

Métropoles, entre fiction et réalités

PUCA

La plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines est née d'un constat : les problématiques et connaissances développées par les milieux de la recherche sur la fabrique de la ville sont encore trop cloisonnées. Les décideurs ne sont pas suffisamment associés aux travaux et l'ensemble des acteurs privés et publics ainsi que, plus largement, la société civile, bénéficient peu d'une mise en commun des savoirs. Dans une société en mouvement, où une nouvelle gouvernance devrait aider à mutualiser les compétences et les connaissances, la plateforme a animé sur une décennie un dispositif de recherche-action innovant. Après le programme de recherche POPSU 1 (2004-2010), un second, POPSU 2 (2011-2014), a été cofinancé et copiloté par le PUCA, au sein du Groupement d'intérêt public - Atelier international du Grand Paris et par dix communautés urbaines – Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Rennes, Strasbourg, Toulon, Toulouse – et leurs partenaires. Cinq thématiques ont été approfondies : « *l'économie de la connaissance* », « *la prise en compte de la durabilité* », « *les gares et leurs quartiers* » « *les fragilités urbaines* » ainsi que « *les régulations territoriales* ». Pour que le programme suscite l'intérêt des acteurs et que les questions rencontrées par ces derniers soient portées à l'agenda des chercheurs, il était indispensable de concevoir des dispositifs qui concilient le temps long de la recherche et celui de l'action. Cent chercheurs ont ainsi été mobilisés et une trentaine de séminaires ou des colloques ont été organisés à l'échelle locale et nationale. Ce dossier consacré à POPSU 2 nous donne des éclairages sur les résultats des recherches. Dans cette période de construction des métropoles soutenue par l'État, ils ouvrent une fenêtre sur des réalités métropolitaines et les réflexions qu'elles suscitent à travers des objets de recherche pluriels.

Station de vélos en libre service Vélo'V à la gare SNCF de Lyon Part-Dieu © Arnaud Bouissou / MEDDE-MLETR



Des métropoles sous tension

Par Virginie Bathellier, chargée de mission au PUCA, directrice de la plate-forme POPSU et Jean-Baptiste Marie, architecte et urbaniste, secrétaire scientifique du programme POPSU

Métropole, qu'entend-on par ce terme polysémique ? Entre la métropole d'hier et d'aujourd'hui, les métropoles mondialisées et les métropoles régionales, quels sont les points communs et les dissemblances ? La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014, loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, définit la métropole comme le regroupement de plusieurs communes « d'un seul tenant et sans enclave » qui « s'associent au sein d'un espace de solidarité pour élaborer et conduire ensemble un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social de leur territoire afin d'en améliorer la compétitivité et la cohésion ». En écho aux enjeux locaux, la construction juridique des métropoles n'est-elle pas une réponse à la concurrence internationale croissante entre métropoles ? Nombre de recherches et de contributions ont essayé d'en approcher le contenu et les caractéristiques générales au-delà d'une acception d'ordre juridique. Mais force est de constater que la métropole demeure un objet insaisissable. Pierre Veltz remarque que les métropoles suscitent des réticences même si les travaux de Laurent Davezies illustrent le rôle essentiel joué par les métropoles régionales dans la croissance¹. Toulouse, Bordeaux, Nantes, Lyon et Montpellier ont en effet enregistré 57.000 emplois privés supplémentaires entre 2008 et 2012, alors que globalement ceux-ci régressaient dans la même période². Pierre Veltz observe également que la métropolisation connaît en France une trajectoire très différente de celle que l'on constate ailleurs. Ainsi, le Royaume-Uni est « écrasé par Londres » et l'Allemagne ou l'Italie ne bénéficient pas de l'effet d'entraînement « d'une ville-monde comme Paris ». Dans l'hexagone, les villes situées à deux ou trois heures de la capitale, grâce aux lignes ferroviaires à grande vitesse, constituent des territoires dynamiques tant au plan économique que culturel et social. Ces évolutions indiqueraient que la France « fonctionne de plus en plus comme une métropole unique, une métropole distribuée, la métropole France³ ». Ce qui n'empêche pas les fragmentations, les tensions au sein même de la métropole. « La France qui gagne est partout, la France qui perd aussi⁴ ». Les travaux de recherche réalisés dans le cadre de la

Plateforme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU) donnent des clés de lecture d'une ville « en train de se faire ». Ils invitent à renouveler les cadres explicatifs des dynamiques à l'œuvre, des tensions et modes de recomposition qui traversent les grandes agglomérations aujourd'hui. Les contributions issues de ces travaux, qu'elles soient transversales ou par ville, forcément trop synthétiques compte tenu du cadre imparti, nous en dévoilent cependant toute la richesse⁵.

Des dispositifs participatifs qui peinent à innover

Les dispositifs participatifs ont été étudiés dans plusieurs villes car ils constituent une catégorie récurrente de l'action publique. Pour répondre au désengagement des habitants, les techniques de mobilisation et d'animation se sont renforcées ces dernières années sans toutefois résoudre la déconnexion entre instances de débat et processus décisionnels. Les travaux réalisés à Nantes montrent que s'est déployée toute une ingénierie de la participation depuis les années 2010 sur les questions de prospective territoriale. Sans y intégrer celle, controversée, du nouvel aéroport, ce qui rejoint le constat plus général selon lequel les enjeux majeurs du développement urbain sont souvent discutés dans d'autres instances.

