

# traits d'agences

L'actualité des agences d'urbanisme

Supplément au n° 55 de **traits urbains**, le magazine opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains *(ne peut être vendu séparément)*



Printemps / Été 2012

## Dossier

# Dynamiques transfrontalières



**Oriol Clos** : l'urbanisme en pensée et en action

**Robert Herrmann** : marier prospective et pragmatisme

## traits d'agences

Printemps - Été 2012

### EN BREF

- Agences de Toulouse et de Dunkerque... les nouvelles quadras **3**
- Bordeaux : un Grenelle des mobilités métropolitaines **3**
- Saint-Nazaire : "Destinations 2030" en débat **3**
- Les villes de Bretagne ont un avenir ! **5**
- Marseille : conférence du réseau « METREX » en mai 2012 **5**
- Essonne-Seine-Orge : un grand équipement sportif, moteur de développement urbain et économique **5**
- Trois agences travaillent de concert sur les grands projets ferroviaires du Sud-Ouest **5**
- Les publications et mouvements dans les agences **4**

### DOSSIER

## Dynamiques transfrontalières 6

- MOT-FNAU-DATAR : étude comparée des agglomérations transfrontalières **7**
- Luxembourg et Nord Lorraine : les deux facettes de « l'Eldorado » **8**
- Mulhouse : la difficile construction d'un marché du travail transfrontalier **9**
- Saint-Omer : rapprocher les usagers des services publics par les TIC **10**
- Eurocité basque : le rail, colonne vertébrale du système de mobilité **11**
- Flandres : l'agence d'urbanisme dans l'ingénierie transfrontalière **12**
- Perpignan : développer la réflexion sur le grand territoire de l'espace catalan **13**
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : bilan d'étape **14**
- Coopération Strasbourg-Kehl : 3 questions à Kora Herrmann **14**

### PORTRAITS

- Oriol Clos **15**
- Robert Herrmann **16**

Image de couverture : le Jardin des 2 rives et la Passerelle Mimram entre Strasbourg et Kehl, Jean Isenmann/ADEUS

# AGENCES D'URBANISME, UNE INGÉNIERIE TRANSFRONTALIÈRE EN DEVENIR



OR

Dans une Union Européenne qui a décidé la libre circulation des personnes et des biens, la frontière a-t-elle encore une réalité socio-spatiale ou n'est-elle pas avant tout une représentation culturelle, une frontière mentale ? Trois cent mille Français vont travailler chaque jour de l'autre côté d'une frontière. Les territoires vécus, désormais métropolitains, sont aussi devenus transfrontaliers pour beaucoup de grandes agglomérations françaises : Côte d'Opale, Lille, Sillon lorrain, Strasbourg, Mulhouse, Franco-valdo-genevois, Côte d'Azur, Côte catalane, Côte basque...

Ces territoires transfrontaliers doivent aujourd'hui construire des projets communs, territoriaux, urbains, socio-économiques, environnementaux. Pour y parvenir, ils ont besoin d'outils de connaissance pour décrypter les phénomènes, mais manquent cruellement de données comparables. Ils ont également besoin de scènes d'interconnaissance pour que les collectivités puissent travailler ensemble.

De plus en plus, les agences d'urbanisme travaillent à la maïeutique des projets transfrontaliers. Au niveau national, la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) apporte un appui méthodologique aux coopérations transfrontalières. La DATAR soutient leur développement et a confié à la MOT et à la FNAU, dans le cadre de l'observatoire des territoires, la mission de construire une observation transfrontalière capitalisée à échelle nationale. À l'automne, à Nancy, la DATAR, la MOT et la FNAU organiseront conjointement un colloque sur la connaissance des dynamiques transfrontalières. C'est l'un des axes de la nouvelle convention de partenariat FNAU/DATAR que nous avons signée le 20 mars avec Emmanuel Berthier, lors d'un bureau de la FNAU, dans lequel il a également été question des coopérations métropolitaines.

Vers de futures agences d'urbanisme transfrontalières ? Certainement une nouvelle perspective pour notre réseau, et une manière possible d'apporter une pierre, par les pratiques, à la cohésion territoriale européenne. ■

Vincent Feltse, Président de la FNAU

**traits d'agences**, l'actualité des agences d'urbanisme, supplément au n° 55 de Traits urbains, le magazine opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément). • Editeur : Innovapresse & Communication - 1, place Boieldieu - 75002 Paris - Tél. : 01 48 24 08 97 - Fax : 01 42 47 00 76 - www.urbapresse.fr - RCS Paris B 329255 566 - ISSN : 1776-9604 - Commission paritaire : 0213 T 87608 • Directeur de la publication : Christian Coustal • Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme : 22 rue Joubert, 75009 Paris - Tél. 33 (0)1 45 49 32 50 - www.fnau.org • Comité éditorial : Brigitte BARIOL, Céline BRUNET, Florence SORRENTINO, Marie-Christine VATOV • Ont participé à ce numéro : Cathie ALLMENDINGER, Brigitte BARIOL, Séverin BARON, Sylvie BUGUERET, Damien CAUDRON, Isabelle COLLET, Olivier DENERT, Armelle DELEVALLEE, Anne-Michèle DONNET, Julie FAUCHIE, Jocelyne FLORENT, Isabel GIRAULT, Cécile LEHR, Sandrine MAROUSE, Claude MAILLÈRE, Pascale MONTEFIORE, Gilles PLANAS, Hélène RASNEUR, Christian ROBISCHON, Florence SORRENTINO, Pascal TATON, Didier TAVERNE, Nicolas TERRASSIER, Frédéric THEULE, Bertrand VERFAILLIE, Michaël VOLLLOT • Directeur artistique : Alain Martin • Maquette : Marie-Hélène Regnier • Abonnement annuel à Traits Urbains : 85 € TTC (7 numéros) - 15 € le numéro, 25 € le hors série - TVA : 2,1% - renseignements et abonnement : abonnement@innovapresse.com • Imprimeur : Corlet Imprimeur • Dépôt légal : à parution.



### AGENCES DE TOULOUSE ET DE DUNKERQUE... LES NOUVELLES QUADRAS

Créées en 1972, l'Auat Toulouse aire urbaine et l'Agence d'urbanisme de la région Flandre-Dunkerque fêteront en juin (pour la première) et en novembre (pour la seconde) leurs 40 ans. Toutes deux prévoient à la fois une exposition, une rencontre et une publication qui relatera notamment le contenu de cette demi-journée d'échanges avec leurs partenaires, et laissant la part belle à la partie prospective.

L'histoire et les grands projets qui ont marqué le territoire sont importants pour se projeter dans l'avenir et seront, de surcroît, évoqués à l'occasion de ces anniversaires. Mais c'est avant tout un regard vers l'avenir que les deux agences proposent. Vers où va notre territoire ? Quels sont les changements cruciaux qui vont influencer sur la ville et l'urbain ? En quoi cela interroge-t-il les acteurs impliqués dans la conception, la gestion, l'organisation de la Ville : les collectivités, les équipes d'ingénierie... et l'agence d'urbanisme ? Quelles évolutions dans les « modes de faire », dans les modes de gouvernance ?

Ces questions feront l'objet d'investigations et seront mises au débat lors des rencontres prévues sur chacun des deux territoires. De quoi alimenter, sans doute, les réflexions d'autres agences. Pour plus d'informations, contacter :

Sylvie Bugueret  
→ [sbugueret@auat-toulouse.org](mailto:sbugueret@auat-toulouse.org)  
Pascale Montefiore  
→ [p.montefiore@agur-dunkerque.org](mailto:p.montefiore@agur-dunkerque.org)

### BORDEAUX : UN GRENNELLE DES MOBILITÉS MÉTROPOLITAINES

La nécessité de réorganiser le modèle de mobilité a motivé la mise en place de ce « Grenelle », démarche pilotée et animée par l'a'urba, avec le soutien de la communauté urbaine de Bordeaux, de l'État, du conseil général de la Gironde, du conseil régional Aquitaine et de la Ville de Bordeaux.

