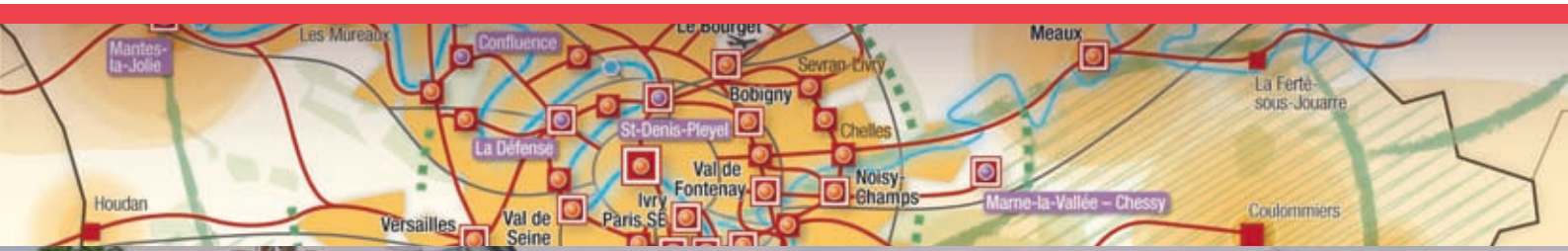
N° 29 JANVIER 2014

LES DOSSIERS FNAU

LES AGENCES D'URBANISME, STRATÉGIES RÉGIONALES, RÉSEAUX, GRANDS TERRITOIRES



FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

ÉDITORIAL

Les agences d'urbanisme, stratégies régionales, réseaux, grands territoires

La réforme de l'action territoriale et les évolutions législatives récentes ou en projet ouvrent le champ d'un renforcement de l'échelon régional dans les domaines structurants de l'économie et l'innovation, de l'enseignement supérieur, des transports ou encore du numérique. Par les politiques contractuelles, les régions voient réaffirmée leur capacité à organiser le dialogue et les coopérations territoriales avec les intercommunalités et deviennent aussi autorités de gestion des fonds structurels européens. Avec les Conférences Territoriales de l'Action Publique introduites par la loi MAPAM, l'espace régional devient le cadre du dialogue stratégique interterritorial.

Ces évolutions invitent les régions à conjuguer de manière croissante une vision stratégique et une territorialisation de leurs politiques, dans une logique de mise en œuvre et de coproduction avec les autres collectivités locales notamment les intercommunalités, les métropoles et pôles métropolitains, les départements mais aussi des universités et acteurs économiques. Des modalités d'action publique nouvelles s'expérimentent dans les schémas sectoriels, l'organisation de l'offre ferroviaire et de l'intermodalité, les démarches prospectives des Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire, les Directives Régionales d'Aménagement (DRA) qui permettent de mettre en oeuvre une stratégie régionale à travers un réseau de projets, les contractualisations avec les intercommunalités, l'appui sur les SCoT pour décliner des orientations régionales, ou encore pour la coopération transfrontalière dans des euro-régions.

Dans ce contexte, ce dossier FNAU vise à illustrer et capitaliser la diversité et la richesse des partenariats actuels entre les régions et les agences d'urbanisme et à inciter au développement des coopérations locales en appui des stratégies régionales mais aussi de la construction de projets avec les intercommunalités, à travers l'ingénierie partenariale spécifique qu'offrent les agences d'urbanisme. Un dialogue a été initié entre l'Association des Régions de France et la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme pour favoriser l'interconnaissance, diffuser et valoriser les expériences conduites.

Le mode d'action sur les grands territoires est en profonde mutation. Pour répondre à ces enjeux, les agences d'urbanisme se sont organisées en réseaux régionaux ou interrégionaux depuis une dizaine d'années, qu'il s'agisse de mutualiser l'observation territoriale, de répondre à des enjeux et projets spécifiques, grandes infrastructures ou coopération métropolitaine, ou enfin de constituer une offre d'ingénierie intégrée pour répondre aux besoins d'un espace régional. Les agences d'urbanisme en réseau ont l'ambition d'offrir une ingénierie réactive pour contribuer aux enjeux de cohésion territoriale.

BRIGITTE BARIOL-MATHAIS
DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE LA FNAU

SOMMAIRE

Les missions des agences à l'échelle régionale : état des lieux et perspectives 3

Les agences d'urbanisme : une ingénierie en réseau 5

Les agences d'urbanisme : leviers pour des stratégies régionales 6

NORD-PAS DE CALAIS • RHÔNE-ALPES • ALSACE • MIDI-PYRÉNÉES • AQUITAINE • GUYANE, MARTINIQUE, LA RÉUNION • PICARDIE • ÎLE-DE-FRANCE

Les agences d'urbanisme : outils de dialogue pour articuler dynamiques métropolitaines et régionales 17

AUVERGNE • LORRAINE • NORD-PAS-DE-CALAIS • GRAND BASSIN PARISIEN • AXE SEINE

L'ingénierie en réseau des agences d'urbanisme 21

FRANCHE-COMTÉ / ALSACE • PAYS DE LA LOIRE / BRETAGNE • PAYS DE LA LOIRE / CENTRE • RHÔNE-ALPES • PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR • LANGUEDOC-ROUSSILLON • PICARDIE / ÎLE-DE-FRANCE

LES MISSIONS DES AGENCES À L'ÉCHELLE RÉGIONALE : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Les agences d'urbanisme, outils d'ingénierie partenariale, sont créées à l'initiative des collectivités et leurs missions sont fixées par l'article L 121-3 du code de l'urbanisme.

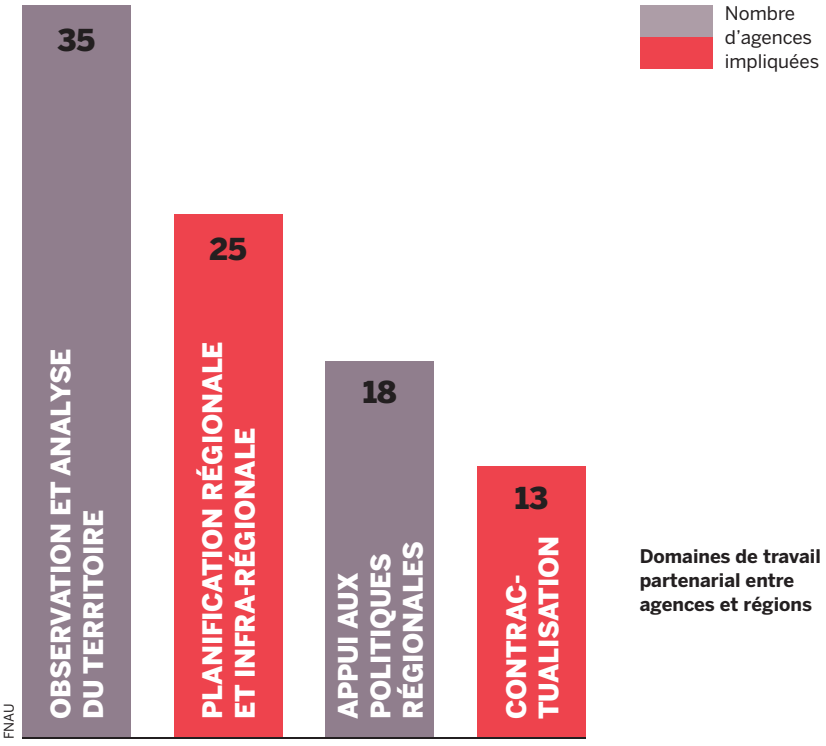
Le renforcement des partenariats entre les agences d'urbanisme et les régions apparaît comme un enjeu alors que se développent les schémas stratégiques régionaux appelant en corollaire une gouvernance multi-niveaux et une coproduction territoriale accrue entre intercommunalités, métropoles et régions. Les agences d'urbanisme s'organisent en réseau pour répondre aux enjeux des « grands territoires ». La FNAU a réalisé en 2013 une enquête auprès des agences d'urbanisme pour mieux appréhender la diversité, la richesse des partenariats régionaux et les nouvelles organisations d'ingénierie en réseau qui répondent à ces enjeux.

● LES DOMAINES D'ACTION SUSCITANT DES COLLABORATIONS AVEC LA RÉGION

Toutes les agences d'urbanisme enquêtées réalisent des missions en partenariat avec la Région dans le domaine de l'observation, l'analyse du territoire, et de l'animation. L'appui à la planification régionale est le deuxième domaine de partenariat privilégié, viennent ensuite les travaux de coproduction des politiques publiques, et enfin l'appui à la contractualisation.
Au sein de l'offre d'ingénierie publique, les agences sont positionnées comme lieux de partenariat, permettant de partager l'observation et l'expertise territoriale au service des politiques publiques. Lieux de capitalisation des connaissances, « les agences ont pour mission de participer à la définition des politiques d'aménagement et à l'élaboration des documents d'urbanisme » (article L 121-3 du code de l'urbanisme). Considérant ce cœur de métier, les missions d'appui à la planification régionale et infrarégionale représentent une partie importante du travail des agences. Les activités d'aide à la contractualisation pourraient devenir plus fréquentes dans un contexte où elle devient une clef de l'action territoriale.

● LES AGENCES D'URBANISME : APPUI DES POLITIQUES RELEVANT DIRECTEMENT DES COMPÉTENCES RÉGIONALES

Les agences d'urbanisme accompagnent les régions dans l'élaboration des politiques relevant directement de leurs compétences, notamment dans le domaine du transport, du développement économique, ainsi que de l'énergie, de la biodiversité et des lycées. Dans le domaine du transport, le partenariat porte sur les dessertes ferroviaires, l'intermodalité, l'insertion des gares, mais aussi sur les créations de futures lignes LGV. Dans le champ de l'énergie, une démarche originale sur l'urbanisme durable a été initiée en Nord-Pas de Calais



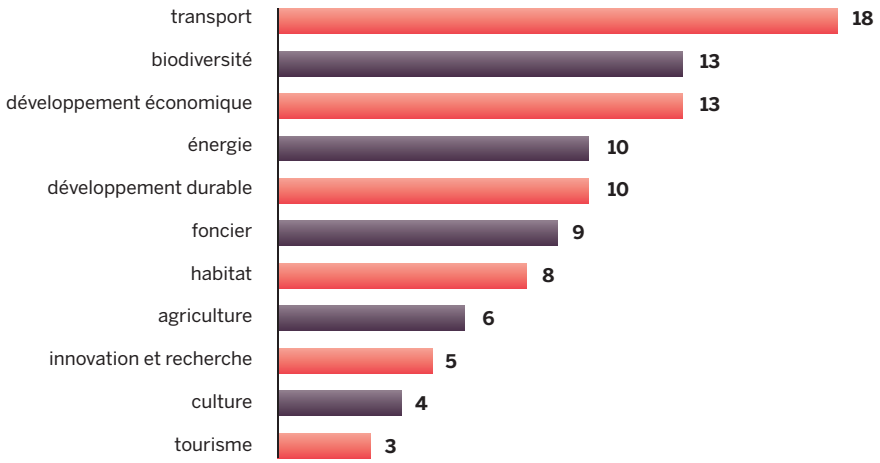
Domaines de travail partenarial entre agences et régions

FNAU

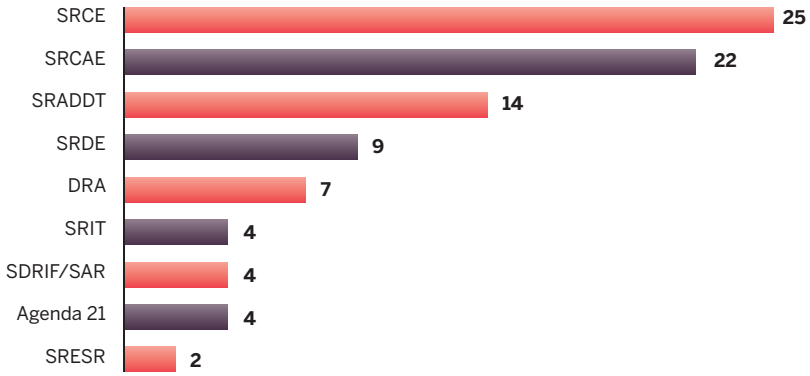
MÉTHODOLOGIE

La FNAU a recueilli 35 réponses sur un total de 53 agences enquêtées en 2013 au sujet des activités partenariales menées avec les régions. Le traitement des données issues des questionnaires permet de présenter les types de missions réalisées par les agences en partenariat avec la Région.

Nombre d'agence d'urbanisme impliquées dans un partenariat avec la Région par politiques sectorielles régionales (FNAU)



Nombre d'agence d'urbanisme impliquées aux côtés de la Région dans la réalisation de documents de planification régionale (FNAU)



en partenariat entre la Région, l'ADEME et le réseau des agences d'urbanisme dans le cadre du FRAMEE qui soutient des actions en lien avec les communes.

● LES AGENCES D'URBANISME : UN APPUI À LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET INFRARÉGIONALE

Suivant les contextes, les agences participent à l'élaboration de schémas régionaux, en particulier les Schémas régionaux d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) ou aux Directives régionales d'aménagement (DRA) ; dans le domaine de l'environnement aux Schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) et climat air énergie (SRCAE) ou encore aux Schémas régionaux d' enseignement supérieur recherche (SRESR) et enfin bien sûr aux schémas d'aménagement comme le Schéma directeur régional en Île-de-France (SDRIF) et les Schémas d'aménagement régional (SAR) en Outre-Mer. Dans un certain nombre de cas, les agences assurent la maîtrise d'œuvre des schémas comme par exemple le SDRIF, projet-phare pour l'IAU Île-de-France ou en Rhône-Alpes dont le réseau des agences a réalisé les études du SRCE avec la Région et la DREAL, en démontrant leur capacité à favoriser le dialogue et les interfaces.

Leur dimension pluridisciplinaire et multiscalaire permet aux agences de faire connaître les attentes des collectivités à la Région, mais aussi d'assurer une meilleure prise en compte, au niveau local, des enjeux d'aménagement régional fixés par les schémas. Ce positionnement, compte-tenu de la montée en puissance des Régions et des intercommunalités, pourrait se révéler être un levier précieux pour répondre à une demande d'ingénierie nouvelle formulée par les coopérations interterritoriales.

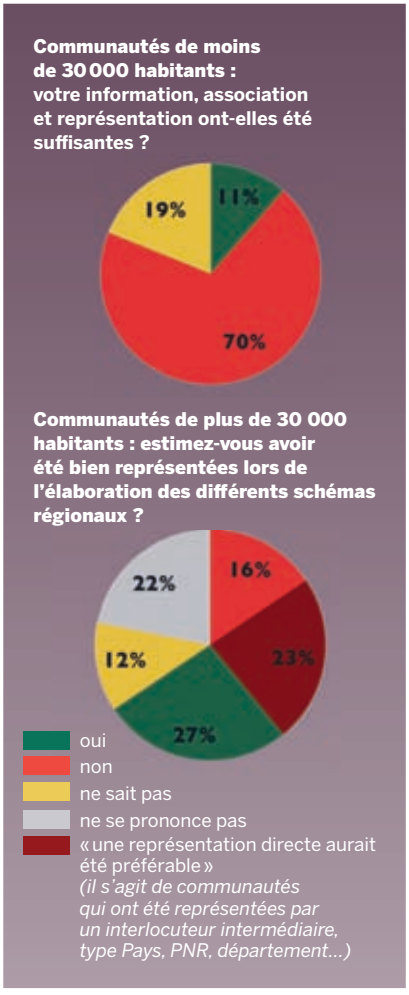
La FNAU a souhaité engager une réflexion avec l'Association des Régions de France (ARF) pour permettre d'identifier un cadre de travail visant à identifier les agences au niveau national comme des outils pour accompagner les stratégies régionales.

COMMUNAUTÉS ET RÉGIONS : UN DIALOGUE À RENFORCER

Une étude à paraître réalisée par l'AdCF et l'ADGCF* fait état d'une connaissance limitée des schémas régionaux par les communautés. Les deux associations pointent notamment la difficulté pour certaines communautés d'étudier ces schémas et de participer à l'élaboration des politiques régionales du fait de leurs ressources financières et humaines contraintes. Plus largement, les communautés peinent à accéder aux outils d'ingénierie présents sur les territoires. À ce titre, l'ADGCF plaide pour la mise en place de plateformes collaboratives, animées par les agences d'urbanisme et mutualisant l'expertise et l'ingénierie des différentes échelles territoriales.

* Assemblée des communautés de France et Association des directeurs généraux des communautés de France.

Élaboration des schémas régionaux : les communautés ne se sentent pas suffisamment associées



ÉTUDE ADCF

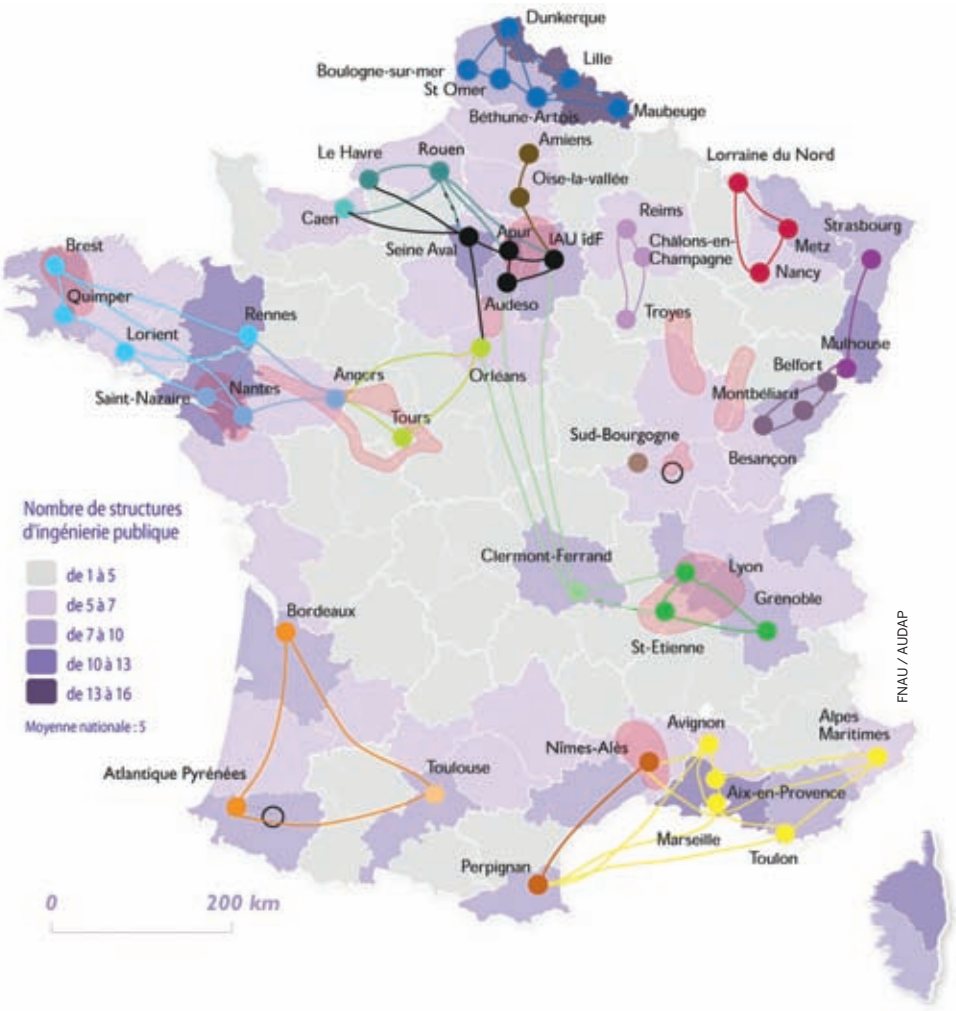
LES AGENCES D'URBANISME : UNE INGÉNIERIE EN RÉSEAU

Les collectivités, confrontées à un certain nombre de nouveaux défis, se posent la question d'un accompagnement raisonné et structuré de la part des instances d'ingénierie publique. En ef et, une multitude de lois concourt à amplifier les missions des collectivités et engendre un besoin de plus en plus fort en matière d'ingénierie.