À Strasbourg, en dépit d'une volonté politique marquée, les chercheurs observent que les dispositifs participatifs ne sont pas encore assez efficaces pour « construire un débat » sur des projets ou des outils au service du développement métropolitain. Ces dispositifs tendent à reproduire les segmentations sectorielles existant au sein de l'administration et les découpages territoriaux traditionnels. Autre exemple, à Grenoble où le SCoT participatif constitue un premier pas pour dépasser ces incohérences, grâce à la volonté des décideurs institutionnels d'inscrire la participation dans les dispositifs intercommunaux. Toutefois, les chercheurs mettent en exergue la complexité d'une construction de la participation à l'échelle de l'agglomération et du SCoT. Les conseils de développement n'y échappent pas, tiraillés par la difficulté à asseoir une dynamique de réflexion commune intégrant les territoires urbains aussi bien que les territoires périurbains ou ruraux. Néanmoins, plus généralement,

¹ VELTZ, Pierre, « La métropole, oui, mais... », *Urbanisme*, hors série n°50, 2014

² *ibid.*

³ VELTZ, Pierre, *Paris, France, Monde. Repenser l'économie par le territoire*, Editions de L'Aube, 2012

⁴ *op.cite.* « La métropole, oui, mais... »

Les citations qui suivent dans l'article sont extraites des rapports de recherche produits par les équipes mentionnées.

⁵ La composition des équipes de recherche figure dans un encadré après le résumé ou entretien réalisé pour chacune des agglomérations.



© MEDDE-MLETR

ces conseils de développement, en s'appuyant sur des « expertises citoyennes collectives » auxquelles les chercheurs en sciences sociales contribuent parfois, peuvent aider à renouveler le dialogue local selon Didier Paris. On assisterait à une hybridation des savoirs qui favorise la formulation « de propositions sur l'action publique aux différentes échelles de la métropole⁶ ».

Les fragilités ne sont pas seulement là où on les attend

Les systèmes métropolitains sont paradoxaux. Ils sont plus qu'ailleurs le lieu des possibles, que ce soit en termes d'emplois, de mobilité mais aussi d'accès à l'information ou à la culture. A contrario, dans ces territoires, les inégalités subsistent ou même se renforcent. Selon Marie-Christine Jaillet et Fabrice Escaffre, la métropole inclut, dans sa dynamique même, les ressorts de sa propre fragilité⁷. Alors que le parti pris des recherches consistait à porter la focale sur d'autres quartiers que ceux de la géographie prioritaire, il est apparu que les fragilités – parfois oubliées – se situaient également dans des tissus urbains en recomposition et affectaient de différentes manières des populations modestes. À Toulouse, l'équipe de recherche s'est attachée à les identifier dans des territoires du nord toulousain qui ont connu ces dernières années « une urbanisation composite en ordre dispersé ». La forte mobilité résidentielle qui caractérise certains quartiers, les incertitudes concernant le devenir des logements locatifs bénéficiant de dispositifs d'incitation fiscale, la permanence de zones en difficulté et l'inconfort résidentiel lié pour partie à l'aménagement urbain incitent à la vigilance. À Marseille, les chercheurs ont analysé la relation entre l'inconfort résidentiel – qui fait référence au point de vue du résident – et le confort urbain – qui vise tous les publics –, pour revisiter les différentes actions programmées dans le centre-ville. Certaines d'entre elles peuvent fissurer un équilibre

existant ou entraîner des tensions à bas bruit. C'est le cas notamment d'opérations immobilières qui se développent au détriment d'espaces investis par la population résidente ou encore d'un plan de circulation destiné aux visiteurs mais mis en place sans qu'aucune réflexion sur une desserte des secteurs résidentiels n'ait été engagée en parallèle. Les manifestations des fragilités ou tensions peuvent ainsi se révéler en filigrane et être appréhendées très différemment selon les personnes interrogées. C'est en partie ce que révèle l'enquête menée à Toulon où le ressenti des habitants de l'agglomération diffère du diagnostic posé par les institutionnels sur le fonctionnement urbain. Alors que la population « plébiscite » la qualité du cadre de vie dans ses différentes composantes, les problèmes de logement, d'accessibilité et d'attractivité du centre ville sont au contraire soulignés par les acteurs socio-économiques. D'où l'intérêt de croiser les regards pour mieux cerner la complexité des situations.

Des territoires durables : entre objectifs partagés et effets démonstrateurs

L'analyse comparative des métropoles de Marseille, Grenoble, Strasbourg et Toulouse conduite par Natacha Seigneuret conforte l'idée que le développement durable constitue un vecteur de transversalité permettant de combiner les thématiques et les échelles⁸. Au-delà des grandes orientations nationales ou européennes, il a servi d'appui pour élaborer des cheminements spécifiques liés aux caractéristiques locales, à travers les plans comme les Plans climats territoriaux, les projets tels que les Eco-quartiers et les trames vertes et bleues. Planification et projets se sont alimentés les uns et les autres. Si bien souvent la tentation est grande de circonscrire les projets urbains à l'innovation technologique, ils ont parfois introduit « des dimensions sociales, interrogé les cultures de projet existantes, favorisé l'émergence de nouveaux modes d'habiter ». Ils ont aussi permis d'ériger des prin-