Si, depuis dix ans, la fréquentation des transports collectifs a fortement augmenté, sa part modale a cependant peu progressé. Dans le même temps, la perception d'une dégradation des conditions de déplacements s'est accrue, notamment sur la rocade. Il s'agit donc d'identifier des mesures de rupture en faveur d'une nouvelle efficacité des politiques publiques et de favoriser les changements de comportements. La démarche « Grenelle » vise à promouvoir la co-définition de projets ou/et de modalités partenariales. Basée sur une gouvernance à six collègues (collectivités territoriales, État, employeurs, syndicats et associations chargées de la vie sociale, associations environnementales et usagers de la mobilité, experts), le Grenelle des mobilités réunit ainsi 120 acteurs qui, de janvier à juin 2012, participent à la production d'un rapport d'orientation et d'action. À l'issue de la démarche, ce dernier sera présenté aux différentes collectivités et acteurs non institutionnels afin que chacun puisse se saisir de ses conclusions et engager de nouveaux projets (dispositifs de covoiturage, péage urbain, centrale de mobilités, etc.).

Pour en savoir plus :  
→ [www.aurba.org](http://www.aurba.org)



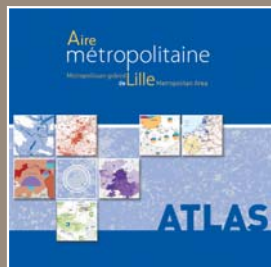
### SAINT-NAZAIRE : "DESTINATIONS 2030" EN DÉBAT

Jusqu'en juin 2012, le débat sur l'avenir de l'agglomération de Saint-Nazaire s'installe sur la place publique et sur le net avec Destinations 2030. La démarche prospective pilotée par l'Agence d'urbanisme (ADDRN) a été lancée il y a cinq mois maintenant. La démarche auprès des institutionnels (associations, structures partenariales...) a déjà généré 30 réunions d'échanges, qui ont touché 600 personnes. Les actions sur le terrain avec les Nazairiens de l'agglomération ont, quant à elles, permis de toucher environ 1 200 personnes. De son côté, le site Internet, pilier de la concertation « Destinations 2030 », depuis son lancement le 14 novembre dernier, a reçu près

de 5 000 visiteurs uniques qui ont laissé plus de 250 contributions, visionné les vidéos du terrain, utilisé la « créa-carte » pour géolocaliser leurs souhaits pour 2030...

Carrousel de vidéos, nouvelle version de « créa-carte », blog sur « les coulisses de Destinations 2030 », laboratoire d'idées, nouveaux sondages et nouvelles questions en débat ont, depuis, fait leur apparition sur le site web. À l'issue de cette période de concertation, un événement de restitution se tiendra au mois de novembre, suivi d'une publication début 2013. Il s'agira alors de préparer l'inscription de Saint-Nazaire Agglomération dans une nouvelle génération de documents de planification territoriale, et notamment le SCOT 2 avec Nantes Métropole.

Le site Internet :  
→ [www.destinations2030.org](http://www.destinations2030.org)



### UN ATLAS TRANSFRONTALIER POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

L'Atlas de l'Aire métropolitaine de Lille (AML), qui regroupe dix-huit structures de coopération inter-

communale, françaises et belges, est le résultat d'une collaboration entre l'Agence de Lille, la direction régionale de l'INSEE et la Mission Bassin Minier Nord - Pas-de-Calais, pour le compte de l'association AML. L'atlas est le premier outil de connaissance de l'AML. Son échelle fait son originalité. Les données recueillies et la cartographie proposée permettent d'étudier d'un même regard l'ensemble de ce territoire. La mise en évidence, grâce à ces données, des caractères communs, des disparités et des complémentarités du territoire révèle de grands enjeux de la coopération métropolitaine.

Disponible sur le site de l'Agence [www.adu-lille-metropole.org](http://www.adu-lille-metropole.org)



### IAU : CRISE DU LOGEMENT, VILLE COMPACTE ET RÊVE DE LA MAISON INDIVIDUELLE

Dans le dernier numéro des Cahiers, l'IAU Ile-de-France s'empare de la question de l'habitat périurbain. Loin d'opposer aspiration à habiter une maison individuelle, crise du logement et surconsommation foncière et énergétique, ses auteurs s'attachent à tisser des ponts entre ces différents constats. Comment concilier habitat individuel, maîtrise des sols et des dépenses d'énergie, et préservation de l'environnement ? Les experts, universitaires, élus et professionnels auxquels a fait appel l'institut proposent une série de réflexions et de pistes à suivre. Deux maîtres mots s'en détachent : compacité et respect des écosystèmes.

viduelle, crise du logement et surconsommation foncière et énergétique, ses auteurs s'attachent à tisser des ponts entre ces différents constats. Comment concilier habitat individuel, maîtrise des sols et des dépenses d'énergie, et préservation de l'environnement ? Les experts, universitaires, élus et professionnels auxquels a fait appel l'institut proposent une série de réflexions et de pistes à suivre. Deux maîtres mots s'en détachent : compacité et respect des écosystèmes.

Pour en savoir plus : [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)  
L'interview de Lucile Mettetal, co-coordinatrice de ce numéro [www.iau-idf.fr/multimedia/habiter-dans-le-periurbain.html](http://www.iau-idf.fr/multimedia/habiter-dans-le-periurbain.html)

### MOUVEMENTS DANS LES AGENCES



#### Anne-Michèle Donnet

L'Agence d'Urbanisme de Bourgogne Sud est la dernière agence d'urbanisme, créée en 2011. Son territoire recouvre la communauté urbaine de Montceau-Le Creusot, la communauté d'agglomération de Chalon-sur-Saône et la communauté de communes de la Côte Chalonnaise.

À partir de juin 2012, Anne-Michèle Donnet en prend la direction. Architecte de formation et urbaniste qualifiée OPQU, elle a effectué un parcours professionnel diversifié : directrice des agences d'urbanisme du Havre (AURH) de 2006 à 2010 et de Metz (AGURAM) de 1996 à 2006, conseillère technique au ministère de la Ville en 1995, directrice du CAUE en Moselle de 1980 à 1990. Anne-Michèle Donnet a également travaillé au sein de l'Atelier des Sites et Paysages en Corse, du Parc naturel régional des Vosges du Nord, du CAUE du Bas-Rhin, de l'Institut Qualité Alsace, de Sari-Seeri, de la communauté de communes de Vendôme, et était en poste depuis 2010 dans l'équipe du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. ■



### TOULOUSE : ATLAS DE L'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL

L'Agence d'urbanisme de Toulouse aire urbaine et les partenaires de

l'Observatoire Partenarial du Commerce et de la Consommation (OP2C) ont mis en ligne une plateforme d'information sur l'offre commerciale de l'aire urbaine de Toulouse. Cet outil d'aide à la décision permet d'obtenir des données cartographiques et chiffrées pour les commerces de plus de 300 m<sup>2</sup>. Il constitue, notamment pour le SCoT de la grande agglomération toulousaine, l'inventaire officiel d'indicateurs, permettant de suivre l'évolution de l'armature commerciale.

A consulter sur le site de l'auat : [www.auat-toulouse.org](http://www.auat-toulouse.org)



### LES VILLES DE BRETAGNE ONT UN AVENIR !

Les cinq agences d'urbanisme et de développement de Bretagne<sup>(1)</sup> ont organisé à Rennes, le 15 mars, les « Rencontres sur l'avenir des villes en Bretagne », sur le thème du rôle des villes et de leurs réseaux dans le développement breton. Cette matinée a permis d'approfondir et de dépassionner un débat régional vivace qui met souvent en opposition les grandes villes aux autres territoires. Deux thèses s'aff-

frontent de façon caricaturale dans la presse : d'un côté des agglomérations perçues comme des facteurs de croissance et de rayonnement et, de l'autre, un développement jugé déséquilibré, pénalisant les villes moyennes et les espaces ruraux. Philippe Estèbe, Nadine Cattan et d'autres chercheurs ont confronté leur vision de l'aménagement régional avec les acteurs locaux. Des élus représentant les agences, issus de communes et d'agglomérations de tailles diverses, de Bretagne

Orientale et Occidentale, ont débattu avec le vice-président de la Région de ces questions importantes pour la péninsule bretonne. Un sondage a apporté le point de vue des habitants, favorables à 89 % à la poursuite du développement des sept principaux pôles urbains et pensant majoritairement que le développement des villes profite à toute la Région.