Outils partenariaux, les agences d'urbanisme travaillent avec les collectivités pour répondre à leurs enjeux de prospective, de construction de projets territoriaux, et de mise en cohérence des politiques publiques. Pour s'adapter aux enjeux spécifiques des « grands territoires », les agences d'urbanisme s'organisent de manière croissante en réseaux d'agences et en plateformes locales avec d'autres structures d'ingénierie.

● RÉSEAUX D'AGENCES ET RÉSEAUX D'INGÉNIERIE LOCALE : VERS UNE MEILLEURE COUVERTURE DES BESOINS DU TERRITOIRE

Près d'une vingtaine d'agences sur 35 interrogées se constituent en réseau pour offrir une ingénierie coordonnée sur leur territoire majoritairement à destination des Régions (Rhône-Alpes, Nord-Pas de Calais, Bretagne...), et des pôles métropolitains (Nancy-Metz, Strasbourg-Mulhouse, Lyon-St-Étienne, Grand-Ouest...). Certains réseaux se sont initiés autour de grands projets et notamment les lignes à grande vitesse (LGV).
La double dimension régionale et métropolitaine et leurs interactions apparaissent comme les principaux leviers politiques pour les mises en réseau des agences. Le travail en réseau s'appuie aussi sur des démarches plus techniques d'interconnaissance.



Réseaux d'agences et répartition des structures d'ingénierie publique par département en 2013

● FINALITÉS DES RÉSEAUX D'INGÉNIERIE LOCALE

Les agences d'urbanisme coopèrent pour l'organisation d'événements, séminaires ou colloques sur les dynamiques territoriales et métropolitaines (ex : les Assises du littoral pour le réseau des agences de la Côte d'Opale, ou les rencontres annuelles des agences Rhin-Rhône).
Le partage de données relatives à l'observation et l'analyse des territoires (SIG, observatoires, etc.) est aussi un objectif des réseaux d'agences, en particulier pour les régionaux. En dehors des données d'informations géographiques, les agences partagent aussi des méthodologies.

● STRUCTURATION DES RÉSEAUX D'AGENCES ET RÉPARTITION DES STRUCTURES D'INGÉNIERIE

Les réseaux d'agences se structurent généralement à l'échelle régionale et/ou interrégionale. Les réseaux locaux d'ingénierie publique quant à eux rassemblent souvent les CAUE, Établissements publics fonciers (EPF), Sociétés publiques locales (SPL) au sein de territoires départementaux ou régionaux pour favoriser l'accès à l'expertise et au conseil dans la chaîne des politiques publiques, pour l'ensemble des collectivités. Les territoires les moins densément peuplés sont souvent les plus enclins à souffrir d'un déficit en matière d'ingénierie publique.

LES AGENCES D'URBANISME : LEVIERS POUR DES STRATÉGIES RÉGIONALES

Les régions semblent s'appuyer de manière croissante sur les agences d'urbanisme pour la déclinaison et la mise en œuvre de leurs politiques publiques et contractuelles, pour les aider dans l'élaboration de schémas régionaux, ou encore participer à la constitution de plateformes de connaissance territoriale, notamment par la création d'observatoire du territoire.

NORD-PAS DE CALAIS

Vers un réseau d'agences pour relayer les politiques régionales sur les territoires

Dès sa création en 1982, la Région Nord-Pas de Calais a pu compter sur les agences d'urbanisme pour exercer sa compétence « aménagement du territoire » en coresponsabilité avec l'État et les collectivités locales. À mesure que la décentralisation se poursuit, les agences d'urbanisme sont pour la Région des interlocuteurs privilégiés pour préparer les projets de territoire et leur contractualisation dans un contexte de désindustrialisation et de mutation économique.

● DES AGENCES D'URBANISME PARTENAIRES DE LA RÉGION

Les agences d'urbanisme en région Nord-Pas de Calais ont d'abord joué le rôle de laboratoire pour les mécanismes d'intervention de résorption des friches industrielles, préfigurant la création en 1990 de l'Établissement public foncier. C'est au cours des années 2000 que les collaborations entre la Région et les agences se sont intensifiées.

Initié en 2001, le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) est adopté en 2006 et actualisé en 2011. Le principe de permanence de son élaboration a permis de maintenir constante la mobilisation des acteurs de l'aménagement et du développement. Ainsi depuis plus de 10 ans, les agences d'urbanisme entretiennent une collaboration féconde avec la Région en contribuant à l'enrichissement du SRADT et des schémas régionaux thématiques (climat, air, énergie, transports, cohérence écologique, formation, développement économique, etc.).

L'intensification et l'approfondissement des travaux dans le domaine de l'observation des dynamiques urbaines, du foncier et de l'occupation des sols ont justifié que le Conseil régional soutienne les Programmes partenariaux d'activités des agences. La plupart d'entre elles ont conclu avec la Région des conventions d'objectifs qui les chargent d'animer le débat local autour des enjeux de maîtrise, de la périurbanisation et du maintien des continuités écologiques. Il s'agit concrètement de veiller au renforcement de l'articulation des documents d'urbanisme, en particulier des SCoT et des PLUI/PLU avec le SRADT et ses volets ainsi qu'avec les Directives régionales d'aménagement (DRA) « maîtrise de la périurbanisation » et « Trame verte / trame bleue » (TVB). Elles contribuent également à la prise en compte du SRCAE et du SRCE-TVB dans une logique de coproduction avec les personnes publiques.

● DES AGENCES D'URBANISME, SCÈNES DU DIALOGUE INFRA-RÉGIONAL

Les agences sont à des degrés variés investies d'un rôle de relais territorial des politiques de l'institution régionale. Autour des dynamiques de SCoT et du suivi des dynamiques foncières et de l'occupation du sol sont venues se greffer, pour certaines agences, de nombreuses missions découlant de la traduction locale du SRADT et de ses volets : animation des Programmes locaux de développements économiques et des Plans climat territoriaux, contribution à l'animation de démarches d'inter-territorialité (InterSCoT, coopérations transfrontalières et métropolitaines…), mais également promotion de l'urbanisme durable et de la qualité environnementale. Cette thématique a d'ailleurs donné lieu à la mise en place d'un schéma partenarial de type « relais » entre une agence d'urbanisme et la Région.

AGENCES D'URBANISME DU NORD-PAS DE CALAIS, ADEME ET MISSION BASSIN MINIER

Manifeste pour des projets d'urbanisme durable en Nord-Pas de Calais

● LES AGENCES ET LES POLITIQUES RÉGIONALES EN MATIÈRE D'URBANISME DURABLE ET D'ÉCOCONSTRUCTION

Au début des années 2000, l'ADEME et la Région Nord-Pas de Calais qui abondent un fonds commun depuis 1984 (le FRAMEE – Fonds régional pour l'aide à la maîtrise de l'énergie et de l'environnement) souhaitent s'appuyer sur les relations constantes qu'entretiennent les agences d'urbanisme avec les maîtres d'ouvrage (collectivités, aménageurs, bailleurs…), pour promouvoir la qualité environnementale et l'innovation dans les projets de construction et d'aménagement. Il s'agit de renouveler les modes de faire pour faire émerger des projets à forte valeur ajoutée. Concrètement, les

agences d'urbanisme accompagnées de bureaux d'études spécialisés sont chargées de qualifier les projets en apportant conseil et ingénierie tout au long des opérations. Elles animent de manière déconcentrée sur leurs territoires d'intervention, le volet ingénierie de l'appel à projets régional « bâtiments de qualité environnementale et énergétique et dynamiques d'écoquartiers ».
Initié par l'agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, ce partenariat concerne désormais les agences de Béthune, de Saint Omer, de la Sambre et de Dunkerque ainsi que la Mission Bassin Minier. Il a permis de faire émerger de nombreux projets d'équipements ou de logements démonstratifs et privilégie désormais les échelles du projet urbain. De nombreux projets d'éco-quartiers sont en cours de conception ou de réalisation. La vigueur du partenariat témoigne de sa pertinence : près de 10 ans après, non seulement les sollicitations d'accompagnement sont toujours nombreuses de la part des porteurs de projets, mais surtout, la dimension de réseau se renforce à l'initiative de l'ADEME et de la Région. Des rencontres fréquentes entre les partenaires permettent de capitaliser les expériences accumulées sur les territoires. Ce partenariat a permis de dégager des principes d'actions simples incontournables et a récemment motivé la rédaction d'un « manifeste pour des projets d'urbanisme durable en Nord-Pas de Calais ».
Les agences d'urbanisme se sont ainsi forgées un savoir-faire et une capacité d'expertise reconnue, notamment dans la déclinaison opérationnelle du master-plan que Jérémy Rifkin a livré à la Région en octobre dernier et qui doit permettre de s'engager sur la voie de la 3e révolution industrielle. Certaines agences se sont en effet appuyées sur ce socle pour développer des travaux de recherche et de prospective liés à la ville durable : adaptation au réchauffement climatique et résilience territoriale à Béthune, labélisation « man and biosphère » du marais audomarois, massification de la réhabilitation du parc de logements ouvriers à Maubeuge…

● VERS UN RÉSEAU RÉGIONAL D'AGENCES D'URBANISME

Si les agences de la Région Nord-Pas de Calais constituent le premier réseau régional d'ingénierie territoriale avec 153 équivalents temps plein, elles n'avaient jamais véritablement formalisé leurs relations. La démultiplication des relations inter-agences à travers l'implication de chacune d'elles dans la mise en œuvre des politiques régionales les incite à envisager de nouvelles formes d'actions mutualisées destinées à renforcer leur niveau d'expertise à l'échelle régionale et à mutualiser certaines compétences. Elles prévoient ainsi des échanges de personnel, une mise en commun de certaines compétences et la création d'une structure régionale de coordination.

INTERVIEW D'EMMANUEL CAU, vice-président de la Région Nord-Pas de Calais

LE PARTENARIAT ENTRE LA REGION NORD-PAS DE CALAIS ET LES AGENCES D'URBANISME

Quelles étaient les motivations pour renforcer le partenariat entre les agences d'urbanisme et la région Nord-Pas de Calais ?

Au niveau régional, les agences d'urbanisme sont des acteurs de premier plan en matière d'aménagement et d'urbanisme prévisionnel. Elles ont des missions d'appui et de conseil auprès des collectivités locales et à ce titre sont, parmi les acteurs de l'aménagement, les mieux placées pour veiller à la prise en compte des nouveaux enjeux d'aménagement durable du territoire et pour organiser la déclinaison au niveau local des choix stratégiques partagés à l'échelle régionale.
C'est pourquoi, il a été envisagé de faire évoluer les conventions de partenariat établies entre la Région et les agences d'urbanisme afin qu'elles contribuent dans le cadre de leurs activités à faire valoir les priorités régionales inscrites dans :

- le SRADT, en cours d'actualisation avec l'ensemble de ces éléments et les avancées des travaux d'évaluation et de prospective,
- le Schéma d'orientation de la Trame verte et bleue, décliné par des schémas locaux de trame verte et bleue,
- la Directive régionale d'aménagement « Maîtrise de la périurbanisation », élaborée avec une quinzaine de partenaires régionaux et le référentiel territorial de l'aménagement, croisant les deux DRA, en cours d'élaboration,
- les travaux sur la lutte contre le dérèglement climatique (Stratégie régionale pour le climat, le SRCAE, Plan climat régional, PCT, PCET…),
- les trois Chartes des Parcs naturels régionaux du Nord, renouvelées pour les douze prochaines années.

L'intérêt de ce nouveau partenariat est réciproque :

- Les agences d'urbanisme appuient la Région dans son rôle de chef de file de l'aménagement du territoire en faisant progresser des visions communes et partagées de l'urbanisme durable, de la préservation des ressources foncières et de la biodiversité,
- La Région apporte son soutien aux agences d'urbanisme en travaillant en étroite collaboration dans le cadre des réflexions stratégiques et opérationnelles avec les collectivités locales et en contribuant à leur programme d'activités.

Les agences d'urbanisme ont-elles permis de renforcer le dialogue entre les intercommunalités et la Région ? Sur quelles thématiques en priorité ?

Les agences d'urbanisme favorisent le dialogue entre la Région et les intercommunalités dans le cadre des projets de territoire et des réflexions stratégiques.
D'une part, lors des conseils d'administration des agences et des réunions sur les programmes d'activités partenariaux, le dialogue entre les intercommunalités et la Région s'établit sur les études, les projets et les réflexions à mener pour l'année en cours et les suivantes. C'est également l'occasion d'échanger sur les évolutions et l'actualité régionale, locale et législative.
D'autre part, dans le cadre de la révision les Schémas de cohérence territoriaux et l'élaboration des Plans locaux d'urbanisme, les agences ont permis d'accélérer l'intégration des réflexions sur les questions foncières et le développement de l'infrastructure naturelle, l'adaptation au changement climatique, notamment concernant la mobilité, les énergies renouvelables, le très haut débit et la place de l'économie agricole. Ces questions portées par la Région Nord-Pas de Calais ont ainsi pu être débattues dans les intercommunalités et nourrir leur projet de territoire.
Enfin dans le cadre de l'actualisation du SRADDT, certaines intercommunalités ont proposé des contributions écrites notamment sur les questions liées à la couverture en très haut débit, à la recherche de développement sur le gisement des nouvelles énergies, à la stratégie en matière de mobilité et d'intermodalité ainsi que sur les évolutions des observatoires et des travaux mutualisés.
En conclusion, les agences d'urbanisme favorisent la déclinaison des enjeux régionaux sur les territoires de projet et permettent de valoriser à l'échelle régionale des expérimentations et des démarches locales innovantes. Un des enjeux pour l'avenir sera pour les agences d'urbanisme de favoriser le dialogue entre les territoires et de favoriser leur complémentarité à l'échelle métropolitaine.

RHÔNE-ALPES

Le réseau UrbA3 au cœur des questions régionales de transport

Au sein du réseau UrbA3, les agences d'urbanisme de Grenoble, Lyon et Saint-Étienne mutualisent leurs expertises au service d'une ingénierie territoriale d'échelle régionale. Engagées aux côtés de la Direction des transports de la Région Rhône-Alpes, elles apportent des éléments de compréhension et de référence sur le Transport régional de voyageurs (TRV) et ses enjeux, ainsi que des résultats d'analyse issus des enquêtes ménages-déplacements, qui permettent à la Région d'orienter sa stratégie d'intervention sur les gares régionales. Le réseau UrbA3 intervient à trois niveaux.

RUCH MP / AGENCE D'URBANISME DE LYON

Train express régional en gare de Lyon Part-Dieu

● MIEUX CONNAÎTRE LA MOBILITÉ EN RÉGION RHÔNE-ALPES GRÂCE AUX OBSERVATOIRES DES DÉPLACEMENTS ET AUX ENQUÊTES MÉNAGES-DÉPLACEMENTS

La Région participe au comité technique des trois observatoires des déplacements animés par les agences d'urbanisme. Ces scènes d'échanges entre partenaires locaux apportent à la Région une bonne connaissance analytique des pratiques de déplacements et de l'usage des réseaux de transports dans les bassins des aires métropolitaines lyonnaise, stéphanoise et grenobloise. Les agences y font valoir leur capacité de synthèse, au travers notamment de coproductions cartographiques à l'échelle régionale.

C'est aussi au sein des observatoires ou de « clubs » de techniciens animés par les agences d'urbanisme que les enquêtes ménages-déplacements des agglomérations de Lyon, Grenoble et Saint-Étienne sont exploitées et valorisées. Mais pour aller plus loin, la Région a demandé au réseau UrbA3 de réaliser une mission spécifique sur les enquêtes ménages de leurs territoires, permettant d'identifier les leviers d'une exploitation optimisée des données, notamment en ce qui concerne les déplacements effectués en TER ou pouvant l'être.

La mission s'est d'abord déroulée autour d'une analyse des enquêtes ménages-déplacements des trois agglomérations, produite au regard des préoccupations régionales mais aussi des limites statistiques relatives aux déplacements en TER. Un *benchmarking* des expérimentations nationales a permis par la suite de mieux appréhender les questions régionales dans les enquêtes ménages-déplacements. Enfin, une estimation du gisement de clientèle a été effectuée sur les grands corridors ferroviaires, débouchant sur des préconisations en faveur d'un usage optimisé des enquêtes déplacements par la Région Rhône-Alpes.

● GLOBALISER LES ENJEUX DE TRANSPORT ET D'URBANISME : CAHIERS DE BASSINS ET ÉTUDES TERRITORIALES

En 2013, la Direction des transports de la Région Rhône-Alpes a souhaité disposer d'éléments de compréhension et de référence sur la mobilité, et plus spécifiquement sur le Transport régional de voyageurs (TRV), sur une dizaine de bassins du territoire rhônalpin. L'enjeu était de produire des éléments de langage communs aux équipes de la Direction des transports, qui facilitent le partage de diagnostic avec les élus et partenaires du territoire.

En 2012, l'agence d'urbanisme de Lyon a représenté UrbA3 pour conduire une étude sur l'accompagnement urbain du projet de tram-train Sathonay-Lyon-Trévoux, à la demande de la Région Rhône-Alpes et en partenariat étroit avec le Grand Lyon, la Communauté de communes Saône-Vallée et le département de l'Ain. Il s'agissait d'identifier les mesures à mettre en œuvre, au niveau du développement urbain et de l'organisation du rabattement, pour optimiser l'usage de ce nouveau système de transport.

