

# traits d'agences

L'actualité des agences d'urbanisme

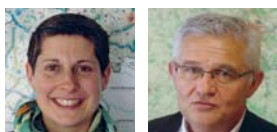
Supplément au n° 61 de **traits urbains**, le magazine opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément)



Été 2013

## Dossier

# Campagnes urbaines



**Caroline Sannier** : exploratrice en Somme  
**Colin Sueur** : archi-engagé

## traits d'agences

Été 2013

## EN BREF

- Apur : CASSINI, outil de cartographie interactive en ligne 3
- Baro-Méto : l'agglo grenobloise au scanner 3
- Rennes : quelles armatures urbaines dans les SCoT 3
- Sud Bourgogne : la nouvelle agence explore le périurbain 4
- Quimper : démarche prospective « Cornouaille 2030 » 4
- IAU : un colloque sur les cités-jardins Dunkerque : 2030, à nous de jouer ! 4
- Culture et patrimoine : nouveau club pour enjeux majeurs 5
- FNAU : formation RFSC 5
- Le club maritime active ses réseaux 5
- Les publications 6

## DOSSIER

## Campagnes urbaines

- Retour sur le séminaire introductif : facettes périurbaines 8
- Enjeux de solidarité entre les espaces métropolitains et leur hinterland 9
- Agence Seine Aval : il existe une vie périurbaine organisée sous le manteau métropolitain 10
- Agence de Toulouse : faire de l'urbain dans le périurbain, l'enjeu de demain 11
- Agence de Reims : périurbanisation au sein du SCoT et impacts sur la mixité et l'environnement 12
- IAU Île-de-France : le périurbain au-delà des mythes 13
- Agence de Rouen : émergence de nouvelles pratiques de mobilité 14
- Agence d'Angers : analyser, comprendre, agir pour faire projet 15
- Agence d'Orléans : pour freiner l'étalement urbain, préserver les espaces agricoles et naturels 16
- Agence de Bordeaux : interfaces ville-nature, regarder des deux côtés de la lisière 17
- Agence de Marseille : agriculture urbaine et périurbaine, dépasser l'approche « agriculture = paysage » 18
- Agence de Saint-Omer : l'enjeu d'une planification stratégique de la santé dans les espaces périurbains et ruraux 19
- Agence de Rennes : le périurbain, un espace d'innovation pour les mobilités ! 20
- Agence du Havre : une ligne TER au service d'un développement urbain différencié ? 21
- Agence de Nîmes - Alès : favoriser l'usage du train dans le territoire périurbain 22

## PORTRAITS

- Caroline SANNIER 23
- Colin SUEUR 24

## LES AGENCES FACE AU « FAIT PÉRIURBAIN »



DR

Si le « fait métropolitain » reste encore incomplètement assumé en France, le « fait périurbain » l'est moins encore. Le traitement journalistique des résultats de l'élection présidentielle de 2012 a braqué les projecteurs, sous un nouveau motif, sur les territoires périurbains. Désireuse de mieux en comprendre les déterminants et enjeux, la revue « Esprit » a publié, au printemps 2013, un dossier sur ce thème intitulé « Tous périurbains ». Il s'appuyait sur les contenus d'une journée d'échange organisée par la revue avec le club de réflexion « Les Métropolitaines ».

Les débats qui opposent ces deux « typologies territoriales » sont pour l'essentiel fondés sur des représentations sociales, culturelles, politiques et des clivages qui ne sont plus opérants pour décrire les réalités sociales et territoriales. Les systèmes urbains et périurbains sont issus de stratégies d'individus, de ménages, d'entreprises, opérés par rapport à leurs aspirations, leurs modèles sociaux et économiques. Ces arbitrages façonnent les trajectoires résidentielles et professionnelles, les localisations des activités, les besoins de services et les choix de loisirs et, par conséquence, les pratiques de mobilité. Dans « l'urbain généralisé » qui caractérise notre société mobile, le « fait métropolitain » et le « fait périurbain » apparaissent ainsi indissolublement liés dans les grands écosystèmes territoriaux. À travers leurs natures de missions, leur mode de gouvernance, leurs travaux et recherches, les agences d'urbanisme se retrouvent au cœur de ces questionnements.

Pour sa 34<sup>e</sup> Rencontre, organisée en septembre 2013 par l'agence d'urbanisme du Grand Amiénois, le réseau des agences d'urbanisme a donc choisi de s'intéresser, sans tabou ni préjugé, aux enjeux des territoires périurbains. Il s'agit de mieux comprendre les modes de vie de leurs habitants, les déterminants de leurs dynamiques, leurs ressources intrinsèques et leurs interrelations, mais l'objectif est aussi de les aborder comme espaces de projet et d'action. ■

Vincent Feltesse, Président de la FNAU

**traits d'agences**, actualité des agences d'urbanisme, supplément au n° 61 de Traits urbains, le magazine opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément). • Editeur : Innovapresse & Communication - 1, place Boieldieu - 75002 Paris - Tél. : 01 48 24 08 97 - Fax : 01 42 47 00 76 - www.urbpresse.fr - RCS Paris B 329255 566 - ISSN : 1776-9604 - Commission paritaire : 0218 T 87608 • Directeur de la publication : Christian Coustal • Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme : 22 rue Joubert, 75009 Paris - Tél. 33 (0)1 45 49 32 50 - www.fnau.org • Comité éditorial : Brigitte Bariol, Jérôme Grange, Axelle Pourrias, Florence Sorrentino, Marie-Christine Vatov • Ont participé à ce numéro : Nelly Arneguy, Brigitte Bariol, Sylvie Buguere, Maryse Brégeon, Céline Castellán, Isabelle Collet, Juliette Duszynski, Marie-Marthe Fauvel, Patrice Fournier, Alex Gay, Nicolas Guillon, Jérôme Grange, Véronique Kiény, Natalie Laborde-Milaa, Benoit Leboucher, Bruno Le Corre, Michel Ledoue, Yann Lelouard, Thierry Lochard, Hervé Loiseau, Florent Haro, Dominique Mathieu-Huber, Elodie Maury, Boris Menguy, Agathe Miton, Pascale Montefiore, Jessy Oukoloff, Olivier Portier, Axelle Pourrias, Anne Quantin-Pottecher, Isabelle Querlier, Emmanuelle Quiniou, Laurent Renavand, Jean-Christophe Rigal, Sivina Rodrigues-Garcia, Muriel Rouze, Clarisse Schreiner, Florence Sorrentino, Frédéric Theule, Pascale Thomas, Pierre Tridon, Camille Uri • Directeur artistique : Alain Martin • Maquette : Marie-Hélène Regnier • Abonnement annuel à Traits Urbains : 99 € TTC (7 numéros) - 15 € le numéro, 25 € le hors série - TVA : 2,1 % - renseignements et abonnement : abonnement@innovapresse.com • Imprimeur : Corlet Imprimeur (14) • Dépôt légal : à parution.

(Photo de couverture : © Laurent Rousselin - Amiens Métropole.  
Visuel : PhileogEleven/Shutterstock)

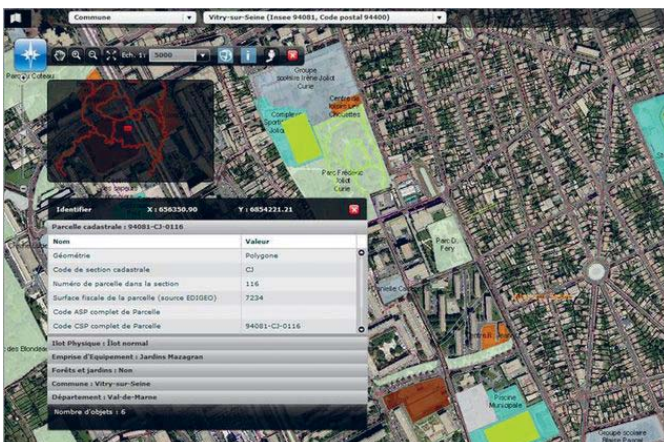
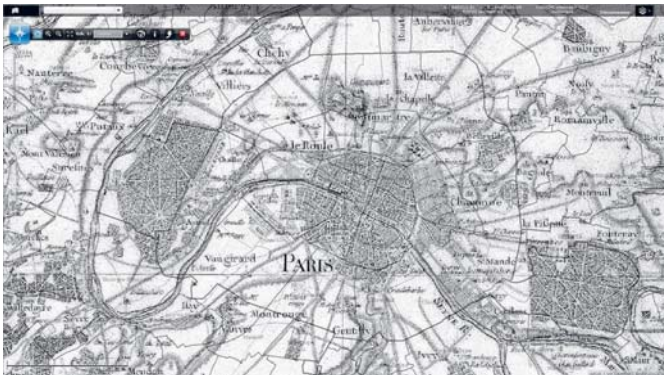
## APUR : CASSINI, OUTIL DE CARTOGRAPHIE INTERACTIVE EN LIGNE

L'Atelier parisien d'urbanisme lance l'application cartographique web CASSINI (Consultation Apur du Serveur Spatial par INternet et Intranet), qui permet à chacun de consulter un ensemble de données de la métropole parisienne, avec les données géographiques de référence, des plans historiques, des données règlementaires, et à terme des données sociales, économiques, statistiques, des données environnementales, et celles liées aux projets d'aménagement. La précision de l'outil permet de découvrir chaque parcelle dans son histoire, son actualité et son évolution possible. CASSINI est développé par l'Apur en partenariat avec la Ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne, la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris, la Direction générale des finances publiques, la RATP, les sociétés ESRI et InterAtlas.

Proposant une navigation intuitive par « couches » de données avec des échelles d'affichage allant jusqu'à 1/500<sup>e</sup>, CASSINI permet de voyager au fil des siècles entre les différents plans d'aménagement de Paris, depuis celui de l'Abbé de la Grive (1728) jusqu'à ceux d'aujourd'hui, d'afficher les équipements publics de la métropole avec une précision à l'adresse et à la parcelle, les emprises bâties contemporaines superposées à un plan historique, ou encore d'opérer des dizaines d'autres combinaisons en quelques clics.

L'outil intègre également différentes possibilités de localisation et un lien avec Street View. Chaque donnée est documentée (source, date de mise à jour, modalités de constitution, etc.). D'ores et déjà accessibles, les données de référence et plans historiques seront complétés progressivement par des données statistiques, environnementales, puis les projets d'aménagement.

→ [http://carto.apur.org:8080/page\\_accueil/](http://carto.apur.org:8080/page_accueil/)



© APUR



## BARO-MÉTRO : L'AGGLO GRENOBLOISE AU SCANNER

Inspiré du Baro'Métropole Rennais, le Baro'Méto, outil de comparaison des situations territoriales entre agglomérations, est le fruit d'une étroite collaboration entre la Direction du pilotage et de l'évaluation de Grenoble Alpes Métropole et l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, avec le concours de l'ensemble des observatoires locaux et du Conseil scientifique de l'Agence. Il est construit à partir d'analyses transversales de données de contexte, conduites autour des trois axes du Plan de mandat (Agenda 2014) : agglomération solidaire - agglomération nature - agglomération innovante.

Paru en janvier 2013, le Baro'Méto, dont les enseignements bousculent quelques représentations locales, est largement présenté et diffusé. L'accueil favorable reçu incite à prolonger le travail, tant pour produire des évolutions dans le temps que pour accroître la qualité et la fiabilité des résultats. Les récentes études produites par l'ADCF montrent tout l'intérêt d'une approche comparative. Le club « observation et ressources statistiques » de la FNAU, entre autres, a permis d'approfondir la mutualisation des méthodes. C'est la raison pour laquelle se multiplieront les démarches visant à une mobilisation des agglomérations et des agences et à la construction d'indicateurs communs en faveur

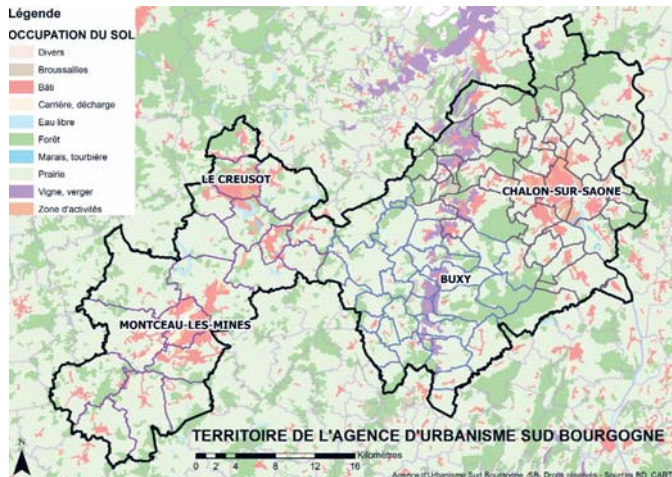
du déploiement de ces outils de comparaison entre territoires.