→ [www.audiar.org](http://www.audiar.org)

(1) Les agences de Brest, Lorient, Quimper-Cornouailles, Rennes et Côtes d'Armor.

### MARSEILLE : CONFÉRENCE DU RÉSEAU « METREX » EN MAI 2012

Le renouveau du territoire Marseille Provence sera l'objet de toutes les attentions de METREX. En effet, Marseille accueille les 31 mai et 1<sup>er</sup> juin la réunion de printemps de ce réseau des régions et des aires métropolitaines en Europe. Une centaine de représentants européens sont attendus la première matinée dans l'hémicycle du Pharo, pour une présentation du territoire et de trois projets emblématiques de la dynamique de renouveau : MP 2013, Euroméditerranée et la fusion des

universités. Elle sera suivie d'une visite des bassins du Port et des projets de la nouvelle façade maritime nord. Après l'évocation en début de matinée de la dimension euro-méditerranéenne de la métropole, la seconde journée permettra aux membres du réseau de partager, au sein d'ateliers techniques, leurs retours d'expérience sur les questions de régénération urbaine et territoriale.

L'Agence d'urbanisme de Marseille est le chef de file d'une adhésion collective à ce réseau d'experts, avec la Chambre de commerce, la Ville de Marseille, la communauté urbaine, le Grand Port Maritime et Euroméditerranée. Plateforme unique d'échange et d'expertise aisément mobilisable sur les questions métropolitaines, METREX contribue régulièrement par ailleurs à la réalisation de programmes européens.

→ [www.eurometrex.org](http://www.eurometrex.org)



### TRAVAUX EN COURS

#### ■ ESSONNE-SEINE-ORGE : UN GRAND ÉQUIPEMENT SPORTIF, MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET ÉCONOMIQUE

La Fédération française de rugby projette de construire un stade multifonctionnel et innovant de 82 000 places. La candidature portée par l'agglomération Évy Centre-Essonne a été retenue, avec celle de Thiais-Orly, pour la phase finale de sélection. Évy Centre-Essonne propose un périmètre de projet centré sur l'ancien hippodrome de Ris-Orangis et incluant les terrains Lu-Danone : un site exceptionnel de 133 ha à proximité des réseaux ferrés (RER, futur

tram-train, interconnexion sud des TGV) et routiers (A6 et N 104). Le concept défendu est de faire du stade le moteur d'un cluster dédié aux métiers et aux acteurs de l'économie du sport, ainsi qu'aux activités liées aux loisirs, à la nature et au bien-être. Par ses travaux (contribution au projet de territoire Évy Métropole 2025, note Repères « Les équipements sportifs du CESO »), l'Audeso apporte son appui à l'agglomération. L'agence a également produit un film avec des étudiants en aménagement de l'université de Créteil. Pour eux, c'est une expérience formatrice ; pour

l'agence, c'est une façon d'aborder ces sujets de manière différente. La production textuelle, cartographique et statistique, est complétée par une production audiovisuelle. ■  
→ [www.audeso.org](http://www.audeso.org)

#### ■ TROIS AGENCES TRAVAILLENT DE CONCERT SUR LES GRANDS PROJETS FERROVIAIRES DU SUD-OUEST

Trois ans après une étude sur les dynamiques urbaines et territoriales en Aquitaine et Midi-Pyrénées, réalisée à la demande de RFF, ce sont de nouveau les Grands Projets Ferroviaires du Sud-Ouest (GPSO) qui amènent les

agences d'urbanisme de Bayonne-Pau (Audap), Bordeaux (Aurba) et Toulouse (Auat) à travailler ensemble.

A la demande du Préfet coordinateur, et sous la conduite des deux DREAL, il convient cette fois d'élaborer la Synthèse des projets d'aménagement et de développement des territoires (SPADT). Ce document prendra place dans le dossier d'enquête publique des lignes à grande vitesse Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, programmée à l'été 2013. ■

→ [www.auat-toulouse.org](http://www.auat-toulouse.org)  
→ [www.aurba.org](http://www.aurba.org)  
→ [www.audap.org](http://www.audap.org)

# AU-DELÀ DE LA FRONTIÈRE, L'HORIZON DES POSSIBLES...

La question du « périmètre pertinent », les agences d'urbanisme la connaissent bien, elles dont la vocation est de s'affranchir des limites administratives pour étudier au plus juste les pratiques des habitants et les dynamiques du territoire. Mais lorsqu'il s'agit de la frontière nationale, le sujet exige une attention particulière. Car dès la collecte des données et l'observation des phénomènes urbains, se pose le problème de l'homogénéité des informations. Le travail réalisé par la FNAU et la MOT pour le compte de la DATAR constitue une avancée... et une source de propositions pour des convergences à opérer entre les institutions détentrices de données. D'ores et déjà, les agences révèlent les effets contrastés que génère la frontière : les études conduites au sud de l'Alsace mettent en exergue les freins linguistiques et juridiques à la constitution d'un véritable marché partagé du travail, tandis qu'au nord de la Lorraine le développement des emplois transfrontaliers engendre une hausse des revenus, des disparités sociales, une flambée des prix immobiliers et des besoins grandissants d'équipements que les collectivités ont du mal à satisfaire.

Alors, la frontière est-elle une chance ou un frein pour la métropolisation ? Plusieurs outils partagés comme les GECT conduisent des réflexions en vue d'un développement concerté.

À Dunkerque ou Saint-Omer, la cohérence des orientations et l'accessibilité aux services pour tous sont au cœur des réflexions. Avec la Catalogne, les échanges culturels en matière d'urbanisme et d'aménagement constituent une passerelle vers une vision commune. Car la culture et la langue sont des enjeux essentiels du rapprochement des territoires où les représentations mentales se sont parfois forgées dans la méconnaissance du voisin.

Même le travail approfondi qui a permis d'élaborer le projet d'agglomération franco-valdo-genevois et de mettre en place des mécanismes de mutualisation financière n'abolit pas encore le cloisonnement entre les populations nationales.

Fortement investies dans le soutien aux dynamiques métropolitaines, les agences d'urbanisme ont une grande expérience des démarches partenariales, et peu d'équivalents dans les pays limitrophes. Il leur revient donc de jouer un rôle décisif auprès des structures et territoires transfrontaliers en vue de véritables politiques concertées au service des habitants.

**Pascal TATON, directeur général de l'Agence de développement et d'urbanisme de l'Agglomération nancéienne**

## MOT-FNAU-DATAR : étude comparée des agglomérations transfrontalières

Par Olivier DENERT, secrétaire général de la MOT et Florence SORRENTINO, chargée de mission à la FNAU

La DATAR a confié en 2010 à la FNAU et à la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) une étude consacrée à l'observation statistique des territoires transfrontaliers, occasion de conjuguer la force des deux réseaux, leur expérience et leur expertise.

En plus des trois sites analysés lors d'une étude exploratoire de 2007 (Dunkerque, Longwy et Genève) et approfondis à l'occasion de cette étude, sept nouveaux sites ont rejoint la démarche afin de couvrir toutes les agglomérations des frontières françaises métropolitaines : Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, Sillon Lorrain (Epinal-Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg), Strasbourg-Ortenau, Eurodistrict trinational de Bâle, Riviera franco-italo-monégasque, Eurodistrict de l'Espace catalan transfrontalier et Eurocité basque.

L'objectif de ce travail était de montrer pourquoi cette observation des territoires transfrontaliers, aujourd'hui ponctuelle, embryonnaire et morcelée, est utile pour une politique efficace d'aménagement de ces territoires et comment ces sites avaient entamé des expériences plus ou moins avancées d'observation.