⁶ PARIS, Didier, « Le territoire, la société civile, le chercheur », *Revue Urbanisme*, hors série n°50, 2014

⁷ JAILLET Marie-Christine et ESCAFFRE Fabrice « Les fragilités des métropoles en développement », *Revue Urbanisme*, hors série n°50, 2014

⁸ SEIGNEURET Natacha, *Analyse comparative sur la prise en compte de la durabilité dans les stratégies et projets métropolitains*, 2013, UMR PACTE Territoires

cipes fondateurs à une échelle plus large que celle du projet. Ainsi, « certaines figures structurantes se retrouvent dans l'ensemble des démarches conduites dans ces quatre agglomérations : la ville apaisée et continue, avec une articulation entre urbanisme et déplacements pour une mobilité et une accessibilité pour tous (...); la ville nature avec la mise en réseau et la préservation des espaces naturels et agricoles ». L'autre point mis en évidence porte sur les « démonstrateurs urbains », en particulier les EcoCités développés sous l'impulsion de l'Etat. L'équipe souligne qu'il est indispensable que ces grands projets porteurs d'innovations technologiques fassent également appel aux « savoirs profanes » et prennent en compte l'évolution des usages pour mieux répondre aux enjeux contemporains.

Développement des mobilités et dynamique internationale : le miroir aux alouettes ?

Les gares et les pôles d'échanges constituent l'unique axe thématique du programme de recherche qui interroge un objet spatial, celui d'un équipement. Cette problématique a souvent été associée – notamment dans un contexte de concurrence croissante entre les métropoles – aux enjeux de mobilités. Les recherches menées dans le cadre du programme traduisent un recul des analyses spatiales au profit de problématiques sociales, économiques et de gouvernance des projets.

Un premier résultat rejoint l'analyse de Jean-Marc Offner, selon laquelle le développement des mobilités n'induit pas forcément les conditions d'un développement économique des villes⁹. C'est le cas à Euralille, où l'effet d'entraînement ne semble pas celui attendu. Alors que Rem Koolhaas déclarait qu'« Euralille n'est pas fait pour les Lillois mais pour les Anglais, les Japonais, les managers du monde entier », finalement les entreprises étrangères ne se sont pas – ou peu – installées et ont été remplacées par des services administratifs. À Rennes, les chercheurs constatent également un décalage entre l'ambition initiale d'inscrire la gare et son quartier d'affaires dans une dimension internationale et les réalités du terrain.

Autre résultat avancé est celui d'une difficile articulation

entre les stratégies métropolitaines et les réalités des politiques communales. Roelof Verhage l'observe à Lyon où les gares secondaires élaborées dans le cadre de stratégies métropolitaines « sont aujourd'hui à l'écart des dynamiques communales, à la fois en termes d'usage (peu de passagers) et de programmation (priorité actuelle à la revitalisation des centre-bourg) ». Constat qui peut alimenter les réflexions sur le réseau métropolitain bordelais et ses gares secondaires.

L'économie de la connaissance au cœur de l'imaginaire métropolitain

Les métropoles étudiées fleurissent d'initiatives, d'événements et d'équipements associés à l'économie de la connaissance : clusters, learning center, tiers lieux (cantine numérique, pépinière d'entreprises, espaces de co-working, etc.). L'analyse comparative réalisée par Maurice Catin sur les grandes aires urbaines confirme le rôle moteur des fonctions métropolitaines (conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs) dans la croissance de l'emploi des années 2000. Ces nouvelles dynamiques figurent comme autant de leviers d'un développement métropolitain. Pourtant les recherches incitent à nuancer cette hypothèse. Le cas de Grenoble, présenté comme un modèle de « la nouvelle économie » à travers ses liens entre recherche, universités et entreprises, témoigne de ses limites. Selon Magali Talandier, si « Grenoble culmine en haut du palmarès des villes innovantes, elle n'est guère dynamique sur le plan démographique, social, culturel voire même économique ». Et Elisabeth Campagnac-Ascher met en garde contre toutes visions déterministes « depuis celles qui font du développement métropolitain une retombée inéluctable et assurée de l'économie de la connaissance à celles qui escomptent qu'elle adienne par les bonnes grâces d'une offre territoriale affinée¹⁰ ».

Ces quelques éléments de réflexion issus du programme de recherche POPSU 2 confirment l'intérêt d'observer les métropoles à travers des problématiques croisées. Par l'analyse de grandes agglomérations, il nous invite aussi à admettre l'hypothèse d'une diversité des réalités métropolitaines dont les synthèses qui suivent rendent compte.

⁹ OFFNER, Jean-Marc, « Les «effets structurants» du transport : mythe politique, mystification scientifique », L'Espace géographique, n° 3, 1993

¹⁰ CAMPAGNAC, Elisabeth « Economie de la connaissance et métropolisation », Urbanisme, hors série n°50, novembre 2014

Bordeaux, la métropole en référence ?

Guy Tapie et Patrice Godier, respectivement professeur et enseignant à l'École nationale d'architecture et de paysage de Bordeaux, décryptent les effets de la dynamique métropolitaine de Bordeaux.



Tramway à Bordeaux.

© Laurent Mignaux/MEDDE-MLETR

Quelle image de la métropole bordelaise se dégage à l'issue des travaux de l'équipe de chercheurs ?

