

Rencontre(s)

7 octobre 2010

#1



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine
et eure

Les participants

Dominique Aupierre, Adjointe au Maire de Sotteville-lès-Rouen,
conseillère communautaire la CREA

Michel Benoist, Président de la communauté de communes de Moulin d'Ecalles,
Maire de Morgny-la-Pommeraye

Lucien Bollotte, Directeur Général de l'Établissement Public Foncier de Normandie

Pierre Bourguignon, Président de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure,
Député-Maire de Sotteville-lès-Rouen, Vice-Président de la CREA

Philippe Guilliot, Maire d'Ymare, conseiller communautaire la CREA

Françoise Guillotin, Adjointe au Maire d'Elbeuf, Vice-Présidente de la CREA

Christian Herail, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen

Brigitte Langlois, Maire de Catenay, Présidente du Syndicat Mixte du Pays entre Seine et Bray

Marc Massion, Sénateur-Maire de Grand-Quevilly, Vice-Président de la CREA

Jean Quetier, Adjoint au Maire de Berville en Roumois,
Président de la Communauté de communes de Bourgtheroulde-Infreville

Frédéric Sanchez, Maire de Petit-Quevilly, Vice-Président de la CREA

Patrick Simon, Maire de Sainte-Marguerite-sur-Duclair, Premier Vice-Président de la CREA

Denis Auvray, Ville de Sotteville-lès-Rouen

Stéphanie Bluche, Ville de Sotteville-lès-Rouen

Jacques Charron, CCI de Rouen

Sylvain Comte, DREAL Haute-Normandie

Stéphane Dreyer, AURM - Mulhouse

Marie-Christine Evrard, Région Haute-Normandie

Corinne Goillot, Préfecture de l'Eure

Lionel Hermange, DREAL Haute-Normandie

Michel Houbron, Établissement Public Foncier de Normandie

Geneviève Larmaraud, la CREA

Valérie Le Bec, Ville de Rouen

Olivier Marchand, Ville de Sotteville-lès-Rouen

Philippe Mary, Urba-Lyon

Hélène Maury, AURAN - Nantes

Laurent Moreno, AURBSE

Stéphane Recher, Communauté de communes de Bourgtheroulde-Infreville

Jean-Baptiste Rigaudy, A'urba - Bordeaux

Nelly Zurkinden, Région Haute-Normandie

Notre réunion, aujourd'hui, est un premier temps de rencontre. Les prochaines journées de rencontres de l'agence d'urbanisme seront nourries des travaux et des réflexions conduits au sein de l'agence elle-même.

Nous avons l'idée et la volonté. La traduction en est la création de l'agence d'urbanisme. Celle-ci a déjà été précisée jusqu'au détail de la gouvernance, du conseil d'administration, de l'assemblée générale. Nous allons travailler avec tout un ensemble d'éléments, d'observatoires, d'analyses, d'études...

Il y a également la dimension plutôt à moyen et long terme. Nous reviendrons d'ailleurs un jour sur ces questions, parce que sur les temps de la vie sociale, la notion même de court/moyen/long terme commence à bouger beaucoup.

Réfléchir sur l'évolution de la société en prenant en compte trois dimensions présentes qui commencent à se traduire de manière forte : la dimension économique, la dimension écologique et la dimension sociale, on voit bien qu'à ce moment-là, nos dimensions court/moyen/long terme doivent être re-précisées, et donc la dimension dite « de prospective » doit aussi être précisée.

Il faut aussi se poser la question des territoires, et les territoires ce ne sont pas des choses figées. D'abord ce sont des espaces vivants, et puis aussi ce sont des espaces qui ont des rythmes de relations, voire des modifications de leurs périmètres.

C'est ainsi que s'exprime l'interterritorialité. Cela étant, je me permets d'insister sur cette dimension, parce que c'est ce qui explique que nous avons voulu que la première rencontre – donc le premier temps d'échange – se fasse avec des agences qui ont aussi leur histoire propre, leur vie propre, leur stratégie propre, leur existence propre. Mais il se trouve qu'à Lyon, à Mulhouse, à Bordeaux, et à Nantes, par exemple, il y a des points qui sont abordés qui nous intéressent particulièrement vis à vis des problématiques qui ont été mises en évidence lors de la création de notre agence et aussi du programme de travail après la création de cette agence. D'autant plus qu'il y a une originalité. Si on regarde la France entière il faut quand même se dire que cette agence – qui n'est pas très grande, qui est toute neuve, ce n'est pas 40-50 personnes dans une équipe, c'est 10 personnes !

Nous travaillons avec des territoires qui sont eux-mêmes engagés dans des démarches de développement économique, de qualité du développement durable et écologique, de la qualité de l'organisation sociale.

L'agence a non seulement rassemblé des communes et des intercommunalités, – huit intercommunalités adhérentes, 4 Schémas de Cohérence territoriale –, mais aussi



deux départements : la Seine-Maritime et l'Eure et la région Haute-Normandie. L'État a effectivement engagé ses services, l'ensemble des collectivités territoriales – que je rappelais –, mais aussi les partenaires socio-économiques : l'Établissement Public Foncier de Normandie, le Grand Port Maritime de Rouen, le Parc naturel des Boucles de Seine Normande, l'Université de Rouen, les Chambres de Commerce et d'Industrie et les Chambres d'Agriculture de Seine Maritime et d'Eure.

Il est nécessaire d'avoir des temps où on essaye d'associer le plus grand nombre de partenaires, et puis des thématiques et des angles d'approche qui nous permettent d'entrer « au plus près des enjeux locaux, au plus près des préoccupations ». En même temps, est indispensable

le développement d'une culture commune, d'une intelligence collective, qui permettent à chacun de remplir son rôle en toute liberté. Aussi une meilleure connaissance des enjeux stratégiques et pratiques des uns et des autres.

Nous avons choisi d'entendre :

- L'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération Lyonnaise sur son expérience autour de l'Inter SCoT. Cette démarche est engagée, depuis 2003, sur le mode du volontariat, chaque SCoT apportant ce qu'il a envie de partager.
- L'Agence d'urbanisme de la région Mulhousienne tout à la fois sur les opportunités offertes par le TGV Rhin – Rhône en termes d'accessibilité, et sur l'articulation qu'ils ont opérée avec le nouveau Tram-Train. En d'autres termes, un système de mobilité intégré et global.
- L'Agence d'urbanisme de la région Nantaise viendra nous dire la démarche permanente d'échanges et de coopérations engagée récemment avec l'agglomération de Rennes, sur la base d'un constat de complémentarité des deux pôles urbains et de « taille critique » nécessaire à l'ambition européenne.
- L'agglomération bordelaise sera aux environs de 2020, au cœur d'une étoile ferroviaire à grande vitesse, la reliant à Paris, à Toulouse, au Pays Basque. Dans ces conditions, et afin de préparer cette « nouvelle géographie » le projet de la métropole bordelaise appelle un nouvel élan, autour des thèmes des déplacements, des emplois, de l'habitat, de la nature. C'est ainsi que l'Agence d'urbanisme de Bordeaux – Aquitaine viendra clore notre journée.

Naturellement, ces premiers échanges avec les quatre Agences d'urbanisme sont un début et non un terme. Nous continuerons, au plan technique, à suivre leurs démarches et à poursuivre le dialogue initié aujourd'hui.

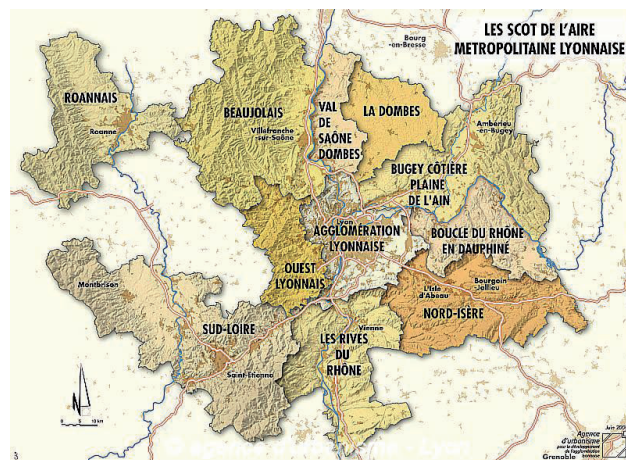
D'ailleurs, la présence de l'Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure au sein du réseau de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme garantit la qualité et la pérennité de ces échanges qui pourront être élargis à d'autres agglomérations. Ces « retours d'expériences » seront également, pour notre territoire, une opportunité d'accroître sa visibilité et de faire connaître, à son tour, ce qu'il porte de plus innovant et d'exemplaire.

L'interscot de l'aire métropolitaine lyonnaise, lieu de mutualisation pour un bassin de vie de 3 millions d'habitants

Philippe Mary : Chargé d'études environnement et planification urbaine, Pôle Métropole et territoires (UrbaLyon)

L'agence d'urbanisme de Lyon a été créée en 1967, sous le nom « d'atelier d'urbanisme » et composée d'architectes, puis d'urbanistes, de sociologues... Cet atelier d'urbanisme s'est étoffé notamment par l'accompagnement de la mise en place d'une communauté urbaine sur Lyon. Elle réunit la communauté urbaine de Lyon, l'État, le Conseil Général du Rhône, la ville de Lyon et la Chambre de Commerce, ceci avant 2002. À partir de 2002, ce partenariat s'étend aux communautés de communes voisines au Grand Lyon. Auparavant, Raymond Barre, Maire de Lyon et Président de la communauté urbaine (de 1995 à 2001), a cherché à l'élargir aux communautés de communes voisines, notamment pour intégrer l'aéroport Saint-Exupéry – qui n'est pas situé sur le territoire du Grand Lyon. À partir de 2002, la situation se décriste et c'est dans un contexte plus apaisé que va se développer, à partir de 2003, l'interscot.

