de secteur et rencontres ont eu lieu, pour aboutir à un projet d'axe, qui a ensuite été décliné en fiches-action. Depuis 2014, la démarche se poursuit avec la mise en œuvre de ces fiches. L'A'U mène aujourd'hui plusieurs missions dont l'objectif est la concrétisation partenariale d'actions identifiées : projets de secteur autour de haltes existantes ou en projet, entre autres. Depuis l'origine du projet, l'agence d'urbanisme apporte son appui technique, sa capacité d'animation et son

approche transversale du sujet. Elle a également contribué à faire du contrat d'axe un des projets fondateurs de la création du Pôle Métropolitain Nîmes – Alès, un vecteur de la coopération des territoires.

● UNE GOUVERNANCE À GÉOMÉTRIE VARIABLE ADAPTÉE À LA DYNAMIQUE DE LA DÉMARCHÉ

C'est autour d'une gouvernance complexe et adaptative, animée par l'A'U, que la démarche du contrat d'axe s'est inscrite dans la durée. Elle a permis, en fonction des étapes, d'associer et de rassembler tous les acteurs concernés et compétents, les partenaires intéressés et susceptibles de participer à la mise en œuvre des actions : communes, Région, Département, EPCI, SNCF et RFF, pays, Pôle Métropolitain, chambres consulaires, l'Etablissement Public Foncier Languedoc Roussillon, trois SCoT, les services de l'État (DDTM), les Autorités Organisatrices de transports, les associations

d'usagers, des professionnels et représentants de la société civile...

La phase de mise en œuvre des fiches-action a été animée par un comité de suivi mixte composé d'élus et de techniciens. La démarche du contrat d'axe s'inscrit désormais dans la dynamique du Pôle Métropolitain Nîmes – Alès, au sein d'une nouvelle instance technique à une échelle thématique « mobilités » plus large. L'intervention de l'A'U en animation de ces différents groupes de travail thématiques ou instances opérationnelles assure une cohérence et une transversalité dans le déroulement et la mise en œuvre des réflexions et projets.

● UNE APPROCHE TERRITORIALISÉE PAR SECTEURS AUTOUR DES GARES POUR FAIRE VIVRE LE CONTRAT D'AXE

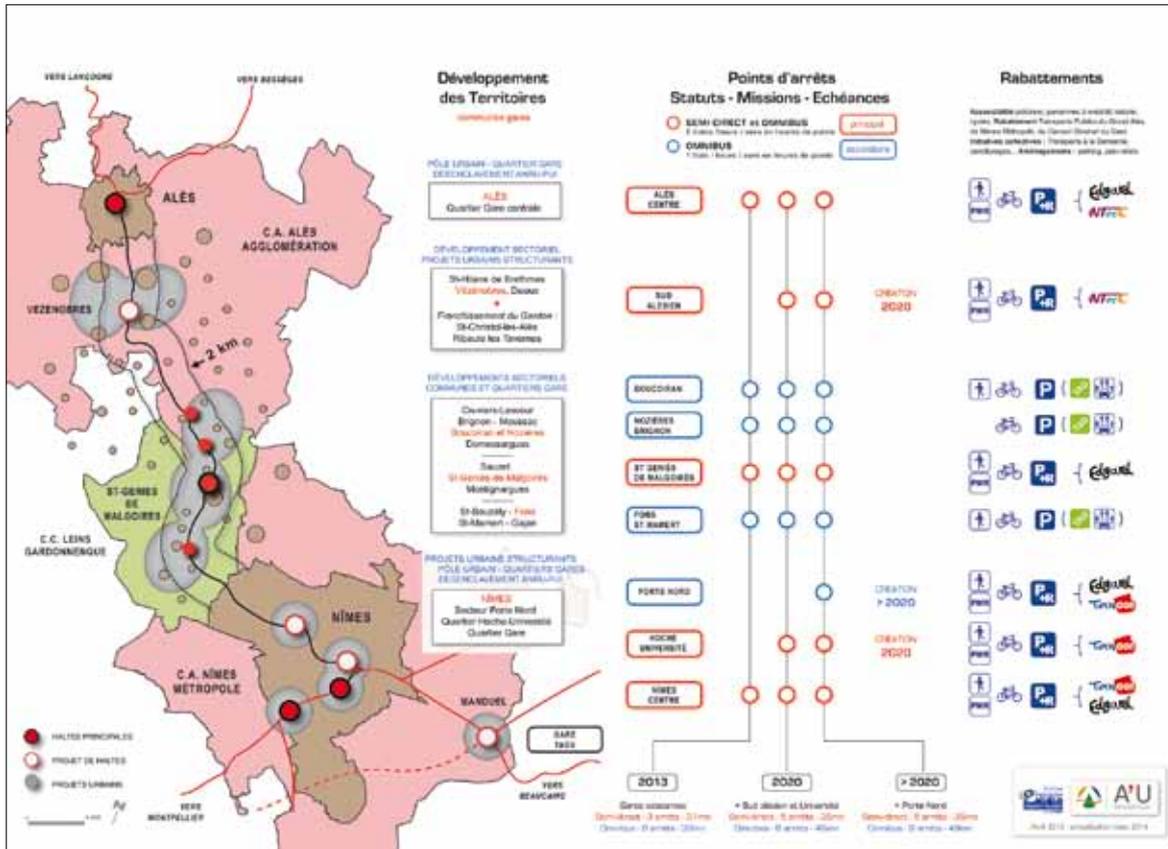
Pour définir le périmètre de projet, les critères d'accessibilité à une gare ont été déterminants. Ainsi, les communes ont été intégrées selon le temps et le mode de