→ <http://www.aurg.org/espace-projets/barometro/>

## RENNES : QUELLES ARMATURES URBAINES DANS LES SCOT

Dans le cadre de la révision du SCoT du pays de Rennes, il est apparu nécessaire de réfléchir à l'armature urbaine actuelle du territoire et à son évolution. Trois objectifs à ce travail : un développement différencié du territoire - il ne peut pas être homothétique, au vu de l'importance des investissements en équipements publics et en infrastructures de transports... et de la diminution des ressources publiques ; la garantie, pour chaque commune, d'un statut et d'un avenir dans cette armature en termes de fonctions et de devoirs (services, densité, production de logements sociaux...) ; enfin, l'utilisation de critères autres qu'économiques pour le développement d'une armature commerciale, ce qu'imposent les lois Grenelle et LME. La méthode développée par l'Audiar prend en compte trois grandes catégories d'indicateurs : démographiques, économiques, et d'équipements et de services, ainsi qu'un indice d'accessibilité. Leur sommation donne un indice synthétique, pondéré ensuite en fonction d'un facteur d'éloignement par rapport au cœur de métropole. Le regroupement en familles de polarités s'effectue sur la base d'une analyse des ruptures dans la répartition de cet indice couplée à une CAH. Cette méthode a été travaillée avec le bureau du pays (équipements retenus, facteurs de pondération, typologie). Et c'est sur la base de la photographie de l'armature urbaine actuelle que les élus ont réfléchi à celle qu'ils souhaiteraient à échéance 2030 lors de séminaires SCoT élargis.

→ <http://www.audiar.org/scot/revision-seminaires-de-reflexion-des-elus>



### SUD BOURGOGNE : LA NOUVELLE AGENCE EXPLORE LE PÉRIURBAIN

Dernière-née des agences d'urbanisme, l'Agence d'urbanisme Sud Bourgogne s'est installée à la fin de l'année 2012 dans ses locaux de Torcy (71). Elle couvre le périmètre de l'Entente, forme de coopération initiée par la communauté urbaine Le Creusot-Montceau, la communauté d'agglomération du Grand Chalon et la communauté de communes Sud Côte Chalonnaise.

Le territoire est organisé autour de trois villes moyennes et soumis à des mutations économiques et démographiques. Pour pouvoir accompagner son évolution, il faut comprendre les caractéristiques de sa structuration. L'agence s'est donc intéressée au périurbain. En novembre 2012, à Montceau-les-Mines, un séminaire réunissant élus et techniciens a permis d'identifier les forces et faiblesses du territoire et de déterminer quelques défis à relever. Un cycle annuel de conférences, intitulé « Quels regards sur le périurbain ? », a débuté en avril 2013. De nombreux experts, Laurent Davezies, Thierry Paquot, Eric Charmes, Jean-Pierre Orfeuill, Jean-Pierre Frey et Jean Viard, se succéderont tout au long de l'année pour permettre aux habitants et aux élus de s'interroger sur ce concept et ses implications pour le territoire. L'agence va également réaliser une

étude sur les modes de vie dont l'objectif sera de mieux connaître le territoire et son fonctionnement (parcours résidentiels, déplacements, comportements d'achat) afin de définir les constituants de l'identité du territoire d'usage. Un ou deux ateliers, à destination des collectivités membres, devraient enfin se tenir dans le courant de cette année.

→ [Contact AUSB :  
Véronique Kieny - 03 85 73 09 50](#)

### QUIMPER : DÉMARCHE PROSPECTIVE « CORNOUAILLE 2030 »

Quimper Cornouaille Développement (QCD) est la cheville ouvrière d'une démarche prospective menée à l'échelle du Pays de Cornouaille. Le but de cette réflexion est de définir la vision d'avenir, les enjeux et objectifs partagés par les dix EPCI de ce vaste territoire et de préparer les futures contractualisations (Europe, Etat, Région). QCD, assistée du cabinet de prospective Futuroouest, a piloté la démarche qui s'est déroulée de mai 2012 à avril 2013 et a associé élus, chambres consulaires, Conseil de développement, acteurs socio-éco-



nomiques, Conseil général de la Finistère, Région Bretagne... L'approche participative privilégiée par QCD a permis, à l'issue de l'évocation de scénarios prospectifs différenciés, l'émergence d'un consensus traduit dans un scénario de référence. Celui-ci « représente notre fil conducteur pour construire ensemble notre avenir à l'horizon 2030 » selon Bernard Poignant, président de QCD, maire de Quimper, et Michel Canévet, président du Haut Pays Bigouden, élu référent de la démarche. Le cinquième rendez-vous de la Cornouaille, organisé le 11 avril, a été l'occasion de présenter et de débattre du scénario de référence. Près de 200 acteurs du territoire, dont de nombreux élus, y ont participé, confirmant ainsi leur mobilisation.

Quimper Cornouaille Développement est à présent la structure vers laquelle les élus se tournent pour mettre en œuvre un développement territorial durable dans lequel « la Cornouaille s'affirme comme un territoire de destination et non de périphérie, qui assume le potentiel qui est le sien, qui devient visible et identifié, qui s'impose et qui pèse dans l'ensemble breton ».

→ [www.quimper-cornouaille-developpement.fr/Cornouaille/Rdv-de-la-Cornouaille](http://www.quimper-cornouaille-developpement.fr/Cornouaille/Rdv-de-la-Cornouaille)

### IAU : UN COLLOQUE SUR LES CITÉS-JARDINS

C'est au cœur même des territoires de Stains, Suresnes et Chatenay-Malabry que l'IAU îdF a organisé, les 25, 26 et 27 avril derniers, un colloque international consacré aux cités-jardins. À l'occasion du centième anniversaire de la création de la Fédération internationale des cités-jardins d'Ebenezer Howard, l'événement a rassemblé quelque 200 personnes, experts, étudiants, élus ou encore amateurs éclairés, tous épris de ce patrimoine significatif de la période de l'entre-deux-guerres.

Pourquoi un tel engouement ? Sans doute parce qu'au-delà de leur

dimension historique et patrimoniale, les cités-jardins demeurent d'une étonnante actualité. Utopie sociale ayant donné lieu à des quartiers spécifiques, d'une grande richesse architecturale et paysagère qui n'est pas sans lien avec l'attachement identitaire des habitants aux lieux, les cités-jardins présentent également des principes d'aménagement toujours inscrits dans l'action publique. Deux tables rondes au Théâtre Jean-Vilar de Suresnes ont permis de mettre l'accent sur ce point. Soutenues par des universitaires (Mike Devereux/ université de Bristol, Monique Eleb/ laboratoire ACS), des architectes ou urbanistes (Raphaël Alessandri, Richard Wissle) et des élus (Mireille Ferri, conseillère régionale d'Île-de-France et vice-présidente de l'IAU îdF), les réflexions ont pointé le caractère contemporain des cités-jardins, particulièrement au regard des principes de développement durable qui président à la construction des écoquartiers.

→ [www.iau-idf.fr/detail/etude/les-cites-jardins-un-ideal-a-poursuivre.html](http://www.iau-idf.fr/detail/etude/les-cites-jardins-un-ideal-a-poursuivre.html)



^ Comprendre les cités-jardins, mais aussi les réinventer : tel était l'objet de la table ronde du 27 avril, au Théâtre Jean-Vilar de Suresnes.

### DUNKERQUE : 2030, À NOUS DE JOUER !

Pour fêter ses 40 ans, l'AGUR (Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque) a imaginé une nouvelle façon de se projeter vers le futur : « 2030, À nous de jouer ! », un jeu prospectif iné-



© AGUR

dit. Mélange de Jeu de l'oie et de Trivial Pursuit®, ce concept invite à parcourir un plateau présentant les portraits du Dunkerquois, découvrir ses tendances fortes et suggérer des pistes pour son avenir.

« 2030, À nous de jouer! » permet à tout un chacun, y compris les enfants, de bousculer les idées reçues et d'entrer dans le jeu de la prospective. Le but du jeu est d'arriver le premier à la fin du parcours représenté sur le tableau. Pour cela, le meilleur moyen est de faire un maximum de propositions, de scénarios d'avenir. Au fil des parcours, les joueurs piochent des cartes. Celles-ci les alertent sur les tendances et les évolutions que pourrait connaître le territoire à l'avenir. Chaque carte renvoie vers un ou plusieurs panneaux « ET SI DEMAIN » affichés au mur qui constituent autant de propositions pour l'avenir du territoire.

Après les avoir lus, c'est à nous de jouer en formulant nos propres suggestions pour le Dunkerquois!

En un trimestre, l'agence a déjà accueilli plus de 300 personnes : des élus, des professionnels de l'urbanisme, du développement et de la formation ainsi qu'une centaine d'enfants dont l'imagination est venue enrichir le panel de propositions. Tous se sont prêtés au jeu et ont imaginé le territoire de demain. Plus de 80 propositions sont aujourd'hui recueillies et affichées sur les murs de l'AGUR.

Pour favoriser l'ouverture à un large public et enrichir les propositions, l'AGUR a créé une page Facebook, sur laquelle chacun peut déposer sa contribution accessible depuis son site Internet.

Pour en savoir plus, contactez Sophiane Demarcq, animatrice de l'exposition : → [s.demarcq@agur-dunkerque.org](mailto:s.demarcq@agur-dunkerque.org) / 03.28.58.06.32

## CULTURE ET PATRIMOINE : NOUVEAU CLUB POUR ENJEUX MAJEURS

En 2012, les directeurs des agences d'urbanisme s'étaient réunis en groupe de travail pour essayer de mieux saisir l'impact des thématiques culturelles et patrimoniales au sein des études des agences. En 2013, les directeurs passent le relais aux chargés d'études. Le Club « Culture et patrimoine » lancé au sein de la Fnau a pour objectifs principaux de partager expériences et méthodes, de construire des partenariats avec les réseaux de spécialistes et de démontrer en quoi une agence d'urbanisme constitue un outil idéal pour traiter de ces questions de façon contemporaine. Il démontre ainsi la capacité d'adaptation des agences à l'évolution des préoccupations et dynamiques de nos territoires.

Club animé par Marie-Marthe Fauvel (AUDAB) et Corinne Langlois (A'urba)

## FNAU : FORMATION RFSC

Le Reference Framework For European Sustainable Cities (RFSC), mis en ligne en janvier 2013, est une plateforme destinée à aider les collectivités territoriales à améliorer l'intégration des politiques publiques pour tendre vers un développement urbain plus durable. Il s'agit d'un outil opérationnel pour la mise en œuvre des objectifs de développement durable de la charte de Leipzig. La France, à l'initiative du projet, a mis en place trois journées de formation à l'outil, menées conjointement par le Certu et la Fnau. Ces journées de formation, dont la première s'est tenue le 9 avril, ont pour objectif d'une part de permettre la prise en main du site et l'appropriation des outils d'évaluation et d'autre part, d'accompagner les utilisateurs afin qu'ils soient capables à leur tour de sensibiliser et de former d'autres utilisateurs potentiels



à travers l'Europe. L'enjeu repose sur la diffusion la plus large possible de l'outil auprès des acteurs cibles et la mise en place d'un réseau européen de formateurs territoriaux.

→ [www.rfsc.eu](http://www.rfsc.eu)

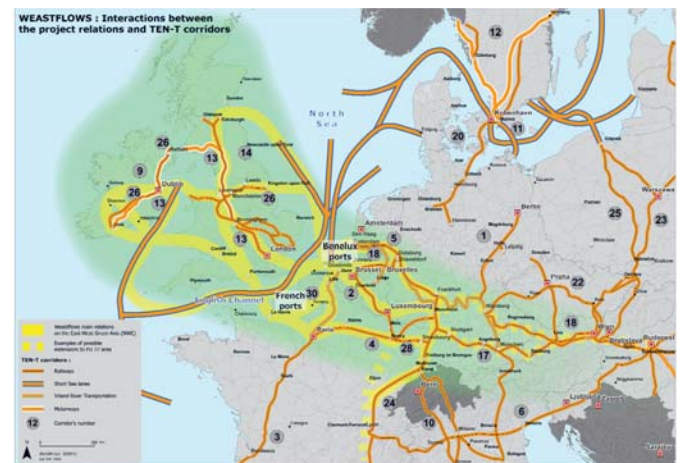
## LE CLUB MARITIME ACTIVE SES RÉSEAUX

En décembre 2012, le club « territoires maritimes » a échangé sur le thème « réseaux économiques, portuaires et dessertes d'hinterland ». Il a réuni plusieurs agences d'urbanisme (Le Havre, Marseille, Lille, Strasbourg, Caen, Lorient, Saint-Nazaire, Dunkerque...), des ports (Paris, Le Havre, Dunkerque, Rouen),

le monde de la recherche (IFSTTAR, Centre TUDOR - Luxembourg) et les partenaires AIVP, OCDE, RFF et VNF. Cette journée a ouvert le débat sur les corridors européens (tunnel ferroviaire Lyon-Turin), la tendance aux coopérations portuaires (cas rhénan ou vallée de Seine), le concept de « port center »... Une note prospective sur les interactions entre grand projet urbain/grand projet portuaire a été proposée par Brigitte Daudet, professeur à l'École de Management de Normandie.