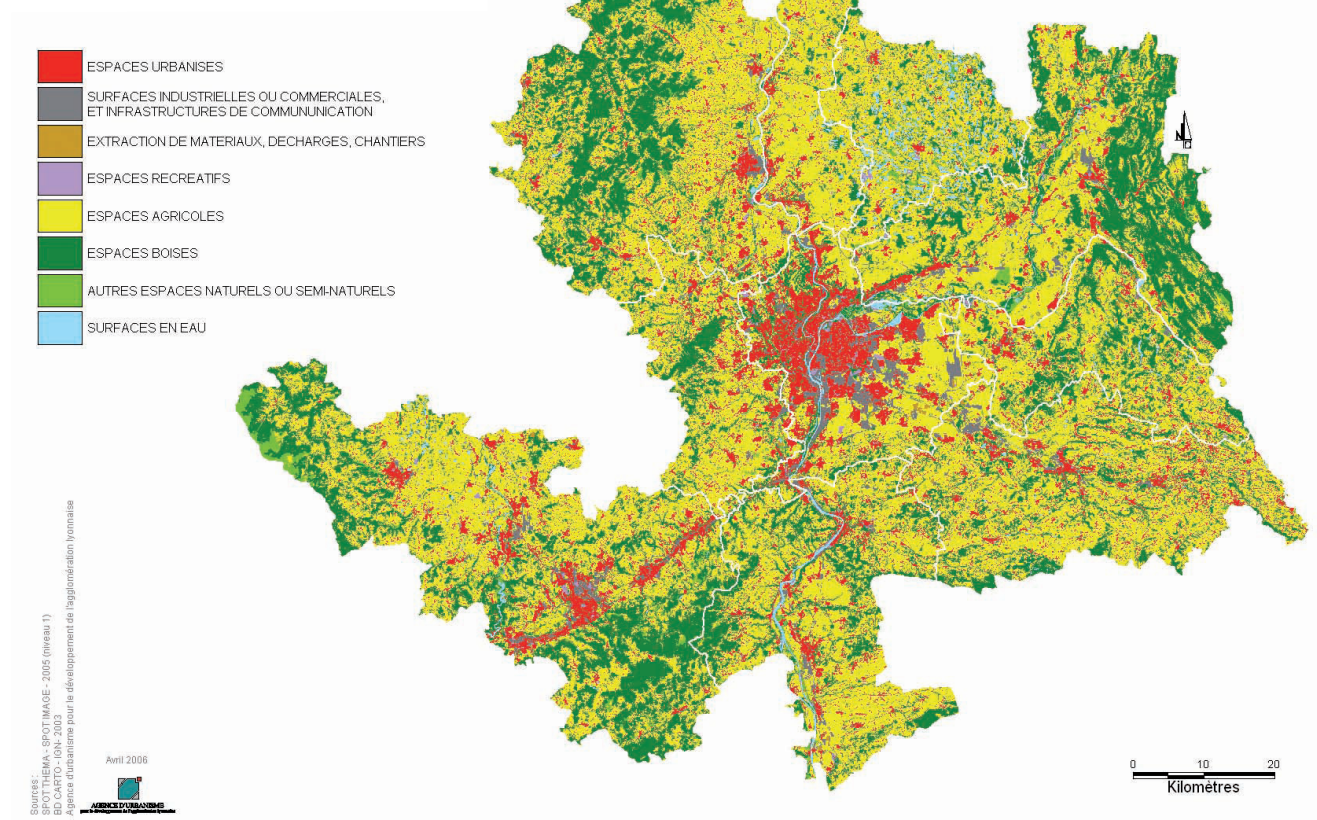
La première décrispation se fait par l'adhésion de ces communautés de communes à l'agence d'urbanisme. C'est aussi à partir de 2003 qu'adhère le syndicat mixte porteur du SCOT – qui va commencer ses travaux à partir de 2005-2006 –, des villes, le syndicat des transports, le SYTRAL, la région, un établissement public foncier aussi – qui s'appelle l'EPORA et pour lequel on réalise des études de gisement foncier –, la chambre d'agriculture...



Aujourd'hui, en 2010, le territoire d'intervention de l'agence d'urbanisme de Lyon s'étend sur plusieurs départements. L'interscot y a contribué. C'est-à-dire qu'aujourd'hui on travaille de plus en plus loin de nos bases, qui en 1967 se résumaient à peu près à la ville de Lyon.

Tout d'abord, la géographie n'est rien si on ne décrit pas son système institutionnel, ce qui est très important pour appréhender l'interscot : 800 communes, 60 établissements de coopération intercommunale, 13 autorités organisatrices des transports, une directive territoriale d'aménagement (DTA) – qui à l'origine devait être instituée par l'état uniquement sur le secteur de l'aéroport.

Occupation du sol interscot 2006



Dès le début des années quatre-vingt, une association s'est montée pour réunir l'ensemble de ces communautés et départements. Il s'agit de la Région Urbaine de Lyon qui a vraiment essuyé les plâtres sur cette question d'inscription métropolitaine, à savoir l'organisation de la deuxième agglomération de France, en franchissant les frontières départementales, en collaborant avec les communautés de communes voisines,... C'est cette question qui se pose à l'agglomération lyonnaise depuis une vingtaine d'années.

Les SCOT qui ont émergé depuis les années 2003, (certains schémas directeurs se sont transformés en SCOT) ont été portés grâce à la structuration de 11 syndicats mixtes porteurs de SCOT, lesquels sont concernés par la démarche interscot.

La communauté urbaine de Lyon s'est toujours sentie à l'étroit sur son territoire, bien plus réduit que les aires urbaines définies par l'Insee et qui, en principe, doivent être une référence pour dessiner les périmètres de SCOT.

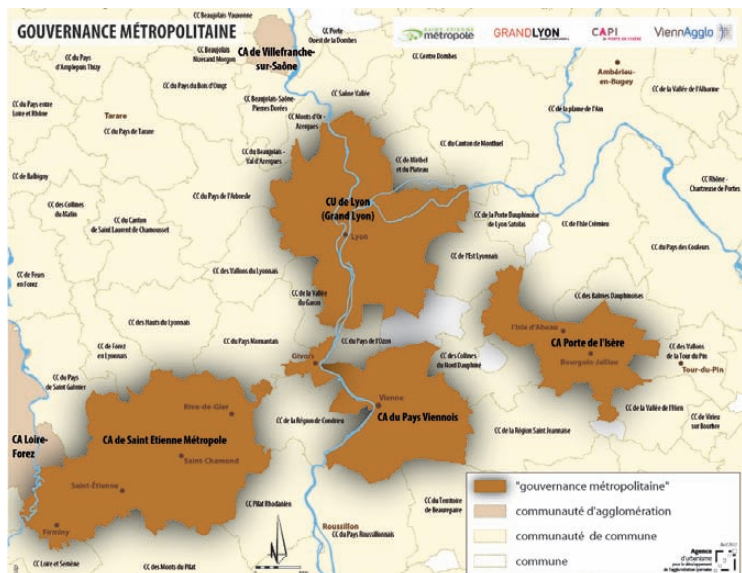
Et donc très vite s'est posée la question du système à mettre en place pour discuter avec les SCOT voisins.

Les différents SCOT ont des configurations très diverses, parfois très rurales – comme celui de la

Drôme par exemple. L'ouest lyonnais, quant à lui est très résidentiel, dans l'influence de l'agglomération lyonnaise, la vallée du Rhône est particulièrement impactée par toutes les questions de logistique liées à ce grand axe. Vers le Nord-Isère, se retrouve l'ensemble des questions de liaisons à Chambéry et à Grenoble et Lyon-Turin.

Il y avait donc suffisamment de dossiers importants en dehors des questions de l'étalement urbain. Assez naturellement, s'est imposée l'idée de collaborer, de coopérer, dans un système où « chacun est libre d'organiser son territoire comme il l'entend ». D'ailleurs on a des SCOT qui sont de natures très différentes : parfois très protecteur, parfois très ouvert aux enjeux métropolitains. Mais sur un certain nombre de sujets, comme la logistique ou un grand système de protection de la trame verte et bleue, il est apparu qu'il était possible de s'entendre.

Le consensus s'est fait sur un dispositif très souple, et un rythme régulier de rendez-vous, à la fois entre Élus, Présidents de SCOT, et entre techniciens. Il y avait à l'agence d'urbanisme des moyens d'appui, des moyens d'expertise. Ils étaient d'autant plus utiles que, pour beaucoup de ces SCOT, les structures étaient légères. Ils pouvaient trouver à



l'agence des moyens de diagnostic qui dépassaient leur échelle de travail habituelle, qui exploraient les dynamiques résidentielles, de déplacements, les avancées sur les SCOT voisins, avec la possibilité d'articuler ces politiques avec celle de l'agglomération lyonnaise.

Avec les SCOT, les syndicats mixtes et les territoires avaient finalement leur destin en main, mais cela n'empêchait pas une certaine coordination qui a été exprimée au travers de cartes d'enjeux assez simples.

La démarche a commencé par des travaux sur la démographie. C'était l'occasion de faire travailler les gens de l'INSEE, les prospectivistes. On a réuni

un certain nombre de spécialistes pour leur dire : « finalement les SCOT nous emmènent jusqu'à 2030, quelle vision de ce territoire peut-on partager en termes de poids de population, de migrations... ? ». Puis la même chose fut engagée sur les questions de mobilité : « Quelle sera la mobilité demain, quels sont les axes de travail ? ». Ceci en termes de dynamique d'emploi également. Ce travail ne s'est pas traduit uniquement par des études. Il y a eu des visites, des ateliers...

Dès la fin 2003 les Élus ont demandé que soit organisée une journée de rencontres, qui depuis a lieu tous les ans.

Finalement, une charte : « vers un aménagement coordonné de la région lyonnaise » a été signée par l'ensemble des partenaires. Elle constitue le « chapitre commun », c'est à dire le chapitre métropolitain des SCOT de la région. Au delà, des démarches plus pragmatiques ont abouti, comme un guide pratique pour l'habitat à l'attention des maires.

Certaines rencontres sont consacrées à la prospective : « comment se projette-t-on ensemble à 2030 ? ». Cette démarche est d'abord très utile pour chacun des syndicats mixtes, qui mutualisaient un système d'études qu'ils n'avaient pas forcément la capacité, seuls, à financer. L'agence est devenue ce lieu de mutualisation pour un certain nombre de travaux : le développement économique et les zones d'activité, la logistique, les transports en commun, la stratégie de développement urbain, la question de la métropole, le commerce.

Inter-SCOT



Lucien Bollotte : Merci de cet exposé très vaste, je vais me limiter à deux questions :

Première question – et vous l’avez évoqué en fin d’exposé –, parmi les sujets communs vous avez cité la logistique, pouvez-vous nous en dire plus, notamment en matière d’évaluation par rapport à ce que pouvait dire la DTA. Nous aussi nous avons une DTA, Basse vallée de la Seine, qui traite de la logistique. Dans le cadre de cette évaluation, comment avez-vous pu dégager des stratégies communes sur ce sujet – qui peut être un sujet de concurrence entre les territoires.

Deuxièmement – puisque vous avez cité l’établissement public foncier. Effectivement l’EPORA a beaucoup de points communs avec nous, c’est aussi un établissement public foncier créé par l’État, à gouvernance locale, qui est très impliqué sur les friches, même si nous sommes plus anciens, puisque nous sommes nés en 1968 avec la ville nouvelle de Val de Reuil. Au regard de ces schémas très frappants de la vague démographique qui s’éloigne du centre, quels types de réflexions avez-vous, notamment avec l’EPORA, sur le renouvellement urbain, sur la reconquête de la ville sur la ville, enfin sur la production de ville non pas sur les franges, non pas même sur les sites d’interfaces, mais sur les centres et les cœurs de ville ?

Philippe Mary : La logistique a été traitée par la région urbaine de Lyon dans ses tout premiers travaux, quand il s’agissait de coopérer avec les communautés de communes voisines. La logistique s’est imposée. Toutefois, elle a toujours été abordée sous forme de chartes logistiques, sans qu’il y ait de caractère coercitif. La DTA a tenu un certain nombre de secteurs, notamment autour de l’aéroport, en dédiant la logistique aux activités aéroportuaires notamment. Mais aujourd’hui, à 25 km de Lyon on a l’une des principales plates-formes logistiques de France – terrestre en tout cas –, qui ne dispose plus de capacités de développement, et par conséquent avec cette concentration, on assiste aussi à un déploiement des sites logistiques partout sur le territoire. Nous ne sommes pas encore parvenus à reprogrammer un système logistique qui aille jusqu’au cœur de l’Agglomération, jusqu’à la logistique du dernier kilomètre, et qui soit de bon niveau. Pas davantage, nous n’avons réussi le renouvellement logistique de la vieille plate-forme. La coopération avec l’établissement public de l’Ouest Rhônalpin, EPORA, est récente. Ils étaient traditionnellement très proches de l’agence d’urbanisme de Saint-Étienne, et ils se sont rapprochés de Lyon parce qu’ils avaient, de ce fait, une vision plus large du territoire. Ils participent aux travaux de l’interscot, et travaillent avec l’Agence sur les questions de gisements fonciers, notamment sur l’ex-ville nouvelle, L’Isle-d’Abeau, et sur Bourgoin-Jallieu, qui est la ville historique qui lui est contiguë. Mais effectivement, uniquement sur les centres urbains et sur un secteur où la maison individuelle est le produit d’appel, c’est-à-dire qui est l’un des secteurs les plus en proie à l’étalement urbain ou à la dynamique de la maison individuelle.