« CONSTRUIRE ENSEMBLE LA GARE DURABLE DE DEMAIN ET SON QUARTIER » AMF, G&C ET RFF*

Suite à un constat de manque de visibilité sur les actions autour et dans les gares, dressé par l'AMF, Gares et Connexions et RFF*, un travail commun entre ces trois acteurs a été décidé. Une boîte à outils à destination des élus a donc été mise en place afin de répondre notamment à deux enjeux : améliorer la visibilité des interlocuteurs des communes et clarifier les rôles de tous les acteurs dans les montages de projet, notamment sur la question de gestion des fonciers ferroviaires. Cette charte de partenariat permet donc un travail

d'appropriation nécessaire à la réussite d'un projet d'aménagement qui s'inscrit dans le temps long. Dans les zones périurbaines, où le stationnement aux abords de la gare est un sujet prédominant, cette articulation est d'autant plus nécessaire qu'elle permet de penser les stationnements de manière conjointe avec l'intermodalité, les commerces et les services d'intérêt général.

*AMF : Association des Maires de France ; G&C : Gares et Connexions ; RFF : Réseau Ferré de France devenu SNCF Réseau en 2014.



Projet d'axe Alès-Nîmes : structuration du territoire, structuration des dessertes

déplacement utilisé pour rejoindre la halte ferroviaire : situées à moins de 2 km et accessibles en vélo en moins de dix minutes, ou jusqu'à 10 km pour un temps de trajet de dix minutes en véhicule motorisé.

Si les orientations du contrat d'axe n'incitent pas à un usage accru de la voiture, pour autant, le contexte périurbain et rural des territoires desservis appelle à ne pas ignorer l'avantage que peut représenter un système de rabattement des véhicules vers les haltes ferroviaires. L'accent a été mis sur le développement des modes actifs pour accéder plus facilement aux haltes, et à ce titre, l'échelle dite de « projet de secteur » (la commune-gare et deux à quatre communes voisines situées à moins de 2 km de la halte) donne lieu aux principaux projets d'investissement. Ainsi, sur le secteur pilote des quatre communes autour de la gare de Saint-Geniès-de-Malgoirès, principal point d'arrêt périurbain, cette approche a incité les communes à échanger pour mettre en cohérence leurs projets en lien avec le potentiel offert par la gare, pour penser le développement de leur territoire à une échelle intercommunale. L'enjeu est d'intégrer le point d'arrêt comme une polarité dans les réflexions portant sur l'accueil de nouvelles populations et l'aménagement urbain à l'échelle d'un secteur. Portée et alimentée par l'agence d'urbanisme, l'animation a regroupé les acteurs concernés pour élaborer des projets et leur mise œuvre opérationnelle à travers un programme d'actions

concret : parking à proximité des gares, itinéraires de rabattement vélo et piéton, signalétique, choix des zones à urbaniser en priorité, positionnement de nouveaux services, identification des disponibilités foncières permettant une densification urbaine...

La méthode mise en œuvre a pour objectif de faire adhérer à la démarche l'ensemble des acteurs, et notamment les communes, et d'aboutir à un portage politique collectif, pour une traduction ensuite dans les PLU et les orientations du SCoT.

● DU PROJET D'AXE À SA MISE EN ŒUVRE : LE TEMPS DES RÉALISATIONS

Le nouveau cadencement ferroviaire mis en place par la Région, facilité par la création du viaduc de Courbessac à Nîmes et l'installation d'un système de signalisation ferroviaire plus performant, a déjà amené des hausses significatives de fréquentation. D'autres réalisations sont lancées, motivant la poursuite du projet : étude de faisabilité du projet de halte Hoche Université à Nîmes et lancement des acquisitions foncières, inscription des principes du contrat d'axe dans les PLU de plusieurs communes intégrées dans la démarche, réflexion sur le développement du Sud alésien, soit une dizaine de communes, autour d'un projet de halte à Vézénobres. Le projet de secteur autour de la halte de Saint-Geniès-de-Malgoirès concernant quatre communes, entre également en phase opérationnelle avec l'intervention de l'EPF et

du Département. Par ailleurs, deux projets urbains majeurs situés aux extrémités de la ligne, le triangle de la gare à Nîmes et l'écoquartier autour de la gare d'Alès, contribuent à améliorer l'attractivité de la ligne par la présence d'habitat à proximité et l'accès direct à la grande vitesse.

Outre ses dimensions locales, le contrat d'axe est aussi une pièce importante à l'échelle de territoires plus larges. Cette démarche, dans la réflexion territoriale qu'elle a amenée et sa mise en œuvre, va alimenter et affiner l'approche de la révision du SCoT du Sud du Gard concernant le développement durable et vertueux du territoire. Engagée dans la plupart des projets en cours sur le territoire (contrat d'axe, révision des SCoT, projet d'agglomération ou de territoire pour le Pôle Métropolitain, projets urbains et écoquartiers sur Nîmes et Alès,...), l'agence d'urbanisme assure la transversalité et l'interrelation sur les dossiers phares de ses partenaires. Epine dorsale du territoire métropolitain Nîmes - Alès, le contrat d'axe incarne la pertinence des coopérations territoriales dans l'articulation urbanisme – transports, pour connecter les pôles et périphéries urbains en favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture (train, transport en commun), limiter l'étalement urbain en développant l'urbanisation autour des gares. Enfin, des démarches similaires pourraient être prochainement engagées, sur la ligne Nîmes – Grau du Roi, par exemple.