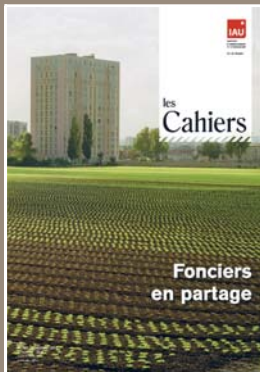
Club animé par Louis-Laurent Dupont (AGAM) et Juliette Duszynski (AURH)

→ Pour en savoir plus : [www.aurhinwestflows.com/](http://www.aurhinwestflows.com/)



## AGENDA

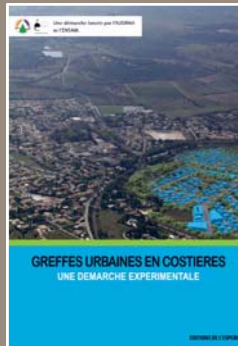
- 18 juin, Paris : Réseau des acteurs de l'habitat : « Quoi de neuf chercheurs ? »
- 25 juin, Montbéliard : 3<sup>e</sup> Rencontre des agences Rhin-Rhône : « Les lumières de la ville durable : pour des indicateurs de développement durable territorialisés »
- 27 et 28 juin, Bergerac : Rencontres nationales des SCoT : SCoT des Villes, SCoT des Champs
- 3 juillet, Paris : 3<sup>e</sup> Journée nationale du réseau des pôles métropolitains
- 11 au 13 septembre, Amiens : 34<sup>e</sup> Rencontre nationale des agences d'urbanisme « Campagnes urbaines »
- 19 et 20 septembre, Rezé : 30 ans de Ville et Banlieue
- 24 au 26 septembre, Lille : 74<sup>e</sup> Congrès de l'Union sociale pour l'habitat
- 25 septembre, Paris : 13<sup>e</sup> Conférence des villes, AMGVF
- 25 au 27 septembre, Nantes : Forum Ecocity
- 2 au 4 octobre, Montpellier : 24<sup>e</sup> Convention nationale de l'intercommunalité
- 10 au 12 octobre, Aix : Colloque « aménager la ville universitaire de demain », AVUF



## IAU : CAHIERS « FONCIERS EN PARTAGE »

Les stratégies foncières sont au centre des politiques publiques mises en œuvre pour renforcer l'attractivité des territoires, pour réduire les inégalités territoriales, pour atteindre une meilleure qualité de vie. Elles sont également au cœur de la problématique du logement, dont on connaît les enjeux conjoncturels. Or, ces politiques doivent faire face à une idée reçue tenace selon laquelle le foncier serait rare, constituant ainsi un frein à la construction... Qu'en est-il en réalité ? Dans le numéro 163 de ses Cahiers, l'IAU idF s'attache à démontrer que les potentiels fonciers sont multiples, et surtout divers. L'institut entend également faire la preuve que le foncier ne se « déniche » pas, mais qu'il relève bien d'une volonté collective et partagée, mettant en jeu plusieurs acteurs.

Document téléchargeable sur  
[www.iau-idf.fr/detail/etude/fonciers-en-partage.html](http://www.iau-idf.fr/detail/etude/fonciers-en-partage.html)



## NIMES-ALÈS : GREFFES URBAINES, EXERCICES ET TÉMOIGNAGES

L'Agence d'urbanisme et de développement des régions nîmoise et alésienne anime depuis plusieurs années, en partenariat avec les formations d'urbanisme et les écoles d'architecture, des démarches de

réflexion sur l'insertion d'habitat nouveau dans le périurbain nîmois. L'enjeu est pédagogique mais vise aussi à engager un dialogue, sur la base de projets spatialisés d'étudiants, entre eux, les élus et les acteurs locaux de l'aménagement, sur des formes nouvelles de développement de l'urbanisation, en intégrant bonne insertion dans les tissus existants d'un côté, formes et usages nouveaux de l'autre. Le troisième volume de la collection porte sur des quartiers gare de villages périurbains.

À consulter sur le site de l'agence :  
[www.audrma.com](http://www.audrma.com)



## POUR UNE MOBILITÉ FLUIDE, RAISONNÉE ET RÉGULÉE

RAPPORT DU GRENELLE  
DES MOBILITÉS DE  
LA METROPOLE BORDELAISE

Après six mois de travaux intenses, le Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise a rendu sa copie auprès de ses cinq commanditaires : l'Etat et les collectivités locales (Région Aquitaine, conseil général de la Gironde, communauté urbaine de Bordeaux, Ville de Bordeaux). Ce rapport collectif, fruit de la mobilisation des quelque 120 participants issus d'horizons divers a été rédigé par la cellule « Grenelle » de l'a-urba. Il s'articule autour d'une note synthétique en 20 principes consacrant une mobilité fluide, raisonnée et régulée et d'un programme d'actions en 18 mesures.

Disponible sur le site de l'agence :  
<http://www.aurba.org/L-a-urba/a-ctualites/Grenelle-des-Mobilites-les-conclusions>



## REIMS : LA CANDIDATURE UNESCO EN BD

L'Agence de Reims a illustré, sur une planche BD d'une dizaine de cases, la démarche suivie pour la candidature des Paysages de Champagne qui résume un dossier de candidature de 900 pages ! L'une des difficultés de la candidature a consisté à mettre en avant les aspects de la V.U.E, la Valeur Universelle Exceptionnelle du Bien à inscrire au patrimoine mondial de l'Unesco. Un challenge, une véritable aventure qui s'est déroulée comme une succession de découvertes, une exigence d'identification des biens, des débats au sein du Comité de pilotage « À la recherche de la V.U.E » ambitionne de raconter cette aventure passionnante vécue par une équipe de projet, animée par une motivation sans borne, qui a, à l'instar de nos deux aventuriers, remué terre et ciel pour parvenir à leur fin.

(Planche réalisée par Florent Bory-Seven O'Clock [florent.bory@gmail.com](mailto:florent.bory@gmail.com) à la demande de l'Agence d'urbanisme de Reims et de l'Association Paysages du Champagne).

Consultable sur [www.paysagesduchampagne.fr](http://www.paysagesduchampagne.fr)

# « CAMPAGNES URBAINES »

## des réalités à connaître, un avenir à bâtir

**L**e classement typologique des espaces ne fait pas le territoire... mais il aide à sa représentation : métropole, agglomération, périurbain, ruralité. A l'instar de la cartographie qui le modélise, ces appellations catégorisent notre environnement en en segmentant la géographie et les modes de fonctionnement. Elles nous permettent de plus facilement l'appréhender, par recherche de simplification de la complexité. Elles peuvent parfois s'avérer terriblement réductrices.

En retenant le terme de *Campagnes urbaines* pour exprimer la nature de lieu auquel va s'attacher l'intérêt de la 34<sup>e</sup> rencontre nationale des agences d'urbanisme, la FNAU et l'ADUGA ont volontairement voulu laisser de l'espace à la réflexion. Cet oxymore, dont la paternité revient à Pierre Donadieu, illustre parfaitement ces territoires de faibles densités.

### L'action publique peut-elle se satisfaire de la condescendance ?

Campagne urbaine répond à deux typologies simplificatrices, chacune accompagnée de présupposés. Ainsi, l'espace périurbain mérite-t-il de subir, à ce point, les regards condescendants des médias, des professionnels de l'urbanisme, de l'administration et des élites ? N'est-il que le modèle supposé d'un urbanisme écologiquement insoutenable, le territoire de la fragmentation et de l'injustice socio-spatiale, l'espace homogénéisant du conformisme et de l'entre-soi ? L'espace rural, pour sa part, peut-il durablement demeurer orphelin d'un discours public et de la construction d'une vision commune, au-delà d'une hypothétique égalité des territoires ? N'est-il réellement qu'un vestige du passé, maintenu en survivance par les générosités de la politique agricole commune et des conseils généraux, et par la bienveillance des sénateurs ?

### Des réalités à ne plus méconnaître

Il y a un réel enjeu à quitter les stéréotypes en approfondissant la connaissance réelle des campagnes urbaines et en construisant une vision plus juste. Il y a lieu d'appréhender comment elles contribuent à l'aménagement du territoire et comment elles font système avec le cœur métropolitain. N'en sont-elles pas une composante indispensable ? Quelles sont leurs contributions nourricières, écologiques, économiques, énergétiques, résidentielles, symboliques ?

Dans les pages suivantes, la contribution d'Olivier Portier, l'analyse du fonctionnement de la vallée de la Seine ou de l'aire d'influence de Toulouse, vont nous y aider.

### Des modes de faire à construire et un avenir à bâtir

Si l'on accepte de considérer que les campagnes urbaines ne constituent pas une parenthèse, du fait même qu'elles se sont ancrées territorialement, il y a donc un enjeu à travailler à la construction de leur durabilité, en lieu et place du déni et du "lutter contre". Le second enjeu se rapporte donc à la capacité d'analyser les moyens d'action selon des entrées multiples, de mettre en perspective les modes de mobilisation des acteurs, afin de réellement bâtir un avenir positif, et non plus honteux, pour les campagnes urbaines. L'intégration de l'agriculture comme sujet et projet collectif, ou l'articulation urbanisme – déplacements multimodaux autour du ferroviaire s'affirment, entre autres, comme des pistes particulièrement fécondes.

Un vrai défi de société et une fort belle marche à franchir !

Jérôme GRANGE, directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois

# Retour sur le séminaire introductif

## FACETTES PÉRIURBAINES

L'un des enjeux du séminaire introductif à la 34<sup>e</sup> Rencontre organisé par la FNAU, le 27 mars 2013, a été de préciser ce que l'on entend par périurbain et par rural : comment cerner ces réalités, quelles sont leurs capacités respectives d'évolution, comment contribuer à mettre en projet les territoires périurbains et ruraux ? Une quinzaine d'intervenants\* ont exposé leurs réflexions sur les « campagnes urbaines ». Le périurbain est avant tout divers : peu régulé par la puissance publique, c'est l'espace de l'adaptabilité, où des pratiques innovantes sont permises, mais où les solidarités sont à inventer.



© IAU-IDF

Si en 1999, 30 % des communes étaient périurbaines, en 2012, 50 % des communes le sont devenues.

Emmanuel Roux, géographe à l'université de Grenoble, fait le constat des représentations périurbaines et des réalités duales et controversées de ce phénomène majeur.

- Le périurbain est convoité par les Français, mais non désiré par les pouvoirs publics.
- Le périurbain peut apparaître subi (pour certains) mais il est résolument choisi (pour beaucoup). La France des propriétaires est en effet dans le périurbain.
- Le périurbain apparaît comme l'espace des « Français moyens » mais il est aussi l'espace de la richesse fiscale.
- Le périurbain accueille le triomphe de l'individualisme, mais est aussi très familial.
- Le périurbain est un espace d'ortoir mais aussi l'espace des travailleurs et travailleuses avec un fort taux d'emploi des femmes et très peu de chômage.
- Le périurbain est l'espace privilégié de gaspillage environnemental (double motorisation, consommation foncière) mais aussi

le lieu de pratiques écologiques locales (formes inédites d'économie d'énergie) : Le périurbain n'est pas durable ? Peut-être est-il cependant plus résilient que la ville ? Eric Charmes, directeur de recherche à l'ENTPE, précise que dans les couronnes périurbaines des grands pôles, 55 % de la population est statistiquement « rurale ». L'essentiel des communes du périurbain ont moins de 2 000 habitants et cultivent une identité villageoise. Les périurbains se disent « habiter à la campagne » et ont choisi un cadre de vie auquel ils tiennent. Ils peuvent constituer des « clubs résidentiels » mais restent toutefois dépendants de leur environnement urbain.

Magali Talandier, économiste à l'université de Grenoble, caractérise le périurbain comme les espaces d'une économie principalement résidentielle et qui captent la richesse grâce à leurs habitants. Les emplois périurbains augmentent moins que les habitants, et les services sont majoritairement consommés dans les villes centres, ce qui pose de nombreuses questions

de démocratie et de solidarité fiscale.

Pour sa part, Hélène Le Teno, du bureau d'étude Carbone 4, renverse le regard habituel sur le périurbain, qui est certes un lieu de consommation d'énergie, mais aussi potentiellement, et plus que l'urbain dense, de transition énergétique. Il existe dans les campagnes urbaines un fort potentiel pour l'agriculture de proximité, simultanément pourvoyeuse de nouvelles énergies et de constructions plus durables.

À ce titre, Valérie Wadlow, adjointe au maire d'Amiens, voit le périurbain comme « territoire d'innovation ». Les campagnes urbaines, qu'elles soient choisies ou subies, accueillent des ménages au mode de vie urbain qui ont des attentes : espaces publics, accueil périscolaire, transports en commun... Face à ces demandes auxquelles les communes ne peuvent pas répondre seules, il faut innover en questionnant les compétences d'agglomération et métropolitaines.

Pour Martin Vanier, géographe et consultant, pour faire face à ces défis, il faut construire une gouvernance périurbaine à l'échelle intercommunale permettant une autonomie politique mais aussi fabriquer des outils, des solutions adaptées et une négociation territoriale. Ces nouvelles communautés périurbaines pourront devenir « environnementalement solidaires » avec les agglomérations. Les grands territoires appellent de nouvelles échelles de solidarités.

Une journée de séminaire qui fut une formidable mise en jambes dans la perspective des futures plénières amiénoises.

\* Mireille Apel Muller, Paul Boino, Xavier Desjardins, Caroline Gerber, Pascal Madry, Marie-Flore Mattei, Georges-Henri Laffont, Hélène Le Teno, Emmanuel Roux, Philippe Schmit, Yves Schwartzbach, Magali Talandier, Martin Vanier, Valérie Wadlow.



# ENJEUX DE SOLIDARITÉ ENTRE LES ESPACES MÉTROPOLITAINS ET LEUR HINTERLAND

Par Olivier PORTIER, analyste territorial, cabinet OPC

Si incontestablement le processus de métropolisation se caractérise par un mouvement continu de polarisation des facteurs de production dans les grandes agglomérations, nous avons très largement tendance à oublier que ces dernières jouent également un rôle pivot dans le système de redistribution de richesses entre nos territoires.