Lionel Hermange : Je ne vais pas revenir sur les enjeux, qui sont quand même assez différents, même si des problématiques sont communes entre régions. C’est plutôt sur l’aspect de l’organisation des données que je souhaite vous interroger. Comment avez-vous pu appréhender, consolider, synthétiser ce type de données, et selon quelle méthode ? Enfin, quelles ont été les relations avec les services de l’État de ce point de vue-là ?

Philippe Mary : Le périmètre n’est pas homogène ni continu. Il y a des trous dans certains SCoT. Une seule région est concernée, mais six départements... Donc la consolidation des données est toujours un problème. C’est la raison pour laquelle on se dote d’un outil en propre — j’ai évoqué SPOT Théma (couverture photo par satellite NDLR) — mais ce sont toutes les bases de données disponibles qui sont mobilisées. Il y a toujours des indicateurs de suivi qui paraissent utiles mais très difficiles à mobiliser à l’échelle des SCoT, comme ceux qui relèvent des questions énergétiques.

10

À l'horizon 2020, en supposant que les deuxièmes phases des TGV-Est et les TGV Rhin-Rhône soient mis en service, et à plus long terme si l'ensemble du programme de LGV de France et d'Europe est mis en service, Mulhouse sera à 3 h environ de Marseille, comme c'est le cas aujourd'hui de Paris. Il y a vraiment un enjeu très fort pour l'agglomération Mulhousienne, par rapport à cette desserte TGV, qui va aussi complètement transformer les concurrences entre modes de transport.

L'intérêt de cette étude a été de montrer que certes, l'infrastructure TGV joue un rôle important, mais qu'elle se double d'une problématique d'offre de services par une diversification des liaisons vers d'autres villes comme Nantes par exemple.

Autre point mis en évidence, la complémentarité entre le ferroviaire et l'aérien. Complémentarité avec la desserte de l'EuroAirport qui propose une offre court/moyen-courrier pour l'essentiel, mais également avec celle des grands aéroports qui proposent une offre long-courrier. L'accessibilité à Paris-Charles-de-Gaulle, Zurich, Genève, qui serait permise par une nouvelle organisation des dessertes est un enjeu important.

L'intérêt réside également dans le fait de se raccorder dans les meilleures conditions possibles aux principaux nœuds ferroviaires du bassin Rhénan que sont Strasbourg, Fribourg et Bâle. À partir de ces gares on démultiplie le nombre de correspondances possibles.

Le projet de tram-train, agglomération mulhousienne - vallée de la Thur

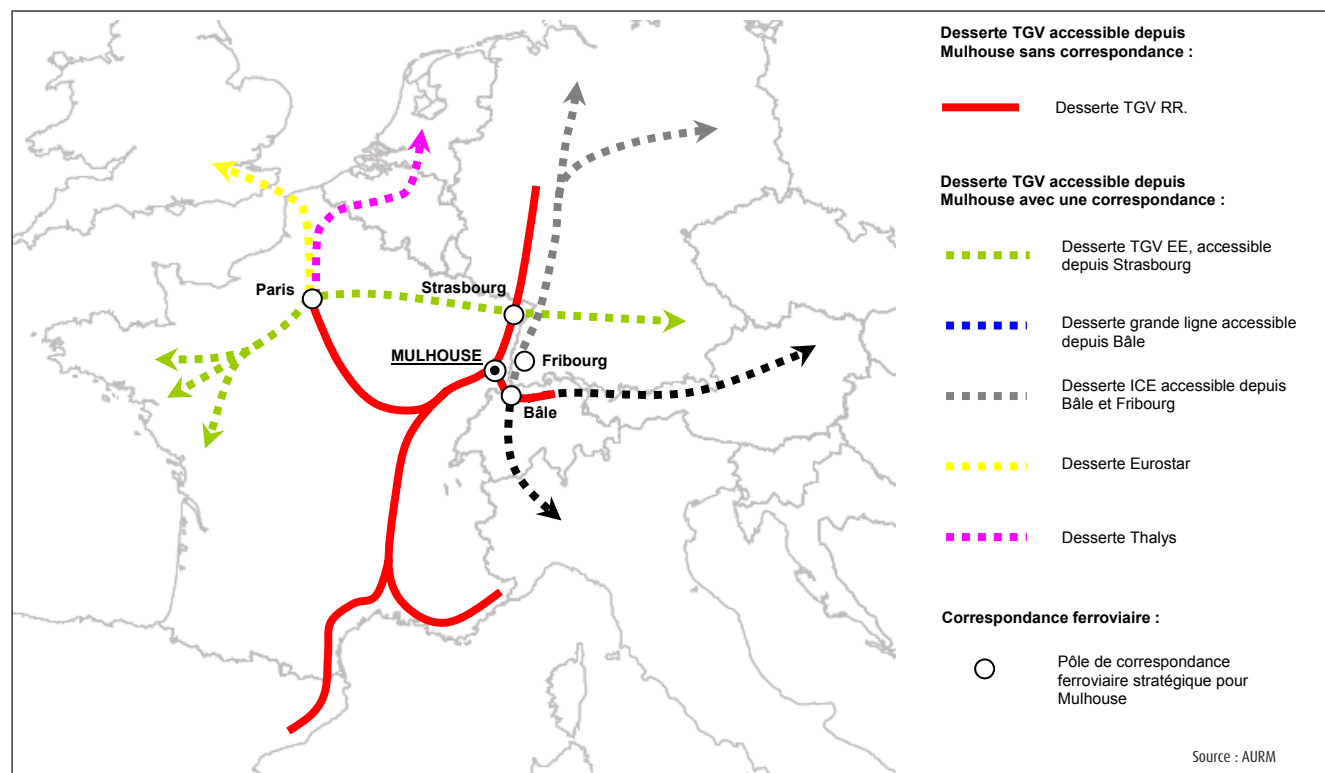
Le contexte socio-économique de ce projet est plutôt favorable, avec 260 000 habitants sur l'agglomération mulhousienne, 40 000 habitants dans le corridor de la vallée de la Thur, desservi déjà actuellement par les lignes ferroviaires. Celles-ci ont été modernisées dans les années 2000, et l'offre de services doublée.

La vallée de la Thur est caractérisée par une urbanisation très dense et très bien articulée avec l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, 80 % des habitants habitent à moins d'un kilomètre d'une gare.

Ce projet a vu le jour dans les années 90, et la proximité de Karlsruhe n'y est pas étrangère. Mulhouse réfléchissait à un projet de tramway également dans cette même période. L'idée de créer un tramway d'interconnexion puis un tram-train s'est ancrée progressivement. Les études techniques et opérationnelles ont débuté entre la fin des années 90 et le début des années 2000. Le projet global a été mis en service en plusieurs phases. Une première phase « tramway urbain » en 2006, avec deux lignes, et une deuxième phase, dite périurbaine, avec un tram-train qui part de Thann et qui rejoint le centre-ville de Mulhouse dès la fin de cette année.

Les nouvelles rames tram-train sont actuellement à l'essai sur le réseau urbain. Il s'agit d'un matériel atypique, capable de rouler à la fois sur le réseau ferroviaire et sur le réseau tramway. L'intercon-

L'enjeu de l'accessibilité aux pôles de correspondance ferroviaires stratégiques pour Mulhouse



nexion des deux infrastructures urbaines et périurbaines est nécessaire tout comme la desserte des stations sur le réseau urbain et des gares sur le réseau RFF-SNCF. L'une des particularités du tram-train est aussi de pouvoir desservir davantage de gares à temps de parcours équivalent, par rapport à un train classique, ce qui permettra de créer 4 gares nouvelles dans la vallée de la Thur. Le tram-train, sur le réseau ferroviaire, circulera avec les trains de fret, avec les trains TER. Sur la partie urbaine il circulera avec les tramways. Il s'agit d'une réelle première au niveau national.

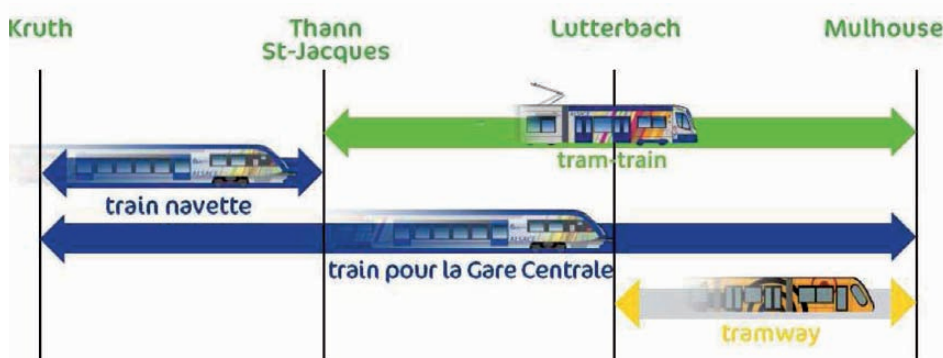
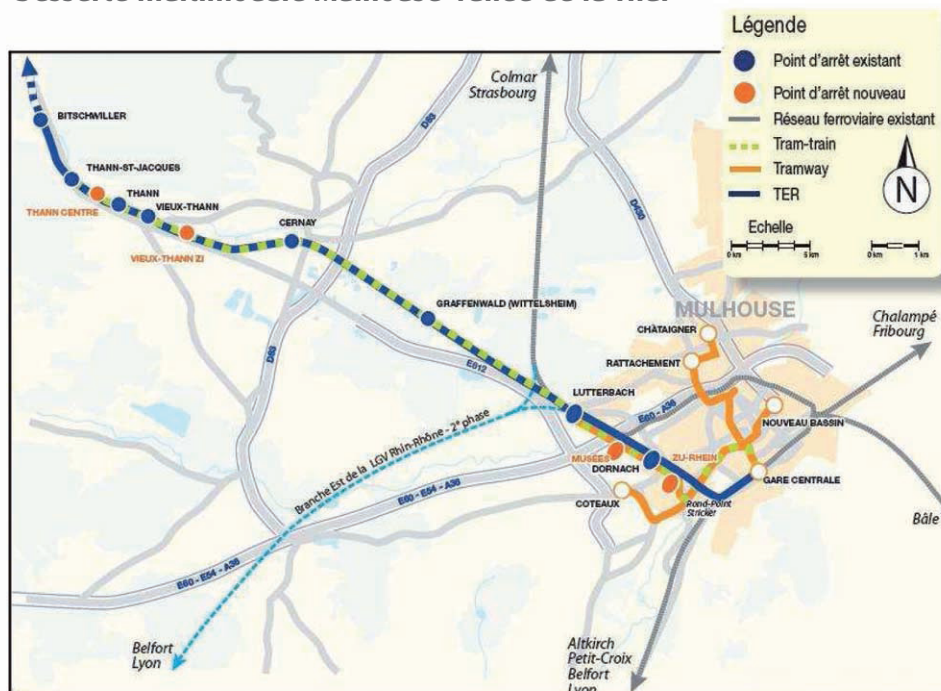
Ce projet est porté par de très nombreux acteurs, les autorités organisatrices, l'État, les exploitants... Il revient à peu près à 150 millions d'euros pour l'infrastructure et le matériel roulant. Ce projet compte une dizaine de gares, pour lesquelles il y a un millefeuille institutionnel et financier qui est très complexe. Pour y répondre, la région Alsace a souhaité missionner l'agence d'urbanisme de Mulhouse pour réfléchir vraiment à l'insertion urbaine et globale de ces gares dans le tissu urbain.