TISSÉO - GART

Expérimentations, intermodalités et modalités alternatives dans l'agglomération toulousaine

Tisséo-SMTC, le syndicat des transports publics de l'agglomération toulousaine, complète son offre de transports par des dispositifs organisationnels spécifiques qui répondent à une demande croissante de souplesse entre les différents modes possibles.

Ainsi, Tisséo-SMTC accompagne des entreprises dans leurs PDE (147 démarches à ce jour) et leur propose des outils en termes de mobilité des salariés. Il travaille également sur l'intermodalité à partir de points du réseau lourd, notamment en améliorant la lisibilité des différentes solutions à destination des usagers.

● ENCOURAGER LE COVOITURAGE OCCASIONNEL ET RÉGULIER

Pour accompagner le développement du covoiturage entre particuliers, Tisséo a mis en place un partenariat avec deux autres structures de covoiturage : Rézo Pouce et Coovia. Rézo Pouce participe à l'aménagement d'aires d'autostop définies qui mettent en relation demandeurs et offreurs. Il s'agit d'une remise au goût du jour du stop, en le sécurisant. Ce système concerne surtout de courtes distances.

Coovia, jeune start-up toulousaine, a développé une application smartphone qui raisonne en sièges vides dans les transports en commun, les voitures, les vélos en libre service et met en relation les particuliers.

Tisséo-SMTC, dans le cadre de ce partenariat, a mis en place 16 points d'arrêts covoiturage, à proximité des arrêts de bus et pôles d'échanges, facilitant pour les covoitureurs inscrits à l'un des trois services les prises de rendez-vous et l'intermodalité avec le réseau urbain Tisséo.

Tisséo-SMTC appréhende le covoiturage comme un outil d'accompagnement des entreprises en démarche de plans de mobilité. Les utilisateurs peuvent choisir leur cercle de covoitureurs, au sein de la même entreprise, par exemple. Le site est voué à constituer des équipages durables, notamment pour les travailleurs. Ce système bénéficie d'un conventionnement avec des entreprises, qui paient 1€ par salarié et par an. Tisséo-SMTC propose dans ce cadre une garantie retour permettant d'assurer, en cas de désistement de dernière minute du conducteur, d'un trajet soit avec un autre équipage, soit en transport en commun, soit en taxi.

Tisséo-SMTC finance ce service au titre du service public, et reçoit les recettes issues des conventions avec les entreprises en plus du versement transports. Les entreprises bénéficient d'économies de foncier, de salariés moins stressés, plus disponibles, potentiellement plus ponctuels avec la diminution des bouchons.

Le chercheur Yves Crozet indique que la saturation des transports en commun en heure de pointe est telle que la solution serait l'optimisation de l'offre existante : les voitures individuelles.

Les prochains objectifs pour Tisséo-SMTC portent sur des développements de service vers l'évènementiel, les supports numériques et les réseaux sociaux.

● ORGANISER LE TRANSPORT À LA DEMANDE

Le réseau Tisséo propose deux types de transport à la demande : d'une part le Transport à la Demande (TAD) en ligne virtuelle, suivant des lignes et horaires prédéfinis, sur réservation et, d'autre part, le TAD zonal, notamment dans les territoires peu denses sans ligne régulière. Ce TAD effectue une desserte d'un point d'arrêt à un autre selon un trajet défini à chaque départ, en interconnexion avec un mode de transport en commun lourd. Il faut réserver minimum deux heures avant départ dans le sens périphérie-centre.

Les TAD couvrent dix lignes, dont six en TAD virtuels et quatre en TAD zonaux, et sont exploités en sous-traitance.

SAINT-ÉTIENNE

E-mob : pour une meilleure appréciation de la mobilité et du budget des ménages

Au terme du programme de recherche sur les « mobilités dans les régions urbaines » lancé en 2010 par l'ADEME, epures, l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise a élaboré une application grand public : e-mob.

L'objectif de cet outil est d'informer les ménages sur les conséquences budgétaires et écologiques du choix de localisation de leur résidence et de leurs modes de déplacement. L'impact financier induit par ce changement est souvent mal appréhendé par les ménages, notamment en ce qui concerne la consommation énergétique du logement et la nouvelle organisation de leurs déplacements (tra-

vail, achats, loisirs...). Le cumul de l'ensemble des dépenses, associé à l'augmentation non maîtrisée des coûts de l'énergie peut conduire les ménages vers une situation de fragilité économique voire de précarité. L'outil e-mob permet de sensibiliser les ménages à l'évolution de leur budget en intégrant l'ensemble des coûts liés aux logements et aux transports.

Un ménage a la possibilité de faire un bilan de sa situation actuelle, de son projet immobilier, et d'observer l'évolution de sa situation financière avec une évaluation de « son reste à vivre », du temps de transport ou encore l'évolution des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

Développé à l'échelle du sud Loire, autour de Saint-Étienne, l'outil e-mob s'appuie très largement sur des données propres à ce territoire, issues pour une large part des observatoires de l'agence. En partenariat avec l'ADEME et la FNAU, epures peut accompagner collectivement les agences dans l'appropriation et la transposition de l'outil à leur territoire respectif.