● L'AIDE À L'ÉLABORATION D'UNE NOUVELLE TYPOLOGIE DE GARES ET À L'APPROCHE INTÉGRÉE DE LEUR INSERTION URBAINE

Cette nouvelle typologie vise à orienter la stratégie d'offre de service ferroviaire de la Région Rhône-Alpes, autour de la problématique du rabattement en gares, complétée des problématiques de distribution et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. L'intervention d'UrbA3 a porté sur la mise à jour des données démographiques et de fréquentation des gares, ainsi que des volumes de population concernés par les aires de chalandise de ces gares. Le réseau a ensuite proposé et appliqué une nouvelle typologie de gares, démarche consolidée par l'identification des incohérences entre la classification d'une gare et la réalité fonctionnelle observée.

Le réseau des agences d'urbanisme de Rhône-Alpes a également développé depuis plusieurs années un travail fin sur l'organisation urbaine autour des gares, l'organisation de l'intermodalité, les potentialités foncières et d'aménagement, utiles notamment aux démarches contractuelles entre la Région et les intercommunalités. Elles ont également contribué à des démarches de recherche-action sur le ferroviaire et l'aménagement urbain. Urbalyon a notamment développé la démarche Urbagare dans le cadre du SCoT et de InterSCoT, Épures, la démarche de recherche action franco-allemande Bahnville et l'agence de Grenoble, la démarche Moreco dans le cadre de l'espace alpin.

ALSACE

La déclinaison d'une continuité écologique d'importance nationale

Le développement durable entend préserver les ressources du territoire (eau, sol, biodiversité…). En Alsace, le Schéma Régional de cohérence écologique (SRCE) et d'autres documents avant lui (SCoT, Trame verte régionale) permettent d'appréhender ces ressources par leur mise en réseau au travers de l'étude des continuités écologiques qui revêtent dans certains cas une importance nationale.

Un travail collaboratif entre la Région Alsace et l'Agence de développement et d'urbanisme de l'Agglomération strasbourgeoise (ADEUS) a alimenté de nombreux échanges sur les liens entre continuités écologiques et urbanisme. Une traduction pédagogique a semblé nécessaire pour permettre une meilleure compréhension et appropriation par les urbanistes.

● IDENTIFIER LES RESSOURCES NATURELLES

S'interroger sur une continuité écologique nationale amène à identifier les enjeux de fonctionnalité écologique à toutes les échelles et à comprendre leur emboîtement. L'échelle régionale se trouve à la croisée de cet emboîtement et représente une position stratégique pour rendre compte aux échelles supra et infra.

Plusieurs méthodes peuvent être utilisées pour préciser et cartographier la continuité écologique. Elles sont basées sur une analyse croisée de la localisation, de la taille et de la qualité des milieux naturels. Chacune permet d'approcher la réalité du terrain et dépend des informations et moyens humains disponibles pour mener l'analyse.

La méthode retenue par l'ADEUS, construite avec un logiciel SIG, est nommée « perméabilité des milieux ». Elle consiste à calculer la faculté d'une espèce à se déplacer dans un territoire. Pour chaque type d'occupation du sol, la capacité à accueillir ou repousser une espèce est paramétrée. Pour ce faire, les travaux d'identification de l'occupation du sol portés par un partenariat régional ont servi de base à l'analyse. Des cartes de fonctionnalité par milieu ont été dressées (milieux boisés, milieux humides…) et regroupées dans une carte de synthèse. Le partage avec des experts naturalistes (associations, service de la collectivité compétent…) sont indispensables pour s'assurer de la validité de la méthode retenue. Il faut vérifier avec eux la réalité écologique des cartes produites et voir s'il est nécessaire de procéder à des ajustements.

● COMPRENDRE LES SERVICES RENDUS PAR LA BIODIVERSITÉ

Approcher la continuité écologique d'importance nationale par les services écosystémiques permet de prendre conscience de la multiplicité et de l'intensité des services que rend la biodiversité. C'est une manière d'aborder et d'intégrer les perceptions et les usages qui sont liés à la continuité et qui participent au vécu quotidien. La Région s'engage fortement dans cette approche qui permet de dépasser la seule dimension écologique en ayant une vision de son utilité pour le bien-être des populations.

Travailler en ce sens participe à la définition des enjeux locaux et aide à démontrer la multifonctionnalité des espaces dans lesquels s'intègre la continuité écologique : cadre de vie, identité territoriale, régulation des eaux, puits de carbone, espaces récréatifs, déplacements doux…À cette fin, une méthode d'analyse a permis d'identifier et de lister les services pouvant être rendus sur le territoire d'étude. De la même façon que pour l'identification des ressources naturelles, une cartographie des services écosystémiques a été construite pour obtenir un support de discussion.

Sur la base du support cartographique, échanger et partager avec l'ensemble des acteurs du territoire permet de faire émerger les difficultés de compréhension mais aussi des idées nouvelles de valorisation et d'intégration des services écosystémiques sur le territoire. Cela permet de prendre pleinement conscience qu'un ensemble d'usagers et d'acteurs, parfois invisibles, contribuent au fonctionnement des services écosystémiques au sein de la continuité écologique.

● INTÉGRER LA CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE AUX PROJETS DE TERRITOIRE

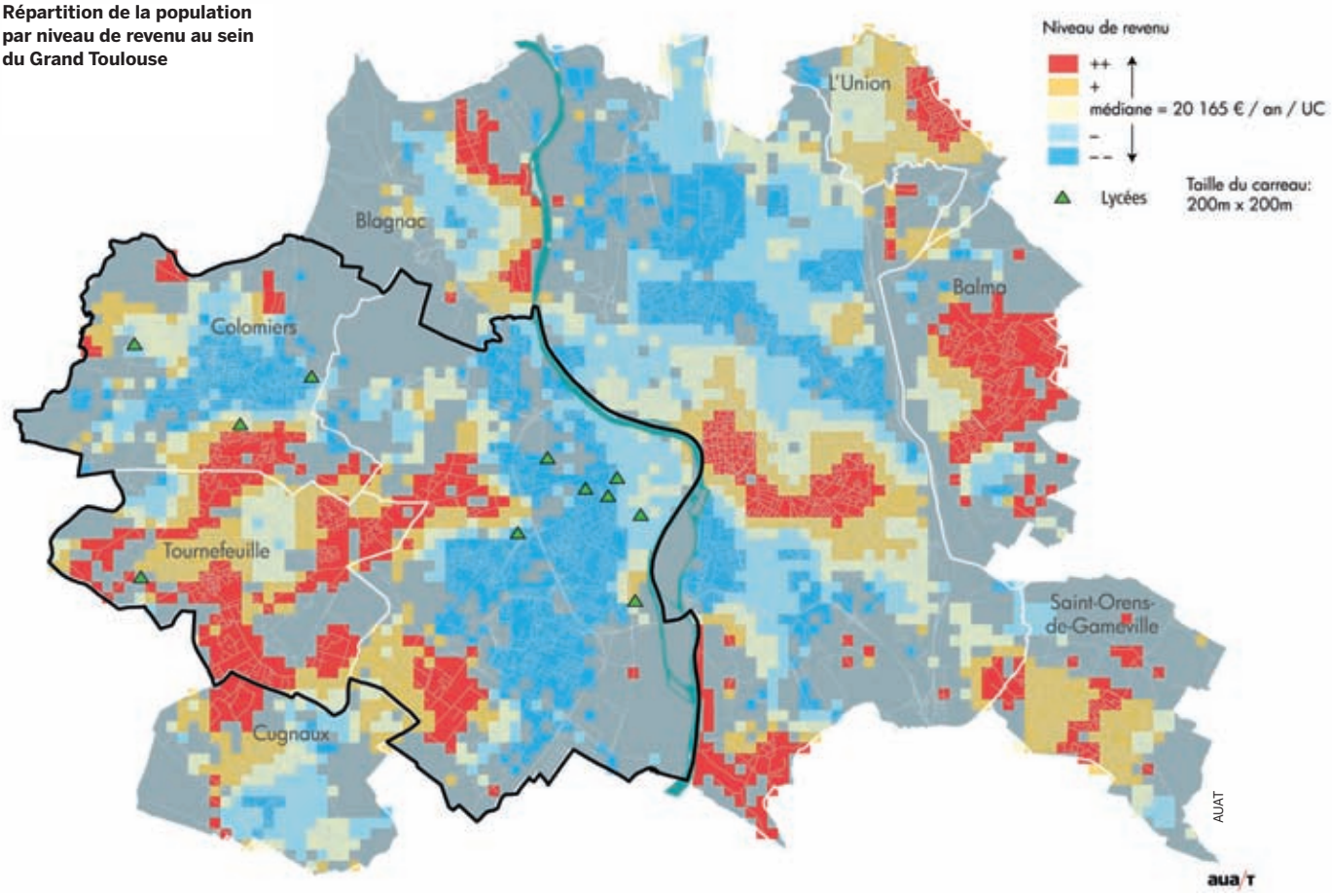
Pour créer un territoire résilient et durable, il s'agit de considérer la précédente analyse du territoire pour comprendre le rapport entre les éléments « naturels », « bâtis » et les services rendus. Dès lors ne faut-il pas inverser le regard et construire le territoire en intégrant aussi son armature d'espaces naturels et agricoles ?

Dans cette approche, la continuité écologique peut devenir un élément de structuration du territoire dont la déclinaison dans les documents d'urbanisme est aujourd'hui indispensable. L'échelon régional permet de maintenir une cohérence d'ensemble entre les documents. La Région a, en ce sens, un rôle intégrateur et fédérateur pour permettre à chaque acteur d'appréhender un projet incluant une continuité écologique. Elle peut aider, *via* un travail de pédagogie, à voir comment les projets urbains s'insèrent dans les continuités écologiques et comment les évaluer pour anticiper et gérer les conflits d'usage. La connaissance et la compréhension d'une continuité écologique offrent une accroche en amont du projet, restreignent le champ de compromis possible et constituent une stratégie de négociation au niveau opérationnel.

Mieux connaître son territoire pour bâtir un projet résilient et durable

ADEUS

Répartition de la population par niveau de revenu au sein du Grand Toulouse



MIDI-PYRÉNÉES

Anticiper l'accueil des lycéens avec les dynamiques démographiques et urbaines

La Région Midi-Pyrénées souhaitant engager une réflexion sur les lycées de la rive-gauche de l'agglomération toulousaine dans un souci d'équilibre des effectifs et de mixité sociale, a établi un partenariat avec l'Agence d'urbanisme de l'Agglomération toulousaine (aua/T) pour l'accompagner dans cette démarche.

L'agence d'urbanisme a apporté une expertise sur les aspects démographiques et sociaux du secteur rive gauche, au travers de sa connaissance des territoires et des réalités sociales, ainsi qu'une vision du futur peuplement de ce secteur au travers des projets immobiliers programmés ou programmables par les documents d'urbanisme, l'objectif étant de mesurer les incidences du peuplement sur le recrutement des lycées du sud-ouest.

● LA MÉTHODOLOGIE DÉVELOPPÉE PAR L'AGENCE D'URBANISME

Plusieurs indicateurs ont été retenus pour apporter les données de cadrage nécessaires à une visualisation de la diversité de la population et à une estimation des besoins futurs du secteur rive-gauche, en prenant en compte les hypothèses prévues dans le SCoT mais aussi les programmes immobiliers projetés à moyen et long termes, avec leurs conséquences sur les évolutions démographiques. Chaque thématique a été cartographiée à différentes échelles en fonction de la disponibilité des sources : Toulouse Métropole, commune, quartiers iris INSEE, carroyage (200 m par 200 m). Mobilisant l'INSEE Midi-Pyrénées, la CAF Haute-Garonne, et les données des observatoires de l'agence d'urbanisme, cette approche a été complétée d'indicateurs permettant le suivi de la population scolarisée, dans une phase ultérieure.

● ANTICIPER LES EFFECTIFS À ACCUEILLIR DANS LES LYCÉES ET FAVORISER LA MIXITÉ SOCIALE

L'étude a permis de représenter les dynamiques démographiques du secteur rive-gauche en localisant les naissances nouvelles, les jeunes de moins de dix-huit ans par tranches d'âge correspondant aux différents équipements scolaires (maternelles, élémentaires, collèges, lycées) et les projections des parcours scolaires prévisibles.
Elle a également proposé une lecture des niveaux de revenus des ménages, de la précarité (par iris et carroyage) et de la répartition des différentes catégories sociales dans le secteur rive-gauche.
À partir du recensement des programmes de logements prévus à cinq ans et en corrélation avec les objectifs définis dans le PLH 2010-2015 de la communauté urbaine de Toulouse Métropole (nombre de logements livrés, les tailles des logements, la part de logement locatif social...), il s'est agi ensuite de mettre en évidence les impacts possibles de ces programmes sur les populations lycéennes qui seront accueillies dans ces logements, avec la préoccupation de favoriser la mixité sociale des établissements.

AQUITAINE

Un appui des agences d'urbanisme au développement des tiers-lieux

Le Conseil régional d'Aquitaine a lancé en 2012 un appel à manifestation d'intérêt visant notamment à accompagner les acteurs publics et privés dans le développement du télétravail. En 2013, 45 porteurs de projets de tiers-lieux (espaces de télétravail) se sont fait connaître. Pour accompagner cette dynamique et favoriser le développement de ces projets, la Région Aquitaine a fait appel aux Agences d'urbanisme Atlantiques et Pyrénées (AUDAP) et de Bordeaux Métropole Aquitaine (A'URBA).

Le travail réalisé par l'Agence d'urbanisme Atlantiques et Pyrénées, en partenariat avec les services du Conseil régional et du consortium Tiers-Lieux, repose sur deux approches complémentaires (la première, prospective et la seconde, plus opérationnelle) qui viennent s'articuler avec le travail de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux Aquitaine qui a proposé une approche plus qualitative.

● FAVORISER ET ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES TIERS-LIEUX

Les tiers-lieux sont des espaces de travail situés en dehors de chez soi et de son entreprise : ils offrent une alternative au télétravail à domicile. Par essence, ils doivent faciliter les rencontres entre les utilisateurs et ainsi favoriser l'émergence de projets. Les tiers-lieux ont vocation à accueillir tous types de travailleurs : salariés du secteur public, salariés du secteur privé, indépendants, créateurs d'entreprises, artisans… Pour les salariés qui effectuent de longs trajets domicile-travail, les tiers-lieux permettent de réduire le déplacement tout en préservant un cadre de télétravail professionnel et rassurant pour l'employeur.

● UNE APPROCHE PROSPECTIVE DU MAILLAGE EN TIERS-LIEUX DE L'ESPACE RÉGIONAL

À partir d'un diagnostic territorial, réalisé à l'aide des données INSEE (sur les typologies d'emplois, sur les distances domicile-travail, sur la localisation des auto-entrepreneurs, etc.) et visant à mesurer le gisement des utilisateurs pour les tiers-lieux, il a été proposé un maillage en espaces de télétravail de l'Aquitaine. Cette approche prospective s'articule également avec l'identification des centralités régionales et les infrastructures de transport.

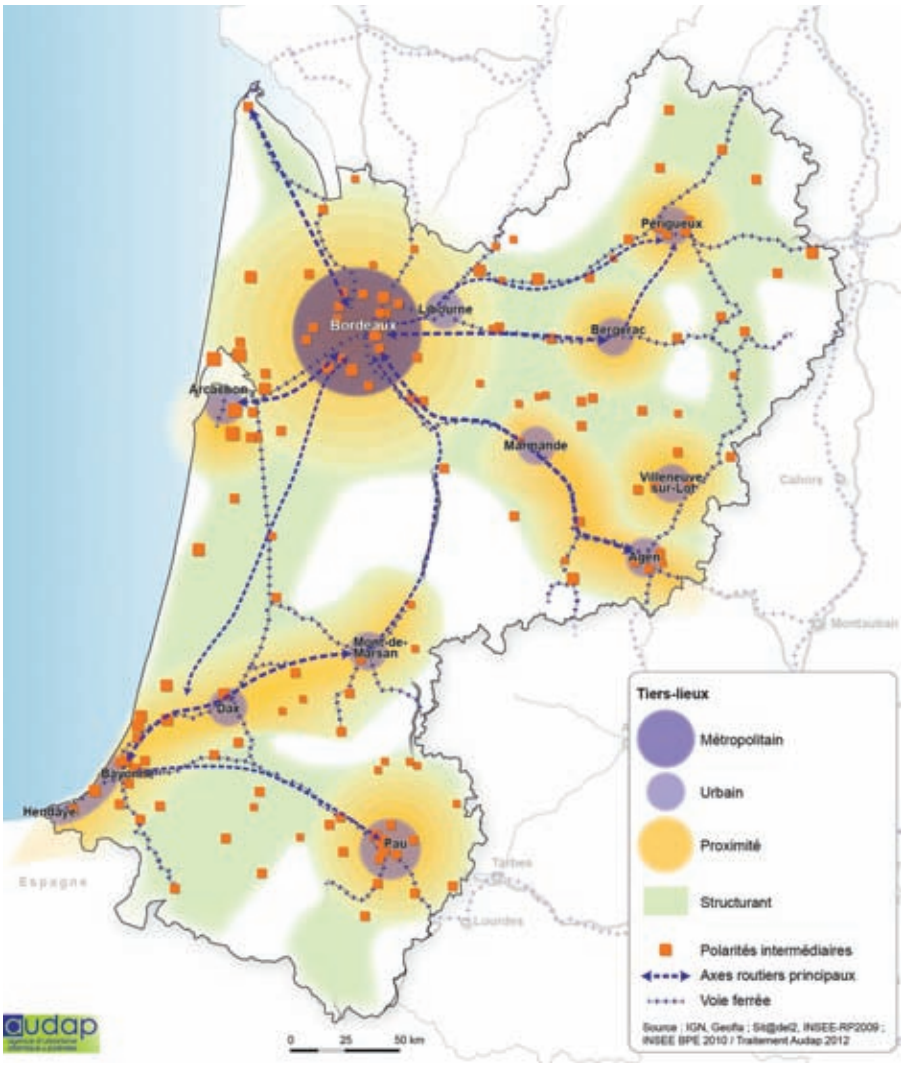
Ce travail a pour enjeu de permettre à la Région d'identifier et de prioriser ses actions pour le développement des différents tiers-lieux. L'objet n'était pas d'estimer le nombre précis d'espaces de travail partagé qui doivent mailler le territoire régional, mais de caractériser les types de tiers-lieux selon les espaces et les utilisateurs potentiels qui s'y trouvent.

Quatre types de tiers-lieux ont ainsi émergé de l'analyse : ceux de l'espace métropolitain bordelais, les tiers-lieux urbains (sur les agglomérations de la région), ceux de proximité (dans le périurbain) et les tiers-lieux structurants (dans les espaces ruraux). Parce qu'un tiers-lieux peut être un projet dans un territoire ou un projet pour le territoire, chacun d'eux doit être accompagné de manière différenciée.