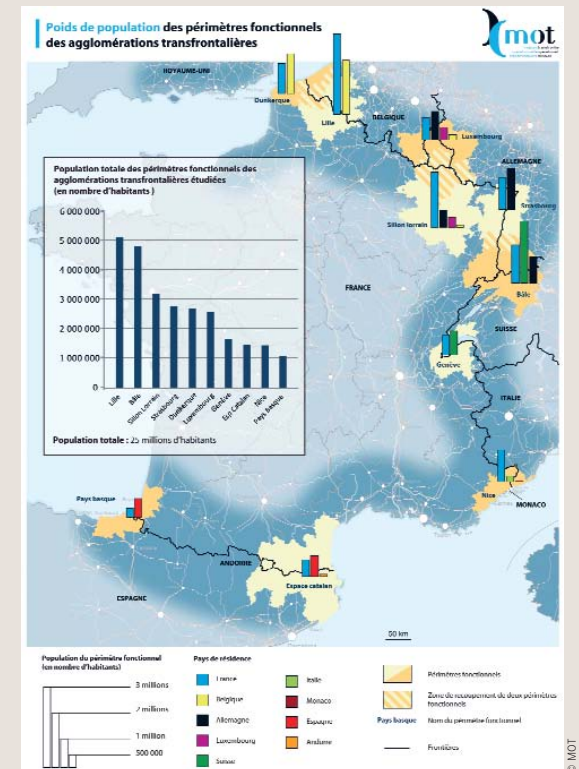
Il s'agissait également de déterminer les grandes thématiques essentielles pour bénéficier d'une clé de lecture pertinente du fonctionnement de ces territoires spécifiques, et comment en déduire des indicateurs efficaces, potentiellement « renseignables » et applicables à l'ensemble des dix sites.

Cela impliquait d'aller chercher une information statistique dans chaque pays limitrophe concerné, de la traiter afin de renseigner les différents indicateurs et de produire une analyse, site par site, mais également de façon transversale pour chaque groupe d'indicateurs.

Un travail cartographique inédit a également été réalisé afin de donner à voir selon un même mode de représentation graphique la diversité du comportement des territoires. Il fallait enfin tirer les grands enjeux qui se dégageaient de ces résultats avec des pistes pour pérenniser la démarche. Les obstacles ont été d'autant plus nombreux que l'étude a porté simultanément sur neuf pays différents et a mobilisé neuf agences d'urbanisme. Un principe

de réalité a inévitablement entraîné une réduction du nombre de thématiques envisagées au départ. Ce fut l'occasion de la mise en réseau de toutes les agences frontalières sur le transfrontalier, thème qui reste à conquérir pour nombre d'entre elles. Les territoires étudiés se caractérisent par une dynamique fonctionnelle transfrontalière contrastée, à la mesure de leur variété géographique. Leur fonctionnement territorial est en partie classique, et ne fait pas des territoires transfrontaliers des aberrations ou des exceptions géographiques. L'intégration fonctionnelle est diversifiée dans son intensité, en dépit de la fréquente organisation d'une gouvernance transfrontalière.

Ces territoires transfrontaliers suivent, dans de nombreux domaines, les comportements de leur territoire national d'appartenance, sur le plan démographique notamment (jeunesse, dynamisme démographique). Sur le plan économique, ils tirent autant profit de la frontière qu'ils ne la subissent. La présence de la frontière est majoritairement bénéfique dans le domaine de l'emploi (différentiels de salaires, disponibilité des emplois qui soutiennent l'économie locale). Mais la frontière peut provoquer une forte dépendance économique, une résidentialisation de l'économie de certains territoires français frontaliers quand le phénomène de navettes domicile-travail est massif ou des clivages sociaux exacerbés quand les différentiels de salaires sont très importants entre



les travailleurs frontaliers et les autres... Une nouvelle étape en 2012 visera à la systématisation de ce travail d'observation transfrontalier multi-niveaux, dont les résultats seront présentés au colloque co-organisé par la DATAR, l'ADUAN, la FNAU et la MOT le 30 novembre prochain à Nancy.

# LUXEMBOURG ET NORD LORRAINE : les deux facettes de « l'Eldorado »

Par Michaël VOLLOT, Chargé d'études Habitat-Société, Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord

Afin de dépasser les idées reçues et d'identifier l'impact financier du travail transfrontalier, l'Agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine Nord a travaillé, avec l'INSEE, sur l'analyse des revenus des 75 000 Lorrains salariés au Luxembourg.

Depuis plusieurs décennies, le Luxembourg connaît un intense développement économique avec 155 000 emplois supplémentaires entre 1993 et 2010. Faute de main-d'œuvre suffisante, le pays attire de nombreux travailleurs allemands, belges et lorrains : ils étaient 17 000 en 1985 contre 153 000 en 2011, dont 75 800 lorrains.

L'essor du travail frontalier pose aujourd'hui un certain nombre de problèmes aux territoires nord-lorrains frontaliers du Luxembourg : une image biaisée des revenus perçus, une « rupture sociale » de plus en plus marquée et un appauvrissement croissant des collectivités locales, qui nécessite une intervention forte de l'État. Le travail frontalier au Luxembourg entraîne un biais dans les statistiques officielles car les revenus frontaliers sont imposés au Luxembourg et pas toujours déclarés aux services fiscaux, renvoyant l'image faussée d'un nord-lorrain pauvre. Grâce à un partenariat noué par l'agence avec l'IGSS (sécurité sociale luxembourgeoise), une première tentative de redressement des revenus des populations du nord-lorrain a pu être réalisée.

Afin d'officialiser et d'affiner les analyses, un partenariat, à vocation pérenne, a été développé avec l'INSEE, donnant lieu à deux publications, en 2009 et 2012. Celles-ci montrent l'amélioration de la connaissance des revenus frontaliers (50 % en 2006, 73 %

en 2009) et leur poids dans l'économie lorraine (11,5 % des revenus lorrains en 2009). Les cantons frontaliers voient ainsi leur revenu moyen réévalué (plus de 10 % entre 2007 et 2009) à tel point que certains d'entre eux, comme Cattenom, atteignent les sommets de la hiérarchie nationale, se hissant au niveau d'Aix-les-Bains ou de Fontainebleau.

Le phénomène frontalier a d'autres impacts positifs indéniables sur les territoires nord-lorrains : redressement démographique après quarante années de déclin et stimulation de l'économie résidentielle (construction, commerce de détail). Mais la proximité de la frontière génère aussi des effets plus néfastes. Outre la saturation des infrastructures routières et ferroviaires menant au Luxembourg, les territoires frontaliers doivent faire face à un phénomène de « rupture sociale » de plus en plus marqué. La zone d'emploi de Longwy se caractérise par la proportion de travailleurs pauvres la plus élevée de Lorraine (30 %) et une part élevée d'allocataires RSA (10 à 15 % selon les cantons) malgré une proportion des frontaliers de plus en plus forte (25 à 40 % des actifs). Il en découle une flambée des prix de l'immobilier, avec des hausses de 20 à 40 % pour une maison entre 2004 et 2008, et des loyers dans le parc privé comparables à ceux de Metz ou Nancy. Le Luxembourg, par ses emplois et ses

salaires, est souvent perçu comme un « Eldorado ». Cependant, il génère aussi des besoins nouveaux qui pèsent sur les politiques d'aménagement et d'urbanisme des territoires frontaliers, alors que le nord-lorrain ne bénéficie pas des retombées fiscales liées aux emplois exercés au Luxembourg. L'AGAPE alerte aujourd'hui sur ce paradoxe : plus le nombre de frontaliers augmente, plus les collectivités s'appauvrissent. À titre d'exemple, les communes de l'agglomération de Longwy ont vu leur nombre de frontaliers progresser de 40 % en dix ans, et leur « manque à gagner fiscal » de 56 %.

Si cette situation est comparable à celle d'autres territoires, le nord-lorrain ne bénéficie pas de systèmes de compensation permettant d'atténuer le manque à gagner fiscal des collectivités et de dégager des marges de manœuvres financières supplémentaires pour répondre à des besoins grandissants en matière de services, d'équipements et de qualité urbaine. Ainsi, si le Luxembourg a participé à hauteur de 30 M€ au financement d'infrastructures de transport ces six dernières années, le canton de Genève a quant à lui reversé 800 M€ aux collectivités de l'Ain et de la Haute-Savoie, via sa convention fiscale, ouvrant un futur champ d'investigation dans la coopération transfrontalière.

# MULHOUSE : la difficile construction d'un marché du travail transfrontalier

Par Didier TAVERNE, directeur des études et Cécile LEHR, mission communication, Agence d'urbanisme de la Région mulhousienne

L'analyse par l'AURM de la structure du marché du travail de part et d'autre de la frontière allemande a permis d'identifier les facteurs de blocage.