AMIENS

Communautés de Communes du Sud-Ouest Amiénois : du plan de déplacement rural au PLUi

Située dans le périmètre de l'aire urbaine d'Amiens, la CCSOA témoigne qu'une politique publique ambitieuse et originale en matière de management de la mobilité n'est pas incompatible avec le statut de territoire rural. Depuis 2012, la Communauté déploie progressivement un projet visant à faciliter la mobilité au sein de son territoire, à désenclaver le maximum de communes et à permettre, même aux plus désargentés, de « bien vieillir à domicile ».

Riche de 21000 habitants, la Communauté de Communes du Sud-Ouest Amiénois constitue une constellation villageoise composée de 63 conseils municipaux et de 105 églises. Au cours des années 2000, une réflexion y a été engagée sur le bien vieillir en territoire rural, amenant à ce que la CCSOA soit désignée en juillet 2010, Pôle d'Excellence Rurale. Au cours de cette démarche, un constat de dépendance des retraités pour se déplacer a été fait. Par ailleurs, une analyse fine a montré que des besoins émanent aussi d'autres publics. Ainsi, la réalisation d'une enquête ménage à l'échelle du pays a mis en évidence que quatre demandeurs d'emploi sur dix ne possédaient pas le permis de conduire, et que de ce fait, 2/3 d'entre eux ne recherchent pas d'emploi au-delà de leur commune de résidence ou des communes limitrophes. La collectivité a alors souhaité aider les personnes qui n'ont pas de véhicule à ne plus être dépendantes de leurs proches, tout en continuant à vivre dans leur village.

● UNE IDÉE ORIGINELLE : L'UTILISATION ÉLARGIE DES BUS SCOLAIRES

Les habitants de ce territoire rural ne disposent pas d'un système efficace de transport en commun alors qu'il existe un maillage dense de lignes de transports scolaires. Partant de ce constat, la CCSOA a obtenu du Conseil Général de la Somme qu'il lui transfère cette compétence pour qu'elle assure elle-même le transport scolaire. Forte d'un statut d'autorité organisatrice de transports de second rang, la CCSOA a procédé à l'optimisation et à l'élargissement de l'offre. Ainsi, l'autorisation de transporter d'autres publics que les scolaires lors des circuits du matin et du soir a été obtenue. Un service supplémentaire, en transport à la demande en ligne virtuelle, offre la possibilité d'effectuer un déplacement en milieu de journée.

La CCSOA bénéficie d'une subvention du Conseil Général correspondant au coût, pour

ce dernier, des délégations de service public antérieures, soit 1,6 M€ par an, pendant sept ans. Ainsi, bénéficiaire de cette Délégation de service public (DSP), l'EPCI a créé une régie de transport achetant les véhicules nécessaires aux circuits scolaires mais aussi les neuf places indispensables au Transport à la demande (TAD) de cours de journée.

L'amortissement des véhicules se jouant sur la durée de la DSP, tout kilomètre supplémentaire au transport scolaire de base se fait en coût marginal d'exploitation. Aussi, les cars sont utilisés en tourisme pour le scolaire et le périscolaire, et pour d'autres publics (associations...), afin d'équilibrer les comptes grâce à l'optimisation des équipements roulants.

● FINANCER LE TRANSPORT À LA DEMANDE DÉFICITAIRE

Cette démarche consiste donc en une réflexion approfondie sur le modèle économique du transport, en considérant la complémentarité entre lignes scolaires tout public et transport à la demande « pôle à pôle ». Le TAD est facturé à hauteur de 1,5€ par parcours quelle que soit la distance, témoignant ainsi de la volonté de rechercher une certaine égalité territoriale quelle que soit la position géographique de l'habitant. La CCSOA a enregistré 20.000€ de déficit sur le TAD en 6 mois, alors qu'elle avait programmé une subvention d'équilibre de 80 000€. Les bénéfices apportés par les

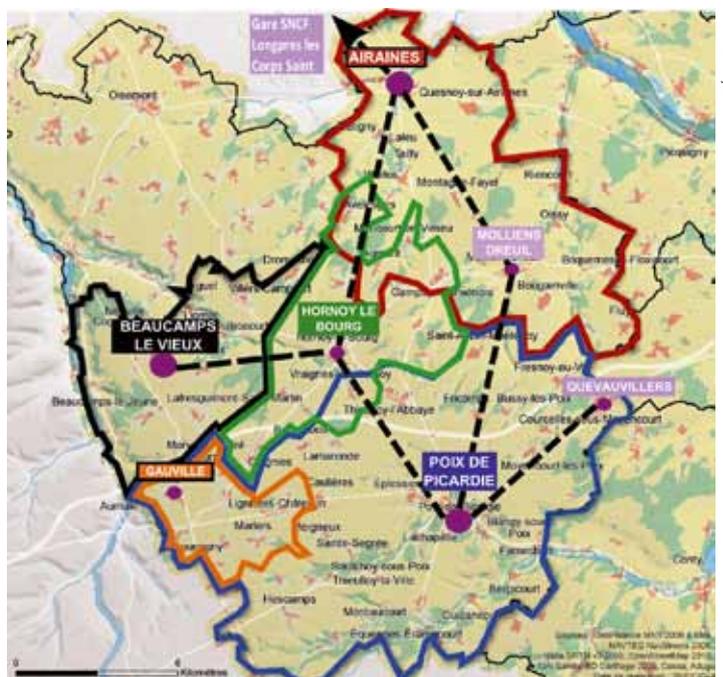
services de tourisme, ont couvert dès la première année le déficit induit par le transport quotidien. Ce modèle est reproductible à d'autres territoires, bien que la CCSOA ait bénéficié de l'opportunité d'une absence de transporteur indépendant.