La métropole est devenue une « référence » en matière d'action territoriale. Trois thématiques en témoignent qui sont autant d'images du changement en cours : la mobilité qui représente le vecteur de conscience métropolitaine par excellence ; la mise à l'agenda du thème de l'économie de la connaissance qui se traduit notamment par l'importance accordée de nouveau à la fonction campus à l'échelle métropolitaine et plus globalement aux activités de la nouvelle économie (émergence de microsites sur l'agglomération) et enfin la question des régulations territoriales qui a montré au sein de la communauté urbaine de Bordeaux, la CUB, un saut qualitatif avec le glissement progressif dans les manières de gouverner d'une logique de guichet (arrangement d'intérêts municipaux) à celle de mission (vers plus de projets métropolitains).

En quoi la densification, en lien avec le tramway et des gares secondaires, est-elle importante pour la métropole bordelaise ? Quels enseignements tirez-vous de vos observations ?

La question de la densification d'une métropole qui reste une des plus « étalée » en France s'est incarnée ces dernières années de manière consensuelle chez les politiques dans deux slogans : la métropole millionnaire à l'horizon 2030 et l'opération 50.000 logements le long des axes de transport. Derrière ces deux annonces, le rôle du lien urbanisme-transport est déterminant. Sur ce registre, le tramway a sans conteste permis de repenser la métropole à partir de la mobilité et non plus seulement des transports. Reste à élargir cette réflexion aux terrains de la multimodalité et de l'intermodalité mais aussi de raisonner en termes de réseau métropolitain, et donc gares secondaires.

Quelle est la place de l'économie créative dans l'agglomération et quelles en sont les spécificités ?

L'intégration dans les stratégies urbaines bordelaises des potentiels et des valeurs attribués à l'économie de la connaissance et créative n'est pas un cœur de cible pour plusieurs raisons. La première est l'instabilité des définitions de ce secteur, dont la difficile mesure limite la visibilité, l'action publique et la formulation d'une stratégie de

développement et d'aménagement urbain.

La deuxième est la récente émergence d'un tissu d'acteurs porteurs d'enjeux du secteur (entre 2005 et 2008) et d'un discours original et audible par les autorités publiques pour en faire un support de stratégies d'aménagement. Si des expériences bordelaises sont reconnues (le jeu vidéo par exemple), elles relèvent d'une création spontanée plus que d'une action concertée associant acteurs privés et publics dans un cadre institutionnel et organisationnel commun. La troisième raison, selon les acteurs impliqués, est que le fond de décor bordelais malgré des réussites incontestables n'a pas ancré des pratiques culturelles suffisamment ouvertes pour générer une ambiance urbaine créative. La quatrième raison est le formatage des réponses actuelles en termes d'aménagement qui, souvent, ne dépassent pas la recherche d'un lieu et d'un local. La cohérence et la lisibilité sont déficientes pour franchir les barrières d'une prise en compte plus fondamentale dans les stratégies urbaines autour de polarisations « complètes » (activités, formations, diffuseurs ou incubateurs).

Vous qualifiez la régulation métropolitaine d'inachevée. Pourquoi ? Quels sont les leviers du changement ?

Le glissement évoqué dans la gouvernance territoriale est fragile, faute d'un pouvoir politique régulateur autonome. Les différentes scènes de régulation à l'échelle métropolitaine installées ces dernières années (OIN Euratlantique, opération campus, inter-SCoT, Movable) n'y suffiront pas. En ce sens, la nouvelle ère qui se présente avec Bordeaux Métropole s'avère décisive dans la mesure où elle doit tenir compte des menaces qui pèsent sur des compromis qui se dessinaient (avec le département) et de résistances au « fait urbain » qui se font jour (dans les territoires péri et para urbains).

ONT PARTICIPÉ AUX RECHERCHES :

RESPONSABLES SCIENTIFIQUES : Patrice Godier et Guy Tapie
RÉGULATIONS TERRITORIALES : Lise Monneraud et Claude Sorbets ;
GARES ET PÔLES D'ÉCHANGES : Patrice Godier, Adrien Gonzalez et Thierry Oblet ; **ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE :** Olivier Ratouis et Guy Tapie
LABORATOIRES : PAVE, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux et Centre Émile Durkheim UMR 5116, Université de Bordeaux

Grenoble, la technopole devenue métropole

Grenoble, comme technopole, trône depuis plusieurs années les sommets des classements internationaux pour son dynamisme en termes d'innovation. Depuis le 1^{er} janvier 2015, elle revêt - en droit - les atours d'une métropole. Mais, si elle en possède tous les atouts, des fragilités demeurent.



© Guillaume Brialon

Personne aujourd'hui ne conteste le rôle de technopole de Grenoble. La ville abrite en effet un ensemble de clusters qui constituent autant d'agglomérations d'entreprises et de laboratoires spécialisés dans des productions particulières (logiciels, fabrication des puces électroniques, nanotechnologie). Mais, la présence d'activités fondées sur la connaissance, la recherche, l'innovation et la créativité suffit-elle à faire de la cité dauphinoise une métropole ?