● AIDER LES INITIATIVES LOCALES POUR QUE LES PROJETS SOIENT LES PLUS COHÉRENTS POSSIBLES

La seconde approche plus opérationnelle vise à accompagner plus spécifiquement les porteurs de projets. Tout d'abord, il s'agit de leur permettre de mieux connaître le gisement d'utilisateurs sur leur territoire. Pour ce faire l'Agence d'urbanisme Atlantiques et Pyrénées, à partir du diagnostic régional, a réalisé pour tous les EPCI d'Aquitaine un livrable reprenant les principaux gisements d'utilisateurs de tiers-lieux. Ces livrables seront mis à disposition sur le site

Quels tiers-lieux pour mailler l'Aquitaine ?



AUDAP

du Conseil régional d'Aquitaine à partir d'une carte interactive.
Ensuite, pour identifier les utilisateurs potentiels, une enquête en ligne (enquete-mobilite.aquitaine.fr) a été mise en place. La base de contacts ainsi créée permettra aux porteurs de projet de disposer d'une communauté d'utilisateurs pour animer leur projet et calibrer au mieux leur offre en fonction des besoins exprimés. Cette enquête permettra également de mieux connaître la pratique du télétravail en Aquitaine, qu'il soit à domicile ou dans un tiers-lieux. Début novembre 2013, environ 2 500 personnes ont déjà participé à cette enquête depuis son lancement au mois de mars. Ce nombre devrait fortement augmenter dans les prochaines semaines avec la sortie du magazine régional dont une partie est consacrée aux tiers-lieux et à l'enquête en ligne.
Enfin, l'agence a apporté une assistance technique plus poussée à un certain nombre de porteurs de projets (Pays Cœur-Entre-Deux-Mers, Pays d'Oloron Haut-Béarn...) en développant des enquêtes spécifiques, et en apportant son expertise lors des comités de pilotage locaux.

● COMMUNIQUER ET FAIRE PARTAGER

Au-delà de sa contribution dans les comités techniques de pilotage et les rencontres avec les territoires, l'Agence d'urbanisme Atlantiques et Pyrénées a également assuré un rôle pédagogique et de mise en partage de l'information. Elle a ainsi participé au Grand Ramdam sur les Tiers-Lieux qui s'est tenu à Pau les 4 et 5 juillet 2013 et elle restituera le 16 décembre 2013 à Belin-Beliet les résultats de l'enquête régionale sur le télétravail.

GUYANE, MARTINIQUE, LA RÉUNION

Agences ultramarines, régions et départements

Pendant plusieurs décennies, ce furent l'État et le département qui orientèrent et financèrent les agences ultramarines. Aujourd'hui, l'Agence d'urbanisme et d'aménagement de la Martinique (ADUAM), l'Agence pour l'observation de La Réunion, l'aménagement et l'habitat (AGORAH) et l'Agence d'urbanisme et de développement de Guyane (AUDeG) ont toutes trois les régions au cœur de leur partenariat, et ce positionnement est à mettre en lien avec les évolutions institutionnelles de leur territoire d'étude.

● DES ÉVOLUTIONS INSTITUTIONNELLES LIÉES À LA RÉGIONALISATION

Quand en 1983, la Martinique, La Réunion et la Guyane, communément appelées « DOM » deviennent des Régions, ces dernières ont des singularités qui vont impacter le mode de fonctionnement des agences d'urbanisme. Sur le même espace se sont superposés un département et une région, aussi le territoire d'étude est-il devenu régional « de fait », sans pour autant changer de dimension.
Ces régions monodépartementales, qui sont d'ailleurs devenues collectivités territoriales avant leurs homologues de l'Hexagone, ont aussi des compétences particulières. Ainsi pour ne parler que du domaine de la planification, elles doivent mettre en place un Schéma d'aménagement régional (SAR) qui a vocation à organiser le territoire et qui comporte un volet maritime prescriptif, comparable en portée juridique à une directive territoriale d'aménagement (DTA). L'existence de ce SAR a donc ouvert bien avant la loi SRU, un champ spécifique pour la planification dans les territoires, tant au niveau régional que communal, et légitimé assez naturellement l'adhésion des Régions ultramarines aux agences d'urbanisme. Par exemple en Martinique, pour réaliser le suivi de la mise en compatibilité des POS avec le SAR, la Région a très tôt financé le SIG de l'ADUAM.

● LES CONSÉQUENCES POUR LES AGENCES D'URBANISME

Aujourd'hui, les Régions sont membres des conseils d'administration des trois agences d'urbanisme et sont les premiers financeurs de leur programme partenarial (plus du tiers pour l'ADUAM). Outre la planification, leurs centres d'intérêt se diversifient avec les questions de développement durable, les problématiques du transport, de l'énergie ou encore de l'habitat indigne. Les départements continuent à être présents, toujours intéressés par les missions des agences.
La prochaine évolution institutionnelle, qui conduit à fusionner en 2015 les départements et les régions de Guyane et Martinique en collectivité territoriale unique, apportera sans nul doute de nouveaux changements pour nos agences ultramarines, sachant que La Réunion, tout comme la Guadeloupe ont fait le choix de conserver le statut de région monodépartementale.

Vue d'ensemble de Fort-de-France depuis le quartier Floréal

ADUAM

PICARDIE

GéoPicardie : les agences d'urbanisme et l'observation des territoires à l'échelle régionale

Depuis 2009, les deux agences d'urbanisme de la Région Picardie, l'ADUGA (Agence d'urbanisme du Grand Amiénois) et l'Agence d'urbanisme de la Vallée de l'Oise, ont intégré le réseau régional d'information géographique, GéoPicardie. La participation active des agences à cette plateforme régionale s'est révélée une coopération tant pour la Région l'État et les départements, que pour les agences d'urbanisme.

● VERS UN PARTAGE DES CONNAISSANCES

Les Systèmes d'information géographique (SIG) existent depuis des années. Ils ont révolutionné les pratiques de l'analyse urbaine, et l'aide à la décision dans la conduite des politiques publiques. Toutefois les coûts d'acquisition de données et le manque d'échange entre acteurs limitent les performances de ces outils. Il est donc apparu nécessaire de développer l'utilisation et l'échange des données géographiques entre les différents acteurs du territoire.

Face à ce constat, l'État, la Région et les trois départements ont uni leurs efforts au sein de GéoPicardie, la plateforme d'information géographique de Picardie. Ainsi, des acquisitions mutualisées de référentiels ont pu être réalisées (orthophotographies, cadastre, occupation du sol, etc.) et un portail régional doté d'un catalogue de données a été mis en place.

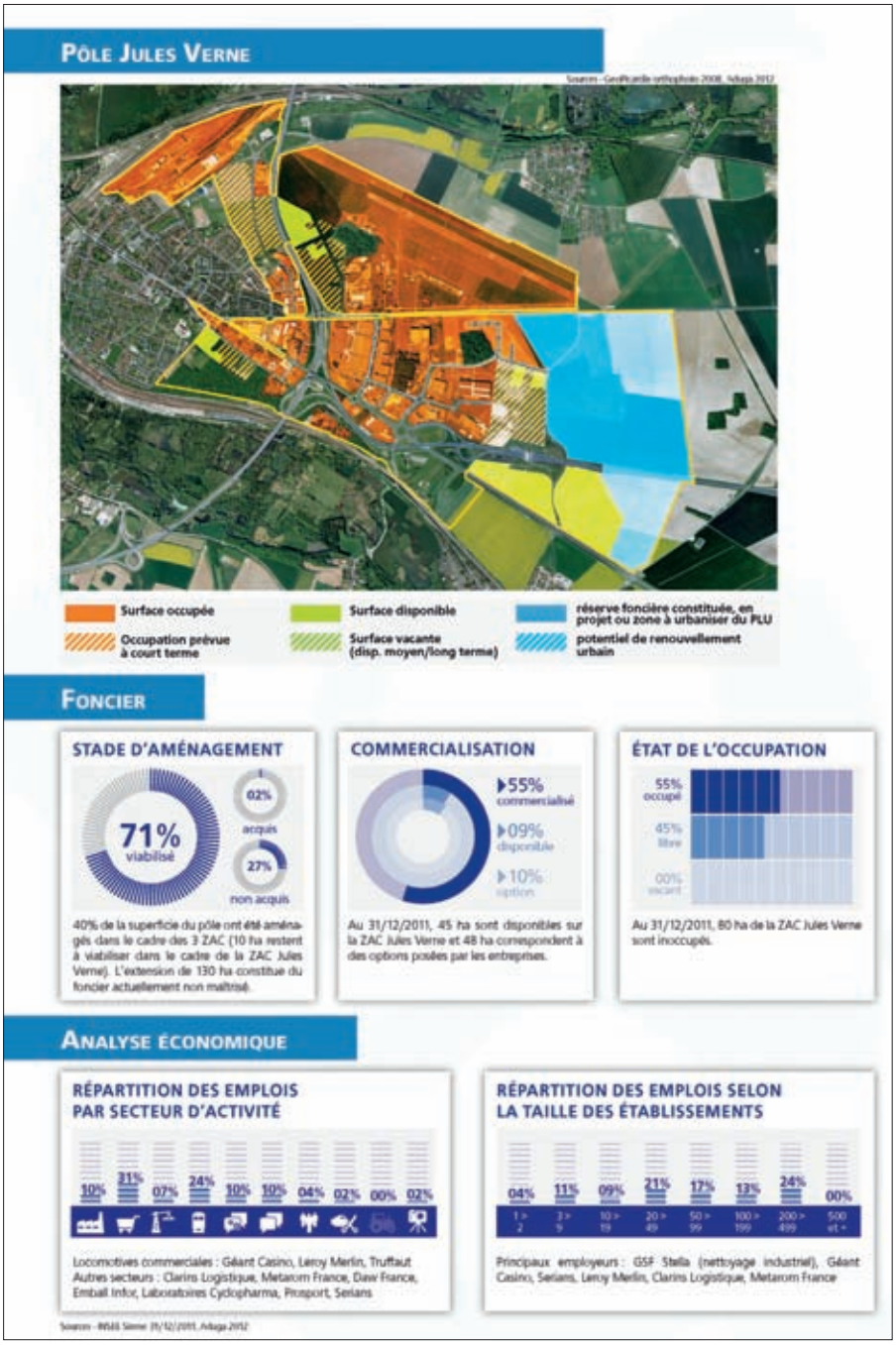
● HARMONISER LES PRATIQUES D'OBSERVATION ENTRE ACTEURS

Des groupes d'échanges permettent de développer et de communiquer sur les « bonnes pratiques » entre les acteurs traitant d'une même thématique. Ainsi un groupe de travail thématique a été mis en place autour de la question des sites d'activités économiques. Il a permis d'harmoniser les pratiques d'observation entre les acteurs picards : agences d'urbanisme, services économiques des collectivités, chambres consulaires, etc. Après une année d'échanges et de tests, un modèle de données, conçu pour répondre à des besoins multiples (prospection, promotion, observation, évaluation), est désormais opérationnel. Une base de données partagée a été constituée grâce à ce modèle.

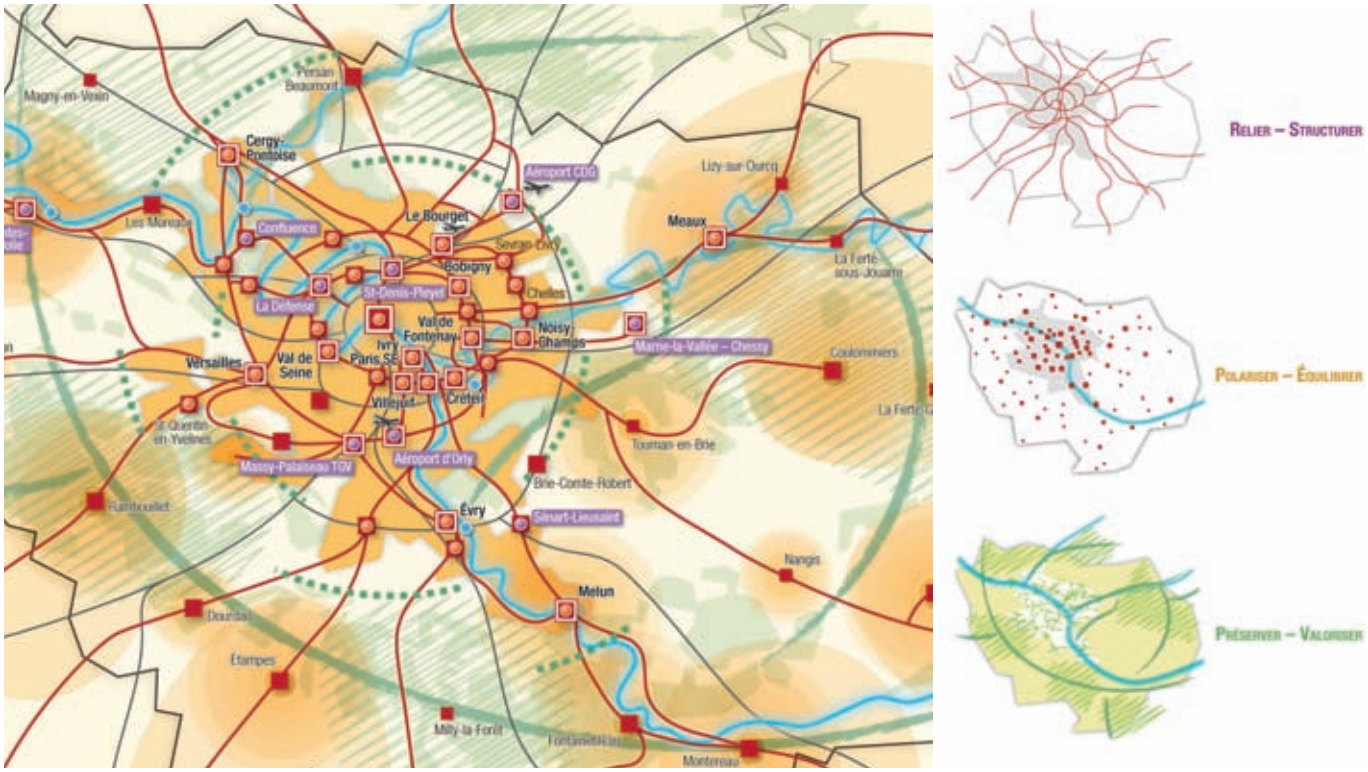
Les deux agences d'urbanisme bénéficient donc des référentiels, des données mutualisées par les partenaires de GéoPicardie et participent activement aux groupes thématiques.

Les futurs travaux dans le cadre de GéoPicardie sont de plusieurs ordres. Il est prévu notamment de compléter et enrichir le portail avec des données plus locales et d'améliorer leur documentation par les métadonnées, mais aussi d'animer de nouveaux groupes thématiques sur le foncier, la planification ou les transports. L'amélioration de l'interopérabilité des systèmes reste un enjeu majeur pour la jeune plateforme GéoPicardie. Elle a toutefois prouvé son efficacité en permettant d'optimiser l'accès à la connaissance territoriale. Les agences d'urbanisme, structurellement coutumières de la collaboration entre acteurs, y jouent un rôle essentiel et s'en trouvent naturellement valorisées.

Exemple de fiche du site GéoPicardie



ADUGA



IAU IDF

Carte synthétique du Sdrif

ÎLE-DE-FRANCE

L'Institut d'aménagement d'Île-de-France, une agence d'urbanisme régionale

Entretien avec **FRANÇOIS DUGÉNY**, directeur général de l'IAU îdF

Comment est impliquée la Région au sein de l'agence ?
La Région Île-de-France est le mandant principal de l'IAU îdF. 27 de nos 40 administrateurs sont des conseillers régionaux. La Région finance très majoritairement la fondation et nos travaux tiennent le plus grand compte des attentes régionales comme de celles de nos partenaires, au premier rang desquels l'État et les autres collectivités d'Île-de-France.

Pour quelles raisons l'agence est-elle une fondation ?
Pour des raisons historiques. L'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne (IAURP) a été créé et reconnu fondation d'utilité publique en 1960. Il deviendra en 1976 l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île-de-France (Iaurif), puis en 2008 l'IAU Île-de-France.
Dès sa création, cet institut a été mobilisé par Paul Delouvrier, alors délégué général du district de la région parisienne, pour réfléchir à l'organisation de la croissance de la Région. L'institut a ainsi été le maître d'œuvre des deux premiers schémas directeurs régionaux de 1965 et de 1976. Durant ces années, l'IAU était présidé par le préfet de Région et financé par l'État et le district. C'est avec la décentralisation de 1983 que l'institut a été rattaché au Conseil régional.
Depuis cette date, le président de la Région est statutairement le président de l'IAU, l'usage voulant que le préfet de Région soit son premier vice-président et le président du Conseil économique social et environnemental régional son deuxième vice-président. Différentes réflexions et audits ont porté sur le statut de l'IAU, concluant sur le fait que le maintien du statut actuel de fondation était une solution appropriée (même si d'autres pouvaient être envisagées).

Comment s'élaborent les coopérations entre la Région collectivité et l'IAU Île-de-France, fondation de droit privé ?
Le statut de fondation n'est pas très différent de celui d'une association 1901. Outre le dialogue au sein du Conseil d'administration, la coopération entre l'IAU et la Région passe par une convention triennale marquant les obligations réciproques des parties. Il en est de même avec les autres institutions partenaires, dont l'État dans différentes de ses composantes.

Comment travaillez-vous avec les services de la Région ?
Dans leur rôle d'appui aux élus, les services de la Région sont un interlocuteur privilégié de l'IAU. Les relations de travail sont intenses sur la quasi-totalité des champs couverts par l'institut. Les services s'attachent notamment à exprimer les attentes de la Région vis-à-vis de l'IAU.

Quelles évolutions constatez-vous au sein de votre programme d'étude depuis une dizaine d'années ?
Notre programme d'études tient le plus grand compte des évolutions contextuelles, importantes dans la Région-capitale. Il traduit ainsi notre positionnement stratégique dans le débat métropolitain et notre volonté d'anticiper ces évolutions pour éclairer les acteurs de l'aménagement et du développement régional. Il prend également mieux en compte la diversité des échelles, du local à l'interrégional, de l'Europe à l'international.