## Les espaces métropolitains, machines à produire mais aussi à redistribuer la richesse

Les espaces métropolitains constituent la clef de voûte du système de redistribution inter-territoriale de richesses. Illustrons cette idée à partir des seuls transferts de richesses se développant en raison de la dissociation croissante entre lieu de production et de résidence. Effectivement, les migrations domicile-travail sont à l'origine de puissants transferts de richesses des lieux de production vers les lieux de vie. Or s'il est fréquent d'entendre les élus locaux se féliciter que leur territoire assure un rôle de pôle d'activité, ils oublient généralement qu'assumer cette fonction peut se payer lourdement. Le cas le plus exemplaire est celui de la Communauté d'agglomération Seine-Défense, dans les Hauts-de-Seine. Principal pôle de production de richesses de notre pays, cette dernière subit une évasion de sa richesse produite de plus 5,9 milliards d'euros en attirant sur son périmètre des actifs de toute l'Ile-de-France et d'ailleurs.

A contrario, elle ne capte « que » 1,2 milliard d'euros en envoyant ses actifs travailler ailleurs. Elle présente ainsi un solde négatif de - 4,6 milliards d'euros... Les espaces métropolitains ne sont donc pas nécessairement des ogres qui phagocytent et assèchent leur hinterland. Notamment parce que l'essentiel de ces transferts privés horizontaux s'organisent très majoritairement dans une logique de proximité. Par exemple, sur les 1,9 milliard d'euros que redistribue le territoire du Pôle métropolitain du Sillon Alpin, 1,4 milliard (soit 77,2 %) le sont en direction des communes situées à moins de 10 km.

## Les espaces métropolitains sont aussi des pôles de consommation

Faut-il du coup inverser les termes de la réflexion et considérer que les territoires

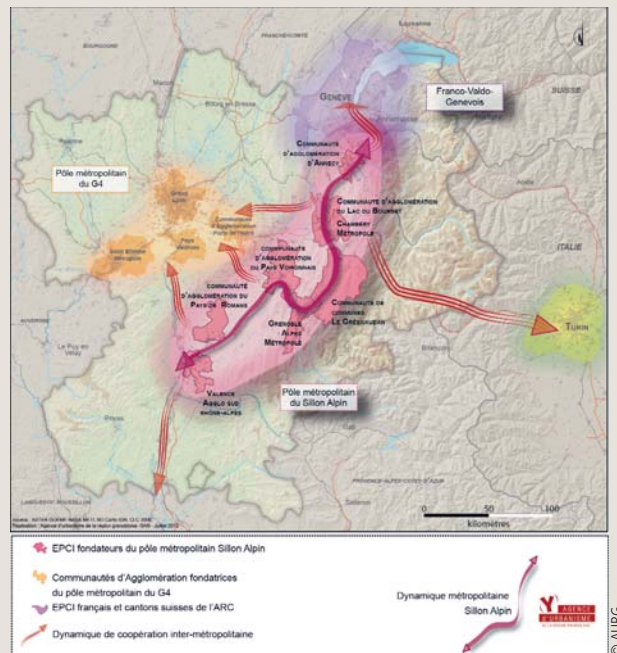
métropolitains se font parasiter par leur hinterland? Evidemment non. Nous sommes ici dans un schéma résolument d'interdépendance, certes plus ou moins symétrique, mais non plus de stricte dépendance. Car la métropole a elle aussi besoin de son hinterland. Notamment parce que des mécanismes compensatoires largement ignorés se mettent en ordre de marche via les pratiques de consommation des habitants des périphéries. Les espaces métropolitains demeurent effectivement des pôles de consommation très attractifs à la fois pour leur population et pour celle de leur hinterland. Le processus de solidarité territoriale lié aux pratiques pendulaires s'inverse ici.

La richesse afflue, sous la forme de dépenses de consommation, des périphéries en direction du centre. C'est en quelque sorte un retour à l'envoyeur.

Une partie de la richesse qui a pu s'évader du pôle de production y est réinjectée sous une autre forme. Ce mécanisme est absolument central car la consommation, grande oubliée des politiques publiques locales et des analystes du développement territorial, contribue largement à la dynamique de l'emploi sur les territoires (plus de 65 % de leurs emplois en moyenne dépendent de la propension locale à consommer) et participe fortement à leur dynamique de développement.

## Un équilibre entre les métropoles et leurs hinterlands est à trouver

Ces éléments ne constituent en aucun cas un plaidoyer inconditionnel pour la métropole mais un encouragement, d'une part,



Les dynamiques de coopération métropolitaine du Sillon alpin.

à reconsidérer les rapports qu'entretient, pour le dire vite, centre et périphérie et, d'autre part, à intégrer la question de la consommation dans le cadre de réflexion des acteurs publics locaux. La logique d'opposition qui prédomine encore aujourd'hui dans notre façon d'appréhender ces espaces demeure largement dépassée. Ils forment en effet de véritables systèmes. L'essentiel est donc de savoir comment arriver à équilibrer le fonctionnement du système, bien plus que de chercher à développer l'une de ses composantes au détriment de l'autre. A plus forte raison que l'optimisation des rapports de contiguïté des métropoles françaises avec leur hinterland améliorera leur intégration dans l'espace discontinu et dominé par la connectivité de la mondialisation, et favorisera du même coup l'essor de ces derniers.

# Agence Seine Aval : IL EXISTE UNE VIE PÉRIURBAINE ORGANISÉE SOUS LE MANTEAU MÉTROPOLITAIN

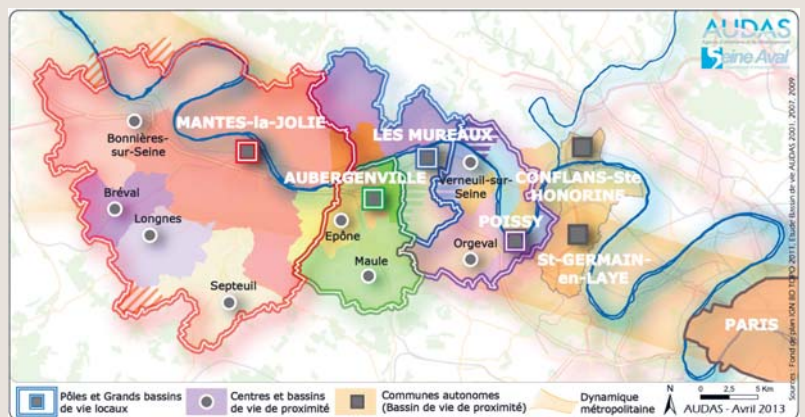
Par Jean-Christophe RIGAL, directeur de l'AUDAS

Comment approcher l'existence de bassins de vie locaux dans un vaste territoire périurbain, appartenant de surcroît à la grande métropole parisienne ? Telle était la question posée à l'Agence d'urbanisme de Seine Aval (AUDAS) par ses collectivités membres, à travers des études de bassins de vie pour pouvoir dessiner les contours de leurs espaces de projets partagés : SCoT, communautés d'agglomération, etc.

Répondre à cette question n'allait pas de soi. En effet, structurée par la vallée de la Seine, au nord du département des Yvelines, Seine Aval correspond à un territoire de la banlieue ouest de Paris. Comptant près de 380 000 habitants et 128 000 emplois, elle rassemble des espaces extrêmement variés : de grandes villes de vallée appartenant à l'unité urbaine de Paris, comme Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy et Conflans-Sainte-Honorine, et leurs couronnes périurbaines et rurales situées sur les plateaux. Seine Aval est le fruit d'un développement métropolitain qui a généré un déséquilibre entre habitat et emploi : aujourd'hui le territoire compte 6 emplois pour 10 actifs résidents. Seine Aval dépend donc du cœur de l'agglomération parisienne et de Paris notamment pour l'emploi. Une opération d'intérêt national (OIN) vise depuis 2006 à restaurer dynamisme et équilibre du développement local.

## Trois dimensions territoriales emboîtées

Dans ce contexte à la fois périurbain et métropolisé, mettre en évidence l'existence de bassins de vie locaux a nécessité de recourir à une méthodologie spécifique, permettant de « soulever la couche métropolitaine pour mettre en lumière les pratiques territoriales plus locales ». Dans ce but, les analyses se sont centrées sur les mobilités domicile-travail de proximité, sur la coopération intercommunale, sur la fréquentation des grands équipements et de l'offre urbaine banale : piscines, lycées, salles de spectacle, gares, hypermarchés, cinémas, établissements de santé, laboratoires d'analyses médicales, trésoreries, Pôles Emploi d'une part, supérettes, commerces d'alimentation générale, stations-services, bureaux de



Bassins de vie Seine Aval.

tabac, de poste, banques, pharmacies, marchés de détail, collèges, notaires, vétérinaires, centres médico-sociaux, centres de loisirs d'autre part.

Une lecture du fonctionnement du territoire fondé sur un emboîtement de trois dimensions a émergé. La dimension métropolitaine suit l'axe de la vallée de la Seine où sont implantées les grandes infrastructures de transport (autoroute A13, lignes SNCF), soit une dynamique métropolitaine radiale d'est en ouest. Articulée à celle-ci, une dimension locale s'appuie sur les grands pôles urbains, souvent développés autour d'un pont franchissant la Seine et associant cité historique et ville homologue sur l'autre rive du fleuve. Cette dimension locale suit donc une dynamique spatiale nord/sud, perpendiculaire à l'axe métropolitain de la vallée de la Seine. Elle s'organise en grands bassins de vie locaux regroupant pôles urbains, couronnes périurbaines et rurales. Enfin, au sein de ces grands bassins de vie locaux, apparaissent plusieurs petits bassins de vie de proximité - parfois organisés en réseau - générés par des communes à l'offre urbaine plus modeste mais qui jouent un rôle

important dans la réponse aux besoins quotidiens des habitants.

Ce schéma fonctionne mieux dans l'ouest de la Seine Aval, qui est le secteur le plus éloigné de Paris, qu'à l'est où les influences urbaines et métropolitaines sont plus intenses.

Vivre en Seine Aval, c'est s'inscrire dans ces trois dimensions territoriales : métropolitaine, locale élargie et locale rapprochée. Dans ce vaste territoire périurbain, la capacité à associer et concilier ces trois dimensions, en les préservant chacune à certains égards tout en facilitant le passage de l'une à l'autre, est déterminante pour la qualité de vie des habitants. Cela nécessite au préalable une prise en compte correcte des bassins de vie locaux dans les politiques d'échelle métropolitaine ou régionale et une coopération intercommunale adaptée sur un périmètre élargi, pour apporter des réponses pertinentes aux attentes des habitants du périurbain francilien.

# Agence de Toulouse : FAIRE DE L'URBAIN DANS LE PÉRIURBAIN, L'ENJEU DE DEMAIN

Par Clarisse SCHREINER, directrice d'études, aua/T.

Si l'aire urbaine de Toulouse 2010, soit 1,2 million d'habitants, s'accroît, son pôle urbain ne s'agrandit pas et une constellation de bourgs, qu'on pourrait qualifier d'urbains, émerge avec des progressions de populations importantes. Au vu de cette polarisation du développement, les démarches de planification en cours deviendraient-elles opérantes ? Pour confirmer cette tendance, faut-il encore que les politiques publiques et les projets urbains portés par les collectivités soient en capacité de répondre aux attentes multiples des habitants.

En dix ans, l'aire urbaine de Toulouse s'est étendue à une centaine de nouvelles communes alors que simultanément son centre, le pôle urbain, s'est densifié tout en se maintenant dans ses limites. Ce double phénomène d'extension et de densification s'accompagne de l'émergence de nouveaux pôles relais, constitués d'une vingtaine de communes de la couronne périurbaine, qui jouent un rôle important dans l'accueil démographique et l'animation des territoires. Elles sont pour la plupart identifiées comme de futurs « pôles d'équilibre » dans les SCoT périurbains. Fait remarquable, ces communes ont accueilli un nouvel habitant sur deux de l'espace périurbain depuis 1999, indiquant ainsi une certaine polarisation du développement et un choix des ménages en faveur des communes disposant d'un bon niveau de services. On n'est donc pas dans un étalement urbain uniforme ; le bourg périurbain possède des attraits certains. De même, au sein de l'espace métropolitain, les huit grandes aires urbaines autour de Toulouse ont accueilli collectivement 50 000 habitants supplémentaires depuis 1999, indiquant là aussi un renouveau de l'attractivité des villes moyennes auprès des ménages. Dès 2000, les collectivités locales avaient pris acte de la spécificité de ce territoire attractif et peu contraint géographiquement, dont l'histoire pavillonnaire a marqué peut-être plus qu'ailleurs son développement en banlieue et au-delà.

## La « Vision stratégique » de l'InterSCoT

L'InterSCoT de l'aire urbaine de Toulouse énonce les principes d'un développement durable de l'aire urbaine ; les collectivités ont retenu dans leur SCoT l'enjeu de polarisation du développement, de confortement des bassins de vie et le nécessaire

rééquilibrage habitant/emploi des territoires. A partir d'une qualification partagée des espaces - ville intense, développement mesuré, bassins de vie, pôles d'équilibre -, des orientations fortes et précises sont énoncées pour accompagner durablement l'accueil des habitants : offre de logement, équipements, commerces, activités... Il est donc fait le pari que ces orientations peuvent rejoindre les attentes des habitants dans leur diversité, jeunes, personnes âgées, familles, personnes seules, mais cela ne pourra réussir qu'au prix d'un vrai requestionnement des politiques publiques (PLH, PDU, équipements scolaires, commerce...) sur chacun des territoires en tenant compte de ses caractéristiques.