Pour accéder au véritable statut de métropole – au-delà du statut de droit acquis au 1^{er} janvier 2015 – Grenoble est confrontée à un défi majeur : intégrer ces clusters dans la société urbaine locale et renouveler ses modes de gouvernance. En effet, si la ville génère, autour des activités de la connaissance, un nombre important d'emplois, cette dynamique n'est d'une part pas corrélée au développement économique local et, d'autre part, tend à s'essouffler. L'aire urbaine présente des signes de fragilité plutôt sérieux. Que ce soit en termes de croissance démographique et des emplois, d'attractivité migratoire, d'évolution des revenus par habitant, Grenoble fait systématiquement moins bien que la moyenne des quinze aires urbaines de taille comparable au cours de la décennie passée.

Défaut de pilotage

En dépit de ses nombreux atouts (un système productif innovant, une place dans le monde de la recherche, une attractivité auprès des étudiants du monde entier, un réseau d'associations, un environnement résidentiel et récréatif), Grenoble manque d'une véritable instance publique de pilotage du développement économique, notamment pour encadrer l'aménagement des zones d'activités et le choix de filières stratégiques à privilégier qui soient autres que celles relevant de la haute technologie. L'exercice de la compétence de développement économique reste partagé entre les niveaux municipal et intercommunal. Autre écueil : les documents de planification stratégique qui abordent les questions économiques (Schéma de cohérence territoriale, Projet d'agglomération, Schéma de développement économique) privilégient les activités technopolitaines.

Défis à relever

Les inflexions récentes des politiques publiques peuvent néanmoins préfigurer la possible concrétisation métropolitaine du développement économique grenoblois. Si les initiatives créées par l'agglomération, comme la Fabrique métropolitaine, ont coloré les relations politiques et citoyennes dans un modèle à la fois élitiste, artificiel et technologique, le choix opéré en 2015 du statut de métropole pourrait permettre de l'inscrire dans une orientation stratégique métropolitaine.

Le PLUI sera peut-être le moment métropolitain attendu. Se pose également de manière aiguë la question de la « mise en culture » du caractère saillant de Grenoble : son rôle de moteur de l'innovation qui pourrait nourrir l'économie locale. Plane en effet le risque d'un divorce entre le système technopolitain alimenté par des « cerveaux » mobiles recrutés à l'international et une société urbaine mise à l'écart des processus de développement.

Enfin, autre axe étudié qui met en exergue la dichotomie entre une impulsion scientifique forte et sa faible « infusion » au niveau de la stratégie urbaine, le développement durable - inscrit dans l'ADN de la ville. En l'espèce, l'innovation technologique est présentée comme la solution aux problèmes économiques et sociaux et le développement technopolitain de l'agglomération est perçu comme la voie privilégiée d'accès au statut de métropole. Pourtant, nombreuses sont aujourd'hui les interrogations à ce propos. Le renforcement de l'attractivité de l'agglomération implique une vision plus équilibrée d'un développement durable, fondé sur une valorisation des ressources culturelles, sociales et économiques et porté par une stratégie d'ensemble, partagée par un plus grand nombre d'acteurs locaux.

Grenoble saura-t-elle fendre son armure technopolitaine pour se révéler métropolitaine ?

SYNTHÈSE RÉALISÉE À PARTIR DES RÉSUMÉS ET RAPPORTS DES CHERCHEURS :

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE : Gilles Novarina

ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE : Charles Ambrosino, Luc Gwiazdzinski, Rachel Linossier et Magali Talandier ;

RÉGULATIONS TERRITORIALES : Guillaume Gourgues et Sophie Louargant ;

DÉVELOPPEMENT DURABLE : Gilles Novarina et Natacha Seigneuret

LABORATOIRE : PACTE Territoires UMR 5194, Université Pierre Mendès France, Grenoble

Lille, ville inclusive

Capitale des Flandres hyperactive, Lille poursuit sa mue métropolitaine entamée voilà plus de trente ans, maniant avec conviction le levier culturel comme vecteur d'émancipation et d'intégration sociale. La ville mise aussi beaucoup sur ses gares pour dynamiser son activité.



Euralille.

© Martijn ten Napel

À Lille, plusieurs éléments stimulent l'intérêt de la recherche urbaine sur les gares et leurs quartiers. C'est le cas de la mise en circulation dans le Nord-Pas-de-Calais, dès les années 2000, des trains régionaux à grande vitesse (TER-GV). C'est aussi le cas avec la présence de Lille-Europe, la seule gare construite au cœur d'une agglomération sur une ligne nouvelle. Autre élément : le projet urbain emblématique des années 1990, Euralille, dont l'adaptation réactualise un aménagement fondé sur l'idée du croisement des densités de programmes et de réseaux. Mais la stimulation des recherches sur les gares lilloises et leurs quartiers vient aussi d'un ensemble de facteurs qui touche plus globalement les métropoles, certes en lien avec l'extension du réseau ferroviaire à grande vitesse français et européen, mais surtout avec l'affichage de fortes perspectives de croissance des trafics ferroviaires régionaux, d'une part, et avec le développement de l'intermodalité aux abords des gares, d'autre part. Ces évolutions majeures ont conduit les chercheurs à porter leur regard sur le couple des gares centrales lilloises mais aussi sur les potentialités d'un système de pôles d'échanges métropolitains appuyé sur le mode ferroviaire. Ces potentialités ont été appréhendées sous des angles différents :

- l'accessibilité, avec la construction d'outils de mesure et l'évaluation des performances des réseaux combinées aux disponibilités foncières,
 - les représentations des acteurs des marchés immobiliers, de l'Aire métropolitaine lilloise, etc.
 - les logiques d'acteurs multiples, comme Etablissement Public Foncier (EPF), Réseau ferré de France (RFF), Communauté urbaine, Euralille, etc.
 - la morphologie, autour des enjeux qualitatifs de la réorganisation des espaces publics,
 - les stratégies, mettant en jeu les divergences de la planification sur une hiérarchisation des pôles d'échanges ou la réinterprétation du projet Euralille comme prototype du « quartier intense » succédant à l'ambition de réaliser un quartier d'affaires international.
- Sur chaque thème, des éclairages réalisés à partir de terrains comparables, en particulier dans des pays voisins, permettent de comprendre des processus toujours complexes.