Les gares du tram-train ont vraiment créé l'opportunité de donner une nouvelle impulsion au développement urbain, de tourner les gares vers la ville comme d'étendre les centres urbains en direction des gares. S'il existe une proximité forte entre l'habitat et les gares, souvent celles-ci sont découplées de la centralité urbaine, il s'agit donc de les relier avec les cœurs urbains au moyen d'espaces publics, de cheminements, ...

L'étude a permis d'avoir une vision globale sur les aménagements des gares et de leurs abords. Ces principes d'aménagement sont ensuite déclinés par chaque maître d'ouvrage : RFF, la SNCF, les communes, avec les moyens financiers qui leur sont propres.

En Alsace, la Région et la SNCF peuvent cofinancer la création d'un « pôle d'échange multimodal ». Ce dispositif très intéressant a permis la modernisation et le réaménagement de 50 % des gares. La région Alsace a fait un très gros effort en termes de dessertes, en doublant le nombre de trains proposés, en dix ans.

Desserte multimodale Mulhouse-Vallée de la Thur



Source : RFF, CLAL MTK - juillet 2010

Sylvain Comte : Sur l'organisation du système de transport, mis à part le fait qu'il y a des aménagements au niveau des gares, n'y a-t-il pas de modification de fréquence des trains ?

Stéphane Dreyer : Cette ligne, avant 2000, voyait passer environ 26 TER par jour. Depuis décembre 2000 il y a eu une première étape de modernisation, le nombre de TER est passé à 50 par jour, et avec le tram-train on passera quasiment à 100 sillons par jour, qu'il s'agisse de TER ou du tram-train. Et cette offre sera également renforcée par des tramways urbains sur le parcours tram-train dans l'agglomération entre Lutterbach et la gare centrale. Donc on aura vraiment des offres de service qui sont considérables, et un moyen de transport qui ne sera plus vraiment un TER, mais qui s'apparentera vraiment à un véritable tramway urbain pour les communes traversées. C'est aussi l'une des limites du dispositif, avec un fonctionnement de type urbain, et des règles ferroviaires très contraignantes. Par exemple, RFF ne souhaite pas faire passer les traversées de piétons n'importe où, exige des murets, ...

Pierre Bourguignon : Il est important de parler des acteurs du transport. Qu'en est-il de la réflexion sur le développement urbain ? Pas seulement pour aménager la dent creuse à côté de la gare, mais finalement étendre la réflexion à l'ensemble de l'espace urbain, comment est-il travaillé ?

Stéphane Dreyer : Aujourd'hui l'agence travaille sur le SCOT, notamment au travers de cette ligne tram-train, et l'une des grandes questions est la suivante : « comment utiliser le tram-train pour équilibrer la dynamique de développement au sein de la vallée ? ». Cette vallée aujourd'hui, se trouve dans une situation économique assez difficile, après que l'industrie textile très forte dans le passé, a progressivement disparu. La population qui y réside se déplace beaucoup pour aller travailler. Donc l'une des propositions de l'agence est de créer des polarités le long de ce chapelet ferroviaire, pour avoir un fonctionnement réellement de type urbain. Par exemple en fond de vallée, il y a un projet de créer une bibliothèque, un centre de vie, afin de le dynamiser. Grâce au tram-train, avec l'offre ferroviaire renforcée, on pourra le rejoindre facilement. L'une des chances de ce territoire, c'est qu'il y a deux pôles d'emplois majeurs. D'une part l'agglomération mulhousienne, et d'autre part Thann, Vieux-Thann, Cernay, voir Wittelsheim, qui concentrent déjà 30 ou 40 000 habitants, et un gros potentiel économique. Les flux entre Cernay et Mulhouse, ou Mulhouse et Cernay sont dissymétriques, mais pas de façon exacerbée. Ainsi, le matin 60 % des usagers font le trajet dans un sens et 40 % le chemin inverse, il s'agit notamment de scolaires. Ce modèle est assez intéressant, à la différence du tram-train de Strasbourg, où la dissymétrie des flux était beaucoup plus marquée. À l'hyper pointe du matin 80 % des personnes allaient à Strasbourg et seulement 20 % se rendaient dans les espaces périphériques.

Philippe Guilliot : J'ai beaucoup apprécié cette présentation qui met en évidence le côté opérationnel de l'agence d'urbanisme. Sur le projet en lui-même on voit également que ce n'est pas qu'un projet de déplacements, c'est aussi une réhabilitation des centres-villes, un reformatage de l'urbanisation... J'aimerais savoir où vous en êtes dans cette étude, comment les collectivités se sont positionnées par rapport à votre agence d'urbanisme ?

Stéphane Dreyer : Par exemple sur le cas Thannois, l'agence d'urbanisme est intervenue dans cette commune parce qu'elle travaillait pour la région. Si la région a souhaité une étude de l'agence d'urbanisme à ce niveau, c'est qu'au delà des TER, il s'agit d'une Autorité Organisatrice qui fait la promotion des programmes d'aménagement de gares, et qui a une vocation d'aménagement du territoire nécessitant une vision plus globale.

L'agence d'urbanisme, n'a pas réalisé un travail dans son coin. Elle était partie prenante du groupe de travail, qui réunissait RFF, la SNCF, différents services de l'État, la communauté de communes. L'agence a donc présenté un diagnostic, des propositions d'aménagement à l'ensemble des partenaires.

Puis la commune a mandaté un bureau d'études spécialisé, pour regarder plus finement la problématique d'insertion urbaine, pour réaliser une étude de circulation.

Le rôle de l'agence, c'est notamment sur ce type de mission, de construire un projet qui fonctionne bien, qui soit vertueux et puisse être approprié assez rapidement sur quelques éléments par les différentes collectivités. Ensuite, le projet vit et peut même quelques années plus tard être approprié de façon plus large et mis en œuvre de façon progressive.

La mise en service du tram-train est prévue en décembre 2010, avec des aménagements d'intermodalités au niveau des gares, c'est la première étape. Ensuite, pour ce qui est de l'urbanisation, de la densification, il n'y a pas d'opérations urbaines majeures à ce jour. Par contre il y a le SCOT qui est en cours de révision. C'est à ce niveau que se situent les discussions sur la densification, le développement, et à ce titre, ce projet global pourra être exemplaire.

Un projet, même un projet urbain, peut être décidé par l'agence d'urbanisme, si ça répond à un caractère partenarial. L'idée c'est qu'on ne saisisse pas l'agence comme on saisit un bureau d'études ou un tribunal.

Lucien Bollotte : Ma question porte sur le fait que les problématiques transport dépassent même le cadre des frontières, on l'a vu avec l'aéroport, qui est un aéroport international, on l'a vu avec le maillage des TGV. Allez vous jusqu'à une réflexion interfrontalière, soit sur ces problématiques, soit plus généralement sur la métropolisation avec vos homologues de Suisse ou d'Allemagne ? Sachant que ces problématiques existent aussi ailleurs, je pense à Lille ou à Genève par exemple ?

Stéphane Dreyer : D'une part, l'étude d'accessibilité régionale, plutôt orientée comme un diagnostic, permet toutefois d'analyser comment fonctionnent les institutions, les transports, les déplacements, en France, en Suisse et en Allemagne, c'est riche d'enseignements ! D'autre part, l'agence commence à investir ce champ transfrontalier, qui est un champ énorme, et qui aujourd'hui n'est pas toujours très développé, très approprié. Précisément, un outil neutre comme l'agence d'urbanisme peut être très intéressant, notamment lorsqu'elle travaille avec une structure de coopération à l'échelle de l'Alsace, du pays de Bâle, des cantons du Jura, ... Citons également les agences du réseau métropolitain Rhin-Rhône qui ont signé une charte de coopération. Ainsi, un travail qui est fait par une agence est partagé avec les agences du réseau métropolitain Rhin-Rhône. L'étude d'accessibilité va donner lieu à un travail collectif, un partage avec ces agences pour créer une émulation, des réflexions, des méthodologies communes. Enfin, l'observation des effets TGV nécessite, si possible, un tronc commun avec les autres agences, pour pouvoir comparer les dynamiques de projets.

Philippe Mary : Il existe un réseau similaire avec les agences de Lyon, Saint-Étienne et Grenoble, et aujourd'hui un programme de travail mutualisé et cofinancé par les trois agences. L'autre exemple est Perpignan, qui avec la nouvelle gare TGV, sera seulement à 40 minutes de Barcelone. Les investisseurs sur la gare sont des Espagnols et les discussions se font en catalan à l'agence d'urbanisme...

coopérations dynamique

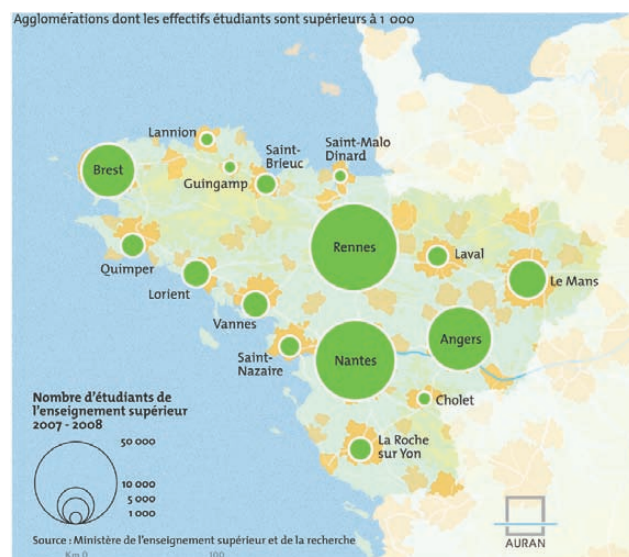
La coopération Nantes-Rennes : un nouveau cap, une dynamique de projets pour une ambition européenne

Hélène Maury : Chargée d'études, AURAN

Les 8 et 9 octobre 2009, s'est tenu le colloque Nantes-Rennes Métropoles NR(s), premier du genre, à l'invitation de Jean-Marc Ayrault, Président de Nantes Métropole et Daniel Delaveau, Président de Rennes Métropole. Aux cotés des élus, étaient présents universitaires, chercheurs, représentants des pôles de compétitivité et chefs d'entreprises. Afin de poursuivre la dynamique engagée en l'alimentant par des actions concrètes, il a été décidé de tenir, chaque année, une nouvelle rencontre permettant de faire le point sur ce qui avance et sur les points de blocage. Cette deuxième réunion va avoir lieu sous peu, en novembre, et effectivement il y a des choses concrètes à mettre à l'ordre du jour. Dans le domaine culturel, des partenariats ont été créés entre les opéras, et des expositions communes vont se réaliser. La possibilité de créer une offre touristique commune, à partir de l'analyse de la perception de Nantes et de Rennes est envisagée sérieusement. La question de la communication enfin, a permis de regarder comment dans chacune des agglomérations on pouvait promouvoir les événements, les festivals, les initiatives qui se tiennent dans l'autre métropole. En enseignement supérieur et en recherche, il y a aussi la volonté de progresser, avec des dispositifs d'aide aux chercheurs qui soient coordonnés. Ceci nécessite de développer ces dispositifs en lien étroit avec les deux régions Bretagne et Pays-de-la-Loire.

Le principal enseignement du premier colloque et des coopérations qui ont suivi c'est que l'ensemble Nantes-Rennes ne doit pas être vu comme un tandem. Il ne s'agit pas d'enfermer la démarche dans l'entraide, mais l'idée est bien que les deux métropoles tirent l'ensemble du Grand Ouest. La démarche de coopération métropolitaine Loire-Bretagne engagée dès 2004 qui réunit également Angers, Brest et Saint-Nazaire a beaucoup contribué à cette prise de conscience.