● UN CONTEXTE PLUS LARGE DE PLATEFORME DE MOBILITÉ ET DE PLANIFICATION TERRITORIALE

Cette démarche participe d'une stratégie inclusive pour le maintien à domicile (repas, portage de livres), dans une forte logique de service à la population. Dans cet esprit, les cars assurent donc une desserte des marchés les samedis et dimanches. Information, communication, conseil en mobilité complètent le dispositif pour qu'il soit facile d'usage.

La CCSOA met également en place des parkings de covoiturage, dans le cadre de l'accompagnement du site de covoiturage « rouleco.fr », mis en œuvre à l'échelle de trois Pays de la Somme, pour répondre au covoiturage à caractère local et répétitif. En effet, la CCSOA estime que sa politique de transport doit articuler une combinaison de solutions diverses : covoiturage, accès aux deux gares du territoire, bus ...

La CCSOA amorce l'élaboration d'un PLUi, dont l'approbation est espérée pour fin 2018. Le plan de déplacement rural du Sud-Ouest amiénois constitue donc l'une des composantes de son projet global.



GÉOPICARDIE

Le plan de déplacement mis en place dans le Sud-Ouest Amiénois

MOBILISER UNE INGÉNIERIE COORDONNÉE

Aménager les campagnes urbaines suppose un diagnostic territorial et une ingénierie coordonnée et partenariale.

RENNES

L'ADDOU à Rennes : co-élaborer des écoquartiers

Depuis 2002, une trentaine d'ADDOU (Approches développement durable des opérations d'urbanisme) ont été réalisées dans le Pays de Rennes. Au-delà de la construction d'éco-quartier, elle vise à faciliter la production avec la société civile et les habitants, de cités agréables à vivre, répondant au fonctionnement plus durable et aux besoins en pleine évolution.

● UNE DÉMARCHÉ MULTIPARTENARIALE

L'ADDOU a été mise au point par l'agence d'urbanisme rennaise et l'Agence locale de l'énergie et du climat, en s'appuyant sur l'approche environnementale de l'ADEME. L'ADDOU a pour objectif de réaliser un plan guide pour la création de quartiers nouveaux ou en renouvellement, en répondant au mieux aux exigences environnementales et sociales.

● UNE DÉMARCHÉ D'INTELLIGENCE COLLECTIVE

La démarche repose sur une série d'ateliers avec des élus, des techniciens et des habitants. Le groupe doit comporter un nombre suffisant de femmes et de jeunes.

Les visites de terrain et ateliers traitent du fonctionnement concret de la commune et de son centre. En petits groupes, les participants sont amenés à rêver leur quartier idéal avant d'appréhender les évolutions pouvant influencer leur projet. Puis ils font des propositions concrètes. L'agence les aide à mettre en lumière les interactions et les contradictions de leurs suggestions afin d'optimiser le projet.

Le résultat est un plan-guide autour d'objectifs hiérarchisés qui forment le guide d'aménagement durable de l'opération.

Les concepteurs peuvent alors s'en emparer et travailler. Leurs esquisses sont ensuite analysées par l'équipe ADDOU et réorientées si besoin.

● UNE OPTIMISATION DU PROJET

L'approche transversale à partir des besoins et des usages de chacun facilite le travail sur des typologies d'habitat très diverses et sur la mixité de ses habitants. Elle se traduit par une meilleure fonctionnalité et donc une acceptation de la densité, un renforcement de l'efficacité des transports en commun, des liaisons piétons-vélos facilitées, l'intégration de la gestion de l'eau et de la biodiversité...

● LA NICHE AUX OISEAUX

L'ADDOU a permis d'élaborer la programmation de l'écoquartier de la Niche aux Oiseaux en 2005. Cette extension urbaine sur 10 hectares à la Chapelle Thouarault (deuxième couronne rennaise), aurait pu se faire selon le mode de lotissement traditionnel sans la volonté du maire d'aller vers des formes

urbaines plus diversifiées et une autonomie énergétique.

Le groupe de travail a souhaité privilégier des modes de déplacements actifs vers le centre, des endroits de convivialité avec un terrain de foot et un parc. L'habitat est aussi plus dense et permet à l'ensemble des habitants de rester à 500 m du clocher. La desserte en voiture est autorisée mais les parkings sont regroupés en périphérie. Le bocage conservé gère les flux des piétons, de l'eau, de la faune et la flore naturelles...

● L'EFFET BOULE DE NEIGE

L'ADDOU est une première étape pour remettre les usages au cœur du processus de fabrication de la ville. Cela se répercute sur l'ensemble de la politique communale. Le projet urbain, alimentant le PLU grenellisé de la Chapelle Thouarault, a été réalisé en s'inspirant de cette méthode.

L'agence travaille maintenant à conforter toute la chaîne de production afin d'éviter les pertes en ligne tout au long de la durée des projets.