Vers une société de la connaissance ?

Les chercheurs se sont aussi intéressés à l'articulation entre économie de la connaissance, économie culturelle et économie créative. En effet, dans une agglomération marquée par la révolution industrielle, l'économie de la connaissance constitue un enjeu majeur de développement et de transformation urbaine, afin de poursuivre les mutations entamées depuis plus de 30 ans.

La production de nouveaux espaces dédiés aux savoirs (learning centers) et au travail (co-working spaces) ainsi que l'irruption de l'art contemporain dans l'espace public contribuent à l'émergence de nouveaux lieux dans la ville et à la construction d'un territoire apprenant.

Ces lieux peuvent aider à tisser de nouveaux liens sociaux, à condition de n'être pas simplement des outils. En effet, si la métropole est devenue au fil des ans un laboratoire du vivre-ensemble, des logiques de cloisonnement émaillent toujours le territoire.

Le pari de la ville-créative suffira-t-il alors pour lever ces antagonismes, culturels et sociaux ? Alors, l'économie de la connaissance, oui, mais sous réserve de projets qui soient de véritables leviers pour permettre l'inclusion de ceux qui en sont éloignés, à l'exemple de ce qui s'est fait à Lille, sur le site de Saint-Sauveur. Les anciens bâtiments de la gare de marchandises sont devenus un lieu ludique et culturel ouvert, largement approprié par les habitants, au cœur du futur grand projet urbain de la ville des 25 prochaines années.

C'est dans cette logique d'inclusion que les projets urbains pourront alors véritablement participer à la transformation de l'économie locale.

SYNTHÈSE RÉALISÉE À PARTIR DES RÉSUMÉS ET RAPPORTS DES CHERCHEURS :

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE : Didier Paris

LES GARES, PÔLES D'ÉCHANGES ET LEURS QUARTIERS : Sylvie Delmer, Annette Groux et Philippe Menerault ; **ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE :** Isabelle Estienne, Christine Liefoghe, Bruno Lusso, Dominique Mons et Didier Paris

LABORATOIRE : TVES (Territoires, villes, environnement et société) EA 4477, Université de Lille 1

Lyon, entre deux eaux

Lyon se heurte, dans son développement métropolitain, à la difficulté d'y faire adhérer pleinement le monde universitaire, plutôt réservé vis-à-vis d'interventions extérieures. Il semble en être de même avec ses gares périphériques, à l'écart des dynamiques communales.



Il faut attendre le Plan Campus pour que prenne véritablement corps une coopération entre l'université de Lyon représentée par le pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) et le Grand Lyon. Ce dernier y puise une légitimité nouvelle par l'expertise qu'il apporte au PRES. Se pose néanmoins la question du leadership sur les orientations et prises de décision pour l'aménagement universitaire urbain. Les chercheurs proposent de représenter la configuration universitaire et le système d'acteurs à Lyon sur le mode d'un nouveau triangle, illustrant les liens privilégiés entre trois types d'acteurs : l'acteur politique (le Président du Grand Lyon et la région), l'acteur universitaire (le Président du PRES) et l'acteur socio-économique (notamment le PDG de l'Institut Mérieux). Ce triptyque constituerait le moteur de la gouvernance en matière de stratégie d'implantation et de restructuration universitaire sur le site lyonnais, avec toutefois deux absents notoires : les aménageurs et urbanistes qui ne font pas partie de la configuration universitaire.

Et les étudiants ?

Les chercheurs soulignent une situation alarmante : à quelques exceptions près, le souci du logement étudiant semble absent tant du campus que des documents des collectivités territoriales. Ce constat surprend pour une ville et une région affichant des ambitions internationales. L'accueil des étudiants étrangers pose lui-même problème, marqué par un brouillage informationnel et communicationnel de l'université. Les étudiants jugent la présentation de cette dernière et de son environnement trop « touristique » et déconnectée de la vie réelle locale. Les chercheurs font une suggestion : pourquoi ne pas déléguer ces activités de découverte de la ville à des professionnels du tourisme et en faire l'objet de réflexions concertées avec des chercheurs et des étudiants, donnant lieu à des diplômes professionnalisant sur cette thématique ?

Des partenariats à renforcer

Les chercheurs relèvent un manque de connexion entre formation supérieure et monde professionnel. Ainsi, 40 % des formations ne sont engagées dans aucun par-

tenariat, 16 % sont multi-partenariats (monde universitaire et monde économique), et 10% des formations sont en partenariat direct avec le monde économique, mais de manière très sectorielle. Aucune formation ne semble avoir noué de partenariats avec les collectivités territoriales.