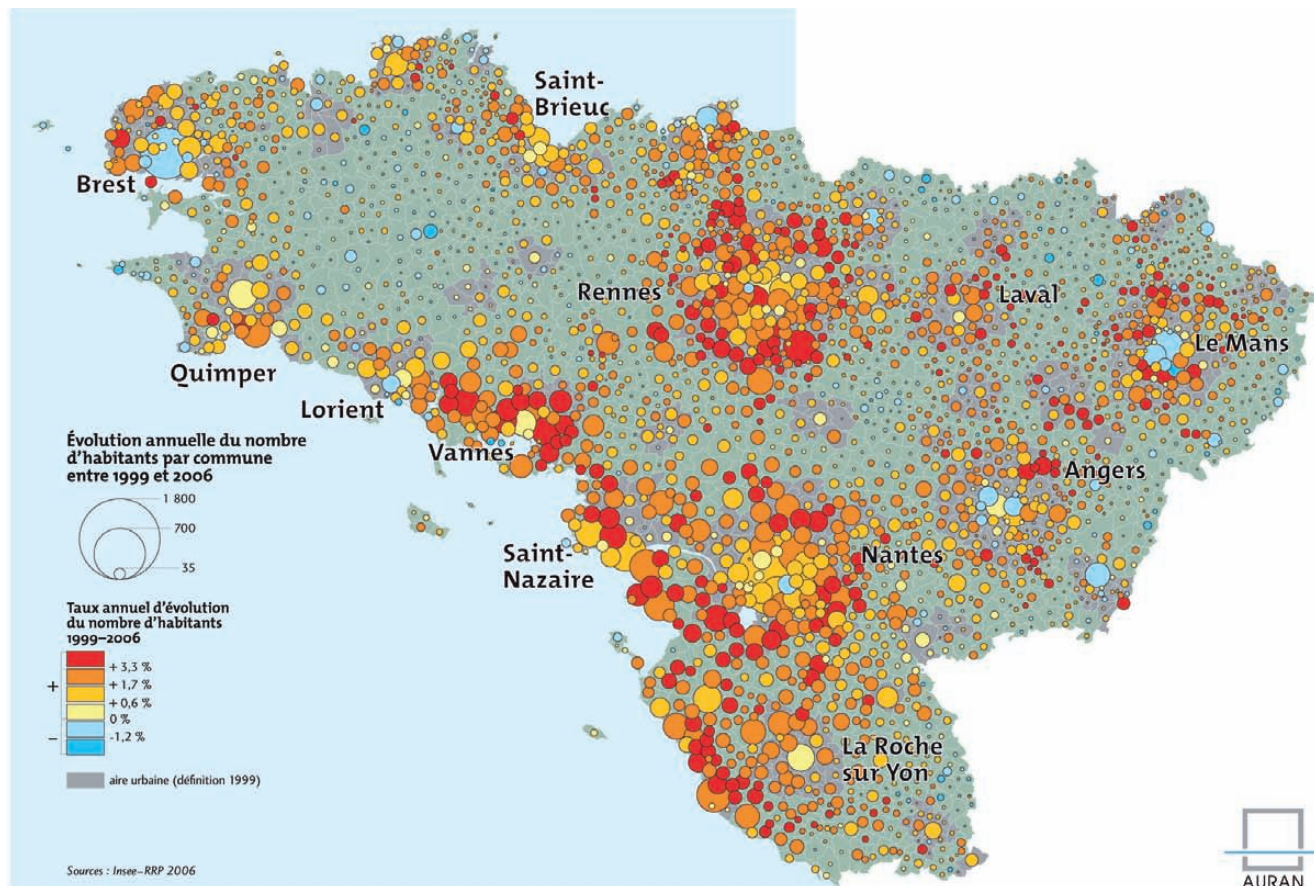
Les étudiants dans l'espace du Grand Ouest en 2007-2008



En effet, la dynamique est globale. L'ensemble du Grand Ouest est porté par les agglomérations. Et si l'on veut raisonner en termes de « taille critique », alors on peut regarder la démographie : Nantes compte à peu près 600 000 habitants, Rennes

à peu près 400 000. Chacune est relativement moyenne à l'échelle européenne. En additionnant, l'ensemble devient millionnaire. Symboliquement, c'est important.

Évolution de la population en Bretagne et Pays-de-la-Loire entre 1999 et 2006



Françoise Guillotin : Vous avez évoqué évidemment dans toute la démarche, l'intérêt, la volonté, le portage fort sur un plan politique et la volonté des acteurs. Vous avez commencé à ébaucher aussi les limites ou les freins que vous aviez pu constater, par exemple le fait que vous étiez sur deux régions, ce qui pouvait amener quelques complications. Auriez-vous identifié d'autres freins ou d'autres points de difficultés importants, dont la connaissance pourrait nous être utile dans notre mise en place et notre progression ?

Hélène Maury : Tout d'abord, la réalité administrative fait que Rennes et Nantes sont capitales régionales. Cette situation tend à les placer sur un plan d'égalité que ne traduit pas, par exemple, la situation démographique. L'aire urbaine de Rennes réunit 578 000 habitants, à comparer aux 770 000 de l'aire urbaine de Nantes. Cette situation est assez favorable à une coopération sans risque de domination de l'une sur l'autre – ce qui aurait pu constituer un point de blocage fort. Un autre facteur est que ce sont les régions qui sont compétentes sur l'essentiel des questions qui font le cœur de la coopération : enseignement supérieur, recherche, trains express régionaux... La coopération implique alors d'inviter ces deux acteurs majeurs autour de la table.

Lucien Bollotte : Une question : le sujet de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes rentre-t-il dans la thématique de coopération, et de quelle façon ? Suivie d'une remarque : Certaines des cartes que vous avez présentées pourraient concerner tout ou partie de la Basse-Normandie. Nous savons que le Sud Manche ou l'Orne ont un tropisme, s'intéressent beaucoup à ce qui se passe à Rennes. Nous savons aussi que Caen, dans sa réflexion urbanistique, regarde beaucoup du côté de Rennes. Je tenais à attirer l'attention sur le fait que ces thématiques peuvent se retrouver sur une chaîne qui va du Grand Ouest vers nos territoires.

Hélène Maury : En ce qui concerne l'aéroport, celui-ci est porté à la fois par Nantes et par Rennes. Il existe un aéroport au sud de Rennes dont la survie risque d'être sérieusement mise en cause par le projet de nouvel aéroport au nord de Nantes. Pourtant Rennes a porté le projet, parce que c'est l'aéroport du Grand Ouest. D'autre part, une nouvelle ligne à grande vitesse va relier directement Rennes à Paris, ce qui ne sera pas le cas pour Nantes, toujours desservie par une ligne classique depuis Le Mans. Là encore, Nantes a soutenu ce projet de ligne à grande vitesse qui va mettre Rennes à 1 heure 30 de Paris. Toutefois, persiste la difficulté liée à la mauvaise connexion ferroviaire entre Nantes et Rennes, qui actuellement n'est pas à la hauteur des deux agglomérations, et ne répond pas au fonctionnement des bassins de vie. Actuellement entre Nantes et Rennes, le temps de parcours est, au mieux, de 1 h 14, et les fréquences sont insuffisantes. Le fait de vouloir relier Nantes et Rennes et aussi le Grand Ouest à la ligne Paris-Bordeaux, permettrait de relier, via Nantes, tout le Grand Ouest au Sud de l'Europe, mais aussi à l'Est de l'Europe. L'accessibilité est un thème qui est consensuel et réellement partagé. Rennes et Nantes ont les mêmes enjeux et les mêmes désirs.

Philippe Guilliot : Ce que je trouve intéressant dans cette démarche, c'est justement d'avoir réussi à dépasser les frontières administratives régionales. C'est une réflexion qui nous intéresse directement, parce qu'elle met en exergue l'importance de la mise en réseau, de la complémentarité entre les villes. Ceci pourrait déjà à l'échelle de la Haute Normandie impliquer nos grandes agglomérations de Seine-Maritime (Rouen, Le Havre, Dieppe) et de l'Eure (Evreux, Louviers – Val-de-Reuil,...) Cette mise en réseau est d'autant plus importante qu'elle permettrait de peser plus fortement vis à vis de l'Île de France. Si l'on se situe dans une perspective inter-régionale, on peut adjoindre Caen.

Pierre Bourguignon : Ce qui serait intéressant dans le travail sur le bassin de vie de la Seine, c'est de ne pas oublier la notion de réseau, de connexion, de rapport entre les différents événements de la vie économique et sociale. On ne peut pas avoir un raisonnement qui ne soit que l'axe Paris-Rouen-Le Havre, juste l'axe Basse-Seine, qui concerne, si on raisonne en termes économiques, le système portuaire du Grand Paris. Si l'on élargit l'analyse alors, l'espace économique que l'on obtient c'est aussi Évreux et l'Eure qui bien que très liée à la région parisienne a sa propre activité, son propre dynamisme. Les mêmes phénomènes vont se retrouver dans le champ de l'organisation sociale. Effectivement, la question des coopérations se pose. Il n'y a aucune possibilité d'intelligence « tout seul ». Économiquement, il est illusoire de vouloir segmenter entre ce qui serait la recherche, ce qui serait la logistique, ce qui serait le tertiaire, ou ce qui serait la production. C'est bien l'ensemble qui doit être analysé, et la façon dont tous ces secteurs s'alimentent se dynamisent mutuellement.

Christian Herail : Il est clair qu'aujourd'hui pour les entreprises il n'y a plus de frontières. Vous l'avez d'ailleurs bien présenté tout à l'heure, en nous disant que beaucoup d'entreprises avaient aussi bien une entité sur Rennes, une entité sur Nantes... Ici on peut dire qu'il y a beaucoup d'entreprises qui sont sur Le Havre, sur Rouen, sur Rennes, quelquefois sur Évreux aussi. Il est vrai que ces démarches doivent être reprises. Il est peut-être plus facile d'utiliser le terme « d'axe Seine » que de « Grand Paris ». Devenir une « région-dortoir », je n'y crois pas compte tenu du poids économique et industriel de cette région. C'est au contraire l'intérêt de Paris. Paris doit s'intéresser à ce qui se passe chez nous, nos pôles de compétitivité. La réflexion doit concerner tout à la fois Caen, Le Havre, Rouen. D'ailleurs, si on les additionne, on atteint 1,3 million d'habitants. Ce fonctionnement en réseau, essentiel pour le monde économique, permet également de fonctionner avec d'autres réseaux européens ou mondiaux. C'est une manière de dépasser le découpage administratif ou le morcellement communal.

Hélène Maury : Je peux également ajouter que le fait pour Rennes comme pour Nantes de ne pas avoir été retenues, dans le cadre du « Plan Campus » alors que chacune avait déposé un dossier a été un facteur d'alerte. Cela a permis de prendre conscience qu'il était nécessaire de changer certaines pratiques. En effet, Nantes a construit sa place en région, Rennes a construit la sienne et les deux agglomérations se sont tournées le dos plus qu'elles se sont affrontées. L'échec des candidatures au « Plan Campus » a fait prendre conscience de l'urgence à renforcer les coopérations.

Laurent Moreno : Parlez-nous un peu du ressenti des autres agglomérations – comme Vannes, Lorient, Quimper, Brest – par rapport à cette coopération. C'est important parce que c'est comparable à l'armature urbaine de notre région. Avec Évreux, Dieppe, Fécamp...