Projet urbain de la Chapelle Thouarault



| Principales affectations | Déplacement, transport, circulation | Aménagement, composition urbaine |
|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| Dominante Habitat | Voie de desserte | Entrée de ville à traiter |
| Dominante Activité | Cheminement piéton cycle | Axe principal à requalifier |
| Dominante Equipement | Ligne de bus | Principe de liaison verte |
| Espace Vert et de Loisirs | Arrêt de bus | Place publique à conforter |
| | Parking public/mutualisé | |



Les allers et retours entre l'urbaniste et l'aménageur ont contribué à proposer un projet urbain réaliste (commune de Pulversheim – Haut Rhin)

AURM

MULHOUSE

Une ingénierie coordonnée au service de l'aménagement

L'Agence d'urbanisme de la région mulhousienne (AURM) et la Société d'équipement de la région mulhousienne (SERM) travaillent ensemble selon un « modèle » original et très peu dupliqué jusque-là. En associant leurs spécialités, ils apportent une plus-value de services aux élus des secteurs périurbains et ruraux.

● DEUX STRUCTURES EN AMONT ET EN AVANT DE L'ACTE D'AMÉNAGEMENT

L'Agence d'urbanisme de la région mulhousienne (AURM) intervient dans le champ habituel des agences de la FNAU : observation et anticipation des évolutions des territoires, accompagnement des décideurs publics et missions pour la cohérence de l'action locale. Le projet urbain et la composition des territoires font partie de ses compétences. La Société d'équipement de la région mulhousienne (SERM) est à la fois opérateur, aménageur et constructeur : réhabilitation de friches, construction d'équipements publics, missions de renouvellement urbain et d'amélioration de l'habitat, réalisation de ZAC... Elle poursuit également une activité dans la gestion immobilière et les services urbains. Elle a un statut de Société publique locale (SPL), ce qui l'oblige à travailler exclusivement pour ses actionnaires. En janvier 2014, la SEMHA (SEM de Haute-Alsace) et la SERM se sont rapprochées pour former un groupe au service des collectivités de l'ensemble du département. Leur direction est commune. La forme juridique d'intervention du binôme s'en trouve élargie.

● UNE COLLABORATION ANCIENNE ET ÉVOLUTIVE POUR UN ENRICHISSEMENT MUTUEL

La collaboration entre les deux structures date de 2008. Elle a en premier lieu pris la forme d'une convention bilatérale entre les deux structures. Elle comportait des travaux à mener par l'AURM et financés par le SERM : indicateurs de fréquentation du centre-ville de Mulhouse, étude du marché immobilier ou encore journée de sensibilisation au développement durable à destination de chargés d'opérations de la SERM.

En 2010, Jean Rottner, déjà président de l'AURM est devenu le président de la SERM, renforçant les liens entre les deux entités. La SERM est devenue adhérente de l'agence au même titre que la Chambre de commerce ou la Maison de l'emploi. Les objectifs visés étaient d'atteindre une meilleure « interconnaissance » des métiers et des pratiques, et d'œuvrer de façon plus cohérente auprès des élus et partenaires... souvent communs aux deux structures.

Les missions assurées pour la SERM ont été introduites dans le programme partenarial de l'agence. Depuis cette époque et dans ce cadre, une convention annuelle de financement lie les deux organismes.

Parmi des sujets récurrents de collaboration peuvent être cités : l'étude habitat portant toujours sur un sujet exploratoire ; la journée des professionnels de l'immobilier qui constitue un rendez-vous apprécié par l'ensemble des intervenants locaux (notaires, investisseurs, promoteurs publics et privés) ; le suivi et la mise

en perspective des données chiffrées de la fréquentation des sites et équipements de la région mulhousienne (commerces, transports collectifs, musées, hôtels). Avec ses nombreux échanges sur les dossiers complétés par des séminaires communs, la SERM apporte en retour son expertise et sa « culture » à l'AURM dans le domaine de la programmation.

● UNE INTERVENTION COMPLÈTE POUR DES COLLECTIVITÉS PEU DOTÉES EN INGÉNIERIE PUBLIQUE

Les deux structures combinent aussi leurs savoir-faire pour accompagner les collectivités, et plus particulièrement celles dénuées de compétences complètes sur les aspects plus opérationnels. Par exemple, elles proposent aux communes une mission globale dans un cadre de quasi-régie (in-house) ou contractuel : l'agence intervient en amont pour les études préalables (projet urbain, marché de l'habitat) ; la SERM propose un chiffrage, une faisabilité technique et financière et les études techniques préalables permettant à la collectivité de mesurer la réalité économique de son projet et de passer en phase de réalisation.

● UNE SOLUTION LOCALE TOUT EN AGILITÉ...

Le travail en toute complémentarité des SEM et des agences d'urbanisme est une solution en termes d'ingénierie et d'accompagnement des collectivités. Quels seraient les enseignements de cette expérience de l'agglomération mulhousienne ? Ce type de collaboration offrirait plusieurs avantages pour les élus des communes rurales ou périurbaines : un large panel de compétences, une proximité et reconnaissance des intervenants, une souplesse d'intervention, et des équipes solidaires et travaillant en toute confiance.