Côté gares

Malgré les atouts des territoires accueillant les gares périphériques dans l'agglomération lyonnaise (disponibilités foncières en contexte urbain dense, connexion rapide à la commune centre), ces dernières sont aujourd'hui à l'écart des dynamiques communales, à la fois en termes d'usage (peu de passagers) et de programmation (priorité actuelle à la revitalisation des centres-bourgs). Si la SNCF et la Région travaillent à l'amélioration de leur desserte, le train express régional (TER) dans les franges de l'agglomération urbaine est insuffisamment identifié comme offre alternative au réseau routier congestionné, ou complémentaire des transports en commun urbain. Et les maires sont pris dans des contraintes d'équilibre territorial de plus court terme à l'échelle de leur commune. Si le discours porté sur les gares comme lieu stratégique de la métropole durable est en passe de devenir structurant pour l'action collective urbaine à l'échelle métropolitaine, le modèle de développement articulant l'urbanisme au niveau local avec l'échelle métropolitaine reste à trouver.

SYNTHÈSE RÉALISÉE À PARTIR DES RÉSUMÉS ET RAPPORTS* DES CHERCHEURS :

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE : Paul Boino

ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE* : Bernard Bensoussan, Philippe Chadoir, Valérie Colomb, Sarah Cordonnier, Christophe Parnet, Renaud Payre, Gilles Pollet, François Tran et Vincent Veschambre ; **LES GARES, PÔLES D'ÉCHANGES ET LEUR QUARTIER :** Aurélie Delage et Roelof Verhage

LABORATOIRES : Institut d'urbanisme de Lyon, UMR 5206 Triangle, Université Lumière Lyon 2

Marseille, en quête de centre

Après plusieurs décennies de déclin économique et démographique, Marseille a renoué avec la croissance. Dans un contexte de compétition accrue entre les villes européennes, il lui faut maintenant accompagner les mutations à l'œuvre en se glissant dans les standards de la ville moderne, sans négliger en chemin un hypercentre dégradé.



Marseille – Le Panier

© Jennifer Huber

Malgré trente années d'entreprises répétées de requalification urbaine, le centre ville de Marseille, paupérisé, s'est toujours soustrait aux différentes tentatives de transformation en centralité métropolitaine. Ville à part, la cité phocéenne ne s'inscrit pas dans les modèles dominants (gentrification, promotion des fonctions urbaines supérieures, mise en scène d'objets urbains prestigieux), à l'épreuve dans d'autres métropoles. Est-ce pour autant un handicap ? Son centre semble tirer parti d'un compromis apaisé entre la reconnaissance de son identité populaire et la valorisation indispensable de ce qui fait centralité.

Pour les chercheurs, cet équilibre serait l'occasion de sortir de façon originale de la contradiction entre deux systèmes de force dans laquelle est enfermée l'action publique : d'un côté, la tentative de hisser Marseille au rang de capitale méditerranéenne sous l'impulsion de l'opération Euroméditerranée, de l'autre l'aggravation des situations de précarité dans les territoires mitoyens. Cette mutation est primordiale car Marseille ne peut plus se vivre comme une succession d'isolats sociaux aux populations captives et de territoires économiques non reliés entre eux. Reste que le système intercommunal actuel ne permet pas une telle ambition. Les emboîtements institutionnels, les enjeux du découpage territorial, avec une région faible, un département riche mais aux compétences sectorielles et des communes et intercommunalités émietées restent pour la métropole un vrai défi.

Développement durable

Comment dans cette ville atypique prend place le développement durable ? Pour le comprendre, les chercheurs se sont penchés sur les trames vertes et bleues qui occupent une place importante à l'échelle du grand territoire marseillais. Ils se sont également attachés aux lieux centraux de sociabilité que sont les espaces publics tout en analysant la diffusion des démarches de planification durable issues du projet d'EcoCité dans les documents d'urbanisme de Marseille et Marseille-Provence-Métropole. Il ressort de leurs travaux un effet « spirale » qui permettrait une appropriation progressive des bonnes pratiques à toutes les échelles. L'étude montre ainsi les changements

en cours et la construction d'une culture collective du projet partagée dans l'ensemble des dispositifs étudiés : SCoT, PLU, trame verte et bleue, schéma opérationnel de l'OIN Euroméditerranée. Cette opération, par exemple, apparaît comme une échelle intéressante parce qu'assez grande pour porter la visibilité d'un projet agrégeant l'ensemble des paramètres de l'urbanisme durable mais assez petite pour permettre son opérationnalité rapide. Certains îlots ont ainsi servi de vitrine à une nouvelle culture urbaine le long du boulevard du littoral ou du quartier d'affaires de la Joliette.

Economie de la connaissance

Un travail de rencontre avec les experts du territoire a permis de mettre en avant les atouts et faiblesses de l'aire urbaine, à travers un état des lieux complet des initiatives sur ce grand territoire de plus d'1,7 million d'habitants. Il en ressort un bilan en demi-teinte. Car, malgré de fortes potentialités et une activité industrielle significative, malgré la présence d'universités, de centres de recherche, de pôles technologiques, de structures de transfert, l'aire urbaine de Marseille-Aix ne parvient pas à tirer pleinement profit de cet environnement.