Hélène Maury : Nantes-Rennes ce n'est pas un tandem, et ce n'est pas vécu comme tel par les deux Présidents. Chaque fois qu'ils s'expriment, ils ont à cœur de dire que Nantes et Rennes doivent porter avec eux l'ensemble du territoire. Les agglomérations de Brest, de Quimper... rappellent souvent à Rennes qu'elle n'est pas seule en Bretagne. Nantes a un lien particulier avec Saint-Nazaire, Rennes est en train de construire des relations avec Saint-Malo. Il y a également un intérêt compris des deux métropoles pour tirer profit des spécificités et des richesses singulières que peuvent apporter des villes comme Brest par exemple sur la recherche bio-marine ou Lannion aussi sur les technologies de l'information et de la communication...

Jean-Baptiste Rigaudy : Ce qui est important c'est la conjugaison d'identités qui se déclinent à des échelles différentes. Par exemple, en Lorraine, Nancy et Metz forment un jumelage quasiment idéal, entre les deux il y a un TER cadencé toutes les 20 minutes, un aéroport, une gare TGV. Et pour autant, ce n'est pas suffisant. L'idée de construire des projets dédiés à des thématiques particulières et qui soient fédérateurs, ce n'est certainement pas un englobement dans une sorte de métropole improbable qui s'appellerait Rennes-Nantes. La coopération n'est pas forcément contradictoire avec l'idée que chacun existe. J'ai noté d'ailleurs que le développement économique n'est pas forcément la thématique de prédilection pour Nantes-Rennes.

Pierre Bourguignon : Je ne crois pas qu'il s'agit de construire des métropoles abstraites, ce n'est pas là-dessus qu'il faudrait travailler, mais c'est plutôt d'un travail en réseau et en complémentarité qu'il s'agit. L'aménagement du territoire, c'est créer une dynamique qui permette d'avoir ces complémentarités entre des agglomérations pour, ensemble, « faire » métropole.



Un élan pour le projet de la métropole bordelaise : emplois, déplacements, habitat, environnement, nature

Jean-Baptiste Rigaudy : Directeur général adjoint de l'AURBA

Je crois beaucoup aux agences d'urbanisme, puisque j'y ai quasiment passé ma vie professionnelle. Je me souviens qu'en arrivant à Bordeaux, il y a une douzaine d'années nous étions venus voir avec les élus bordelais l'expérience de Rouen – qui était en avance – puisque Rouen a construit son tramway avant Bordeaux. C'était pour nous une référence, et ça le demeure encore sur bien des points, parce que je pense que vous avez une cité tout à fait intéressante.

Les dynamiques territoriales et urbaines du Grand Sud Ouest

Venons en à Bordeaux, métropole millionnaire, qui commence donc à pouvoir prétendre au deuxième rang (avec Lyon, Marseille, Lille, Toulouse ndlr). L'un des leviers de son développement va être la LGV – Ligne ferroviaire à grande vitesse. À ce sujet, je vais vous présenter les résultats d'une étude menée en coopération avec les trois agences d'urbanisme du sud-ouest que sont Toulouse – qui est à 260 km de Bordeaux –, et ce que l'on appelle l'Eurocité Basque – Bayonne, Biarritz, plus ou moins à 200 km. Nous avons travaillé avec RFF, en collaboration, pour aider à accompagner les collectivités qui étaient concernées par le projet ferroviaire. La LGV va arriver à Bordeaux en 2016, elle mettra Bordeaux à 2 heures de Paris, mais consubstantiellement il est question de faire, pour 2020, une liaison Bordeaux-Toulouse

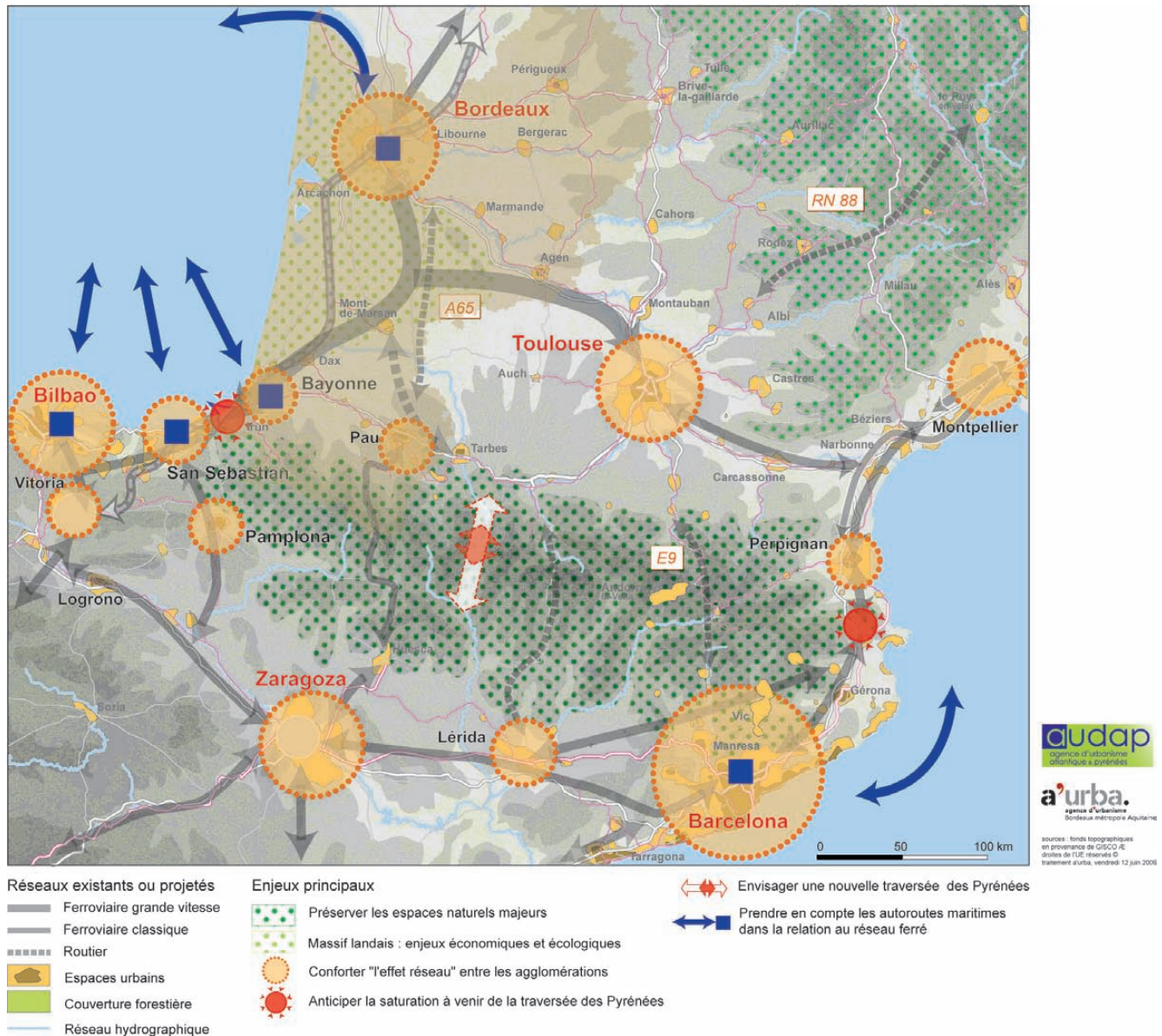
en 1 heure, et Bordeaux-Espagne en 1 heure également. Ceci va en quelque sorte connecter les flux de la péninsule ibérique au Grand Ouest, et par là même offrir un cheminement un peu concurrentiel à l'axe rhodanien.

Ce travail partenarial des trois agences avait pour objectif de faire émerger les enjeux en termes d'aménagement du territoire liés au nouveau service ferroviaire. Les gares bien sûr, les LGV et TERGV. Je crois que c'est un service dont on n'a pas bien mesuré tous les avantages, en France –, contrairement aux Allemands et aux Anglais qui développent des services intermédiaires entre la grande vitesse et les trains locaux de manière assez intéressante. Entre les agglomérations il peut y avoir, en même temps, de la vraie grande vitesse, même si les distances sont courtes, et puis des dessertes par cabotage, et puis le Fret bien sûr.

Nous avons conduit une approche à trois échelles.

- Une première échelle, celle de l'Eurorégion transfrontalière, qui s'étend jusqu'à Barcelone au Sud. Avec environ 20 millions d'habitants au total, ce territoire est marqué par une très forte prédominance de la Catalogne, qui est une communauté économique majeure (il y a 7 millions d'habitants autour de Barcelone). L'idée étant de faire exister aussi de part et d'autre des Pyrénées un espace de réflexion, de partenariat, qui a toute sa pertinence.

Construire l'Eurorégion transfrontalière



- Une deuxième échelle, que l'on appelle « l'échelle d'influence du projet », avec la mise en réseau des trois métropoles : Bordeaux, Toulouse et Bilbao.
- Une troisième échelle, beaucoup plus variable, que l'on appelle « les territoires de cohérence », parmi lesquels l'aire métropolitaine bordelaise.

Le projet qui est aujourd'hui acté par RFF, avec des tracés définis, nous met en situation de travailler à la programmation de ce projet à différentes échelles. Ce que l'on appelle le « Y » Aquitain part de Bordeaux avec un tronc commun jusqu'à Captieux, puis une branche vers Toulouse, et une branche vers Bayonne, mettant toutes ces villes à portée d'une heure ou moins d'une heure. Par conséquent, la fonction de « hub » que va pouvoir jouer Bordeaux à l'échelle du Sud-Ouest, conduit effectivement à repenser l'ensemble du modèle métropolitain Bordelais.

Les enjeux propres à la métropole Bordelaise, « hub » du grand Sud-Ouest Atlantique tiennent

d'une nouvelle centralité métropolitaine. C'est l'objet du quartier qui va être développé, dans le cadre d'une opération d'intérêt national, sur 730 ha autour de la gare actuelle, dont beaucoup de friches portuaires.

Les enjeux métropolitains de Bordeaux, sur fond d'accueil de la LGV, de passage au million d'habitants, font prendre conscience d'une sorte de saut qualitatif, traduction d'une volonté politique conjuguée entre le président de la communauté urbaine, Vincent Feltesse et le maire de Bordeaux, Alain Juppé. Il y a vraiment une ambition partagée, celle de construire une métropole de « rang 2 », sachant qu'un des drames de Bordeaux c'est d'être une métropole qui ne dispose pas de noyaux urbains d'importance à moins de 100 kilomètres. Cette « solitude » a généré à la fois un complexe de supériorité bordelaise « Bordeaux n'a besoin de personne, n'a pas besoin de Paris, ... » et un

complexe historique « Bordeaux est tellement loin qu'elle n'intéresse personne ». Ce « double complexe » est bousculé par la lecture de la future LGV, puisqu'effectivement le travail de l'agence a été aussi de convaincre Bordeaux qu'il ne faut plus raisonner de manière solitaire, du simple fait de cet effet de rapprochement majeur des autres villes « à une demi-heure ».

Une autre composante, c'est la nature. Le fait bordelais est davantage celui d'une région métropolitaine, avec une ville territoire, qu'une ville au sens propre du terme, avec ses frontières. L'enjeu du SCOT va être de passer de la région métropolitaine à la métropole. Dans métropole il y a « pôle », et il est vrai que cette concentration de fonctions urbaines est très importante aussi pour donner une réalité à cette notion de métropole.