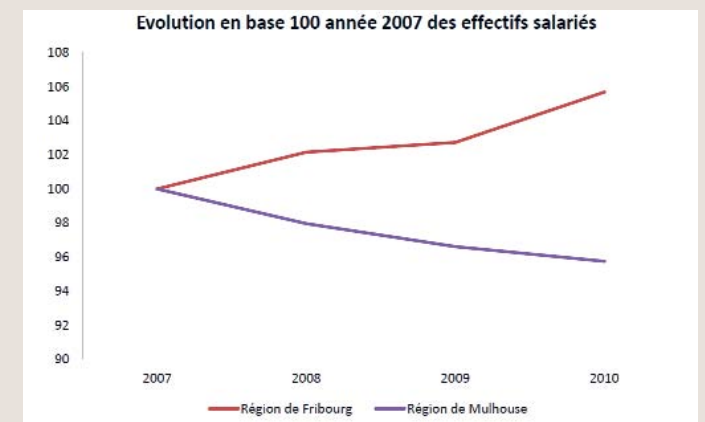
Mulhouse se trouve à 60 kilomètres de Fribourg en Brisgau, ville allemande la plus proche et à l'économie florissante. Depuis 2008, en dépit de la crise, les entreprises fribourgeoises créent des emplois au point que la région de Fribourg frôle la pénurie de main-d'œuvre. Dans le même temps, la région mulhousienne perd massivement des emplois et le nombre de chômeurs ne cesse de croître. Compte tenu de la proximité géographique, les demandeurs d'emploi de la région de Mulhouse devraient pouvoir bénéficier des opportunités allemandes. Mais ce n'est pas le cas et les tentatives de rapprochement des demandeurs d'emploi français et des entreprises allemandes se sont soldées par des échecs relatifs. Cette situation incite à mieux identifier les freins à la constitution d'un marché du travail transfrontalier.

La frontière renvoie à un découpage administratif et territorial mais aussi à une histoire qui peut expliquer une relative ignorance de ses voisins. Le dynamisme de l'économie alsacienne jusqu'en 2000 a également contribué au désintérêt pour ce qui se passait de l'autre côté du Rhin. S'ajoutent à cela le déclin de la langue alsacienne et le choix de l'anglais plutôt que de l'allemand lors de la scolarité, qui ne jouent pas en faveur d'un rapprochement.

Au-delà, les deux marchés du travail sont très différents. Le public a très souvent en tête la métallurgie allemande et son puissant syndicat qui garantit des rémunérations et des conditions de travail avantageuses. Mais cette image ne correspond pas à l'ensemble de l'économie allemande où, depuis l'adoption des lois Hartz, la précarité du travail va croissant. Le temps de travail légal est généralement plus important qu'en France et il n'existe pas de salaire minimum valable pour toutes les branches. De plus, l'Allemagne a fait le choix du partage du travail, ce qui se traduit par le développement du travail à temps partiel et donc de faibles salaires.

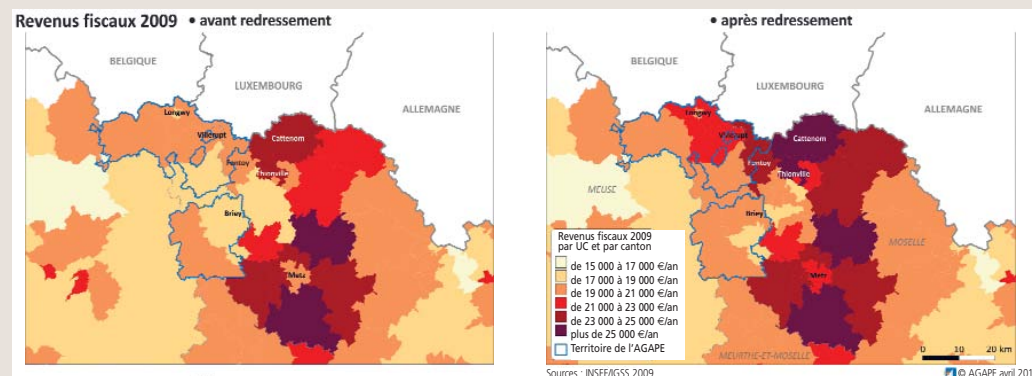


© VueAxe Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM)



Tous ces éléments convergent pour que les demandeurs d'emploi se détournent du marché du travail allemand, d'autant que la prospère ville de Bâle, en Suisse, n'est qu'à 30 kilomètres et que les travailleurs transfrontaliers y bénéficient d'un taux de change favorable. Il est donc beaucoup plus rationnel d'aller y chercher un emploi. La formation tout au long de la vie, qui peine à s'imposer en France, est le lot commun en Allemagne. La formation professionnelle, initiale puis continue, forme la base du système de promotion qui valorise la professionnalité. En France, l'enseignement à caractère général va de pair avec la hiérarchie et une coupure marquée entre « manuel » et « intellectuel ». Autrement dit, les situations « acquises »

prévalent d'un côté tandis que l'autre côté préfère la qualification et son actualisation permanente. La rencontre entre l'offre de travail allemande et les chômeurs français est donc rendue difficile par leur niveau de qualification trop souvent insuffisant par rapport aux attentes des entreprises. Cette situation rappelle qu'il ne suffit pas de mettre en contact offreurs et demandeurs d'emploi. Le marché du travail doit être construit, ce qui passe par l'identification précise du contenu des postes de travail, qui diffère des deux côtés de la frontière malgré un même intitulé, par des mesures de formation et surtout par l'augmentation du niveau de qualification des demandeurs d'emploi.



## SAINT-OMER : rapprocher les usagers des services publics par les TIC

Par Sandrine MAROUSE, de l'Agence d'urbanisme et de développement de la Région de Saint-Omer

Partageant des situations comparables, le Département du Pas-de-Calais et le Kent County Council (KCC) ont renouvelé leur partenariat historique et se sont mobilisés pour élaborer un projet en commun, dans le cadre du programme de coopération transfrontalière INTERREG IV A des 2 Mers. CBOOPSD, pour Cross Border Observatory to Optimize Public Service Delivery, s'intéresse à deux des préoccupations majeures des collectivités : la problématique de la mobilité et celle de l'accessibilité des services publics.

Au-delà des réflexions menées sur le développement des transports collectifs et la définition d'une stratégie « Mobilité » à l'échelle du Pays de Saint-Omer, les collectivités, dans un contexte actuel de rationalisation et de modernisation des services publics, tentent d'apporter au quotidien des solutions innovantes dans le but de fournir des services de qualité et facilement accessibles à l'ensemble de leurs usagers. Engagés également depuis quelques années dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie numérique formalisée dans le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer, les élus ont identifié les technologies de l'information et de la communication (TIC) comme un des leviers mobilisables pour en améliorer l'accessibilité.

Le projet CBOOPSD regroupe, autour du Kent, treize autres collectivités locales partenaires du Comté et, côté français, le conseil général du Pas-de-Calais, la communauté d'agglomération de Saint-Omer, la communauté de communes du Canton de Fauquembergues et l'Agence d'urbanisme et de développement de la Région de Saint-Omer.

CBOOPSD expérimente dans un premier temps la mise en place d'un observatoire de l'accessibilité des services publics en lien avec le Kent County Council, c'est-à-dire un outil permettant de mieux comprendre les attentes et les besoins des usagers des services publics locaux. À travers l'échange de leurs bonnes pratiques et le partage de leurs expériences, la coopération entre les différents partenaires aura permis la conception conjointe de démarches innovantes et la réalisation de projets concrets d'amélioration des services rendus à l'usager sur l'Audomarois : création d'une Maison des services publics,



Séminaire CBOOPSD rassemblant élus et techniciens partenaires du projet, 11 juin 2010.

physique et virtuelle, sur la communauté de communes du Canton de Fauquembergues, mise en réseau des bibliothèques et numérisation des fonds anciens désormais accessibles au grand public, mise en ligne d'une centrale multimodale d'information sur la mobilité du Pays de Saint-Omer « BOUG'ECO » fournissant une information globalisée et centralisée sur l'offre de transports, regroupant quatre Autorités organisatrices de transport (AOT).