## De nouvelles questions qui reflètent la complexité des pratiques des habitants

Ce qui est nouveau, c'est la pertinence de ces questions sur le cœur d'agglomération comme sur les pôles d'équilibre périurbains. Comment produire au sein des bassins de vie des logements abordables, proches des

services, activités, commerces, écoles, transport en commun ? Quelles formes urbaines économes de l'espace promouvoir : mitoyenneté, taille du jardin, hauteurs... ? Quelle urbanité rechercher : cité-jardin, centres bourgs, espaces publics de qualité ? Comment stimuler la présence de la nature dans la ville, entre utopie et nouvelles pratiques de consommation alimentaire ? Quelle implication forte pour mieux associer politique de transport et politique urbaine, dès lors que les choix qui sont faits aujourd'hui auront de lourdes conséquences sur l'organisation des espaces urbanisés, en termes de densité et de réorganisation des centralités ? Comment associer les acteurs de l'aménagement pour coproduire et promouvoir des démarches de projets urbains innovantes en cohérence avec les politiques publiques ?

Ces questionnements relatifs à la complexité des pratiques des habitants et au renouvellement de l'action publique constituent aujourd'hui un des axes de travail de l'aua/T.

Des centres-bourgs en devenir.



© aua/T

# Agence de Reims : PÉRIURBANISATION AU SEIN DU SCOT ET IMPACTS SUR LA MIXITÉ ET L'ENVIRONNEMENT

Par Hervé LOISEAU, INSEE, Silvina RODRIGUES-GARCIA et Benoît LÉBOUCHER, AURR

L'agence d'urbanisme de Reims a conduit une réflexion exploratoire en partenariat avec l'Insee Champagne-Ardenne pour mieux appréhender l'impact de la périurbanisation sur la mixité sociale et l'environnement. Plusieurs problématiques ont été analysées : élargissement de l'attractivité de Reims, corrélations entre choix résidentiels des ménages et ségrégation socio-spatiale dans le périmètre du SCoT et conséquences environnementales de cette périurbanisation.



Le territoire rémois connaît une situation marquée par une augmentation de la population des couronnes périurbaines aux dépens de la ville-centre. En deux décennies, le poids démographique de Reims au sein du SCoT est ainsi passé de 71 % à 63 %. Les flux migratoires des ménages, à l'origine de cette périurbanisation, modifient la structure socio-spatiale du territoire.

## Traductions de cette périurbanisation

### Une aire urbaine sans cesse plus large.

Comme la plupart des territoires qui accueillent une université d'envergure régionale, le Pays rémois présente un solde migratoire positif pour la classe d'âge de 17 à 23 ans. Les migrations de ces jeunes totalisent 38,5 % des arrivées. Par ailleurs, on constate qu'un tiers des 24 000 actifs occupés ayant quitté le SCoT s'est installé dans un environnement proche. Cette périurbanisation lointaine montre l'influence du pôle urbain rémois au-delà des frontières du SCoT.

Les mouvements de population bénéficient aux couronnes proches. Jusqu'en

1975, le pôle urbain attire 92 % des nouveaux habitants du SCoT. Depuis 1999, les couronnes périurbaines accueillent la plus grande part de la nouvelle population (54 %). Le phénomène s'intensifie : désormais le pôle urbain perd des habitants, alors que le reste du SCoT continue d'en gagner, notamment la couronne urbaine et la première couronne périurbaine.

**Les cadres en proche couronne, les ouvriers en lointaine périphérie.** Les couples avec ou sans enfant sont nombreux à quitter la ville-centre pour s'installer assez uniformément dans les couronnes urbaines et périurbaines. Les choix résidentiels sont fortement liés aux catégories sociales. Les cadres s'installent plus fréquemment dans les premières couronnes périurbaines où le coût du foncier est plus élevé tandis que les ouvriers vont plutôt résider dans les couronnes périurbaines éloignées. **Toujours plus de ménages d'une personne à Reims et de familles en périphérie.** Les ménages de profil similaire ont tendance à s'installer dans le même envi-

ronnement. L'offre de logement, le prix du foncier, l'offre de services et le marché du travail diffèrent d'un territoire à l'autre. Les migrations résidentielles illustrent la ségrégation socio-spatiale.

**Une forte concentration des situations de précarité à Reims.** Dans la ville centre, le revenu fiscal médian par ménage est de 2 000 € inférieur à celui du SCoT. Au-delà de la deuxième couronne périurbaine, le revenu fiscal médian diminue avec l'éloignement à la ville-centre.

**Des déplacements peu émissifs qui augmentent avec la périurbanisation.** Les actifs sont de plus en plus nombreux à se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail. Le ratio pour 12,8 km parcouru par véhicule produit environ 0,55 tonnes de CO<sub>2</sub>/an. Entre 1999 et 2007, l'impact lié à la périurbanisation au sein du SCoT ou de l'aire urbaine de Reims représente 7 % des émissions des navetteurs résidant dans le SCoT. L'éloignement de population de la ville centre vers les couronnes périurbaines génère des impacts non négligeables.

# IAU Île-de-France : LE PÉRIURBAIN AU-DELÀ DES MYTHES

Par Frédéric THEULÉ, directeur de la communication de l'IAU Île-de-France

Depuis de nombreuses années, l'IAU îdF multiplie les analyses des territoires périurbains franciliens. Objectif : produire des études qui, au-delà des représentations marquées qui frappent le périurbain, constituent des outils d'aide à la décision pour les élus de l'Île-de-France.

L'image vulgarisée de l'habitat périurbain est parfois celle d'un lotissement pavillonnaire au sein duquel se répéterait à l'envi, sur un terrain aux contours abstraits, la figure d'une villa isolée. Le périurbain serait une sorte d'habitat « hors sol », consommateur de foncier, peuplé d'habitants épris d'entre soi, à l'écart des aménités urbaines et pour ainsi dire d'une partie de la société. À l'instar de la banlieue, les espaces périurbains seraient ainsi frappés d'anathème social et politique, certains analystes politiques en faisant le terreau de votes contestataires et – disons le mot – populistes.

## Une grande richesse d'habitats

Qu'en est-il en réalité ? Depuis plusieurs années, l'IAU îdF se mobilise sur cette question, allant même jusqu'à faire du périurbain l'un des axes de travail de son programme d'études. Outre sa participation à la grande enquête globale transports (EGT) que pilote tous les dix ans le Syndicat des transports d'Île-de-France avec les services de l'État, l'institut multiplie les études sur ce thème, que ce soit sur les questions de mobilité, d'habitat, de sécurité ou plus largement de modes de vie. L'ensemble de ces analyses permet de dépasser les représentations qui frappent les territoires périurbains de l'Île-de-France.

Ainsi, le n° 161 des Cahiers, paru en mars 2012, fait-il le point sur la question périurbaine, démontrant notamment la richesse en exemples alternatifs réussis que propose l'habitat individuel francilien. Les cités-jardins de Suresnes, de Stains ou de Châtenay-Malabry, auxquelles l'IAU îdF consacrait les 25, 26 et 27 avril derniers un colloque international en même temps qu'un nouveau numéro de ses Cahiers (voir page 4), figurent précisément parmi les cas dignes d'intérêt. D'autres exemples, plus récents, permettent de prendre conscience de l'existence d'un périurbain

varié parce qu'hybride entre logement collectif et habitat individuel, éco-responsable parce que compact, ambitieux parce que doté d'une architecture novatrice.

## Une pluralité de réalités périurbaines

Ces approches urbaines sont complétées par plusieurs analyses sociologiques, liées aux questions de mobilité dans le périurbain. Là encore, les idées reçues sont battues en brèche. Il apparaît par exemple que le fait de s'installer sur un territoire périurbain relèverait aussi d'un choix par excès, motivé notamment par une volonté de se rapprocher des espaces naturels. Il est également établi que l'espace périurbain serait à ce jour moins exposé à la délinquance que les autres territoires franciliens, même si le sentiment d'insécurité y est plus important que l'exposition réelle au risque de « victimation ».

Doit-on pour autant en conclure que la question périurbaine relève d'un non-problème ? Certainement pas. D'abord parce que, comme le montrent notamment les études de l'IAU îdF, il n'existe pas une seule mais plusieurs réalités périurbaines.

Ensuite parce que les récentes analyses portant sur la mobilité démontrent combien certaines populations périurbaines sont de plus en plus menacées d'isolement, en raison de la hausse des carburants et de la faiblesse de l'offre de transports publics. C'est sur ce point sans doute que la question demeure la plus aiguë : comment les habitants du périurbain, qui ne peuvent se passer de leur voiture, s'adapteront-ils à cet environnement cloisonné ? Affaire à suivre dans les prochaines analyses de l'IAU îdF...

→ Pour en savoir plus : [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)

Lotissements à Champs, en Seine-et-Marne.



© Ministère de l'Équipement.

# Agence de Rouen : ÉMERGENCE DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Par Dominique MATHIEU-HUBER, chef de projets et Yann LELOUARD, chargé d'études, AURBSE

Les habitants des espaces périurbains sont souvent décrits comme des hypermobiles dépendants de leur véhicule personnel. Cependant, des phénomènes récents laissent entrevoir que les pratiques de déplacement sont en cours d'évolution. L'Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure s'est donc saisie de la question pour apporter des informations et des éléments de réponse précis à ses partenaires.

Dans le bassin de vie de Rouen, de 1999 à 2009, la population a augmenté de 9 % dans les communes de la couronne périurbaine et de 0,3 % dans le pôle urbain, alors que l'emploi se concentre toujours dans le pôle. L'agence d'urbanisme a mené une étude sur la mobilité des habitants des espaces périurbains afin d'en connaître les pratiques et d'expliquer les comportements. L'enquête a été réalisée en deux temps : une première phase quantitative en 2011, suivie d'une deuxième phase qualitative en 2012. Les questionnaires administrés en face à face auprès des habitants des communes périurbaines ont permis de recueillir et d'exploiter 846 réponses. Les répondants ont été choisis pour être représentatifs de la population sur la base des critères d'âge et de sexe. Puis vingt entretiens approfondis ont été menés auprès de ménages de deux communes présélectionnées et typiques de ces espaces.

Sans surprise, il apparaît que la voiture personnelle est le moyen de transport privilégié pour les déplacements fréquents. 85 % des périurbains l'utilisent pour se rendre vers leur lieu de travail. Tous motifs

confondus, ils sont encore 44,2 % à l'employer pour réaliser des déplacements de moins d'un kilomètre.

## L'usage de la voiture n'est pas exclusif

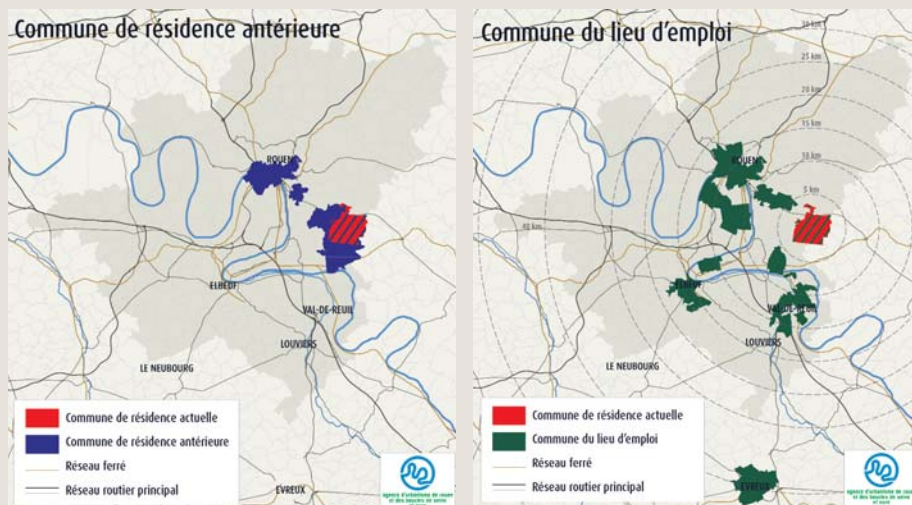
En effet, 9 % des enquêtés combinent plusieurs modes pour réaliser régulièrement leur déplacement le plus fréquent. Dans la très grande majorité des cas – plus de neuf fois sur dix – ils combinent deux moyens de transport ; ils sont ainsi près d'un sur quatre à utiliser leur voiture personnelle et les transports collectifs urbains. Ce constat est à souligner car il démontre d'une part que les habitants périurbains ne sont pas totalement hermétiques à l'utilisation des transports collectifs et, d'autre part, que dans certaines conditions, ils acceptent la multimodalité des déplacements. En cela, ils mettent en œuvre des schémas de déplacement complexes et font preuve de réelles capacités d'adaptation.

De même, le covoiturage est une pratique de déplacement en voie d'appropriation par les habitants des espaces périurbains. Un quart des enquêtés dit l'avoir déjà pra-

tiqué, ce qui est confirmé par les entretiens où dix-sept ménages sur vingt mentionnent spontanément cette façon de se déplacer. Le covoiturage est plus facilement employé pour l'accompagnement des enfants et pour les activités de loisirs, cependant il l'est aussi pour se rendre vers le lieu de travail. Dans ce cas, c'est toujours une opportunité liée à des connaissances personnelles ou professionnelles qui a amené à ce choix. L'aspect monétaire – réduire les coûts de déplacement – n'est donc pas le facteur premier qui aurait incité les enquêtés. Ils ont plutôt saisi que provoqué l'occasion de covoiturer.