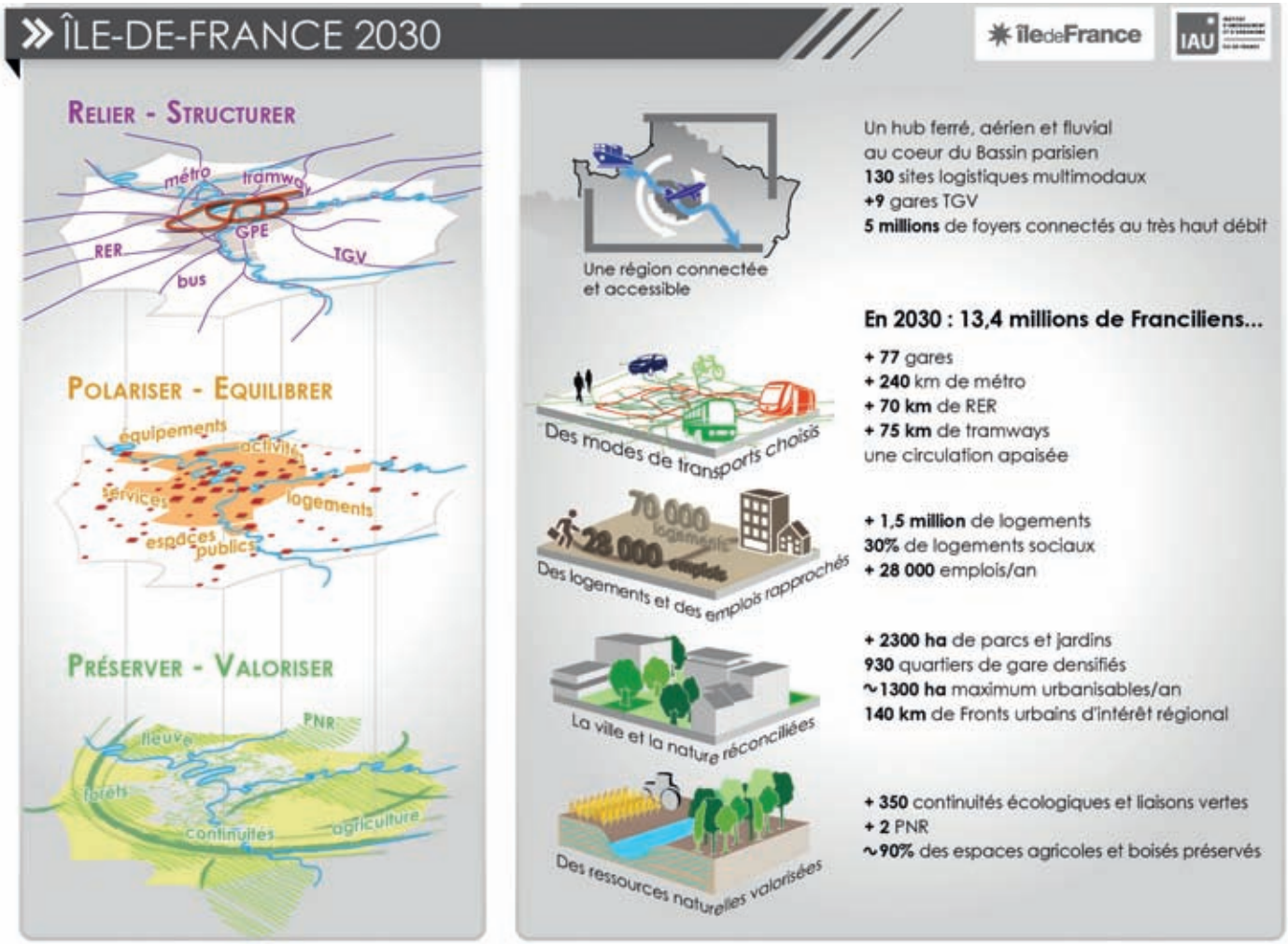
L'IAU est-il un outil de mise en dialogue entre la Région et les intercommunalités ? Comment se positionnent les conseils généraux?
Du fait des conventions qu'il a avec nombre de collectivités et, notamment, avec Paris Métropole qui regroupe 210 d'entre elles, l'IAU est un facilitateur du dialogue entre les différentes échelles de gouvernance, intercommunalités comprises. La mise en place récente d'un comité des partenaires de l'IAU regroupant les huit départements de la Région dont Paris, l'Association des maires d'Île-de-France et Paris Métropole, vise à harmoniser les attentes exprimées par ces collectivités.

Quelle est la valeur ajoutée d'une structure comme l'agence d'urbanisme dans la mise en œuvre des politiques publiques en Île-de-France ?
L'IAU va jouer un rôle important dans la mise en œuvre du Sdrif en assurant un suivi-évaluation dynamique du document, permettant d'identifier les leviers d'actions de cette mise en œuvre. L'Institut continuera également d'appuyer les politiques régionales dans des domaines aussi variés que le logement, le développement économique, l'environnement, la mobilité, la santé, le sport, la sécurité, etc. ou sur des actions territoriales : territoires d'intérêt métropolitain, création de parcs naturels régionaux...

Quelle place accordez-vous aux autres partenaires dans votre programme partenarial d'études ?
Pour élaborer le programme d'études, nous travaillons avec l'ensemble de nos partenaires, qu'ils siègent ou non au Conseil d'administration de l'IAU : services de l'État, Stif, INSEE, Apur, etc. afin d'accorder nos études respectives et convenir de celles que nous menons ensemble.

Assurer la maîtrise d'œuvre du Schéma directeur régional est une mission essentielle de l'IAU : comment a-t-elle évolué depuis 2008 ?
Depuis 2008, le rôle du département Planification et aménagement durable a été d'organiser et de coordonner la mobilisation multisectorielle et « à géométrie variable » de l'IAU sur le Sdrif et d'assurer les relations avec le politique, les services et les autres parties prenantes du processus. Le Sdrif étant adopté par la Région, il contribuera à la finalisation du processus, à la compréhension et à la valorisation du schéma directeur, son action future se tournant vers la coordination de l'appui à sa mise en œuvre.

Quel type d'impact l'outil « référentiel territorial du projet de SDRIF » a-t-il eu sur les territoires ?
Le référentiel territorial du Sdrif est un outil de déclinaison du schéma régional. Il va être à nouveau paramétré en fonction des évolutions que le document a connues entre 2008, date de sa première adoption, et 2013. S'agissant d'un outil de « facilitation » pour les services de l'État ou de la Région qui appliqueront le Sdrif lorsqu'il sera définitivement approuvé, son impact est à venir.



IAU ÎDF

Les enjeux en Île-de-France, en 2030, pour le SDRIF

ÎLE-DE-FRANCE

L'agence d'urbanisme, levier du dialogue entre le Centre Essonne-Seine-Orge et la Région

Le « grand projet 3 : renforcer l'attractivité de l'Île-de-France », volet territorial du contrat de projets État/Région 2007/2013, a fourni l'occasion de renouveler les partenariats entre les intercommunalités du CESO (Centre Essonne-Seine-Orge) et la Région Île-de-France au profit de la compétitivité et de la solidarité territoriale. La réussite de cette démarche, animée par l'Agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge (Audeso), a conduit à la reconnaissance du CESO en tant que « territoire d'intérêt métropolitain » dans le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) récemment approuvé par le Conseil régional.

● L'AUDESO, UNE ASSOCIATION DE COLLECTIVITÉS

L'Audeso a été créée en 2003. Elle prend le relais de l'Association Territoire Génopole, elle-même créée en 1998 à l'initiative du département de l'Essonne pour répondre à plusieurs exigences : fédérer les collectivités pour ancrer le développement de Génopole, premier *biocluster* français, créé en 1998 ; anticiper le retour dans le droit commun de la ville nouvelle d'Évry prévu en 2000 ; favoriser l'harmonisation des politiques publiques alors que les intercommunalités se structurent suite à la loi Chevènement de 1999 ; faire reconnaître le CESO à l'échelle régionale alors que le CPER 2000/2006 ne l'identifie pas dans sa géographie prioritaire.

La Région Île-de-France rejoindra l'agence en 2008 au moment de la première révision du SDRIF. L'Audeso assure l'animation du débat entre les collectivités et soutient les démarches de collaboration entre elles. L'agence rassemble aujourd'hui sept intercommunalités avec le soutien de l'État, de la Région, du département de l'Essonne et d'un collège de treize membres associés.

● L'AUDESO, PILIER DU TRAVAIL INTERCOMMUNAUTAIRE

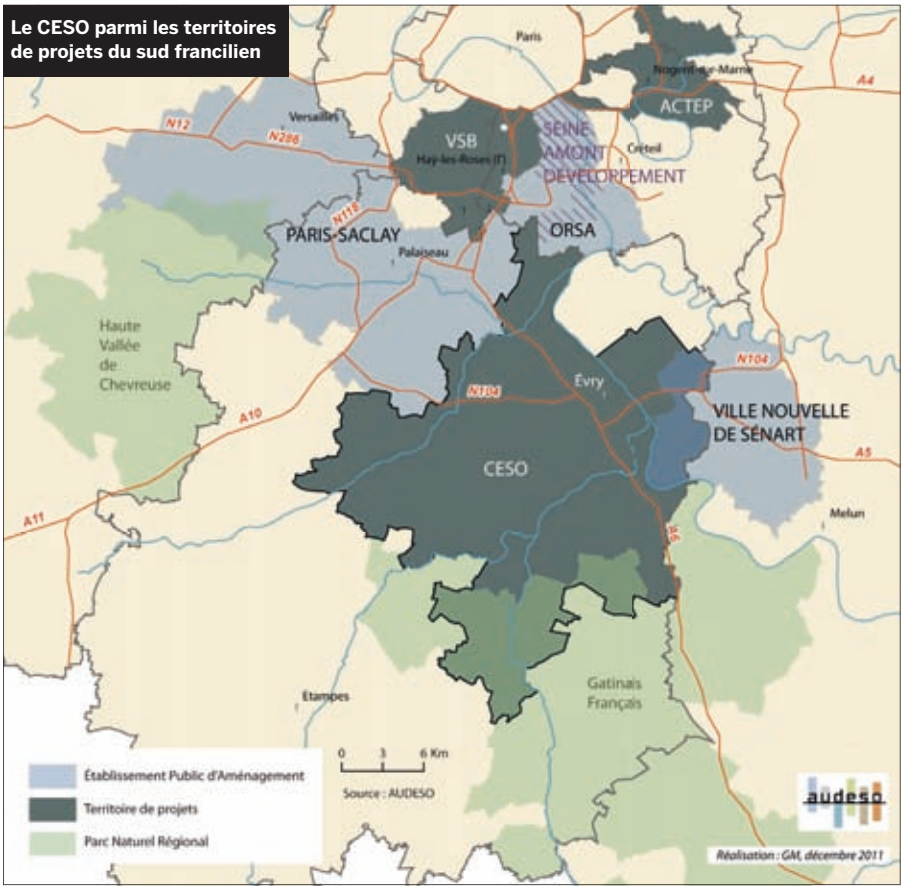
L'agence s'est investie auprès des communautés du CESO pour que ce territoire soit identifié par le projet de SDRIF en tant que « territoire d'intérêt métropolitain ». Elle entend dans les années à venir poursuivre son action pour que cette reconnaissance se traduise par du contenu opérationnel.

Cette reconnaissance du CESO dans le document de planification régional fait suite à l'engagement de l'agence dans le « grand projet 3 : renforcer l'attractivité de l'Île-de-France », volet territorial du CPER 2007/2013. Le conseil d'administration de l'Audeso rassemblant l'ensemble des partenaires de la démarche, la Région a convenu qu'il constitue le comité de concertation. C'est donc au sein de cette instance qu'ont pu être élaborés le projet d'aménagement du CESO, le plan d'actions structurantes et le plan de financement de ces actions. La Région Île-de-France contribue financièrement à la mise en œuvre d'un plan d'actions de 90 M€ d'investissements en attribuant des subventions sur le critère de la construction de logements, mutualisée à l'échelle du CESO. Le CPER 2007/2013 n'identifiait pas le CESO comme « territoire d'intérêt régional et national » mais il convient de signaler que l'État a toutefois contribué financièrement à la mise en œuvre d'une opération structurante particulièrement lourde : le pont-rail de Brétigny-sur-Orge.

L'Audeso est chargée par le comité de concertation du suivi annuel de la mise en œuvre du projet d'aménagement et du plan d'actions. Elle élabore chaque année un dossier de bilan et d'évaluation sur la base de plusieurs indicateurs, dont celui du suivi, quantitatif et géolocalisé, des déclarations d'ouverture de chantiers de logements.

L'Audeso intervient ainsi en relais des attentes locales et régionales et en soutien à une coopération favorable à la solidarité territoriale, comme en témoignent les propos d'Anne-Véronique Vernardet, directrice de l'agence : *« La subvention allouée par la Région au CESO est subordonnée à la cohérence entre le projet d'aménagement du territoire et le SDRIF et au nombre de logements construits sur le territoire. L'agence a élaboré à la demande de ses membres le projet d'aménagement et un plan d'actions stratégique et programmatique ; elle veille annuellement au suivi des déclarations d'ouverture de chantiers qui s'avèrent proches des objectifs fixés par l'État aux intercommunalités. La réussite de la démarche du GP3 réside dans la dimension de solidarité qu'elle a permis d'insuffler. Cette démarche pro-active a permis de renouveler les modalités de partenariat entre les collectivités et la Région au profit d'une projet partagé et solidaire, soutenu par l'agence. »*

Le CESO parmi les territoires de projets du sud francilien



AUDESO

LES AGENCES D'URBANISME : OUTILS DE DIALOGUE POUR ARTICULER DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES ET RÉGIONALES

Grâce à leurs approches partenariales, les agences d'urbanisme se positionnent comme « scènes de dialogue » et passerelles entre les collectivités régionales, les intercommunalités, les départements, l'État et les autres acteurs locaux, par le biais de démarches d'observation, d'animation mais aussi par une territorialisation des politiques régionales et métropolitaines.

AUVERGNE

L'Agence d'urbanisme Clermont Métropole : un référent technique de la Région sur les enjeux métropolitains

À l'image de plusieurs autres agences impliquées dans les structurations de pôles métropolitains, l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont-Métropole (AUDCM) s'est investie dans une démarche métropolitaine qui vient de déboucher sur la constitution du syndicat mixte « Métropole Clermont Auvergne Vichy » dont l'arrêté préfectoral de création a été pris le 31 octobre dernier.

● L'AGENCE D'URBANISME ; UNE STRUCTURE COLLABORATIVE AU SERVICE DE LA MÉTROPOLE ET DE SA RÉGION

En sa qualité de structure associative partenariale, à laquelle adhère la Région Auvergne depuis 2012, l'agence d'urbanisme a été un lieu d'ingénierie et de débat qui a permis l'émergence d'un projet métropolitain à l'échelle du large bassin d'influence de la capitale régionale.

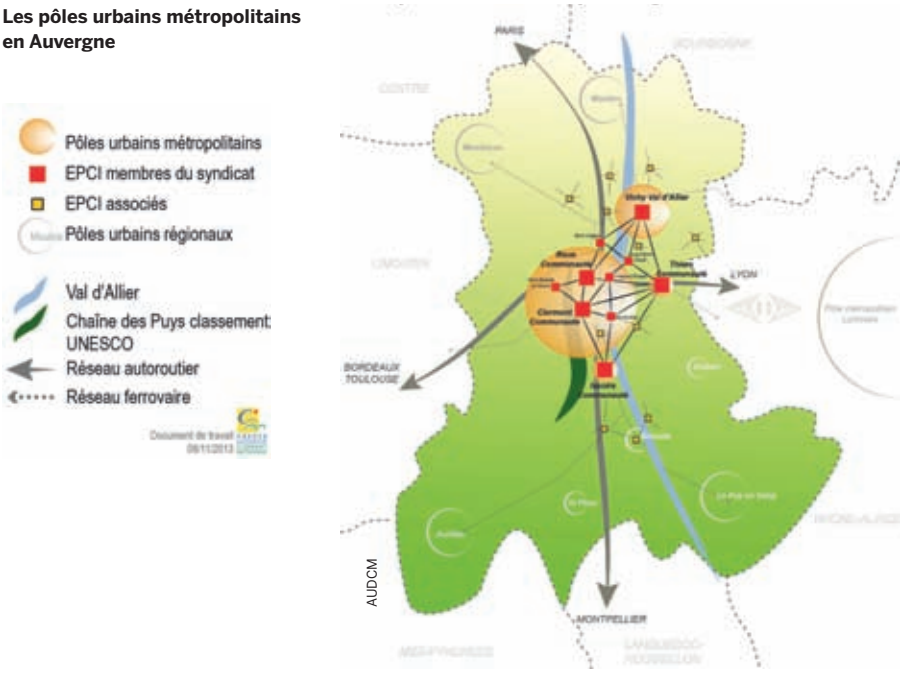
Cette dynamique a impliqué deux communautés d'agglomérations, huit communautés de communes ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie régionale qui se sont regroupées dans le nouveau syndicat, mais également près de dix autres communautés de communes qui ont exprimé le souhait d'être associées aux travaux.

Le projet métropolitain s'articule avec différents enjeux de la politique régionale, telles que la déclinaison du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), ou bien la cohérence avec la politique régionale sur la mobilité, que ce soit à travers le lobbying autour du projet de LGV « Paris Orléans Clermont Lyon » ou bien à travers la mise en place d'une stratégie et d'une offre intermodales entre les huit autorités organisatrices des transports compétentes sur le périmètre métropolitain.

La dynamique métropolitaine s'articule également avec la stratégie régionale en matière de recherche, d'enseignement supérieur et d'innovation, de tourisme d'affaires, ou encore de valorisation de la rivière Allier qui sont des enjeux centraux du rayonnement et de l'attractivité territoriale de la métropole clermontoise.

Enfin, l'agence d'urbanisme est aujourd'hui un interlocuteur technique de la Région sur l'élaboration du programme opérationnel FEDER 2014 – 2020 et, plus particulièrement, sur l'axe projet urbain intégré.

Les pôles urbains métropolitains en Auvergne



AUDCM

LORRAINE

La prise en compte de la dynamique métropolitaine dans l'espace régional

Le travail des agences d'urbanisme porte essentiellement sur la connaissance et la valorisation des territoires sur lesquelles elles sont implantées. Elles en révèlent les pratiques, les dynamiques et les évolutions. Du fait du rayonnement des agglomérations et du maillage des grandes infrastructures, la mobilité des ménages s'est accrue. Les territoires vécus et pratiqués sont aujourd'hui largement étendus ce qui a pour conséquence d'élargir le champ d'investigation des agences d'urbanisme.

● UN TERRITOIRE QUI S'ÉTEND

Le fonctionnement en réseau des composantes universitaires, des unités hospitalières, des entreprises et structures de recherche, des pôles de compétitivité et des collectivités apporte une dimension supplémentaire au développement des territoires : les échelles s'élargissent, et naissent ainsi des périmètres conjoints qui s'affranchissent parfois de la continuité territoriale.

L'élaboration des SCoT s'opère sur des périmètres larges jusqu'à se côtoyer et recouvrir une grande part de l'espace régional. À travers leur approbation et leur mise en œuvre se pose la question de la gestion raisonnée de l'espace et du foncier à grande échelle dans le cadre d'une simple concertation ou d'un InterSCoT.