Bordeaux : enjeux métropolitains

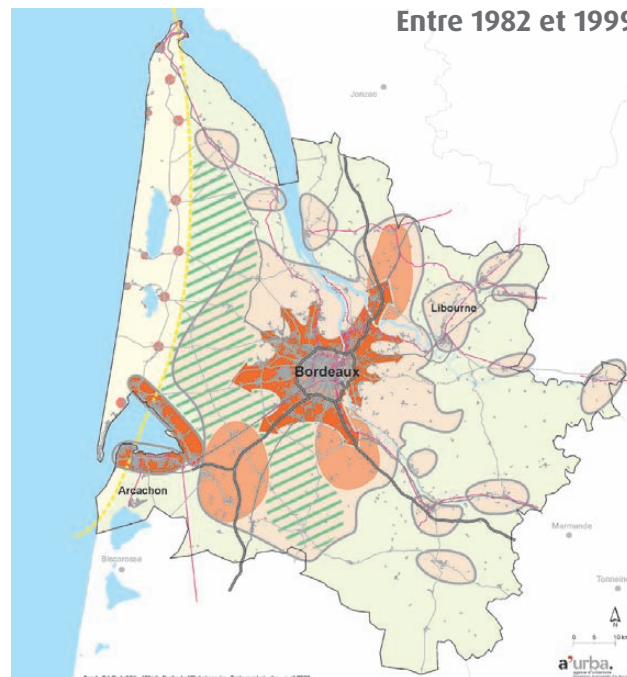
Les axes forts du projet de planification territoriale et de vie sont résumés dans une expression de Vincent Feltess : « l'édén ». L'édén métropolitain. Le sens en est : Emplois, Déplacements, Habitat, Nature, et résume bien quelles peuvent être les axes du projet. Cette présence de la nature – sur laquelle va jouer le SCOT et tout le projet métropolitain – permet de fabriquer le nouveau modèle de développement de la ville, en dialoguant avec la nature dans la périphérie, mais également en faisant revenir la nature dans les centres urbains.

Je fais un petit aparté pour dire qu'à Rouen vous avez une très forte présence de l'élément naturel. C'est très frappant quand on arrive et que l'on voit ces collines, c'est un très bel écrin. Il n'y a pas beaucoup de villes comme ça !

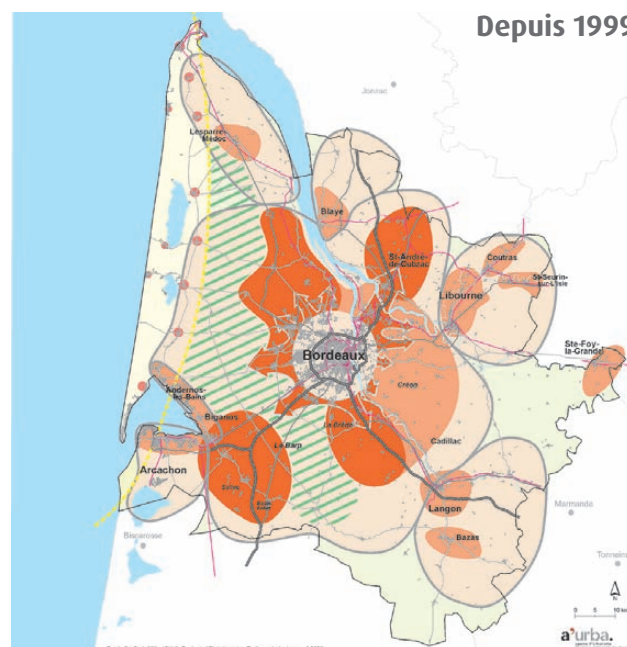
Une thématique qui est très présente également à Bordeaux, c'est la question de la densité. On a traditionnellement dans l'habitat bordelais une culture de la basse densité. Bordeaux est une ville assez basse où l'on voit le ciel partout.

La principale caractéristique de l'évolution récente de Bordeaux c'est l'étalement urbain. Certes c'est une communauté urbaine historique, puisqu'elle a – comme l'agence d'ailleurs – 40 ans. Le problème de l'étalement urbain, ce n'est pas tant le fait que la ville se soit étalée, c'est le fait qu'elle se soit dédensifiée. Alors que, dans les années 50, on comptait 48 habitants à l'hectare, aujourd'hui le chiffre est de 28 habitants à l'hectare. C'est-à-dire qu'on est obligé de dépenser deux fois plus en réseaux, en équipements. Le coût pour la collectivité a été extrêmement important.

Entre 1982 et 1999



Depuis 1999



-  aire d'influence des systèmes urbains en 1999
-  développement urbain important lié à la balnéarisation de la bande littorale
-  espace soumis à une pression urbaine modérée
-  espace soumis à une pression urbaine forte
-  espace soumis à une pression urbaine très forte
-  continuité forestière préservée de la croissance urbaine
-  territoire rural relativement préservé

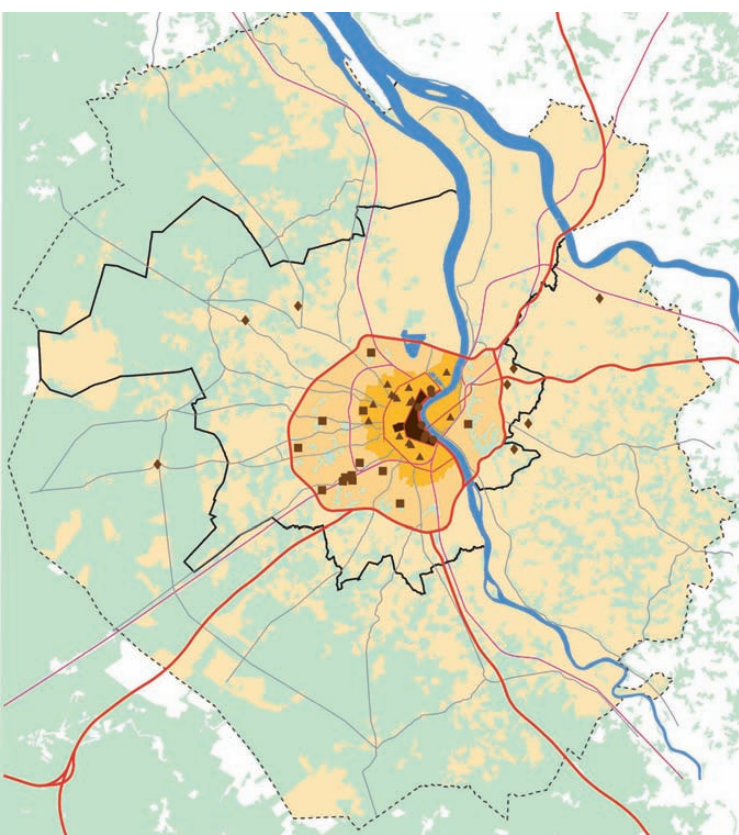
De 1982 à 1999, le développement urbain a suivi un étalement assez classique. Depuis 1999, on assiste à un développement beaucoup plus « éclaté », avec des phénomènes d'éviction des populations, qui ne peuvent plus acheter dans le périmètre de la communauté urbaine, les primo-accédants. Egale-

ment, on observe des phénomènes de relégation des plus pauvres dans les grandes périphéries, ce que des géographes ont récemment appelé : « la nouvelle fracture territoriale ».

Bordeaux est à la croisée de géographies, entre l'estuaire, les coteaux de l'entre-deux-mers, les Landes... Cette croisée des géographies conduit également à une croisée des typologies urbaines. De manière assez simple, on a identifié quatre grands territoires de typologies urbaines :

- ce que l'on appelle « le site central », c'est-à-dire la ville constituée, avec des immeubles à l'alignement. Donc une assez forte densité, et puis surtout des appartements.
- les territoires des quartiers, c'est-à-dire des très grandes emprises où l'on a des maisons de ville côte à côte : les échoppes bordelaises.
- les territoires péricentraux, caractérisés par la conjonction de plusieurs formes de bâtis très diversifiés.
- les territoires périurbains, avec le mitage que j'évoquais tout à l'heure.

Identification des quatre territoires



- Le site central
- ▲ Les territoires des quartiers
- Les territoires péricentraux
- ◆ Les territoires périurbains
- Espace vert
- Limite CUB
- - - Limite SD

Echelle : 0 2 km

Sources : a'urba - apic (données IGN) ©

a'urba.
L'agence d'urbanisme
architecte et urbaniste

Densités et formes urbaines - Juin 2001

« Le réveil des logiques métropolitaines » s'est fondé sur la construction de lieux identitaires où tout le monde se retrouve comme le centre-ville ou les quais.

Le tramway nous a vraiment servi, et il va continuer à nous servir de percolateur métropolitain. La politique mise en œuvre depuis une dizaine d'années maintenant – et poursuivie pour le nouveau corridor du tramway – a été de développer l'urbanisation, la reconquête des espaces publics autour du tramway, mais aussi de faire en sorte que le tramway serve vraiment de fil directeur à la diffusion de la métropole. Toutefois, cela a plus ou moins bien fonctionné. La réussite, ce sont les 42 000 logements construits depuis 10 ans dans les corridors du tramway, mais il y a aussi beaucoup de logements moins convaincants comme ceux construits dans le cadre des dispositifs de défiscalisation (lois de Robien, Scellier...) et destinés à l'investissement locatif.

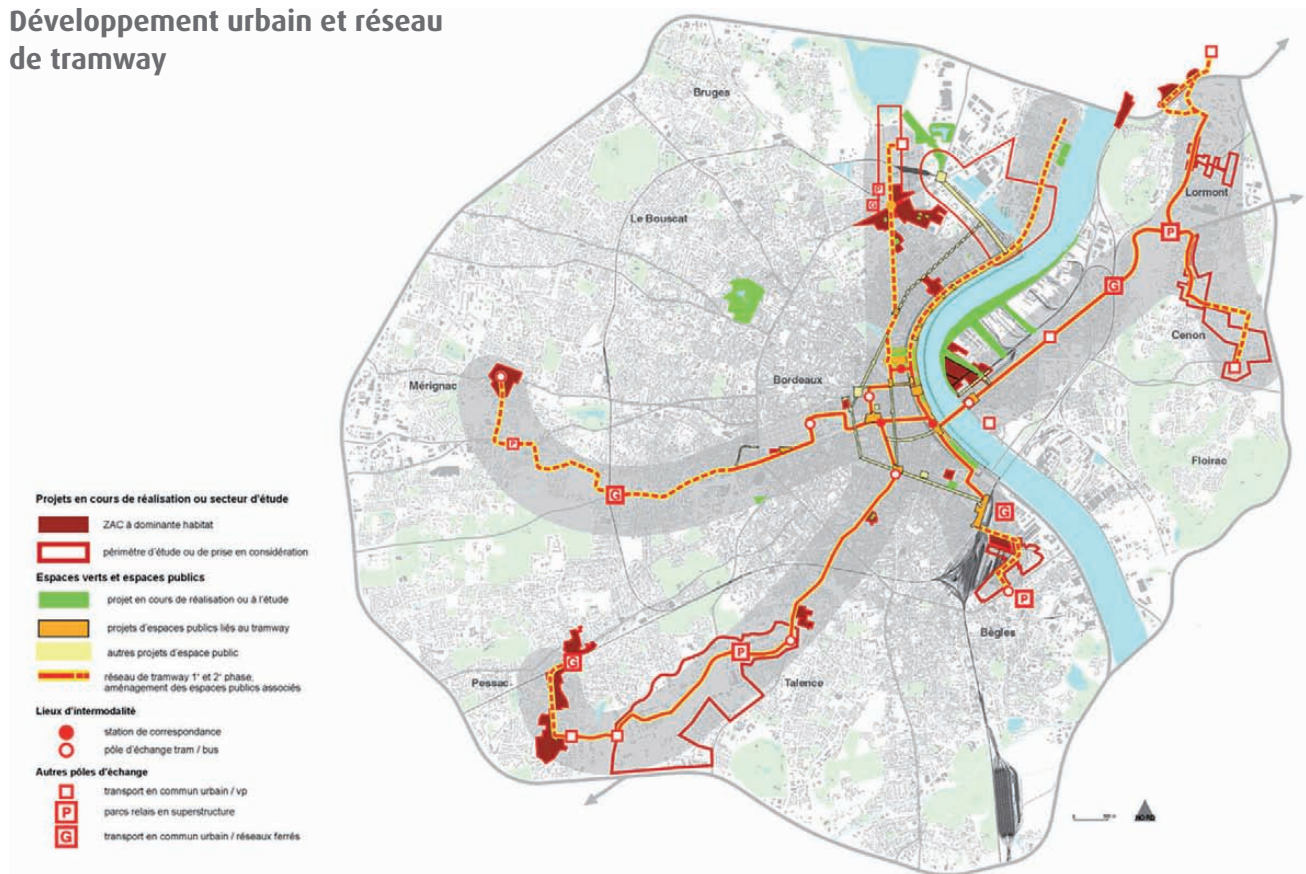
Le président de la CUB, Vincent Feltesse vient de lancer une démarche de construction de « 50 000 logements autour des axes de transport collectif », afin de déclencher une dynamique du projet autour des nouveaux corridors du tramway, de telle sorte que la collectivité ait une plus grande maîtrise sur ce qui va se faire en termes de logements, de formes urbaines et aussi de typologies.