## Un réel ancrage périurbain

Le rapport au lieu et au mode de vie périurbain a également été interrogé : il ressort des discours des enquêtés que leur choix résidentiel est assumé et réellement voulu. Plus que la commune elle-même, c'est un type d'espace qui a été choisi. La carte des communes de résidence antérieure montre que les enquêtés provenaient pour l'essentiel de communes extérieures au pôle urbain et situées à proximité immédiate de leur localisation actuelle. De plus, les ménages rencontrés étaient installés en moyenne depuis plus de onze ans. Les habitants affirment nettement vouloir demeurer sur place, quitte à mobiliser des ressources et moyens importants pour maintenir ce mode de vie. C'est aussi ce qui ressort de la carte figurant les communes du lieu d'emploi des enquêtés. Les habitants périurbains sont encore prêts à consentir à des déplacements d'assez longue portée dont les coûts vont s'alourdisant, mais ne remettent pas en cause leur choix de vie.



# Agence d'Angers : ANALYSER, COMPRENDRE, AGIR POUR FAIRE PROJET

Par Emmanuelle QUINIOU, directrice de l'AURA

Dans un contexte où indignations - voire dramatisations - et questionnements persistent dans les débats sur la périurbanisation, l'aura a choisi de consacrer l'un de ses chantiers à ce phénomène. Explorations « plurielles » et expérimentations : une posture modeste pour tenter de comprendre l'urbanisation en tache d'huile sous ses différentes formes et faire projet.



Lotissement aux Ponts-de-Cé.



Lotissement de La Prée à Jarzé.

Depuis 2011, l'agence s'est engagée, auprès de ses partenaires, à mener études et expérimentations sur ce sujet, dans un double objectif : ouvrir d'une part un espace de débat et de réflexions entre acteurs sur la tendances à l'éloignement des centres urbains et, d'autre part, accompagner la mise en œuvre d'un SCoT, l'élaboration d'un PLUi à l'échelle de l'agglomération d'Angers, celle de projets de territoire pour des communautés de communes, etc.

## L'état des paradoxes

Après la réalisation d'une publication *La ville toujours plus loin ? Portraits du périurbain angevin* (aura-2012), portrait dynamique du périurbain angevin illustrant sa diversité et la complexité de ses motifs, l'aura a conduit en 2012 une analyse des « modes de vie et d'habiter » auprès d'habitants et d'élus de l'aire urbaine d'Angers. Elle s'appuyait sur une enquête sociologique, visant une meilleure connaissance des parcours résidentiels de l'urbain vers le périurbain - du périurbain vers l'urbain ? - visant aussi à questionner le désir de maison individuelle. Il en ressort de

nombreux paradoxes, sans doute identiques ailleurs, mais qui tendent à rassurer les adeptes de l'urbanité comme citoyenneté activée ou à activer.

Les parcours résidentiels observés sont très marqués par le « retour » à la campagne (une destination choisie beaucoup plus que subie : le retour à l'enfance « périurbaine »). Les nouvelles infrastructures de communication, accélérant la vitesse de déplacements, facilitent l'éloignement tout en garantissant une forme de proximité par rapport à la ville-centre. Comme si les campagnes ne pouvaient se passer de la ville... Ceci sans limite ? À méditer. Le troisième volet de cette exploration sera consacré à cette question des limites, en 2013, puisque les formes urbaines et architecturales qui guident cette campagne angevine en voie d'urbanisation, ou qui l'ont guidée, seront étudiées.

## Des espaces de projets

L'aura, cependant, ne s'intéresse pas exclusivement aux plus récentes formes d'urbanisation puisque les espaces de transformations actives contemporains sont

nés avec une première génération de périurbain (les « premières couronnes »). Partant du principe qu'il y a là, aussi, un espace de projet, guidé par des potentiels de mutations foncières (phénomène de division parcellaire), il a été proposé une expérimentation, en contrepoint de ces explorations. Elle fait écho directement à l'élaboration du PLU intercommunal d'Angers Loire Métropole et aux préoccupations de la collectivité en matière de densification des zones d'habitat pavillonnaire. Ainsi, la commune de Bouchemaine, au cœur de l'agglomération, accueille, dans un dispositif de coproduction (aura et Atelier Villes et Paysages), une démarche dite « d'éco-réhabilitation », visant, à partir d'intentions formulées (ou non) par des propriétaires de maisons individuelles, à transformer les lieux, à faire projet, sur un quartier pavillonnaire tout entier.

De l'exploration à l'expérimentation, il nous semble que le périurbain est le lieu des transformations à opérer et à accompagner pour que le fait urbain fasse projet et soit ainsi un fait d'urbanité...

# Agence d'Orléans : POUR FREINER L'ÉTALEMENT URBAIN, PRÉSERVER LES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS

Par Michel LEDOUE, chargé d'études projets urbains, et Catherine TREBAOL, directrice de l'AUAO

Au même titre que les politiques visant à la densification des tissus déjà urbanisés, la préservation des espaces agricoles et naturels, urbains et périurbains, est un levier pour freiner l'étalement urbain. La Communauté d'agglomération Orléans - Val de Loire se dote, avec l'aide de l'agence d'urbanisme, de moyens d'action dans ce domaine à travers une charte agricole et un plan biodiversité.

Parmi les outils de suivi du SCoT de l'agglomération figure l'analyse de l'évolution de l'occupation des sols et de la progression de l'artificialisation des espaces. Afin de poser un « état zéro », l'agence d'urbanisme a étudié la transformation ou la reconversion des espaces du territoire communautaire entre 1995 et 2010. Cette étude finalisée en 2012 a montré que les surfaces artificialisées - 32 % du territoire en 2010 - s'étaient accrues de 16 % depuis 1995. Ce constat a fait ressortir l'intérêt de mettre en place des démarches de préservation des espaces agricoles et naturels, parallèlement aux politiques de densification des espaces urbanisés.

Les espaces agricoles couvrent un tiers de la superficie de l'agglomération. Pour pérenniser cette richesse économique, environ-

nementale et paysagère, la charte agricole de l'agglomération, élaborée en lien avec la Chambre d'agriculture, met en œuvre une stratégie d'ensemble pour une agriculture durable sur le territoire. Elle vise à prendre en compte les spécificités de l'activité agricole dans le développement de l'agglomération, à assurer une pérennité au foncier agricole, à valoriser et à favoriser l'activité économique des exploitations ainsi qu'à améliorer l'image de l'agriculture. Cette démarche prend aussi son sens en regard de la gestion des zones inondables urbaines et périurbaines, qui représentent 23 % du territoire de l'agglomération. Quant à la dimension paysagère de l'activité agricole, elle fait lien avec la part d'identité de l'agglomération qui repose sur le maraîchage, l'arboriculture, l'horticulture...

L'Agenda 21 de l'agglomération, adopté en 2011, a retenu la mise en place d'un plan biodiversité reposant sur l'élaboration d'une trame verte et bleue du territoire. Il s'agit notamment d'identifier les zones à fort potentiel écologique et les corridors écologiques à préserver ou à créer. Ces éléments prennent aussi leur place dans la perspective d'une future « grenellisation » du SCoT.

Cette dynamique trouve une résonance au sein des communes composant l'agglomération. Plusieurs d'entre elles développent, en complément, des actions adaptées à leur politique propre : Agenda 21, zone agricole protégée, projet de dynamisation de l'activité agricole, éco-quartier...



Une cohabitation urbain-rural réussie passe nécessairement par la prévention des conflits d'usage.



# Agence de Bordeaux : INTERFACES VILLE-NATURE, REGARDER DES DEUX CÔTÉS DE LA LISIÈRE

Par Céline CASTELLAN, paysagiste urbaniste, et Camille URI, directrice du pôle projets urbains, a'urba

Comment freiner la diffusion de l'habitat dispersé dans les espaces naturels et agricoles, qui rend plus difficiles leur préservation et leur fréquentation par les uns et leur exploitation par les autres ?



L'étude menée par l'a-urba en 2011 sur la commune de Gradignan, au sud de Bordeaux, avait pour objectif de qualifier les zones de contact entre ville et nature, afin de permettre aux élus de maîtriser le morcellement progressif de ces espaces. Le regard a été porté des deux côtés de la lisière : un examen du potentiel agricole d'une part, mené avec la Chambre d'agriculture, et l'analyse du territoire urbain d'autre part. La lisière ville-nature a été ainsi dessinée et consolidée au regard de cette double approche.

En 2012, l'a-urba a élargi l'approche à l'échelle communautaire. Il a été identifié spatialement, sur le pourtour de la tache urbaine de l'agglomération bordelaise, deux types de limites : limites évolutives (avec du potentiel foncier) ou figées (couture urbaine). Sept grandes familles d'interfaces ville-nature ont été repérées, assorties d'orientations spécifiques :

**1** - constituer la lisière au regard d'un site de nature d'échelle métropolitaine, à usage récréatif ;

**2** - consolider la limite ville/nature à partir d'une part de l'eau, sensibilité environnementale particulière de l'agglomération bordelaise : la présence de l'eau doit se retrouver dans la conception de projets d'aménagement et d'autre part des activités agricoles ; si la viabilité de ces activités est avérée, elles doivent être une composante du projet urbain ; si elle ne l'est pas, plusieurs options sont envisagées (maintien d'espaces ouverts structurant l'urbanisation, urbanisation complète, transformation en jardins partagés... ) ;

**3** - imaginer des secteurs de développement d'activités économiques intégrant des aménagements respectueux des zones humides et offrant des lieux de promenade aux salariés et aux habitants ;

**4** - maintenir un espace de nature en zone

tampon entre activités apportant des nuisances et habitat ;

**5** - maintenir une continuité paysagère afin de conserver des discontinuités urbaines au sein de l'agglomération ;

**6** - urbaniser les espaces de nature enclavés dans l'urbain qui ne présentent plus, du fait de leur caractéristique ou de leur position géographique, d'enjeux environnementaux, paysagers ou économiques majeurs ;

**7** - pour les « coups partis » de projets urbains en interface avec des sites naturels majeurs, trouver une articulation fine pour permettre une meilleure intégration. Cette étude a été l'occasion de dépasser une vision du projet urbain qui consiste à appréhender l'espace de nature comme un décor ou une contrainte environnementale et à proposer des pistes pour construire une péri-urbanité positive.

# Agence de Marseille : AGRICULTURE URBAINE ET PÉRIURBAINE, DÉPASSER L'APPROCHE « AGRICULTURE = PAYSAGE »

Par Agathe MITON, chargée d'études Pôle Territoires Durables Solidarités et Société, agAM

Qu'elle soit urbaine ou périurbaine, l'agriculture contribue pleinement au fonctionnement écologique des territoires mais aussi à la qualité de vie en ville. La planification de l'espace est un des domaines d'expertise qui interviennent dans la compréhension et la mise en œuvre de ces fonctionnalités émergentes.

L'artificialisation des terres arables est une tendance lourde de ces trente dernières années dans les Bouches-du-Rhône, du fait de la pression foncière notamment. À l'échelle de l'interSCoT, la surface agricole utile a reculé de 12 % sur cette période, soit près de 20 000 hectares. À Marseille, seulement 0,2 % du territoire est aujourd'hui dédié à cette activité. La préservation des espaces cultivés est donc un enjeu local majeur, pour maintenir une agriculture de proximité.

Le rôle de la trame agricole dans la matrice écologique du grand territoire régional est essentiel, à l'heure de l'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Écologique

de Provence-Alpes-Côte d'Azur (SRCE PACA) auquel l'agence contribue. Les espaces agricoles peuvent faire continuité écologique entre deux espaces naturels et jouer un rôle de transit, voire de corridor écologique pour certaines espèces.

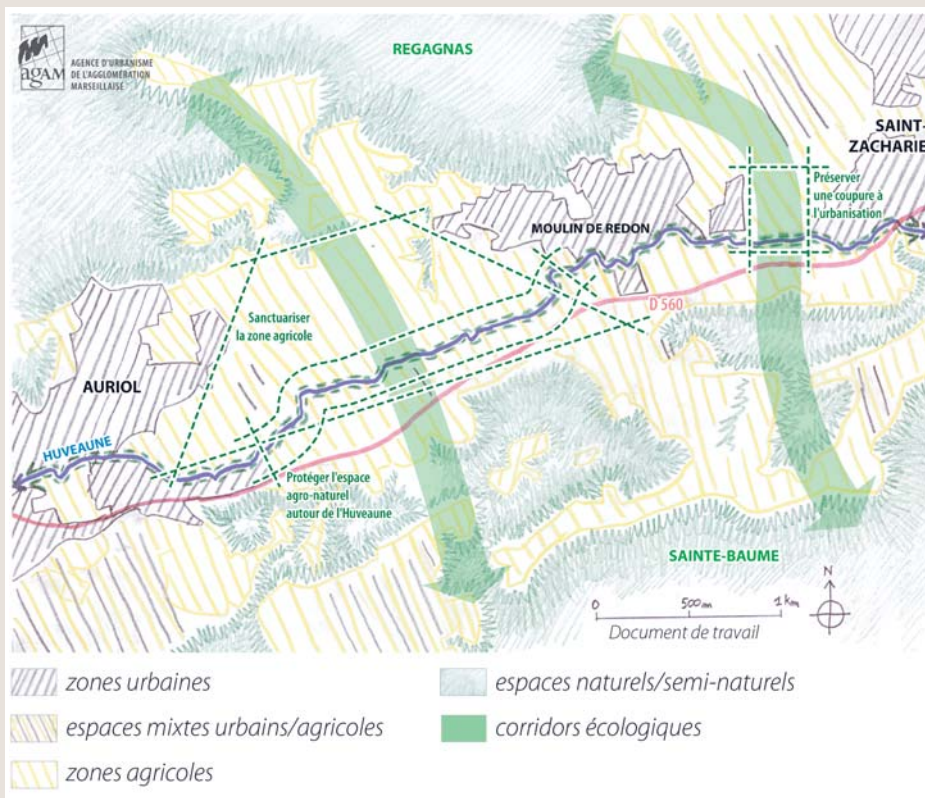
C'est ce qu'a démontré le diagnostic des continuités écologiques réalisé par l'agence en 2012 sur le territoire du Pays d'Aubagne et de l'Étoile et la commune de Gréasque. En croisant les vocations écologiques avec les potentiels agronomique et économique des terres agricoles, ce sont 2 500 hectares de terres arables que le SCoT - en cours d'élaboration - propose de sanctuariser.