Ces constats ont confirmé la nécessité pour les agences de travailler ensemble sur des productions communes. Cette collaboration existe déjà en Lorraine entre les trois agences : l'Aduan à Nancy, l'Aguram à Metz et l'Agape sur le secteur du Nord lorrain. Une plateforme unique et accessible aux partenaires a par exemple été mise en place pour ouvrir l'accès à l'ensemble des travaux réalisés. Les données disponibles sont issues à la fois du travail collaboratif effectué mais aussi des missions d'observation propre à chaque agence. C'est ainsi que se réalise un travail de fond (exploitations et analyses des données) et de forme (cartographies, études) sur des échelles multiples et qui permet une compréhension facilitée du territoire.

● L'ARMATURE URBAINE RÉGIONALE

Les agences lorraines ont travaillé sur une lecture de la structuration du territoire par les réseaux urbains. Ce travail a permis de définir l'armature urbaine de la Lorraine en replaçant les SCoT dans un contexte régional.

Armature urbaine régionale en Lorraine

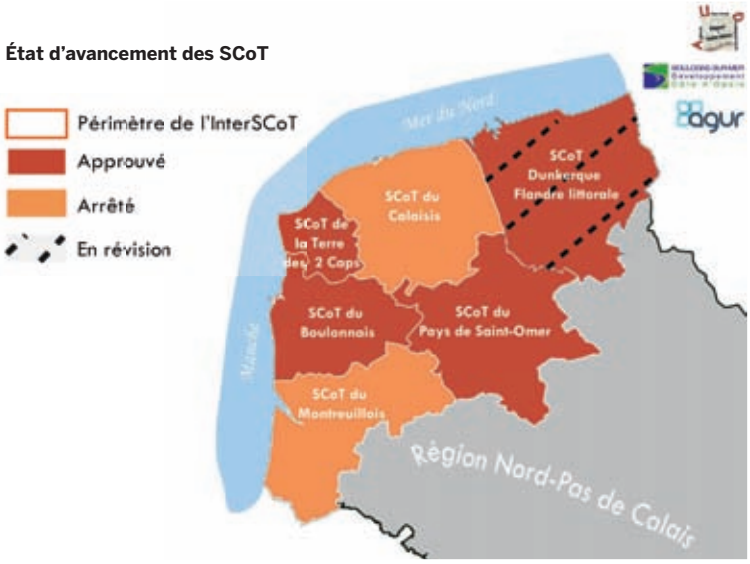
Cette réflexion sur les liens entre armature urbaine régionale et mise en place des SCoT est aujourd'hui approfondie à la demande de la DREAL et du Conseil régional de Lorraine sous deux angles :

• **une interdépendance des territoires :** la compréhension des dynamiques de territoires est trop souvent réduite à une distinction entre urbain, périurbain et rural. Cependant, la localisation des infrastructures, des équipements et services, des activités agricoles et forestières, et des pôles urbains révèle une typologie plus élaborée traduisant des interrelations et interdépendances entre territoires. Tout cela induit des coopérations potentielles entre les collectivités qui en ont la responsabilité. Il est donc nécessaire d'en affiner la compréhension pour alimenter la coordination des politiques publiques et la convergence des initiatives entre territoires ;

• **un soutien au développement des territoires à grandes échelles :** le travail de réflexion mené par les agences consistera ensuite à proposer des indicateurs de suivi des SCoT sur l'urbanisation, la consommation, le foncier, le renouvellement des espaces urbanisés, la valorisation des qualités paysagères et ressources environnementales, etc. Ils permettront de faciliter le travail partagé entre les SCoT, leurs collectivités membres et les partenaires associés comme les Conseils généraux et le Conseil régional. Ce travail se positionne tel un référentiel partagé qui tiendra compte de la visibilité et de la spécificité des territoires.

D'autres projets de coopération entre les agences lorraines sont en réflexion afin de mettre en place des outils innovants de collaboration à l'échelle du pôle métropolitain du Sillon lorrain et du transfrontalier.

État d'avancement des SCoT



AGUR

NORD-PAS DE CALAIS

Le réseau d'agences d'urbanisme, levier des démarches métropolitaines en Côte d'Opale

Depuis de nombreuses années les trois agences d'urbanisme de Dunkerque, Boulogne-Sur-Mer et Saint-Omer accompagnent les réflexions et les dynamiques métropolitaines du Littoral Nord-Pas de Calais, initiées par le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale (SMCO).

● LE RÉSEAU DES AGENCES D'URBANISME, STRUCTURE D'APPUI À LA COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE

À la demande du SMCO, les trois agences s'étaient notamment mobilisées dans la réponse à l'appel à coopération métropolitaine engagée en 2004 et 2005 par la DATAR, puis dans l'élaboration d'une charte de développement de la Côte d'Opale, document prospectif visant à définir un cadre de référence pour l'aménagement de l'aire métropolitaine. Cette mise en réseau a également permis la réalisation d'outils communs d'observation des dynamiques territoriales avec, à titre d'exemple, la constitution d'un atlas des zones d'activités et d'un atlas du Littoral.

Le Syndicat mixte de la Côte d'Opale a décidé d'affirmer sa vocation d'espace métropolitain à forte dimension transfrontalière et d'intégrer la Région Nord-Pas de Calais à sa gouvernance de « pôle métropolitain ». Les agences d'urbanisme sont parties prenantes du processus d'évolution : à ce titre, elles ont assuré la préparation des « Assises du Littoral » et accompagné les travaux d'une mission d'étude consacrée aux enjeux de cette évolution. De même, elles se sont vu confier en 2012, l'animation de la démarche InterSCoT menée à cette échelle et axée sur les questions relatives au développement urbain et rural, à la mobilité, aux enjeux environnementaux du Littoral et à l'attractivité du territoire.

Elles appuient également le Pôle métropolitain dans le cadre d'échanges techniques avec ses partenaires sur les sujets liés à l'aménagement du territoire. À ce titre, elles ont par exemple proposé différents avis sur la prise en compte des enjeux spécifiques au Littoral dans les différents Schémas régionaux.

Ces initiatives ont incité les agences d'urbanisme à renforcer leur collaboration et leur partage d'expériences, avec entre autres, l'acquisition et le traitement mutualisés de bases de données afin de couvrir l'intégralité du périmètre de l'InterSCoT, la constitution de groupes de travail thématiques internes et l'identification de référents assurant le suivi des différentes démarches engagées à l'échelle du Pôle métropolitain.

GRAND BASSIN PARISIEN

Douze agences d'urbanisme avec l'Association des Villes du Grand Bassin Parisien

L'Association des Villes du Grand Bassin Parisien (AVGBP) regroupe une vingtaine de villes situées à proximité de Paris dans les sept régions aux franges de la Région Île-de-France, telles que la Bourgogne, le Centre, les Pays de la Loire, les Basse et Haute-Normandie, la Picardie et la Champagne-Ardenne.

L'association ambitionne d'offrir une alternative au développement en tache d'huile du bassin parisien et d'être un partenaire à part entière au projet du Grand Paris. Elle est actuellement présidée par Adeline Hazan, maire et présidente de Reims-Métropole. L'agence d'urbanisme de Reims assure la coordination des actions de l'association.

Douze agences d'urbanisme sont directement concernées par ce vaste territoire. Elles apportent soutiens et contributions en ingénierie locale. Citons tout d'abord l'IAU îdF qui a largement contribué aux réflexions du Grand Bassin Parisien par ses productions, notamment d'atlas. L'Apur, dans la mesure où Paris-Capitale rayonne largement sur les Villes Cathédrales. Enfin les dix autres agences qui participent aux côtés de leur agglomérations au développement des projets de territoires locaux de leurs métropoles respectives. Compiègne-Oise La Vallée, Amiens, Caen, Rouen, Le Havre, Orléans, Tours, Troyes, Reims et Châlons-en-Champagne constituent ensemble ce réseau d'agence qui coopèrent et coproduisent des publications. *Le Portrait de Territoire du Grand Bassin Parisien*, atlas stratégique s'il en est, traduit concrètement ce partenariat entre agences.

Un maillage métropolitain en pétales qui bénéficie d'un réseau d'ingénierie constituée de douze agences d'urbanisme

AGENCE D'URBANISME DE REIMS

AXE SEINE

Les agences d'urbanisme mobilisées pour co-construire l'Axe Seine

Suite au colloque « Seine d'avenir » qui s'est tenu le 4 mai 2010 au Havre, les fondateurs de la démarche – Antoine Rufenacht, Bertrand Delanoë et Laurent Fabius – ont demandé aux agences d'urbanisme de proposer les modalités d'un travail partenarial, afin de poursuivre leur réflexion sur le projet de développement de l'Axe Seine.

● PENSER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Une méthode collaborative a été ainsi élaborée par les six agences d'urbanisme concernées : les Agences d'urbanisme de la Région du Havre (AURH), de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE), de Caen Métropole (AUCAME), de Seine Aval (AUDAS), l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU îdF). Outils partenariaux de réflexion et de débats, les agences sont légitimes à investir les espaces vécus dépassant les limites administratives. Ce territoire, dessiné par la vallée et la baie de Seine, réunit de grandes agglomérations, structure un maillage dense d'unités urbaines et constitue l'articulation indispensable à l'ouverture maritime de la ville-monde qu'est la métropole parisienne. Particulièrement cohérent, ce territoire inter-régional affirme une réelle singularité à l'échelle européenne, voire mondiale.

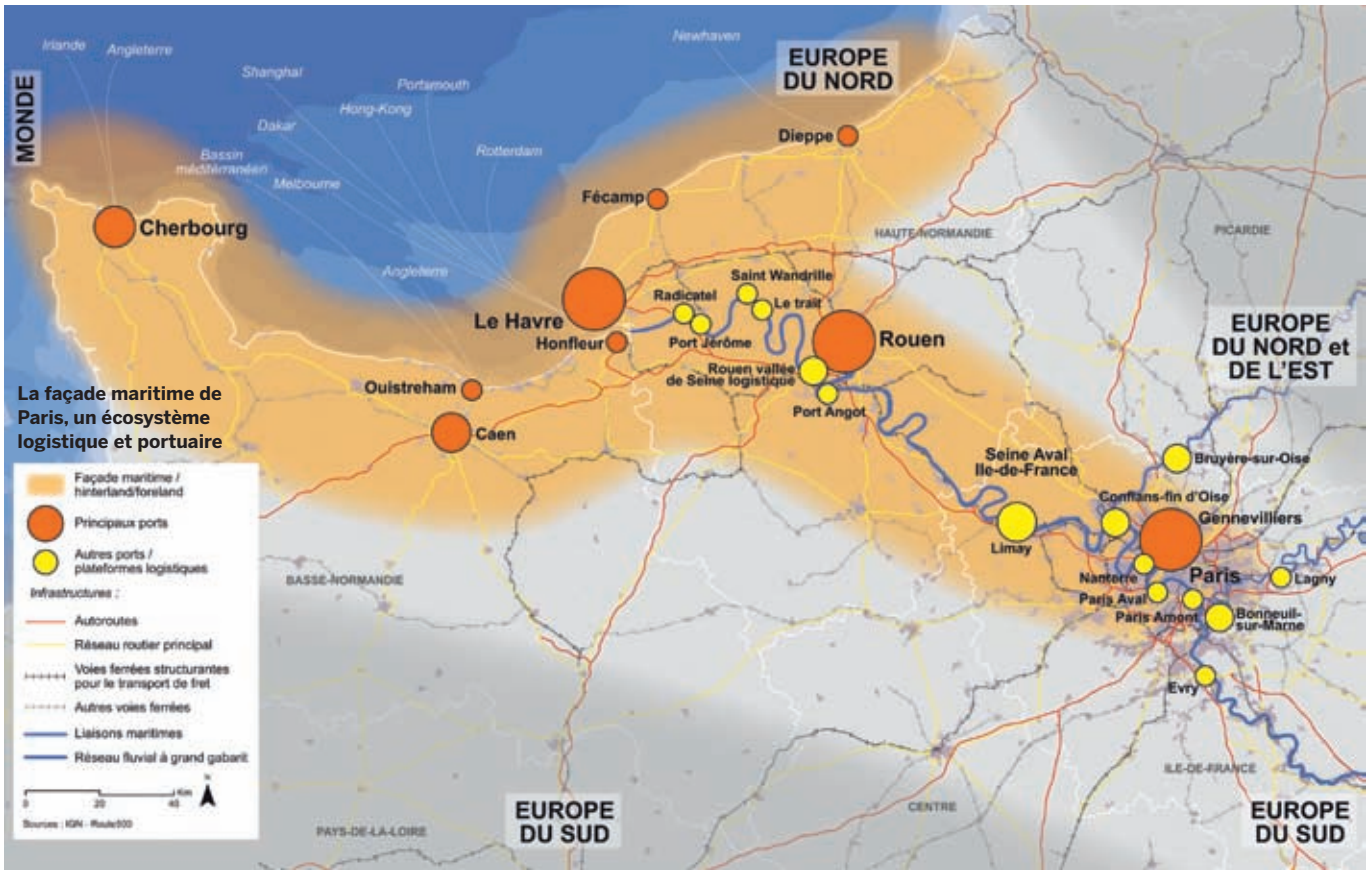
La volonté commune des territoires de penser et d'agir ensemble au service du développement durable de la vallée de la Seine s'est traduite par de multiples rencontres entre acteurs des trois régions et par la production d'études spécifiques. Cette phase riche de réflexions et de travail a été ponctuée par l'organisation de deux colloques faisant suite à celui du Havre : à Rouen le 23 mai 2011 puis à Paris le 22 novembre 2012.

● DES ÉCHANGES CONSTRUITS ENTRE ACTEURS DU TERRITOIRE

Le colloque de Paris a marqué la conclusion de cette première phase de travail généraliste. Il a alors été collectivement décidé de lancer une deuxième étape de colloques thématiques sur les sujets stratégiques, afin de définir des projets opérationnels concrets. M. Philippe Duron, député-maire de Caen et président de la Communauté d'agglomération Caen-la-Mer, avait ainsi proposé qu'un premier colloque thématique sur la recherche et l'innovation se tienne à Caen, fin 2013.

Entretemps, une nouvelle gouvernance pour l'Axe Seine a été mise en place au mois d'avril 2013, avec la nomination de M. François Philizot au poste de délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine et avec la création d'un comité directeur lui associant les présidents des trois Régions Île-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie.

Le colloque de Caen s'est donc tenu le 13 décembre 2013 sous l'égide de cette nouvelle gouvernance. Dans le cadre de sa préparation, les six agences d'urbanisme ont pris l'initiative de produire leur troisième document commun : *« Recherche et innovation, le regard des agences d'urbanisme »*. Constitué d'une synthèse des enjeux économiques et territoriaux de la recherche et de l'innovation ainsi que du regard de chacune des agences sur le thème à l'échelle de son propre périmètre, ce document de 72 pages (consultable sur le site des six agences partenaires) montre clairement les complémentarités et les possibles collaborations inter-territoriales en vallée de la Seine.



APUR

L'INGÉNIERIE EN RÉSEAU DES AGENCES D'URBANISME

De nombreux réseaux d'agences d'urbanisme s'organisent pour of rir un meilleur maillage et répondre aux enjeux des grands territoires. Les agences sont aussi partenaires-clé des réseaux d'ingénierie locale associant agences de l'énergie, EPF, CAUE.

FRANCHE-COMTÉ / ALSACE

Besançon, Belfort, Montbéliard, et Mulhouse : méta-régions et métropoles

Que ce soit pour leurs appartenances régionales communes ou par leur proximité, les quatre Agences d'urbanisme de l'Agglomération de Besançon (AUDAB), du Territoire de Belfort (AUTB), du Pays de Montbéliard (ADU) et de la Région mulhousienne (AURM) ont eu depuis leurs origines, des pratiques de coopération. S'y ajoutent des explications « naturelles » : une reconnaissance réciproque d'agences unies dans la FNAU, des formats d'équipes semblables, un environnement constitué des mêmes grands dossiers (TGV, industrie, frontières) pour justifier une collaboration étroite.

● UNE ÉVIDENCE GÉOPOLITIQUE

Ce rapprochement s'est structuré pour des raisons politiques liées au fait que le grand territoire de la transition Rhin-Rhône est passé en une décennie d'une situation d'archipel marginal de villes atypiques à un système qui veut se structurer en dépit de sa complexité. Pour répondre à ces questionnements rémanents sur l'organisation métropolitaine et les entités qui articulent le monde rhénan au sillon rhodanien, les agences ont été collectivement présentes pour apporter les chiffres, les cartes et les analyses. Un des points forts dans leur positionnement a résidé dans leur facilité de mise en œuvre pour assurer des circuits courts territoriaux en chevauchement de nombreuses limites administratives.

● UN COLLECTIF DE TRAVAIL ET D'ACCULTURATION

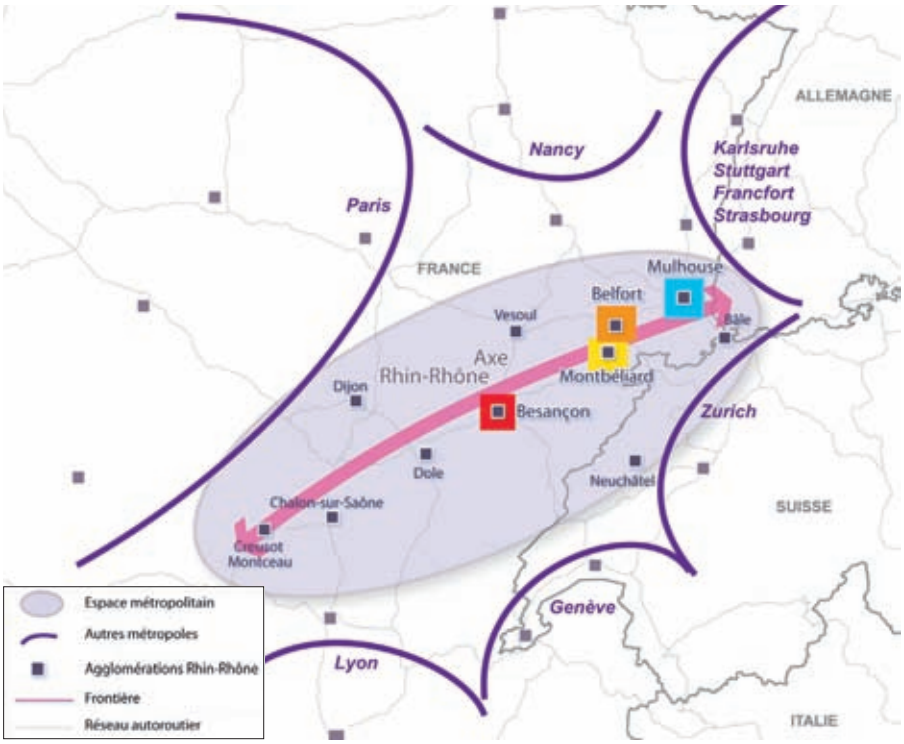
En 2010, faisant suite à l'intensification de leurs coopérations sur des problématiques territoriales non conventionnelles (réseaux de villes, appel à projets métropolitains, espaces transrégionaux ou frontaliers...), les agences de Mulhouse, Belfort, Montbéliard et Besançon ont pris l'initiative d'officialiser leur mise en réseau.