L'Agence d'urbanisme et de développement de la Région de Saint-Omer a ainsi apporté toute sa contribution dans la mise en place de cet observatoire partagé et activement participé à l'animation du dispositif ainsi qu'à la mobilisation des acteurs. À l'occasion de ce programme européen, elle a notamment pu échanger avec les partenaires anglais du Kent sur les nombreuses opportunités qu'offrent les nouvelles technologies pour améliorer l'accessibilité des services publics. Souhaitant

désormais approfondir les investigations initiées dans le cadre du projet CBOOPSD et les élargir de manière générale sur les concepts de ville numérique durable, de bâtiments et d'espaces publics intelligents, l'agence a lancé un nouvel appel à partenariat qui pourrait s'inscrire au titre des fonds mobilisables dans le cadre du programme INTERREG IV B.

Pour en savoir plus :  
→ [www.cboopsd.eu](http://www.cboopsd.eu)

## EUROCITÉ BASQUE : le rail, colonne vertébrale du système de mobilité

Par Damien CAUDRON, Directeur général de l'Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées

Comment faire converger les offres de transport de part et d'autre de la frontière, afin de donner corps au fonctionnement de l'Eurocité basque ? Éléments de diagnostic et conditions de mise en œuvre...

L'Agence transfrontalière, qui associe notamment la Diputación de Guipúzcoa, le Consorcio de Txingudi et la Communauté d'agglomération Côte basque Adour, a rédigé en 2001 un « Livre Blanc de l'Eurocité basque », territoire qui court sur quelque 50 kilomètres et accueille 600 000 habitants. Si les principes de coopération ont été aisément partagés, il a été difficile de passer à la mise en œuvre des projets identifiés. Ainsi les études d'un tram-train ont été abandonnées dès 2004 pour des raisons tant politiques que techniques et financières. Pourtant, les flux quotidiens des habitants à la frontière sont estimés à 30 000, hors déplacements d'échange et de transit, concentrés sur les franchissements de la Bidassoa : trois ponts routiers, deux ferroviaires et un pour les piétons et les vélos..

En 2009, l'Agence transfrontalière a missionné l'Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées et un bureau d'études espagnol (LKS) pour actualiser ce document. Il a fallu tout d'abord reconnaître la faiblesse des données disponibles, et la difficulté à en disposer. Ainsi l'Enquête ménages déplacements engagée alors pour l'agglomération basco-landaise ne proposait pas de questionnement spécifique à ce sujet.

Il a fallu ensuite comparer les politiques menées de part et d'autre de la frontière et étudier la possibilité de les faire converger. Par exemple, la mise en compatibilité des offres « vélo en libre-service » des collectivités nécessiterait une forte coordination. De même pour la mise en place d'un dispositif transfrontalier d'information de l'ensemble des réseaux de transport, et plus encore pour une interopérabilité des titres de transport. Mais les principaux freins à une réelle réponse aux besoins de mobilité transfrontalière restaient la différence d'écartement ferré entre la France et l'Espagne et la nécessaire coordination des autorités régionales, l'Aquitaine d'un côté, l'Euskadi de l'autre.

C'est finalement le projet de liaison ferro-

viaire à grande vitesse Paris-Madrid qui aura permis de donner l'impulsion. Les contraintes financières d'une ligne nouvelle amènent les pouvoirs publics côté espagnol à privilégier la mise à gabarit européen de la voie ferrée existante entre Saint-Sébastien et Irun, à la frontière. D'ici 2017, l'obstacle de la rupture de charge sera levé et il sera possible d'aller sans arrêt de Bayonne à Saint-Sébastien. Cette décision remet sous les feux de l'actualité la nécessité d'un projet territorial partagé entre les collectivités et d'une coopération renforcée entre les autorités organisatrices de transport. En effet, comment intégrer cette nouvelle donne dans l'organisation des offres de transport ? Quels autres obstacles sont à franchir pour faire du rail la colonne vertébrale du système de mobilité de l'Eurocité basque ? Les questions à aborder sont nombreuses, qu'il s'agisse de la nature de la desserte et de sa fréquence, de choix techniques (matériel roulant, exploitation, tarification), d'articulation avec les offres urbaines et périurbaines.

Le Groupement européen de coopération transfrontalière (GECT Eurorégion), qui regroupe la Région Aquitaine et la

Communauté autonome d'Euskadi depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, s'engage dans cette démarche (projet Transferruga, retenu par le programme européen FEDER). Il associe à cette démarche l'Audap, l'ILV (Institut basque de la logistique) et Euskotren (gestionnaire et exploitant du réseau ferroviaire basque). Le projet a quatre objectifs : quantifier et qualifier la mobilité transfrontalière et la modéliser, expertiser le système ferroviaire actuel et projeté et les freins à l'effacement de la frontière, proposer un scénario de mobilité transfrontalière avec le rail comme élément structurant, et y faire adhérer les acteurs locaux et régionaux, en portant le projet à la connaissance des instances européennes pour son inscription au Schéma des Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE 2014-2020).

Dès la fin 2012, un premier séminaire transfrontalier permettra aux acteurs concernés de dresser la feuille de route de ce projet. La proposition qui en ressortira constituera un maillon essentiel du système de mobilité transfrontalière et un marqueur tangible de l'Eurocité basque.

Les franchissements ferroviaires de la Bidassoa, qui marque la frontière entre France et Espagne.



## FLANDRE-DUNKERQUE : l'agence d'urbanisme dans l'ingénierie transfrontalière

Par Jocelyne FLORENT, Directrice d'études, Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque

Une expérience de trente ans permet à l'AGUR et à ses partenaires de conforter l'organisation territoriale transfrontalière et de développer les services aux habitants et aux entreprises, sur un territoire de deux millions d'habitants.



Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale. S'appuyant sur cette coopération de proximité de trente ans, le GECT a confirmé dans ses statuts sa volonté de contribuer à une organisation territoriale forte et de favoriser le développement des services aux habitants et aux entreprises, sur un territoire transfrontalier métropolitain de deux millions d'habitants. Ce territoire, à la structure urbaine fortement développée (324 h/km<sup>2</sup>), accueille de grandes villes comme Bruges, Dunkerque, Ostende, Calais, Saint-Omer, Boulogne-sur-Mer, Ypres... Voisin des territoires les plus denses d'Europe (Anvers, Gand, Bruxelles, Lille...), le territoire du GECT est face à plusieurs enjeux et défis

pour consolider son intégration : faire tomber les barrières linguistiques et réglementaires, renforcer l'attractivité des populations résidentes et productives en mettant en synergie les complémentarités, tirer parti de composantes culturelles, touristiques et commerciales diversifiées, valoriser le positionnement maritime et portuaire du littoral, aborder ensemble les difficultés environnementales, offrir à la population des services améliorés, inscrire le territoire dans les réseaux d'échanges mondiaux et européens. L'AGUR et la WVI font partie des 13 membres du GECT. L'agence d'urbanisme anime, pour sa part, six groupes de tra-

vail en binôme avec ses homologues flamands (Développement économique, Développement touristique, Amélioration des transports et de la mobilité, Amélioration des services de Santé, Aménagement du territoire, l'Eau du territoire). Ainsi, l'AGUR participe à la concrétisation d'actions dans le domaine de la coopération hospitalière et médico-sociale (rapprochements linguistiques des personnels médicaux, exercices d'urgence liés à des catastrophes routières ou chimiques, équipement d'imagerie médicale innovant...), à la réalisation de supports d'information des habitants sur les modalités de déplacements, l'initiation de la démarche sur la réalisation d'équipements de mobilités douces (passerelle et tunnel piétons, vélos, chevaux), à la réalisation d'Atlas et de répertoires sur les indicateurs statistiques, les acteurs de l'Eau, les acteurs économiques (en cours), mais également à la réalisation d'actions de promotion et de communication touristiques « Côte à Côte ». Cette coopération transfrontalière se traduit également par un séminaire sur le développement économique, des enquêtes d'entreprises, l'initiation d'une démarche de clusters transfrontaliers, le rapprochement des acteurs de l'aménagement du territoire et le rapprochement des acteurs intervenant sur les problématiques d'inondations et de submersion marine. L'agence d'urbanisme initie, pilote, gère, anime également des projets bénéficiant de fonds européens pour des partenaires ou pour ses propres actions dans le cadre de ses compétences, pour que soient prises en compte les différentes échelles de territoire (de l'échelle de proximité à l'échelle métropolitaine), pour que le transfrontalier soit proche des besoins des habitants, pour que cette dimension territoriale s'inscrive dans un rapport « gagnant-gagnant » dans les projets de développement.