À partir des corridors du tramway, se développe une densification à l'exemple de ce qui se fait dans toutes les villes aujourd'hui – autour du tram –, qui correspond à une logique. D'ailleurs pour les promoteurs, le transport en commun est aussi devenu un fil directeur de leurs actions foncières. C'est pourquoi, un établissement public foncier nous serait très utile ; malheureusement nous ne l'avons pas encore.

L'un des points d'orgue du processus de renouvellement urbain à Bordeaux a bien sûr été les quais. Dans ce dialogue avec le fleuve, je crois que Rouen aussi a un projet de ce type. Le tramway en a été encore une fois le déclencheur, parce qu'il passait sur les quais. Nous avons pu lancer un grand concours d'aménagement et d'urbanisme auprès d'équipes de paysagistes, d'architectes. Le concours a été remporté par l'équipe Corajoud, qui a complètement renversé la relation de la ville à ses quais, sur la rive gauche, qui est l'équivalent de votre rive droite. Et aujourd'hui nous réfléchissons à une procédure du même type de l'autre côté.

La réconciliation « ville fleuve » passe beaucoup par une réappropriation physique des lieux, et une remise à sa place de la circulation automo-

Développement urbain et réseau de tramway



bile. J'avais trouvé dans les cartons de l'agence d'urbanisme des schémas des années 70 où il y avait 10 files de circulation sur les quais... Le message de Bordeaux, aujourd'hui, est aussi que la voiture reste à sa place. Ce qui est très important dans la problématique – en tout cas d'une métropole –, c'est de commencer à réfléchir à la reconquête de son centre, même si la métropole doit s'exporter partout.

Actuellement, nous passons à un nouveau cycle du projet urbain en essayant d'accueillir un million d'habitants dans la communauté urbaine. Dans les objectifs du SCOT en cours de réalisation, il s'agit

d'accueillir 200 000 habitants supplémentaires en dix ans au sein de la communauté urbaine.

L'agence est très présente aussi sur le débat sur la forme urbaine, qu'on ne peut pas laisser qu'aux architectes. L'agence n'a pas vocation à faire de l'architecture, mais l'agence a vocation à promouvoir des modes d'urbanisation.

Le futur pont sur la Garonne –a exactement le même mode constructif que celui de Rouen– avec un tablier levant. En effet, nous accueillons au cœur de la ville près de 30 bateaux de croisière par an. Ce pont est équipé de pistes cyclables, et un site central a été réservé pour un Transport en Commun





en Site Propre dont on ne sait pas encore si ça sera un tramway...

Le schéma sur lequel on a fonctionné depuis 10 ans à l'agence est de travailler à partir d'un document non institutionnel appelé « le schéma directeur des déplacements urbains communautaires », et qui a

servi de fil directeur à tout. Aujourd'hui, avec Vincent Feltesse on travaille sur ce que l'on peut appeler « le projet urbain métropolitain », qui lui aussi va servir de déclinaison, de fil directeur à tous les documents de planification et d'orientation.

Nelly Zurkinden : Je vous ai entendu parler à plusieurs reprises d'investisseurs dans le domaine de l'habitat. Quelle est la place du logement social dans tous ces projets de reconquête ?

Jean-Baptiste Rigaudy : Elle est majeure. J'ai parlé des 50 000 logements. Effectivement nous avons un Programme Local de l'Habitat qui est opérationnel et que nous sommes en train de réviser. L'un des constats concernant ces produits investisseurs, c'est que le logement social ne s'est pas fait nécessairement là où on voulait qu'il se fasse. Nous allons donc être plus « proactifs » dans la programmation des projets, en négociant directement avec des promoteurs, pour effectivement avoir du logement social dans tous les secteurs de l'agglomération, et négocier également les typologies de logements. Nous réalisons actuellement des études plus précises sur les nouveaux 200 000 habitants que l'on veut accueillir, et nous ne souhaitons pas qu'ils ne soient que des « bobos » en préretraite. Il y a vraiment tout un travail à réaliser sur les populations nouvelles et le vieillissement. Il y a aussi « les déçus du périurbain », qui reviennent dans l'urbain, ce qui fait qu'il y a effectivement un travail très fin à faire pour être en mesure d'accueillir des familles et des classes moyennes en centre-ville. Cela passe aussi par un travail sur l'économie du logement, et aussi le coût de sortie des logements. La mixité, vous avez raison, est un point très fort.

Sylvain Comte : Vous avez dit à un moment qu'aujourd'hui vous êtes à peu près à 28 habitants à l'hectare sur votre territoire. Avec cette politique très active, cet objectif très ambitieux de construction de logements sur un espace restreint en 10 ans, avez-vous une idée de la progression de la densité.

Jean-Baptiste Rigaudy : Peut-être va-t-on passer à 35 habitants à l'hectare environ, mais les objectifs ne sont pas traduits en ratios. En revanche, il y a un vrai débat sur la forme urbaine de ces nouveaux logements. Lors de la consultation lancée par le Président Feltesse, des équipes d'ingénieurs néerlandais qui n'ont pas du tout la même culture de l'urbanisme à la Française disaient : « il faut que ces nouveaux logements soient visibles y compris par leur densité ». Donc on escompte de cette démarche sur les 50 000 logements une créativité et l'introduction, peut-être, d'autres icônes métropolitaines.

Françoise Guillotin : Je m'étais aussi interrogée sur la place du logement social dans les futurs projets, parce que je crois que vous mettez en évidence qu'effectivement tous les centres-ville sont en train de se vider un petit peu, avec une dé-densification importante. Je crois que c'est un constat que nous pouvons aussi faire localement et qui concerne les grandes métropoles. Le coût de l'habitat en centre-ville ne permet plus à des gens « modestes », qui souhaiteraient pouvoir néanmoins bénéficier d'une certaine proximité avec leur lieu de travail d'y résider. Je trouve que c'est un véritable enjeu pour l'ensemble des grandes villes de notre pays. Nous sommes également confrontés à ces problématiques dans le cadre de la révision de notre SCOT à l'échelle de la CREA. Cette échelle, même si elle est obligatoire réglementairement, nous amène aussi à nous ouvrir de façon plus large à tous les territoires aux alentours. Je dirais que nos problématiques, nos réflexions, on ne peut pas les avoir uniquement dans le périmètre qui nous est fixé réglementairement. On le voit bien avec les exemples que vous avez présentés les uns et les autres, qu'il faut dépasser complètement notre territoire, quelle qu'en soit la taille.

Pierre Bourguignon : Juste un petit mot concernant les exemples. Vous avez souvent fait des parallèles entre Bordeaux et Rouen, c'était assez éclairant. Mais il faut tenir compte de l'histoire et de la géographie. Et je crois qu'il est difficile aujourd'hui de calquer la construction d'un territoire, quel qu'il soit sur un autre territoire. Ça peut servir d'exemple, mais ça ne veut pas forcément dire : « on prend ça, on le fait ailleurs ». Et puis il y a aussi quelque chose qui m'a frappé dans la construction de votre projet urbain, vous avez un fil conducteur fort, c'est les transports en commun, c'est le tramway. Pensez-vous que c'est vraiment là qu'il faut intensifier le développement, est-ce un fil conducteur à continuer ?

Jean-Baptiste Rigaudy Sur le parallèle Bordeaux-Rouen : Pour moi il s'agit de deux villes fluviales à méandres et deux villes qui ont eu un passé très important dans l'histoire de notre pays et qui ont une tradition urbaine très forte. Sur le transport comme fil directeur de l'urbanisme, j'y crois. Je suis convaincu qu'effectivement aujourd'hui une des bonnes réponses à tous les enjeux du développement durable, de la mobilité douce..., c'est de raisonner sur les transports et l'organisation urbaine associée. Pas uniquement dans des situations où la ville est à faire, mais aussi lorsqu'il faut refaire la ville sur la ville. On parle vraiment de réseaux de transports en commun bien structurés, compétitifs, et d'une volonté politique restrictive vis à vis de la voiture particulière. À Bordeaux on a presque un problème de sur-fréquentation des transports en commun, qui conduit quasiment à la saturation dans certains tronçons centraux. On est en train de raisonner sur une quatrième phase de développement du réseau qui serait circulaire. Une des raisons est que les automobilistes n'ont pas eu le choix : « maintenant vous descendez, vous prenez le tram », enfin au moins dans l'intra-urbain.



Pierre Bourguignon

C'est la fin de cette première journée de rencontre(s). C'est-à-dire finalement de ce temps et de cet espace d'échanges, de concertation, pas plus, pas moins. C'est-à-dire un petit élément supplémentaire qui contribue à notre capacité à comprendre des choses ensemble, chacun en retenant ce qu'il entend compte tenu de sa pratique, de son expérience. Cela étant, c'est comme ça petit à petit qu'on se comprend mieux, qu'on appréhende mieux les choses et qu'on tient mieux ses responsabilités. On est au cœur du rôle de l'agence d'urbanisme. Nous pouvons en retenir la nécessité de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie de nos concitoyens, avec toutes les règles du jeu qu'elles soient administratives ou autres. On voit bien que pour l'habitat, la ville, effectivement pour partie, se reconstruit sur elle-même. Entre les différentes activités de la ville, les conditions d'habitat, la nouveauté ou l'historicité des lieux, le transport a une réelle importance. Là, on retrouve à la fois les nécessités sociales, réglementaires, les PLU, les SCOT, les PDU, les PLH. On le voit bien dans l'apport des quatre exemples d'aujourd'hui, pour les agences d'urbanisme il n'y a pas de formatage ni de hasard. Effectivement, la compréhension, l'intelligence, l'échange avec les autres est utile collectivement.

Ce qui a nourri les échanges de cette journée ou l'on a parlé d'interscot, de multipolarité, de complémentarité... c'est aussi que tout le monde s'est exprimé. Il y a une grande progression de la compréhension, mais effectivement il va falloir l'encourager. Et pour l'action proprement dite, tous les niveaux sont nécessaires : technique, administratif, et aussi la responsabilité politique au plein sens, c'est-à-dire économique, écologique et sociale.

Les élus, représentant tous les territoires urbains, périurbains, ruraux ont envie d'échanger, de comprendre, pas nécessairement de s'inscrire dans quelque chose de trop figé, de trop construit.



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine et eure
101, boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 - Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@aurbse.org
Site : www.aurbse.org