● DEUX FORMES D'ACTIONS SONT DÉSORMAIS DÉVELOPPÉES À L'INITIATIVE DES AGENCES

Structurer l'ingénierie locale sous le label « agences » : la mise en réseau permet de concevoir des offres à des échelles régionales ou transrégionales, et d'intervenir dans un cadre collectif (schémas régionaux, approches de la métropolisation, diagnostics prospectifs, publications conjointes, animation régionale...). Les programmes de travail mutualisés intègrent donc des objectifs communs.

Faire progresser les compétences internes : dans un territoire défavorisé en matière d'ingénierie de l'aménagement, le réseau est l'occasion d'une animation interne centrée sur la connaissance et les transferts méthodologiques au sein des équipes. Des rencontres thématiques annuelles sont organisées réunissant l'ensemble des partenaires.

Axe Rhin-Rhône



ADU

ALSACE

Le réseau des agences du Rhin supérieur

L'Agence d'urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM) et l'Agence de développement et d'urbanisme de l'Agglomération strasbourgeoise (ADEUS) travaillent en réseau depuis une dizaine d'années. L'intérêt de travaux communs est d'offrir une vision régionale transfrontalière à l'ensemble des partenaires au niveau du « Rhin Supérieur ».

● DES MISSIONS CIBLÉES, DES INTERVENTIONS « SPÉCIALISÉES »

Ce partenariat s'est constitué au fil des années avec des travaux produits à l'échelle alsacienne ou à celle des deux agglomérations, portant sur l'étalement urbain, la ségrégations socio-spatiales, etc.. Une certaine spécialisation des thématiques d'intervention s'est opérée peu à peu entre les deux agences : Strasbourg sur les questions environnementales, l'observation et la mesure de la consommation foncière ; et Mulhouse sur les problématiques énergétiques. Une implication notamment encouragée par la DREAL et la Région Alsace.

● EN COURS : LA MUTUALISATION DES BASES DE DONNÉES

La mutualisation des bases de données est un chantier prioritaire, étant le socle du partenariat. Pour y parvenir l'agence de développement de Strasbourg élabore un portail de données régionales en associant l'agence de Mulhouse.

● EN 2014 : UNE STRUCTURATION DU PARTENARIAT RÉGIONAL AU SEIN DES PROGRAMMES DE TRAVAIL

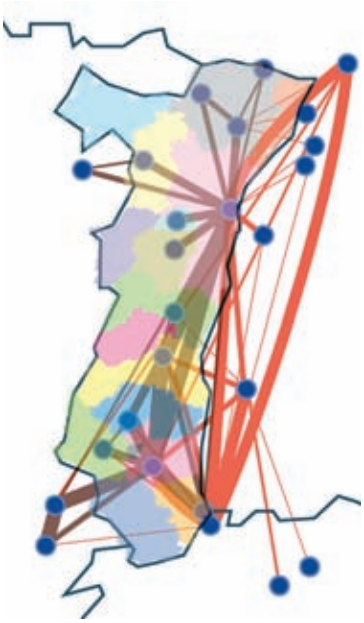
La montée en puissance de cette collaboration se poursuit en 2014. Des dossiers pouvant faire l'objet d'échanges sont fléchés dans les programmes de travail de chaque agence, définissant trois niveaux de collaboration :

- des missions relatives aux questions métropolitaines, de l'emploi et de la formation en coproduction ;
- un partage sur les méthodes ;
- des moments de restitution thématique et communs entre collaborateurs.

● UNE NÉCESSAIRE VISION « GRANDE ÉCHELLE » À LA BASE DE CE PARTENARIAT

L'enjeu est de contribuer à alimenter les réflexions devant être menées nécessairement en commun au niveau régional (social, déplacement, environnement, foncier, économie...). Cette association permet des analyses complémentaires et innovantes. La conduite commune d'une mission pour le Pôle Métropolitain Strasbourg-Mulhouse en est l'exemple.

Des échanges dessinant un réseau de villes naturellement trinational



SOURCE : ADEUS-CNRS (NADINE CATTAN) 2013

ADEUPA

PAYS DE LA LOIRE / BRETAGNE

Un travail en réseau à l'échelle du Grand Ouest

L'espace métropolitain Loire-Bretagne est né avec l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR en 2004 et 2005. Réunissant cinq grandes agglomérations des régions Pays de la Loire et Bretagne (Brest, Rennes, Saint-Nazaire, Nantes et Angers) et leurs agences d'urbanisme respectives, il a permis d'identifier un certain nombre d'enjeux territoriaux à l'échelle du Grand Ouest.

● ÉTUDES, PROJETS ET INITIATIVES COMMUNES

De nombreux travaux communs à géométrie variable ont ainsi vu le jour sur des champs de coopérations stratégiques, pour donner à voir un espace d'échelle européenne. Le désormais Pôle métropolitain Loire Bretagne s'appuie notamment sur les agences d'urbanisme pour poursuivre un certain nombre de réflexions ou d'initiatives. Elles ont ainsi consolidé leurs expertises sur cette grande échelle, aux côtés des collectivités, en développant une série de contributions communes montrant les dynamiques territoriales de ce Grand Ouest et ses relations avec la France ou l'Europe. Les mobilités, les fonctions métropolitaines, l'enseignement supérieur, l'accessibilité, le développement de l'immobilier tertiaire, etc. font l'objet d'études publiées qui accompagnent les objectifs prioritaires du pôle : compétitivité et attractivité européennes, cohésion économique et sociale. Les agences participent par ailleurs aux instances de gouvernance du Pôle métropolitain aux côtés des intercommunalités.

PAYS DE LA LOIRE / CENTRE

L'attitude ligérienne : trois agences pour faire projet(s)

La question du paysage ligérien est une préoccupation majeure des collectivités dont les territoires sont concernés par la Valeur Universelle Exceptionnelle (V.U.E) et le plan de gestion du site inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco. Partenaires des collectivités riveraines du fleuve, les Agences d'urbanisme de la Région angevine (aura), de l'Agglomération orléanaise (AUAO) et de l'Agglomération de Tours (ATU) sont engagées dans un partenariat avec la mission Val de Loire depuis fin 2012 pour montrer et développer démarches, outils, méthode, à plusieurs échelles, pour faire projet(s) en terre ligérienne.

● SENSIBILISER AUX VALEURS DU TERRITOIRE

Ce partenariat se structure autour de missions confiées aux trois agences : veille, sensibilisation et formation, contribuant au développement d'un réseau de conseils et d'expertises territoriales, animé par la mission Val de Loire (en partenariat avec l'État et les Régions Pays de la Loire et Centre).
Plusieurs initiatives ont pu ainsi voir le jour, invitant les agences à accompagner les collectivités concernées d'une part dans l'élaboration des volets ligériens de leurs documents de planification urbaine ou territoriale (SCoT, PLUi, orientation d'aménagement et de programmation, etc.) et d'autre part sur leurs projets d'aménagement, urbains ou architecturaux. Une série d'ateliers et d'études accompagne par ailleurs une réflexion ouverte et partagée sur l'articulation entre projet et patrimoine, en interrogeant la question des usages contemporains pour un territoire d'une immense qualité aux valeurs multiples. L'école nationale supérieure d'architecture de Nantes participe à ce troisième volet depuis 2013.
Ces démarches font l'objet de publications: *« L'attitude ligérienne. Faire projets en Val de Loire »*, une copublication des agences d'urbanisme de Tours, de la Région Angevine, et de l'Agglomération orléanaise en 2012, et *« Carnet de projets. Faire patrimoine en Val de Loire »*, publication de l'aura en 2013.

Le Val de Loire

AURA

AUDIAR

Les aires urbaines dans l'Ouest

BRETAGNE

Réf exion en réseau sur l'avenir du territoire

La Région Bretagne est membre de cinq agences : Brest (ADEUPa), Rennes (AUDIAR), Lorient (AUDELOR), Quimper ainsi que l'Agence de Développement des Côtes d'Armor (CAD22). Les cinq structures travaillent en réseau afin d'aider la Région dans sa réflexion sur le « fait urbain » en Bretagne et la définition de ses politiques contractuelles.

La coopération s'est engagée sur un dossier très sensible, l'analyse des effets attendus de la Ligne à Grande Vitesse. Cette étude a été bâtie à partir des témoignages de 240 acteurs économiques et institutionnels bretons, le travail des agences mettant en exergue les différentes dynamiques infrarégionales et le nécessaire accompagnement pour que l'infrastructure génère le développement attendu.
En 2012, les agences ont étudié la dynamique de l'armature urbaine bretonne à partir des trajectoires de développement de ses aires urbaines. Cinq trajectoires principales ont été identifiées, associant des territoires aux caractéristiques géographiques, démographiques et économiques très différentes, ainsi que leurs enjeux spécifiques. Ce travail a apporté un éclairage particulier sur la nature du polycentrisme breton et ses évolutions en cours.
Le réseau des agences de Bretagne a aussi élaboré cinq scénarios imaginant le champ des possibles pour les territoires bretons à l'horizon 2040. Ces scénarios ont été traduits en termes démographiques par l'INSEE Bretagne. Ils ont permis à la Région de disposer d'un cadre de référence prospectif pour les 21 pays couvrant la Bretagne.
Un travail collectif est mené actuellement sur les flux d'échanges matériels et immatériels entre les différentes aires urbaines. Son objectif est de donner à voir les logiques de réseaux de villes et de liens préférentiels existants entre les différentes entités de l'espace régional, comme les dynamiques qu'ils partagent. Ces réseaux pourront être confrontés aux systèmes urbains locaux (SUL) proposés par la DATAR.
Enfin, les cinq agences de Bretagne travaillent sur la place de la Bretagne dans les systèmes spatiaux identifiés par la DATAR dans sa mission « territoires 2040 ». Les scénarios d'évolution proposés sont examinés au regard des réalités bretonnes afin d'alimenter la réflexion prospective Bretagne 2030 menée par la Région.

RHÔNE-ALPES

UrbA3 : une conduite de projet en réseau d'agences

Depuis 1999, les agences de Grenoble, Lyon et Saint-Étienne proposent en réseau une of re de service d'ingénierie territoriale mutualisée à l'échelle de Rhône-Alpes. Trente-cinq collaborateurs en moyenne sont mobilisés chaque année sur une quinzaine de projets communs, pour proposer des réponses optimisées aux besoins partagés des territoires, en capitalisant des connaissances, des expériences et des méthodologies, dans un contexte d'affirmation du fait régional et métropolitain.

● URBA3 : UN OUTIL D'INGÉNIERIE MUTUALISÉ POUR RÉPONDRE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

Cette démarche de mise en réseau place les agences d'urbanisme en position de partenaires à part entière dans la planification et leur permet de substituer la conduite de projet à la logique de guichet. Ainsi, auprès des directions régionales des transports (étoiles ferroviaires, cahier de bassin transports), de l'économie (sites d'activités majeurs en Rhône-Alpes, urbanisme commercial), de l'environnement (maîtrise d'œuvre du SRCE), des politiques territoriales (atlas du vieillissement, quartiers durables, indicateurs-clés des SCoT, vulnérabilité des stations de montagne), UrbA3 fait la démonstration de la pertinence d'un outil d'ingénierie mutualisé, qui devance les profondes mutations en cours. Capable de s'impliquer dans la mise en œuvre et en cohérence de démarches complexes, le réseau apporte son ancrage local et sa force d'expertise territoriale.

Trois partenaires adhérents historiques lui accordent leur confiance, la Région Rhône-Alpes, la DREAL et l'Ademe, ainsi que, ponctuellement, des partenaires non-membres régionaux, comme l'Agence Régionale de Santé, l'Association des bailleurs sociaux, l'INSEE Rhône-Alpes, l'Union Régionale des CAUE et Rhône-Alpes Énergie Environnement (RAEE). Sans personnalité juridique propre, UrbA3 s'appuie sur un fonctionnement en bonne intelligence autour du comité de pilotage politique (les trois présidents) et du comité des directeurs, qui fixe la stratégie collective et pilote la réalisation du programme d'intérêt régional, dont l'animation technique est confiée à un chargé d'étude commun au réseau. Chaque mission est réalisée dans le cadre d'une équipe-projet inter-agences.

● ÉLABORATION DU SCHÉMA RÉGIONAL DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SRCE)

Dans le cadre de la mise en œuvre du Grenelle, l'État et le Conseil régional Rhône-Alpes élaborent conjointement depuis 2011 le SRCE Rhône-Alpes. À leur demande, UrbA3 a relevé le défi de la production de l'ensemble des pièces constitutives (diagnostic, volet enjeux, cartographie de la TVB, plan d'actions, volet suivi et indicateurs) ainsi qu'un atlas cartographique régional en 62 planches à l'échelle du 1/100 000e. Cette démarche novatrice et ambitieuse permettra d'assurer le maillage des enjeux autour des questions de biodiversité et d'écologie territoriale, pour lesquelles UrbA3 a su devenir l'outil technique référent.

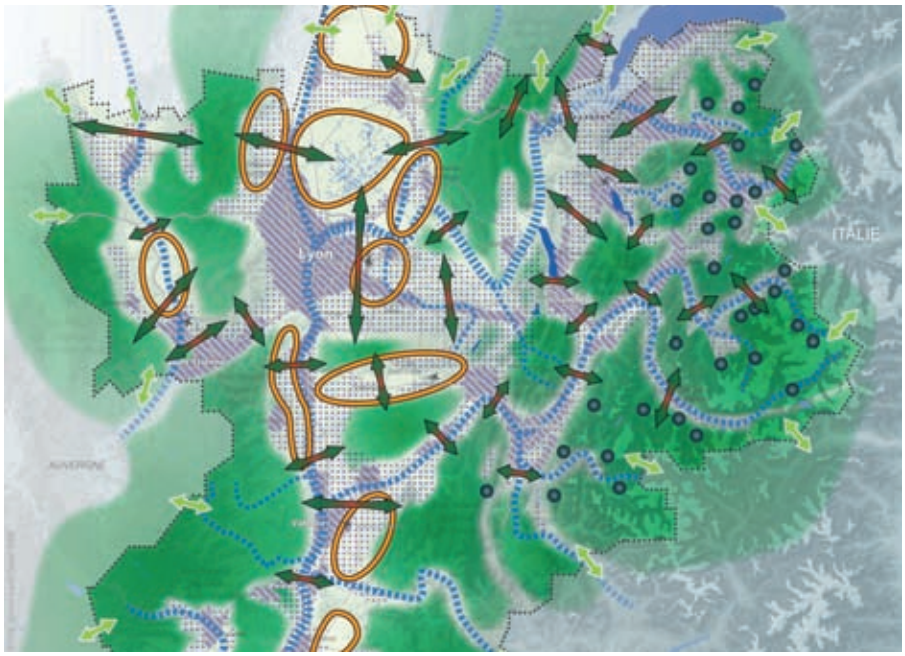
● ASSISTANCE À L'APPEL À PROJET QUARTIERS DURABLES RHÔNE-ALPES

Afin de promouvoir l'émergence de projets urbains durables exemplaires, la Région a lancé en 2009, avec l'appui du réseau UrbA3, un appel à projet « Quartiers durables en Rhône-Alpes » qui a abouti à la sélection de 15 lauréats au sein de communes de taille moyenne. Ces projets bénéficient d'un accompagnement de la Région, dont l'animation est confiée à UrbA3, et qui permet de bénéficier de subventions pour mobiliser l'ingénierie nécessaire en appui à la qualité et à la faisabilité des projets, d'animer des clubs d'échanges de pratiques et d'apports d'expertises, de conduire des visites d'opérations exemplaires et de construire une plateforme collaborative.

● DES APPROCHES TRANSVERSALES DE L'URBANISME COMMERCIAL

En tant que personne publique associée à l'élaboration des différents documents d'urbanisme (SCoT, DAC, PLU), la Région Rhône-Alpes a souhaité améliorer sa connaissance en matière de commerce et d'urbanisme commercial, confortée par les projets de lois récents (Piron-Ollier), non adoptés, mais qui l'incitent à vouloir monter en compétence sur ces questions. Le réseau UrbA3 lui a proposé une intervention mêlant des approches économiques, urbanistiques et réglementaires de l'urbanisme commercial pour éclairer ses avis, en lui apportant les éléments d'analyse nécessaires.

Le schéma régional de cohérence territoriale, élaboration conjointe de UrbA3



URBA3

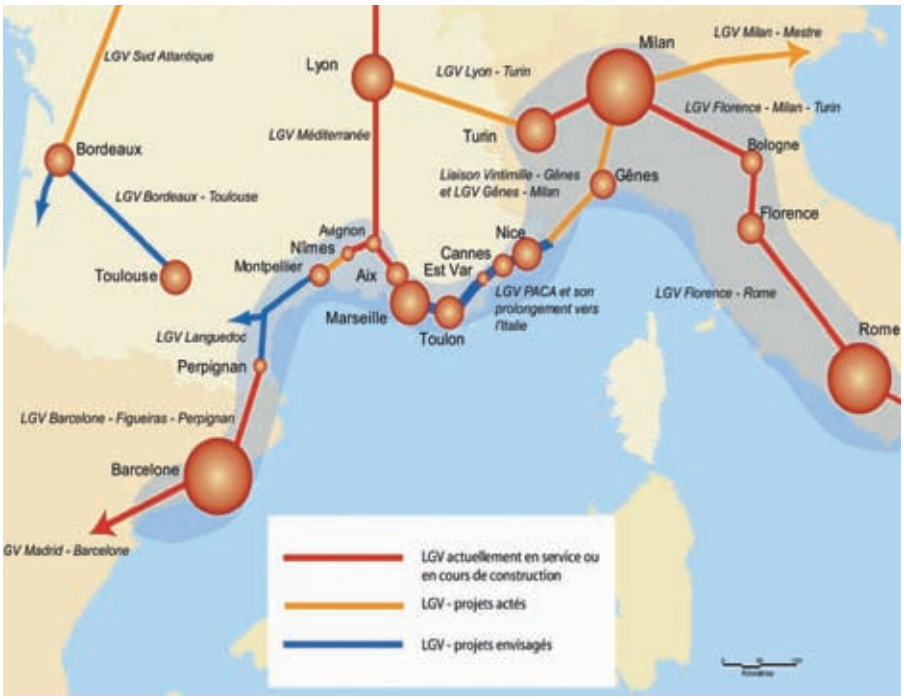
Présidents et directeurs des trois agences d'UrbA3

URBALYON

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Coopération des agences d'urbanisme autour du projet LGV

L'engagement du débat public sur le projet de ligne LGV PACA Marseille vers Nice et l'Italie au milieu des années 2000 a marqué la naissance d'une collaboration fructueuse entre les agences d'urbanisme de PACA. Sur ce projet, elles ont joué un rôle important en terme d'explication, de fédération des points de vue des collectivités et d'émergence de solutions et d'approches nouvelles. Validé dans son tracé intégral transitant par les espaces urbains centraux en juin 2009, ce projet a été confirmé, mais dans une logique d'une succession de tranches opérationnelles, à l'issue des travaux de la commission Mobilité 21 à l'été 2013.