## PERPIGNAN : développer la réflexion sur le grand territoire de l'espace catalan

Par Gilles PLANAS, chargé de mission mobilité et relations transfrontalière de l'Agence d'urbanisme catalane

En 2007, les élus et acteurs de l'aménagement du territoire de Catalogne-Nord se dotent d'une agence d'urbanisme : l'Agence d'urbanisme catalane (AURCA). Au-delà du symbole et de l'attachement identitaire, les travaux de l'agence s'inscrivent dans un contexte favorable au développement de la thématique transfrontalière.

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire à Perpignan structure un réseau de villes transfrontalier pesant dans l'arc méditerranéen. Une gouvernance émerge avec la mise en place du GECT de l'Eurodistrict de l'Espace catalan transfrontalier (Pyrénées-Orientales et province de Gérone). L'intérêt des techniciens sud-catalans pour les démarches portées au Nord ne se dément pas (mesures du Grenelle de l'Environnement, politique sociale de l'habitat, méthodologie des outils de planification, traductions françaises des directives européennes...). Les élus souhaitent que l'agence d'urbanisme devienne un partenaire clé des relations transfrontalières en se positionnant à l'interface de l'urbanisme sud-catalan et français. Grâce à une action volontariste, de nombreux contacts sont pris pour favoriser les échanges techniques en matière d'aménagement et de planification : de l'échange thématique aux projets transfrontaliers, en passant par la constitution d'une intelligence territoriale commune.

Aujourd'hui, grâce à une relation de confiance établie entre techniciens, des partenariats se développent principalement avec la Generalitat de Catalogne ou les structures publiques en charge des politiques d'urbanisme et d'aménagement. L'enseignement et la formation sont aussi des relais privilégiés et pilotes dans le renforcement des liens transfrontaliers. Des étudiants de l'Université de Gérone (UdG) effectuent des stages au sein de l'AURCA. L'agence intervient également lors des journées de formation en urbanisme organisées par l'EuroInstitut Catalan Transfrontalier (universités de Perpignan et de Girona). Des cours de catalan sont proposés au personnel de l'AURCA. Les pratiques sud-catalanes peuvent servir de leviers dans l'élaboration des SCoT nord-catalans d'un point de vue thématique et méthodologique. Six réunions

ont été organisées en 2010 et 2011 entre techniciens de l'AURCA et leurs homologues de la Generalitat en charge de l'élaboration des plans territoriaux partiels sud-catalans. Une étude de la politique d'aménagement commercial sud-catalan a contribué au Document d'Aménagement Commercial du SCoT Plaine du Roussillon. L'agence d'urbanisme a initié des démarches créatives dans une phase de préfiguration d'un observatoire transfrontalier : dans le cadre d'un appel à projets Conseil général - Generalitat, l'AURCA s'est associée à la Fondation de l'Université de Gérone, pour travailler à un « Forum d'échange d'expériences et de pratiques urbanistiques » en trois volets. Le premier volet consiste en un recueil bilingue d'opérations d'aménagement autour de quatre thématiques (réhabilitation des centralités, traitement des places, la place de la nature en ville, l'aménagement du littoral) ; le second volet s'est traduit par deux journées-visites avec les élus et techniciens dans la région de Gérone puis de

Perpignan ; le troisième volet se matérialise par une exposition itinérante baptisée « Dos carrers, una plaça ». Ces échanges alimenteront un observatoire des bonnes pratiques dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement durable à l'échelle du territoire catalan. L'AURCA a ensuite élaboré un Mémento économique répondant à un besoin de connaissance réciproque exprimé par les institutions et les acteurs économiques du territoire transfrontalier. À court terme, l'agence prévoit le lancement d'un glossaire franco-catalan de l'aménagement du territoire. À plus long terme, le projet d'agence poursuit trois objectifs sur le transfrontalier : la structuration de l'observatoire territorial ; la prospective territoriale avec l'enjeu de « réfléchir ensemble aux devenir possibles du territoire et de ses filières » ; la question de l'interterritorialité : « mettre en réseau les acteurs de la planification pour aborder la question du grand territoire ».

Exposition itinérante « Dos carrers, una plaça ».



# REGARDS DE VOISINS

## Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Par Isabel GIRAULT, directrice générale de l'Office de l'Urbanisme, État de Genève

Encouragé par les appels à projet concomitants de la Confédération Helvétique et de l'État français, le « projet d'agglomération franco-valdo-genevois » signé en 2007 marque un véritable progrès dans la structuration de l'agglomération transfrontalière en servant de guide commun à tous les documents de planification (Plan Directeur Cantonal pour l'État de Genève, SCoT pour les collectivités françaises) et en orientant une part considérable des investissements vers une ossature de transports collectifs bénéficiaire des politiques de contractualisation.

Ce projet s'attaque aux enjeux majeurs de rééquilibrage de la production de logements et d'emplois et d'économie du foncier, en définissant une vision cohérente d'agglomération multipolaire, compacte et verte. Sous-tendu par un réseau de transports ambitieux dont la liaison ferroviaire Cornavin/Eaux-Vives/Annemasse constitue la colonne vertébrale, le schéma général a été mis au point grâce à une vaste démarche partenariale, couronnée du Grand Prix européen de l'urbanisme 2010, qui s'est appuyée sur une batterie d'études localisées autour d'enjeux par secteurs spécifi-

ques, largement ouvertes à la participation : les périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération. Ce processus de projet itératif entre les échelles suit son cours avec des approches de plus en plus précises. Ainsi, tandis que le projet d'agglomération finalise sa deuxième version, une cinquantaine de secteurs porteurs, en lien avec les transports, ont été sélectionnés dans une visée opérationnelle, une dizaine ayant déjà été engagées. Parallèlement aux projets d'aménagement, un fonds transfrontalier genevois doté de 240 M€ sur dix ans est en discussion pour compléter le financement d'infrastructures sur le sol français, dont l'effet pour Genève serait avéré. À côté de cette entrée territoriale, de nombreux chantiers ont été ouverts sur des politiques « de services », pour engager des coopérations dans les domaines du social, de la santé, de la formation, de la culture, de l'agriculture, de l'économie, du logement ou de l'environnement. Cependant, les avancées concrètes sont lourdement orientées par les dotations financières des politiques publiques, largement dominées ici par le fonds d'infrastructure de transport mis à contribution par Berne.

Ainsi, même si le chemin parcouru est remarquable à bien des égards, beaucoup reste à faire pour donner à l'agglomération toute sa dimension d'espace de vie commun d'une population bientôt millionnaire. Sur le plan de la représentation mentale, de l'identité et de la cohésion sociale, on n'y est pas encore. À l'heure d'une recrudescence de la xénophobie ordinaire visant les travailleurs frontaliers, on peut mesurer à quel point la carte mentale de l'agglomération reste cloisonnée, même si les accords bilatéraux de 2002 ont induit « un saut de croissance de l'économie genevoise à la fois quantitatif et qualitatif » selon l'observatoire statistique transfrontalier. Parions que la mise en place d'un Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT), nouvel espace de gouvernance transfrontalière, doté de moyens propres, ira sur cette indispensable cohésion. En attendant, une consultation du public est en cours pour trouver un nom à l'agglomération franco-valdo-genevoise qui, souhaitons-le, contribue à l'appropriation par la population de cette construction institutionnelle.

## Coopération Strasbourg-Kehl : 3 questions à Kora Herrmann

Chef du service Planification urbaine à la Ville de Kehl (Allemagne), membre de l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS).

### Comment analysez-vous la coopération entre Strasbourg et Kehl ?

Les deux villes sont liées de longue date par un intense travail transfrontalier, traduit, sur le plan urbain, par le Jardin des 2 Rives et son Festival, la passerelle Mimram, la prolongation de la ligne D du tram vers Kehl, un concours transfrontalier pour l'aménagement des anciens sites douaniers, ou encore le projet d'une crèche transfrontalière dans le quartier du Port du Rhin. Dans la coopération entre nos deux pays, les différences législatives ont toujours été considérées comme des opportunités permettant de choisir la procédure la plus appropriée au projet.

### Que retenez-vous des ateliers transfrontaliers avec l'ADEUS et l'ENSAS ?

La ville de Kehl, membre de l'ADEUS, a déjà participé à plusieurs de ces ateliers.