De la même façon, les vignobles AOC de Cassis tiennent une place centrale dans le parc national des Calanques. Classés en aire d'adhésion, ils assurent une connexion écologique entre les deux cœurs terrestres du parc.

À une échelle plus fine, celle du Plan local d'urbanisme, les différentes formes d'agriculture - jardins familiaux et partagés notamment - participent à la qualité de ville : trame verte urbaine, embellissement du paysage, réduction du phénomène d'îlot de chaleur propre aux agglomérations urbaines minérales. Intelligemment positionnés, ils sont des outils intéressants pour réduire les risques majeurs. Aux

abords des cours d'eau, ils préservent le champ d'expansion des crues. En interface entre la ville et la nature, ce sont des coupe-feux efficaces.

Ces réflexions ont conduit l'agence, dans le cadre de l'élaboration du PLU de Marseille, à proposer de nouveaux outils réglementaires pour protéger ces espaces. Une servitude « terrains cultivés à protéger » a notamment été proposée sur ces potagers collectifs, en application de l'article L123-1.7 du code de l'urbanisme.



Source : diagnostics stratégiques des continuités écologiques du territoire du SCoT du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, et de Gréasque (AGAM, 2012).

# Agence de Saint-Omer : L'ENJEU D'UNE PLANIFICATION STRATÉGIQUE DE LA SANTÉ DANS LES ESPACES PÉRIURBAINS ET RURAUX

Par Laurent RENAUVAND, chargé de mission « santé – stratégie numérique – expertise urbaine », AUDRSO.

Quelles possibilités pour une agglomération de taille moyenne et sa couronne périurbaine et rurale de conserver l'ensemble des services de santé nécessaires au bien-être de la population ? Pour identifier les solutions, un exercice original de planification stratégique associe collectivités et professionnels de santé. L'agence d'urbanisme anime la démarche et réfléchit simultanément à l'intégration de ce nouveau sujet dans l'ensemble de ses missions.

## L'accessibilité aux services de santé : un enjeu pour les territoires périurbains et les ruraux

Parmi les services réputés en voie de disparition dans les franges urbaines et les campagnes, ceux liés à la santé sont les plus questionnés. Maintien des structures hospitalières de proximité, réticences des jeunes praticiens à s'installer dans des zones éloignées des aménités urbaines... L'enjeu de la présence des services de santé fait partie des sujets qui semblent préoccuper de plus en plus les ruraux et néo-ruraux.

## Créer un parcours de santé lisible et intégré

Face à ces enjeux de services, d'attractivité et d'aménagement, certains types de solutions commencent à se développer, de la télémédecine aux maisons de santé mutualisées. L'idée de regroupement avait déjà été évoquée dans l'agglomération de Saint-Omer à l'occasion de l'élaboration d'un atlas territorial de la santé.

Cette agglomération de taille moyenne accueillant deux établissements hospitaliers doit maintenir son attractivité vis-à-vis des professionnels de santé, dans une région fortement métropolisée par l'agglomération lilloise. Un enjeu d'autant plus prégnant que les services présents dans l'agglomération rayonnent sur l'ensemble de l'arrière-pays rural.

La communauté d'agglomération a ainsi fait le choix de bâtir une stratégie « santé ». Cette démarche a priori classique, avec un phasage « diagnostic - enjeux - actions », a cependant désarçonné nombre de partenaires. Car la méthode est originale : initiative volontaire du territoire sur le sujet



© AUDRSO  
Vue aérienne du Centre Hospitalier de la Région de Saint-Omer, sur la commune d'Helfaut.

de la santé ; association des centaines de professionnels de santé dès le début de la réflexion ; diagnostic ne reposant pas uniquement sur des indicateurs sanitaires mais également sur une grande consultation ; réflexion globale dépassant l'angle soins et équipements... Bousculant les pratiques habituelles, l'initiative en cours a d'ores et déjà permis de réorienter les premières solutions envisagées : réfléchir à une logique de parcours de santé privilégiant autant la prévention que les soins, renforcer la lisibilité de l'offre plus que l'offre de soins elle-même ; envisager un pôle de spécialistes mais aussi de services de promotion et d'éducation à la santé...

## L'agence d'urbanisme, nouvel acteur du sujet transversal « santé »

À l'origine de la démarche d'observation, l'Agence d'urbanisme et de développe-

ment de la région de Saint-Omer anime, en soutien de la Communauté d'agglomération de Saint-Omer, l'élaboration de la stratégie. Avant même sa finalisation l'enjeu pour l'agence est d'anticiper l'intégration de ce nouveau projet de territoire et de contribuer à sa mise en œuvre : insertion de cette « stratégie territoriale santé » dans les documents stratégiques de planification, évolution des pratiques habituelles pour une nouvelle approche des projets urbains interrogés sous le prisme de la santé.

Comme un retour aux sources de l'urbanisme, né entre autre de préoccupations hygiénistes, la santé s'appréhende aujourd'hui de façon diffuse et transversale, comme partie intégrante du développement durable.

# Agence de Rennes : LE PÉRIURBAIN, UN ESPACE D'INNOVATION POUR LES MOBILITÉS !

Par Bruno LE CORRE, responsable du chantier Mobilité durable, AUDIAR

Les idées présentées ci-dessous s'appuient pour partie sur les pistes ouvertes par les équipes d'étudiants qui se sont mobilisées dans le cadre du concours d'idées « ça bouge dans le périurbain », lancé à l'initiative de l'Audiar, de Rennes Métropole et de l'Institut pour la ville en mouvement avec la collaboration d'Eric Le Breton. Elles sont développées dans le hors-série de la revue urbaine Place publique consacré aux mobilités dans le périurbain.



© Audiar-Armet Le Sidaner

## Le périurbain : une réalité complexe

Comme les centres d'agglomération, le périurbain est multiple. Pour les uns, c'est une géographie définie à partir des déplacements domicile-travail ; pour d'autres, le périurbain est lié à de faibles densités. À Rennes, dès lors que l'on franchirait la rocade, on quitterait la ville pour entrer dans le périurbain. Mais, aujourd'hui, c'est l'ensemble qui fait ville. Le périurbain a ses spécificités dans « ce tout indivisible ». C'est l'espace des familles à deux enfants, à deux emplois, deux revenus et deux voitures. Mais y vivent aussi des familles monoparentales, une importante population âgée et des ménages modestes. Le périurbain rennais, ce sont aussi de nouvelles formes urbaines faites de petits collectifs avec jardin et espaces privés, maisons de ville à proximité de commerces et services.

## Un espace social façonné par la mobilité

À Rennes comme ailleurs, tout le monde s'accorde pour dire que la mobilité occupe une place de choix dans le mode de vie périurbain. Elle est à la base de l'appropriation des territoires. Les distances à parcourir pour aller travailler, faire des courses, déposer les enfants à leurs activités imposent aux habitants de s'engager dans la mobilité. 80 à 85 % des kilomètres parcourus le sont en voiture. Le problème n'est pas la voiture mais ses modes d'usage (vitesse, usage en solo, pollution...) et son coût. Des ménages y consacrent parfois jusqu'à un quart de leur budget mensuel.

## Un espace d'innovation pour les mobilités

Pour beaucoup de spécialistes, les solutions de demain sont déjà là et consis-

tent en un changement d'échelles. Ces pistes d'innovation concernent les mobilités à base d'informations, le développement des smartphones, les services à la mobilité (préparation de trajets, mise en relation de covoitureurs, (re)développement de systèmes de stop), mais encore l'hybridation des systèmes de transport : gare TER + vélo, vélo + bornes de guidage + parking + services de réparation, covoiturage + point stop...

D'autres solutions pourraient être la mise en place de systèmes d'apprentissage et de mobilité avec une dimension fortement humaine, systèmes qui s'appuieraient sur des réseaux d'interconnaissance ainsi que de nouvelles formes de gouvernance avec un acteur majeur : l'utilisateur lui-même.

# Agence du Havre : UNE LIGNE TER AU SERVICE D'UN DÉVELOPPEMENT URBAIN DIFFÉRENCIÉ ?

Par Thierry LOCHARD, Boris MENGUY et Jessy OUKOLOFF, chefs de projets, AURH

Depuis 2001, une ligne TER originale permet de relier le centre-ville du Havre à la vallée de la Lézarde, secteur qui comprend à la fois des communes peuplées et des communes rurales. Reprenant pour partie un ancien tracé désaffecté, la Lézard'express Régionale (LER) connaît un succès croissant. La CODAH (Communauté de l'agglomération havraise) s'interroge sur une meilleure articulation entre son projet de territoire et cette ligne de transport structurant.

## La LER : une offre de mobilité contemporaine à l'échelle de l'agglomération

La Lézard'express Régionale, renforcée par l'arrivée récente du tramway, se déploie sur 17 km à travers la Vallée de la Lézarde et propose sept haltes du Havre à Rolleville, commune rurale au nord-ouest de l'agglomération. Depuis fin 2012, l'interconnexion avec le tramway en gare du Havre rend la LER encore plus attractive grâce à une billettique commune. La fréquentation de la LER est en constante hausse avec près de 2 000 voyages par jour en 2012. Très fréquentée par les scolaires, elle accueille un nombre conséquent d'actifs. À court terme, le cadencement à la demi-heure et l'augmentation des amplitudes horaires calées sur le tramway devraient encore accroître son intérêt. Deux nouvelles stations sont également envisagées pour affiner la desserte.

## Concilier urbanisation et identité

Au-delà des questions ayant trait à la mobilité, la CODAH, avec l'appui de l'AURH, s'interroge sur la manière de concilier urbanisation à proximité des haltes et identité des communes traversées, notamment pour les plus rurales. La confrontation avec les enjeux paysagers et environnementaux liés à la grande qualité de la Vallée de la Lézarde permet de mieux appréhender le rôle et le potentiel de ces sites. Ce travail devra définir finement les formes urbaines spécifiques souhaitables. À la diversité des situations rencontrées le long du parcours, il s'agira d'apporter des réponses adaptées et non normatives. La Vallée offre un cadre de vie attractif qu'il conviendra de valoriser avec la LER : la future station du Grand Harquebosc constituerait une porte d'entrée idéale pour Rouelles, le grand parc d'agglomération. Des réalisations récentes ou en cours participent à cette nouvelle dynamique

urbaine : à Rolleville, un groupe scolaire s'est installé à proximité de la halte. Une recomposition urbaine est amorcée pour redynamiser le centre-bourg et accueillir de nouveaux habitants et à Epouville, une friche industrielle, à quelques pas de la halte, va accueillir un projet urbain de 100 logements. Quant à la gare de Montivilliers, deuxième commune de la CODAH, elle est devenue une annexe de l'Office de tourisme d'agglomération. Près de la halte, de nombreux logements collectifs ont été construits.

## Des niveaux d'intérêt et de complexité qui croissent en entrée d'agglomération

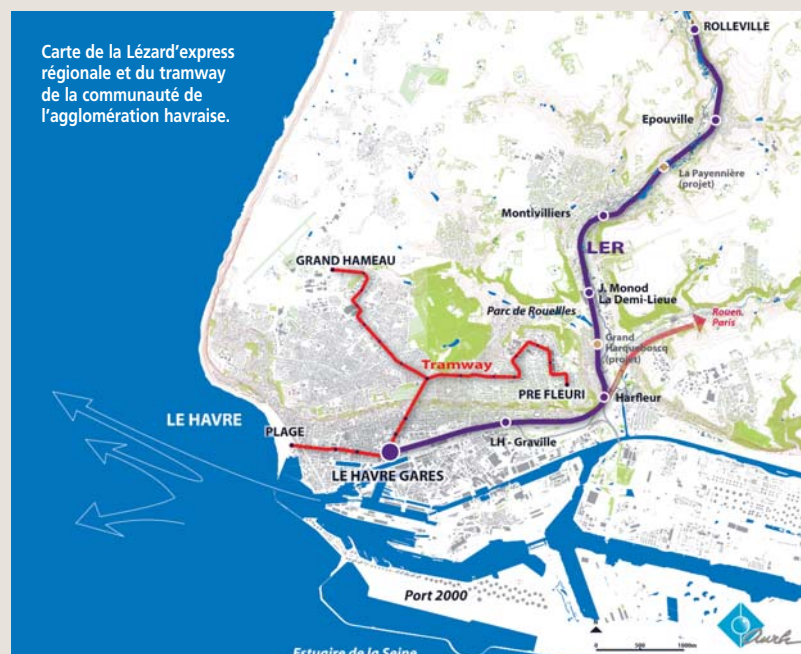
Harfleur, porte d'entrée du cœur d'agglomération, est à la croisée de l'ensemble des réseaux de déplacement. Par sa situation exceptionnelle sous l'angle du report modal en entrée d'agglomération, la halte d'Harfleur peut jouer un rôle pivot à proxi-

mité d'un parking-relais nouvelle génération, associant facilités de stationnement et nombreux services (commerces, équipements).