JEAN BADAROUX, Vice-président du Club Ville-Aménagement**Les campagnes urbaines ne paraissent pas être le terrain de jeu favori de ces créateurs de valeur que sont les aménageurs. Quelles seraient les conditions pour que ceux-ci s'investissent plus systématiquement dans ces espaces ?**

Effectivement l'aménageur par nature est plutôt un animal urbain et l'on pourrait dire, de façon intuitive, que la campagne urbaine est un peu terra incognita pour l'aménageur. Elle pourrait même être perçue comme un territoire ennemi, celui qui vient justement piquer les valeurs, les potentiels de production d'habitat, les potentiels de production d'activité économique. Une telle impression ne serait pas le reflet exact de la réalité, celle qui fait que les néoruraux sont des vrais urbains. Et se fermer à cette réalité-là, ce serait être un peu hémiplégique. En fait, il existe un certain nombre de projets sur lesquels les aménageurs expérimentent la question du déploiement de leur métier sur ces territoires dit périphériques. Il en est ainsi pour la Route de la mer dans la métropole montpelliéraine, où pour la Ville-Archipel de Rennes. On intervient certes peu, mais cette question de l'aménagement en situation de ville légère ne nous est pas étrangère. Je dirais même qu'elle nous titille et que nous avons une certaine envie d'y aller.

Alors que faudrait-il pour que cela devienne un peu plus systématique ?

Je verrai personnellement trois conditions, ou du moins trois contraintes qu'il faudrait lever pour que nous puissions nous sentir plus à l'aise : l'échelle de la commande, le socle stratégique de celle-ci, et le contenu

effectif de cette commande. Pour un aménageur, il est nécessaire d'avoir une commande. Or aujourd'hui objectivement sur les territoires se situant en dehors de la ville constituée, les commandes qui peuvent être adressées à des aménageurs sont extrêmement émiettées. Nous apparaissons alors, à tort ou à raison, comme surdimensionnés. Il y a donc un problème d'échelle de la commande, qui pose à la fois une question d'ordre politique et une question de définition de socle stratégique. L'aménageur ne peut intervenir sans qu'un certain nombre d'enjeux aient été posés, et que chacun ait conscience de ce qui se joue sur ces territoires élargis. Enfin il faut progresser sur ce territoire politique à constituer, qui permettrait d'organiser une commande ou des commandes de réflexion, de diagnostic, d'orientation stratégique et de planification ou de mise en œuvre à travers un processus opérationnel. Sous ces conditions je ne vois pas ce qui pourrait nous empêcher d'adapter nos savoir-faire aux enjeux de la campagne urbaine.

Comment appréhender l'opération d'aménagement lorsque celle-ci traverse les échelles ?

La question pour l'opérateur est celle de la transformation de ce territoire dit extérieur, analysé d'un strict point de vue marchand, avec les opportunités de captation de plus-value qui peuvent exister sur ces territoires. Je reviens donc sur la question de comment penser l'organisation spatiale, et sur les outils et sur les moyens d'action d'intervention pour éviter ce risque d'une captation de valeur faite de façon anarchique.

Aborder l'aménagement aux différentes échelles territoriales, c'est considérer la problématique des territoires satellisés sur lesquels des dépendances ce sont organisées. La question est comment arrive-t-on à organiser quelque chose qui n'aille pas dans le sens de cette dépendance. Le penser dans un territoire élargi et dans une organisation spatiale qui fasse système est quelque chose qui est nécessaire si l'on veut éviter que la pente la plus simple soit celle de l'organisation radioconcentrique, celle qui se met en œuvre avec de simples logiques de profits. Par nature le projet urbain est toujours local. L'aménageur intervient donc toujours à une échelle et à un périmètre de projet. La question est comment ce périmètre de projet s'inscrit dans une organisation pensée dans lesquels les questions de l'énergie, les questions de la mobilité, les questions de valeurs foncières, de solidarité sont prises en compte. Comment tout cela va être organisé, à la fois d'un point de vue intellectuel, et de celui de la gouvernance et des solidarités politiques qui doivent s'installer aux échelles de ces territoires-là. Ensuite, l'aménageur viendra fabriquer son morceau de projet à l'intérieur de ce système maillé. Mais encore faut-il que cette organisation ait pu être proposée, qu'elle alimente la commande et la réponse que les professionnels sont capables d'y faire. S'il n'y a pas ce processus en amont, la commande la plus naturelle est celle d'une captation de valeur foncière qui est laissée au premier qui dégaîne.

JACQUES CHIRON, Sénateur de l'Isère, Président de la Fédération des Entreprises publiques locales**La Fédération des Epl a consacré un atelier aux enjeux d'aménagement dans le périurbain lors de son Congrès à Deauville en octobre 2014. Quels en étaient les enseignements ?**

La ville se diffuse, la centralité n'est plus l'apanage du centre et certains espaces périphériques deviennent centraux. La Fédération des Epl a souhaité poser les cadres d'une réflexion sur l'urbanité des territoires périphériques à l'heure des métropoles.

Ces territoires sont aussi en recherche d'un nouveau modèle, d'une nouvelle densité et les aménageurs que nous sommes, présents de longue date dans l'aménagement de ces territoires, sont les mieux placés pour accompagner ces nouveaux

schémas, en adaptant leurs modes de faire. Créer des centralités en périurbain pose la question de la mobilité, de l'activité économique et de l'accès aux services et ces éléments doivent être analysés aux différentes échelles de territoires. La question de la gouvernance territoriale reste essentielle.

Voyez-vous se dessiner de nouveaux métiers et de nouvelles coopérations sur les territoires notamment entre agences d'urbanisme et Epl, comme en témoignent les coopérations à Mulhouse entre l'agence et l'Epl ?