Celui de juin 2011, mené par l'ADEUS et auquel 18 experts allemands, hollandais et suisses ont pris part, a permis de prendre du recul, de partager une vision globale et de faire émerger des pistes déjà esquissées, mais qui jusqu'ici semblaient peu ou pas réalisables. Ils ont aussi rendu visible le rôle moteur des deux villes pour toute la région.

### Comment voyez-vous les rôles de Kehl et Strasbourg comme points de liaison entre des territoires plus larges ?

Ce rôle de liaison est très important. En France et en Allemagne, les plans d'échelle régionale sont en cours de révision ou le seront prochainement. Même si les prévisions démographiques sont divergentes, les approches sont similaires : réduction de la consommation de terres agricoles,

concentration du développement dans les zones déjà urbanisées selon le principe de la « ville des chemins courts », attention accrue aux aspects écologiques (nous élaborons en commun un plan de qualité de l'air et un plan d'action contre le bruit). Parmi les autres thèmes d'importance régionale, citons les liaisons de transport (raccordement transfrontalier du tram...), mais aussi les structures paysagères telles que les ceintures vertes, pour lesquelles le Festival des Deux Rives, organisé par Strasbourg et Kehl, a fourni des bases solides. Ces démarches devraient être transposées à une plus grande échelle lors de la révision des plans régionaux.

Propos recueillis par Cathie ALLMENDINGER



# ORIOLO CLOS L'URBANISME, EN PENSÉE ET EN ACTION

Il a fait carrière à Barcelone, où il a notamment porté le grand projet « 22 @ ». À 56 ans, il a pris les rênes de l'Agence de Lille-Métropole.

Oriol Clos réfléchit longuement avant de répondre aux questions. Non que le nouveau directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille-Métropole, natif de Barcelone, cherche ses mots. Encore moins ses idées. Mais il souhaite trouver la « bonne mesure » dans l'expression ; celle qui fait avancer.

Ainsi resitue-t-il ses premières observations sur le territoire dans le contexte d'une région en mutation économique, toujours affectée par des problèmes sociaux, qui doit trouver des réponses à l'échelle métropolitaine et transfrontalière. Cela posé, il avoue une « surprise » face à la complexité des structures administratives qu'il a découvertes depuis son arrivée à Lille en février, et avoir été frappé par « des méthodes qui peuvent freiner l'initiative, la créativité, voire la part de risque dont aucune activité ne peut se passer ». De ses pérégrinations sur le terrain, il ramène aussi une impression de traitement irrégulier de certains espaces publics. « Autant les réalisations singulières sont soignées, autant ce que j'appelle le quotidien des espaces publics n'est pas intégré dans une démarche globale de qualité visible ».

Mais ce ne sont que peccadilles, rapportées à l'enthousiasme qu'inspire à Oriol Clos sa nouvelle situation. « Dans la métropole lilloise, les ensembles se chevauchent, s'imbriquent. Un exemple : elle est composée de cinquante pour cent de terres agricoles, mais elle n'est pas rurale pour autant. Ici, on a conscience qu'un territoire doit s'observer et s'analyser à différentes échelles. Ma formation et ma pratique

sont axées sur l'espace urbain, une notion qui essaie de résumer la complexité de la vie et des relations urbaines, au-delà des limites connues de l'aménagement. À Lille, je vais pouvoir travailler à l'enrichissement de ce concept ».

Le « je », en l'occurrence, est celui du directeur de l'agence et non de l'individu, tout auréolé qu'il soit de sa carrière à Barcelone, qui l'a mené au poste d'architecte en chef et directeur de l'urbanisme de la Ville (2003-2011) après avoir, notamment, dirigé l'urbanisme de la société municipale 22 @ Barcelona (2001-2003), chargée de la mise en œuvre du plan d'aménagement du même nom.

Le successeur de Nathan Starkman veut faire converger démarche personnelle et fonctionnement d'un organisme et d'une équipe dont il respecte l'histoire et les acquis. L'agence lilloise connaîtra une « évolution ». « Les agences d'urbanisme doivent être des instruments de pensée, d'étude, de proposition, coopérant entre eux, et non des outils de prestations de services aux collectivités. Réfléchir à l'espace urbain à l'échelle métropolitaine n'est pas évident ; on ne peut pas uniquement le faire avec une vision technique ». Mais Oriol Clos est loin d'être un pur esprit. « Je reste architecte avant tout, artisan, soucieux du lien entre les projets et leur matérialisation. La ligne qui me guide, comme elle guidait mon maître et ami, Manuel de Solà-Morales, récemment disparu, est : comment bâtir les idées qui se cachent derrière le mot urbanisme ».

Bertrand Verfaillie





## ROBERT HERRMANN MARIER PROSPECTIVE ET PRAGMATISME

Le président depuis 2008 de l'Adeus (Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise) a largement impulsé la reconfiguration des missions de la structure, qu'il voit comme un espace de respiration dans la production de la ville.

Également trésorier de la FNAU, Robert Herrmann a pris la présidence de l'Adeus avec certains atouts en main. Certes, il n'est pas urbaniste, il vient du monde du transport routier de marchandises. Mais entre 2001 et 2008, il a décroché un master de management public à l'université Nancy-2 et cofondé une société de conseil en gestion pour les collectivités. Il en a revendu les parts à la fermeture d'une parenthèse d'opposition municipale qu'il ne compte évidemment pas voir se rouvrir dans deux ans.

« L'agence, c'est un ballon d'oxygène », avoue d'emblée Robert Herrmann. Non que le président de l'Adeus estime étouffer sous sa casquette au demeurant lourde de premier adjoint au maire de Strasbourg, mais ses attributions en font l'un des élus les plus en prise avec le quotidien du quotidien. La démocratie participative, emblème du mandat avec ses combats de CoQ (conseils de quartier), c'est lui qui la porte. Les négociations avec les syndicats de la grande maison commune Ville et Communauté urbaine de près de 8 000 agents, c'est pour lui aussi. Mais après avoir géré le dossier du Racing, l'OM de l'Est, durant ses premiers mandats dans les années 1990, on doit sans doute être prêt à tout affronter...

La plongée dans le quotidien, Robert Herrmann l'a effectuée aussi à l'Adeus au moment de conduire une profonde réforme organisationnelle. Ces chantiers désormais achevés, l'agence peut consacrer son énergie à ses missions, elles aussi largement revues par le tandem qu'il forme avec la directrice Anne Pons, arrivée en 2009. Comme nombre de ses consœurs, l'agence d'urbanisme strasbourgeoise (52 salariés) a pour l'essentiel tourné le dos aux contrats particuliers avec les

collectivités. « Nous avons clarifié son rôle et ceux du service du développement urbain de la Communauté urbaine et de l'aménageur, en différenciant leur temps d'intervention », ajoute Robert Herrmann. Pour l'agence, cet horizon temporel est le long terme, la prospective vers la métropole du futur. « Elle forme un espace extraordinaire de liberté, multipartenarial, comme il en existe peu à l'échelle d'une collectivité, un espace où on peut se laisser aller à rêver et idéaliser ». Mais tout en conservant un esprit pragmatique : « on est dans un jeu sérieux, bien réel, de construction de la ville ».

Le président manifeste d'autant plus le souci de garder les pieds sur terre qu'il a souhaité sortir l'agence d'urbanisme du dialogue exclusif avec les producteurs classiques de la ville dont l'imagination peut parfois déborder. « Nous nous sommes ouverts à d'autres sensibilités, tout aussi importantes : le développement économique, l'emploi, le social, le transfrontalier ici en Alsace, à travers les structures qui les incarnent mais aussi avec le public. Nos rencontres et débats rassemblent des personnes de tous âges et de tous profils pour parler de mobilités urbaines, de dialogue public, de la notion de monde fini avec Pierre Radanne, de l'emploi dans trente ans, etc. Leur bonne fréquentation est un motif de satisfaction pour moi ».

Parmi les axes de travail de l'Adeus, Robert Herrmann cite comme « le plus important » l'adaptation du territoire à la vie des gens. « Il ne faut jamais oublier que sur le territoire que l'on étudie, il y a des hommes et femmes qui vivent ou vont venir vivre ».

*Christian Robischon*