L'AURH réalise une étude spécifique sur le potentiel et la structuration de ce pôle intermodal. Le schéma directeur « Confluence », réalisé par l'AURH, vise à plus de lisibilité et d'attrait pour ce secteur qui souffre d'envahissantes infrastructures routières. La révision du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire permet de mettre en œuvre une politique plaçant pour l'attractivité de toutes les haltes, sans normaliser l'aménagement des communes ou les réduire à leur rôle dans un schéma de déplacement.

Cette ligne est plus que jamais considérée comme un axe structurant du SCoT.

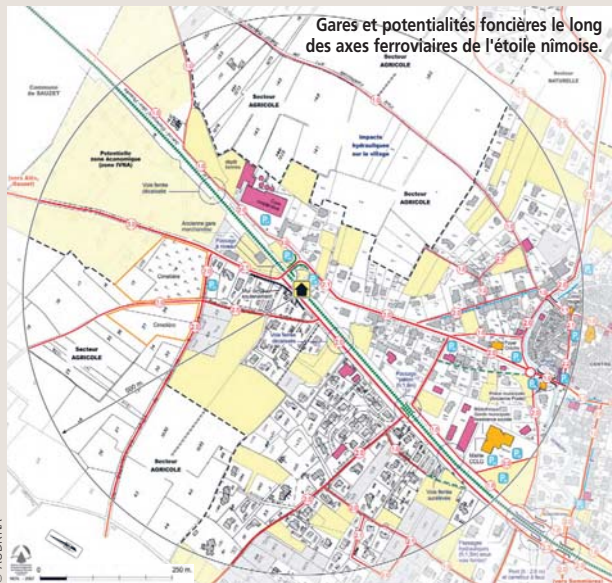
Une orientation supplémentaire se précise : plaider pour l'attractivité de toutes les haltes sans en normaliser l'aménagement.



# Agence de Nîmes - Alès : FAVORISER L'USAGE DU TRAIN DANS LE TERRITOIRE PÉRIRUBAIN

Par Patrice FOURNIER et Florent HARO, chargés d'études, AUDRNA

Ces dernières années, l'Agence d'urbanisme et de développement des régions nîmoise et alésienne s'est fortement impliquée dans des études et démarches visant à promouvoir le maintien et l'amélioration de dessertes ferrées, notamment au bénéfice de territoires périurbains disposant de peu de moyens en matière d'ingénierie.



## Le ferroviaire, un enjeu majeur pour le SCoT

Le Schéma de cohérence territoriale du Sud du Gard préconise dès 2007 une meilleure valorisation de l'infrastructure ferroviaire, constituée essentiellement de lignes encore en activité qui présentent l'atout d'être organisées en étoile à partir de Nîmes. L'agence d'urbanisme, ayant largement contribué à l'élaboration de ce document-cadre, poursuit cette réflexion par l'analyse de l'ensemble des gares et haltes périurbaines en fonction sur le territoire du SCoT. L'objet est de déterminer leur pertinence et leurs potentialités réelles en termes de rabattement des populations existantes et de capacités d'accueil de nouveaux logements dans les communes de proximité.

La démonstration a pu être faite à cette occasion que la branche de l'étoile ferroviaire possédant un potentiel de redéploiement important, par ses caractéristiques et la dynamique de développement forte du territoire qu'elle traverse, est celle reliant

les deux principales villes du Gard : Nîmes et Alès. Cette voie, dont la modernisation s'achève grâce à l'action du Conseil régional Languedoc-Roussillon, parcourt, sur une quarantaine de kilomètres, un territoire de campagne urbaine très attractif dans lequel l'habitat individuel et l'usage de la voiture dominant.

L'action de l'agence dans la promotion des avantages du transport ferré sur cette ligne se poursuit depuis 2009 avec trois démarches aux échelles différentes mais complémentaires : le projet de territoire de la Communauté de communes Leins-Gardonnenque, élaboré et abouti en 2011, le contrat d'axe Alès-Nîmes, initié en 2009, et une étude de restructuration urbaine des communes autour de la halte de Saint-Geniès-de-Malgoirès, en cours.

Le contrat d'axe Alès-Nîmes, initié en 2009, et une étude de restructuration urbaine des communes autour de la halte de Saint-Geniès-de-Malgoirès, en cours.

## Vers une cohérence urbanisme/transport

Les élus de Leins-Gardonnenque, dont la communauté relève de cet espace entre les deux agglomérations et bénéficie de trois haltes, ont d'abord élaboré avec l'assistance de l'agence un projet de territoire, dans lequel le développement du train et des modes actifs constitue une orientation forte.

Le contrat d'axe Alès-Nîmes initié par l'agence et issu de la dynamique coopérative en cours entre les deux agglomérations, concrétisée par la création d'un pôle métropolitain le 31 décembre 2012, vise ensuite la mise en œuvre d'une politique multipartenariale d'aménagement du territoire favorisant l'usage du train. La halte de Saint-Geniès, identifiée comme le point

d'arrêt principal entre les deux villes, polarise les futurs investissements et fait l'objet d'une première fiche-actions. Toutefois, cet effort d'équipement implique une capacité du territoire proche à se développer dans le respect des principes d'urbanisation de la charte d'axe prônant concentration et densification urbaine.

À ce titre, les élus des quatre villages directement concernés par cette halte ont été mobilisés début 2013 par l'agence pour mener une nouvelle réflexion commune à l'échelle de leur secteur. Elle vise l'émergence de projets portant notamment sur l'efficacité des rabattements vers la gare, tous modes confondus, et la valorisation du foncier par des formes urbaines plus denses, le développement d'un habitat méditerranéen permettant de profiter du climat et de l'environnement naturel. Cette vision commune du devenir d'un secteur autour d'une halte signifie à terme l'harmonisation des Plans locaux d'urbanisme ainsi que la bonne coordination des interventions à venir des partenaires du contrat d'axe.

L'agence d'urbanisme organise et anime cette démarche collaborative entre élus, techniciens et habitants. Elle apporte son savoir-faire et son expertise dans la coordination des démarches et la cohérence des objectifs recherchés. Les premiers résultats sont là : les élus et usagers, et plus particulièrement ceux de la Gardonnenque, perçoivent aujourd'hui la desserte ferrée comme un levier efficace pour réorienter des modes de déplacements et d'urbanisation qui ont maintenant atteint leurs limites. Le rôle du ferroviaire est bien de répondre à l'attente des habitants des campagnes urbaines d'avoir une relation efficace aux centres d'agglomérations, tout en offrant à une population nouvelle ou exogène les qualités d'un cadre de vie, et en préservant au mieux l'environnement et la ressource-sol.



## CAROLINE SANNIER EXPLORATRICE EN SOMME

C'est l'histoire d'une Parisienne avide de découverte qui voulait travailler en province. Caroline Sannier a trouvé sa place au sein de l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (Aduga), où elle est en charge de l'urbanisme et de la planification.

Tout le contraire de Rastignac ! Il y a ceux qui veulent monter à Paris, Caroline Sannier, elle, n'avait qu'une idée en tête : en partir. Tout la prédestinait pourtant à une carrière en région-capitale. Ses origines situées en Seine-et-Marne. Son parcours de formation : deux d'économie à Paris II, licence, maîtrise et 3e cycle à l'IFU. Et même le sujet de son mémoire de stage : la valorisation touristique du canal de l'Ourcq. « Mais j'ai cherché du travail partout sauf en Ile-de-France, raconte-t-elle. J'avais envie de province. Je voulais arriver neuve, sans a priori ».

Nous sommes en 1999 et Amiens recherche alors un architecte pour son Atelier d'urbanisme et d'architecture. Somme toute, ce sont une paysagiste et une urbaniste qui vont être embauchées. Caroline Sannier y fera ses armes en tant que chargée d'études urbaines jusqu'en 2006. « La culture du projet urbain y était déjà ancrée », explique-t-elle. « J'ai travaillé à la coordination du projet de requalification du quartier de la gare, conduit par Paul Chemetov. Et puis j'ai appris à jouer collectif avec un directeur de l'urbanisme inspiré : Jean-Luc Godard ».

Parmi les deux ou trois choses que l'on sait d'elle, il y a chez Caroline Sannier un besoin d'approfondir, d'explorer de nouveaux champs, de réinterroger sans cesse sa pratique. La Communauté d'agglomération Amiens Métropole lui en offre l'opportunité en lui permettant de préparer un master « Maîtrise d'ouvrage des projets urbains », en formation continue à l'IUP. « Un croisement des expériences très enrichissant », se souvient-elle. En même temps, Caroline Sannier a « une oreille tendue » vers la création de l'Aduga : « c'était

l'occasion de mettre à profit la connaissance acquise du contexte local à l'échelle d'un territoire plus vaste ». Elle en sera l'un des bâtisseurs, avec pour mission d'élaborer le deuxième plus grand Scot de France, après celui du Sud Meurthe-et-Moselle. Le ScoT du Grand Amiénois, approuvé en décembre 2012, ce sont 381 communes et 12 intercommunalités. Se familiariser avec la planification stratégique, instaurer une relation de confiance avec les territoires du Grand Amiénois en même temps qu'imaginer une méthode de travail qui garantisse l'implication du plus grand nombre, le challenge était ambitieux. « Il était important que les intercommunalités se retrouvent dans le projet de territoire porté par le Scot » : le Document d'orientation et d'objectifs, au-delà de sa forme, « innovante bien qu'imparfaite », intègre à cet effet des orientations territorialisées.

Caroline Sannier est désormais en pleine réflexion sur les PLU intercommunaux. Elle n'hésite pas à employer le mot « passion » à propos de « ce métier qui nous oblige à renouveler notre regard sur notre environnement ». Se définissant « plutôt pragmatique que théoricienne », elle dit « aimer ce travail au quotidien en direct avec les élus ». Mais ne s'interdit pas un nouveau « retour à l'école ». Parce qu'elle est comme ça Caroline Sannier : régulièrement, il faut qu'elle remonte à cheval. Sportive accomplie, elle aurait d'ailleurs bien fait profession de l'équitation. Mais ce nouveau projet consiste à explorer le croisement de l'urbanisme et du design.

Nicolas Guillon



DR

## COLIN SUEUR ARCHI-ENGAGÉ

Le président de l'Agence d'urbanisme de Caen-Métropole (AUCAME) est un homme complet. Architecte de profession, maire de Colombelles, il est également administrateur de l'OPHLM Caen Habitat, après avoir longtemps présidé Emmaüs Calvados. Ce bourreau de travail a surtout le goût de son territoire.

Colin Sueur, c'est d'abord un agenda surbooké. « Je dors quatre heures par nuit », confie l'intéressé. Cela lui en laisse vingt - ce qui n'est pas de trop - pour tout faire : son métier d'architecte, piloter sa commune, réfléchir au devenir de la grande agglomération caennaise, s'investir comme il l'a toujours fait dans le tissu associatif et... apprendre la langue hébraïque, « pour essayer de comprendre le texte originel ».

Comprendre : un besoin viscéral chez cet homme de 54 ans, presque une règle de conduite. « Pour comprendre, il faut connaître et pour agir, il faut comprendre », écrit-il dans l'éditorial d'un atlas de l'axe Paris-Seine-Normandie que l'AUCAME a édité en 2012. Colin Sueur y tenait particulièrement, estimant que l'expression cartographique permettrait aux Caennais de « mieux appréhender, dans sa totalité et sa complexité, la réalité physique et humaine de ce vaste territoire ».

Pas étonnant que Philippe Duron, élu maire de Caen en 2008, ait demandé au maire réélu de Colombelles d'animer le groupe de conseillers communautaires chargé d'élaborer un projet d'agglomération. Depuis les années 1980, Colin Sueur s'est toujours trouvé aux premières loges de l'histoire locale. Sitôt ses études terminées (École supérieure d'architecture de Normandie, DESS Aménagement du territoire et Droit urbain à la faculté de géographie de Caen), le jeune architecte débute sa carrière à Hérouville-Saint-Clair, où il vit « les prémices de la politique de la ville, côté opérationnel ». Puis il crée son agence à Colombelles, où il se « trouve bien ». Mais en 1993, c'est la fermeture de la SMN,

Florange de l'époque. La ville est très impactée et se retrouve devant une équation sociale et urbaine à résoudre. Colin Sueur participe en tant qu'architecte aux études de reconversion du site industriel. Et bientôt, Claude Écobichon, qui, après deux mandats de maire, souhaite passer la main, lui demande de donner un nouveau destin à la commune, estimant qu'un architecte-urbaniste sera plus à même de bien maîtriser ces opérations de renouvellement urbain. Celles-ci trouveront leur concrétisation dans la signature, en 2006, d'une convention Anru et dans le lancement de la requalification de la friche SMN.

Entre-temps, un autre drame s'est noué : la fin de Moulinex. Le plan de reconversion est néanmoins bien construit. Une ligne budgétaire est dédiée à la création d'une agence d'urbanisme, dont le territoire est dépourvu. L'AUCAME voit le jour en 2005. « C'est une agence que je qualifierais de familiale, confie son président. Avec une spécificité : les élus y ont un accès permanent. L'appropriation de l'outil est telle qu'on imagine mal comment on a pu s'en passer auparavant ! »

Maître d'œuvre du SCoT de Caen-Métropole, approuvé en 2011, la jeune structure a surtout su se faire sa place, aux côtés de l'APUR, de l'IAU, de l'AURBSE, de l'AURH et de l'AUDAS, dans les colloques « Axe Seine ». L'AUCAME est également passée récemment à l'OpenData. « Nous voulons rendre notre agence populaire au sein de son territoire et connue autour », conclut Colin Sueur.

Nicolas Guillon