AGAM

Projet LGV PACA

Les quatre agences d'urbanisme concernées : l'Agence déplacement et d'aménagement des Alpes-Martimes (ADAAM), l'Agence d'urbanisme de l'Agglomération marseillaise (AGAM), l'Agence d'urbanisme du Pays d'Aix (AUPA), et l'Agence d'urbanisme de l'Agglomération toulonnaise (AUDAT) ont travaillé avec les acteurs institutionnels mais aussi entre elles, lorsqu'il est apparu que la solution initiale proposée par Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du projet, était uniquement basée sur l'amélioration des temps de parcours, qu'elle ne prenait pas en compte la nécessaire desserte et les liens entre les grandes agglomérations de PACA et qu'enfin elle oubliait la connexion avec l'Italie.

Les agences ont alors établi un certain nombre d'argumentaires et procédé à une série d'études avec parfois l'association d'experts indépendants afin de conforter leur vision. Elles ont en particulier beaucoup travaillé sur les fonctionnalités de la ligne et surtout sur les enjeux et impacts en terme d'aménagement du territoire régional et à l'échelle de chaque espace métropolitain.

Le travail en commun des agences a permis de souligner l'impérieuse nécessité que ce projet de ligne nouvelle révèle :

- permettre de desservir la Côte d'Azur en s'inscrivant dans le réseau grande vitesse de l'arc méditerranéen qui connait des avancées importantes vers l'Espagne et en Italie ;
- accroître de façon sensible les liaisons ferroviaires hors liaisons directes avec Paris ;
- contribuer à créer des liaisons rapides entre les trois principales agglomérations littorales ;
- évitee une logique d'épaississement du territoire régional en privilégiant le renouvellement urbain plutôt que la consommation d'espaces dans le péri-urbain ;
- libèree le réseau ferroviaire classique afin de développer l'offre TER ;
- accueillir le TGV au cœur des métropoles afin de conforter les stratégies de renouvellement urbain et de centralités.

Les discussions locales sur ce projet, les études et les actions menées par les agences en terme de pédagogie sont assez révélatrices d'une conception et d'une approche nouvelles par rapport aux anciennes lignes LGV. Elles ont en effet permis de renforcer l'enjeu d'aménagement du territoire avec celui du développement durable, en particulier pour souligner l'ardente nécessité de ne plus assujettir nos territoires au seul dictat de la voiture. Les infrastructures routières en région PACA sont en voie de saturation, le primat de l'automobile atteint ses limites et les politiques de report modal s'imposent de plus en plus.

Les agences d'urbanisme ont aussi mis en évidence qu'il fallait élargir la notion de LIGNE pour l'intégrer dans une nouvelle logique de RÉSEAU associant différentes fonctionnalités, différents usages et inscrivant au centre de tout la question de l'aménagement du territoire à l'échelle régionale : « comment se déplacer mieux et plus vite entre les grands pôles urbains et économiques qui structurent la région ? » et métropolitaine : « comment la nouvelle organisation territoriale et métropolitaine peut s'appuyer sur les infrastructures ferroviaires en complémentarité avec les autres offres ? ». Elles ont enfin affirmé le rôle de la mobilité au cœur des projets urbains et l'avantage que confère la localisation des gares dans le tissu central en valorisant l'effet « porte » et tête de réseau qui structure et irrigue le territoire.

La valeur ajoutée de l'intervention des agences d'urbanisme de PACA a été reconnue par leurs partenaires et leurs interlocuteurs. À cette occasion, elles ont montré leur capacité à travailler ensemble et à différentes échelles, à articuler les problématiques d'infrastructures, de développement et d'aménagement et à faire émerger une prise de conscience collective argumentée, qui a permis d'orienter les décisions.

LANGUEDOC-ROUSSILLON

L'agence d'urbanisme catalane et les projets LGV en plaine du Roussillon

Depuis sa création en 2007, l'Agence d'urbanisme catalane (AURCA) s'intéresse aux ef ets de la grande vitesse ferroviaire dans l'aire urbaine perpignanaise dans le cadre de ses réflexions et travaux.

L'agence participe à l'accompagnement de l'arrivée de la grande vitesse et aux débats et travaux du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). La ligne nouvelle mixte voyageurs/fret Perpignan-Barcelone est effective depuis janvier 2013 sur l'ensemble de son linéaire. Cette LGV est d'ores-et-déjà connectée au reste du réseau grande vitesse ibérique. L'effet TGV® est déjà perceptible en matière d'aménagement urbain. La Ville de Perpignan et Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération (PMCA) ont largement anticipé l'arrivée de cette LGV avec la mise en œuvre du « Projet urbain de la gare ».

Dans le cadre des travaux menés par l'AURCA pour l'élaboration du SCoT de la plaine du Roussillon, cette ambition urbaine a été confortée par des orientations concernant la ville durable et l'articulation urbanisme-transport.

Cet effet TGV® se manifeste également dans la structuration du réseau des transports collectifs urbains (TCU) de l'agglomération perpignanaise.

Dans le SCoT, la gare TGV® de Perpignan est au cœur du schéma multimodal des déplacements esquissé. Ce schéma est décliné dans les dossiers de candidature aux appels à projets « Transports urbains » de 2009 et 2013 dans lesquels l'AURCA s'est investie aux côtés de l'agglomération pour constituer un réseau à haut niveau de service articulé autour de la gare TGV® et dans les premiers travaux de révision du Plan de déplacements urbains de l'agglomération perpignanaise pour lesquels l'AURCA assure la conduite des études.

L'arrivée de la grande vitesse à Perpignan depuis la Catalogne-Sud permet d'envisager la structuration d'un réseau de villes transfrontalières Perpignan-Figueres-Gérone pesant dans l'arc méditerranéen.

Les élus ont souhaité que l'AURCA devienne un partenaire clé des relations transfrontalières, depuis l'échange technique informel jusqu'aux études et projets plus concrets.

Cette desserte TGV® pose donc un ensemble de jalons nouveaux qui vont impacter les futures missions de l'AURCA : la structuration de l'observation et de la prospective territoriale et la question de l'inter-territorialité.

PICARDIE / ÎLE-DE-FRANCE

Dynamiques territoriales du projet LGV Roissy-Picardie

En 2010, Réseau Ferré de France (RFF) lance un débat public sur le projet de liaison ferrée Roissy-Picardie. Il associe les agences d'urbanisme francilienne et picarde à la réflexion, en particulier sur les dynamiques territoriales.

Le projet consiste à construire quelques kilomètres de voies entre l'axe Paris-Creil-Amiens et la LGV qui dessert la gare Aéroport Charles-de-Gaulle–TGV. Ce projet, chiffré à 350 millions d'euros, permettra d'améliorer l'accessibilité du pôle de Roissy et de relier la Picardie au réseau à grande vitesse et au *hub* mondial de Roissy. Ce nouveau tronçon permettra de desservir en TGV Amiens, la capitale picarde, Creil et Roissy, et créera des liaisons TER entre Creil et Roissy. Ainsi, le projet de liaison TER entre Roissy et Creil, datant d'une quinzaine d'années, qui n'aboutissait pas, du fait de la nécessité de réaliser les quelques kilomètres de voies nouvelles côté Île-de-France, redevient d'actualité et est amplifié.

● UNE COOPÉRATION ENTRE AGENCES D'URBANISME POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES ENJEUX INTERTERRITORIAUX

Lors du débat public, deux visions s'opposent : celle des acteurs franciliens qui ne perçoivent pas de bénéfices dans ce projet, alors que l'infrastructure sera réalisée sur leur territoire, et celle des acteurs picards qui n'y voient que des avantages. Tout en poursuivant la procédure de concertation et en attendant la décision ministérielle de poursuivre ou non le projet, Réseau Ferré de France (RFF) demande à l'Agence d'urbanisme et de développement du Grand Amiénois (ADUGA), à l'Agence d'urbanisme d'Oise-la-Vallée et à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU-IdF) d'étudier les dynamiques territoriales découlant de cette nouvelle liaison ferrée. Il s'agit pour les agences de considérer l'infrastructure dans toutes ses dimensions territoriales de dépasser les lectures institutionnelles pour appréhender les dynamiques à l'œuvre.

● LA LIMITE RÉGIONALE, UNE FRONTIÈRE BIEN RÉELLE EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE ET DE MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES PUBLIQUES

Très vite, les trois agences relèvent que Roissy dessine un pôle d'emplois de plus en plus étendu et discontinu en direction de la Picardie et qu'un certain nombre de dynamiques et d'enjeux s'affranchissent des limites administratives. Localement, même si les enjeux urbains sont d'ampleur très différente, ils sont comparables. Depuis les années 90, Roissy connaît une croissance extraordinaire en termes d'emplois (environ 5 000 emplois par an en moyenne entre 1990 et 2006) et se développe en s'appuyant sur une aire de recrutement qui s'étend et s'allonge en direction du nord francilien et du sud picard. L'accessibilité du pôle depuis la Picardie est une condition de son rayonnement et de son attractivité. La Picardie, et en particulier le sud de l'Oise, peuvent ainsi y contribuer avec ce projet de liaison ferrée TGV et TER.

● LES EFFETS POTENTIELS SUR LES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES, LES MIGRATIONS PENDULAIRES ET RÉSIDENTIELLES ET LE FONCIER

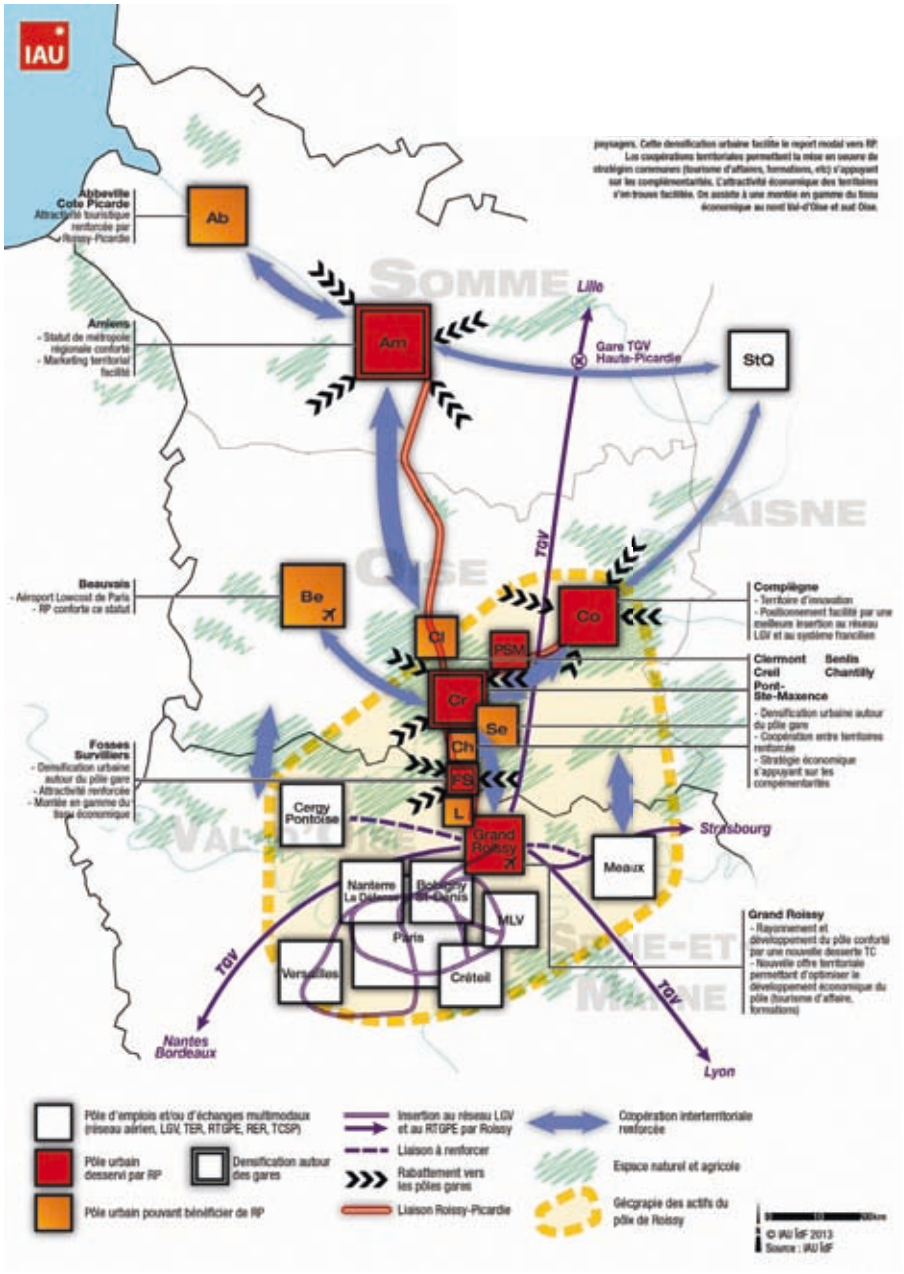
Pour appréhender les effets potentiels du projet, trois grandes thématiques sont étudiées : les dynamiques économiques, les migrations (pendulaires et résidentielles notamment) et le foncier, à trois échelles différentes (Roissy, inter-régionale et locale autour des gares). Pour chacune de ces thématiques, la situation actuelle, les potentialités et des recommandations sont exprimées pour optimiser la structuration d'un territoire inter-régional dynamique.
Le comité de pilotage réunissant la DATAR, les deux Régions, l'État aux échelons régionaux (DREI et DREAL) et départementaux (DDT), le Syndicat des transports de l'Île-de-France (STIF), l'Établissement public d'aménagement (EPA Plaine-de-France) a validé, étape par étape, le processus.

● UN CHANGEMENT D'ÉCHELLE ET UN TRAVAIL D'URBANISTE POUR COLLER AUX PRÉOCCUPATIONS DES ACTEURS LOCAUX

Le principe du projet étant acquis, les trois agences ont travaillé de concert à l'analyse des effets potentiels du projet en termes de relations inter-territoires, d'enjeux d'urbanisation, d'habitat et d'étalement urbain et sur les quartiers de gares. Pour chaque effet, des recommandations ont été formulées. Chaque agence a ensuite travaillé sur son propre territoire : l'IAU Île-de-France, dans le secteur de Roissy, Fosses et Survilliers ; l'agence d'Oise-la-Vallée dans le secteur de Creil et de la vallée de l'Oise avec les différentes intercommunalités jusqu'à l'agglomération de Compiègne ; et l'ADUGA dans le Grand Amiénois et l'Abbevillois. Néanmoins, au regard des projets, les trois territoires n'ont ni les mêmes ambitions ni les mêmes besoins : autour de Roissy, ce sont quelques 50 000 m² de bureaux qui sont commercialisés en moyenne chaque année ; dans le sud de l'Oise, 5 000 m², et dans le Grand Amiénois 10 000 m², ces chiffres pouvant varier fortement d'une année sur l'autre.
Deux scénarios sont présentés aux acteurs. Le premier, au fil de l'eau, considère que les effets de l'infrastructure amplifient les dynamiques à l'œuvre. Le desserrement résidentiel se poursuit, tandis que la croissance du pôle d'emplois de Roissy assèche, par effet de concurrence, une partie du développement économique des territoires voisins. Plus au nord, Amiens souffre d'un manque de visibilité qui limite son attractivité. Les territoires pâtissent de l'absence de coopérations interterritoriales et de stratégies économiques communes.
Dans le second scénario dit « cible », l'infrastructure n'est plus seulement envisagée comme un lien, mais aussi et surtout, comme un levier de développement économique et d'aménagement durable, facilitateur de coopérations interterritoriales. Dans cette configuration, les démarches territoriales autour du Roissy-Picardie permettent d'enrayer les tendances du premier scénario.

● LA MOBILISATION DE TOUS LES ACTEURS NÉCESSAIRE À LA RÉUSSITE DU PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE

Une telle démarche initiée par Réseau Ferré de France devrait permettre de mobiliser tous les acteurs de l'aménagement et en particulier toutes les collectivités locales. Elles devraient contribuer à leur faire prendre conscience qu'une infrastructure nécessite une coopération interterritoriale renforcée pour travailler à l'affirmation de complémentarités entre territoires, pour porter collectivement les projets les plus stratégiques aux échelles les plus pertinentes et éviter ainsi les concurrences territoriales contre-productives.



Scénario « cible » : la liaison Roissy-Picardie, levier de développement local et de coopération territoriale

IAU

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION : Brigitte Bariol, déléguée générale de la FNAU – **CONCEPTION ET RÉDACTION :** Dominique Alba (APUR), Cathie Allmendinger (ADEUS), Cédric Ansard (Conseil régional de Picardie), Jérôme Baratier (ATU), Brigitte Bariol (FNAU), Viviane Begoc (AURM), Anne-Sophie Boisgallais (AUCAME), Grégory Bodet (Oise-la-Vallée), Christian Brunner (AGAM), Agnès Cavaillet (aua/t), Laurent Cattez (AULAB), Christine Cesari-Geiger (ADAAM), Benjamin Chartier (animateur GéoPicardie), Sophie Denelle (AURA), Agnès Descamps (ADUGA), François Dugeny (IAU), Alain Franck (AUDAP), Jérôme Grange (ADUGA), Anaïs Gsell-Epailly (ADEUS), Claire Guiheneuf (ADEUPA), Philippe Guillotin (AURAN), Rachid Kander (Agence Clermont Métropole), Xavier Laurent (UrbA3), Claude Maillere (ADDRN), Emilie Moreau (APUR), Gilles Planas (AURCA), Anne Pons (ADEUS), Pascale Poupinot (Oise-la-Vallée), Emmanuelle Quiniou (AURA), Henri-Noël Ruiz (AUDIAR), Nicolas Rochard (ADUGA), Alice Rousset (FNAU), Florence Sorrentino (FNAU), Florian Soulard (IAU), Frédéric Theulé (IAU), Catherine Trebaol (AUAO), Pierre Tridon (AUDRR) , Antoine Vercruysse (AUDRSO), Anne-Véronique Vernardet (Audeso), Thomas Werquin (Oise-la-Vallée).
CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES DE LA COUVERTURE : AURA / IAU Îdf / Claude Villetaneuse – **GRAPHISME :** Héloïse Tissot.
IMPRESSION : Imprimerie LFT, janvier 2014 – **ISSN :** 1 295-5760

Document téléchargeable sur www.fnau.org

FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

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