L'action publique locale subit actuellement de profonds bouleversements. Face à cette « tectonique territoriale », le mouvement

des Entreprises publiques locales s'adapte afin de répondre au mieux aux attentes des territoires et de leur population. Les Epl s'engagent dans des stratégies, tant de diversification de leur champ d'activité et de leur périmètre d'intervention que de mutualisation, dans une logique d'économie d'échelle et dans une perspective de développement. PME au service des territoires et des autres entreprises, les Epl ont vocation à optimiser la commande publique et à démultiplier la capacité d'investissement des collectivités. Les coopérations et alliances avec les agences d'urbanisme visent à mettre à disposition une ingénierie adaptée et à apporter une complémentarité de compétences aux projets. Cela relève de notre ambition.

LES CAMPAGNES URBAINES, LABORATOIRE DU BIEN COMMUN ?

Quel lien établir entre l'aménagement des campagnes urbaines, thème de la 34^e Rencontre des agences d'urbanisme de 2013, et le bien commun territorial qui était au cœur de la 35^e ? Ce fut l'objet de l'atelier « Amiens + 1 ».

Cet atelier avait pour finalité de réfléchir sur ces territoires qui ont des ressources spécifiques à valoriser dans la transaction territoriale et un « génie du lieu » à réinventer.

Le rapport entre campagnes urbaines et bien commun territorial ne va pourtant pas de soi. Les biens communs, descendant des « commons » anglais, évoquent un système auto-organisé par lequel des communautés gèrent leurs ressources indépendamment de l'État et du marché, ou dans une dépendance minimale. « Entre aménagement et bien commun, le rendez-vous n'est pas acquis » introduit Martin Vanier. Qu'est-ce qui peut rapprocher des systèmes motivés par la coopération et le partage de l'acte d'aménager des territoires longtemps déconsidérés ; acte qui se caractérise par une volonté d'organisation et de maîtrise de l'espace ?



PHILIPPE DAVID

La 35^e Rencontre des agences d'urbanisme

● LE PROCESSUS D'ÉLABORATION COMME VÉRITABLE COMMUN

L'atelier s'est arrêté sur des exemples inscrits dans des échelles variées (présentés dans le présent dossier). Le premier concerne la desserte ferroviaire comme composante de l'aménagement. L'agence de Nîmes-Alès a développé le projet partenarial de contrat d'axe à mettre en œuvre pour aménager le territoire « inter-

médiaire » entre ces deux villes. Le deuxième exemple a été présenté par SNCF Réseau, concernant la mutation foncière de friches ferroviaires dans des territoires sans surchauffe, autour de l'évolution de quartiers de gares, construites en périphérie de bourgs. Enfin, l'agence de Tours a présenté des solutions innovantes pour produire du foncier dans la « ville légère » déjà habitée, en s'affranchissant de la doxa du découpage parcellaire.

Alors que les communs répondent à ce qui n'est pas appropriable, l'aménagement est, par essence, un acte qui consiste à redonner de la valeur et à réaffecter celle-ci à des possesseurs. Placer l'aménagement des campagnes urbaines dans le bien commun, c'est, notamment, trouver des usages non propriétaires, dans des espaces qui sont pleins de propriétaires. Et si le commun se situait, avant tout, dans le processus d'élaboration du projet ?

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION : Brigitte Bariol-Mathais, déléguée générale de la FNAU.

CONCEPTION ET RÉDACTION : Florence Gall-Sorrentino, Philippine Lavoillotte et Marianne Malez (FNAU).

AVEC LES CONTRIBUTIONS DE : Nelly Arneguy (A'U), Jean Badaroux (CVA), Jérôme Baratier (ATU), Viviane Begoc (AURM), Marie-Caroline Bonnet-Galzy (CGET), Frédéric Bossard (epures), Ariane Bouleau (AFTRP Sud), Corinne Casanova (AdCF),

Jacques Chiron (FEPL), Stéphane Cordobes (CGET), Marie-Claude Dalibart (CVA), Christophe Doucet (Tissé),

Stéphanie Fuchy (SNCF Réseau), Alain Garès (CVA), Christophe Gay (FVM), Charlotte Girerd (SNCF Immobilier),

Jérôme Grange (ADUGA), Arnold Landais (Amiens Métropole), Sylvie Landriève (FVM), Noémie Le Cocquen (Tissé), Héléne Le Rai (FEPL), Nathalie Louet (A'U), Claude Maillère (ADDRN), Pascale Marie (SNCF Réseau), Anne Milvoy (AUDIAR),

Christophe Molin (AUDRSO), Marie Molino (GART), Stéphan Muzika (SERM), Sophie Plawinski (SERM), Emmanuelle Quiniou (AURA), Henri-Noël Ruiz (AUDIAR), Philippe Schmit (AdCF), Daniel Zobèle (epures).

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES DE LA COUVERTURE : François Serveau / KMK – Philéog Eleven – AUDRR

GRAPHISME : Héroïse Tissot – Anne Terrin

IMPRESSION : Imprimerie LFT, avril 2015 • **ISSN :** 1 295 5760

Document téléchargeable sur www.fnau.org



FÉDÉRATION
NATIONALE
DES AGENCES
D'URBANISME



www.cget.fr

22, RUE JOUBERT – 75009 PARIS – FRANCE
01 45 49 32 50 – FNAU@FNAU.ORG – WWW.FNAU.ORG