Une approche comparative avec d'autres aires métropolitaines françaises donne à voir les potentialités de l'aire urbaine Marseille/Aix tout en révélant ce qui n'a pas permis à ce jour de générer plus d'effets d'entraînements. Les chercheurs ont ainsi mis en évidence un grand territoire multipolaire aux réseaux de transports dépassés qui ne favorisent pas la circulation des hommes et des idées. Ce territoire atomisé peine alors à s'imposer face à d'autres territoires plus organisés.

SYNTHÈSE RÉALISÉE À PARTIR DES RÉSUMÉS ET RAPPORTS DES CHERCHEURS :

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE : Jérôme Dubois

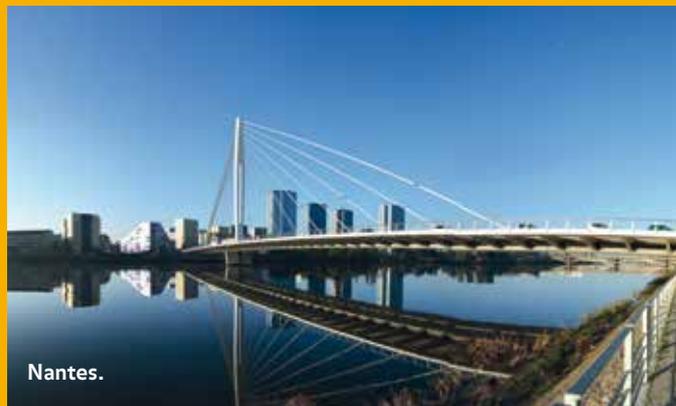
ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE : Laurent Blanc, Anne Dusfour et Philippe Langevin ; **FRAGILITÉS URBAINES :** Brigitte Bertoncello, Angelo Bertoni, Frédérique Hernandez et Philippe Méjean ;

DÉVELOPPEMENT DURABLE : Denis Berthelot, Michel Chiappero et Jean-Noël Consales

LABORATOIRE : LIEU EA 889, Université d'Aix-Marseille

Nantes, la ville n'est pas un long fleuve tranquille

Les enjeux métropolitains conduisent les villes à repenser leurs modèles de politique urbaine. C'est vrai pour l'économie de la connaissance comme pour la régulation territoriale. Comment s'en sort Nantes ? Laurent Devisme, enseignant-chercheur à l'ENSA Nantes, fournit des éléments de réponse.



Quelles sont les interactions que vous avez pu observer entre le monde de l'entreprise et celui de l'enseignement supérieur à travers la création de pôles de compétitivité à Nantes ?

Quels en sont les effets sur l'économie et le territoire ?

Les collègues impliqués sur ce volet ont principalement mis en avant un état assez dispersé des forces de recherche, la place importante des écoles d'ingénieurs à Nantes et un véritable effet de structuration de certaines filières. Le cas de la création du pôle EMC2 en 2005, autour des matériaux composites, a été une success story, suivie de deux étapes que sont la création du Technocampus (2010) puis de l'IRT Jules Verne sur la commune de Bouguenais, fortement appuyés par la Région Pays-de-la-Loire et dans une moindre mesure par Nantes Métropole. Depuis 10 ans, des liens se sont renforcés entre recherche appliquée et industrie, même si ce n'est pas la labellisation qui a créé cette dynamique : on peut ainsi rappeler des partenariats entre l'École centrale de Nantes et l'industrie aéronautique dès 1927 ou encore l'importance de la société académique de Nantes au XIX^e siècle. Plane toujours cette idée qu'il y aurait des chercheurs d'un côté et de « vrais acteurs » de l'autre, conception très peu en prise avec les réalités de ces deux univers professionnels, beaucoup plus hybrides qu'on ne le croit. De fait, l'économie nantaise a pu tirer parti de la création de ces pôles et instituts mais de nombreuses PME ne sont pas encore rattachées à cette dynamique. Concernant la localisation du pôle EMC2, il est clair qu'il participe d'un certain polycentrisme nantais, si ce n'est d'une nébuleuse qu'incarnerait déjà Atlanpole qui se voulait technopole multisites ! La mise en avant de l'aventure de l'institut de recherche technologique ne doit pas occulter de vraies difficultés sur le plan universitaire (aucune université de l'Ouest retenue parmi les pôles universitaires d'excellence de niveau international en 2011, attermoissements dans la mise en place de l'Université Bretagne Loire, non sans lien avec l'absence de fusion des deux régions Bretagne et Pays de Loire...).

Comment la question des régulations est-elle abordée dans le cas de Nantes ?

L'équipe de recherche s'est inscrite dans les recommandations que l'on fait aux sociologues de

terrain : enquêter sans présager de grands corps constitués ou des régulateurs majeurs, ne pas hypostasier des collectifs en faisant agir des quasi-personnages : « la Communauté urbaine », « l'aménageur », « les élus ». Nous avons ainsi nettement privilégié des situations dans lesquelles des affaires doivent être régulées afin de mettre en avant la nature technico-politique de tout acte d'aménagement. Il en découle un regard sur des processus d'institutionnalisation (le quartier de la création), sur des activités de configuration du regard et des valeurs (par la gestion urbaine de proximité), sur des ajustements entre cultures professionnelles au moment de la création d'un nouveau service lié au patrimoine à la Ville de Nantes ou encore sur le renouvellement d'une idéologie territoriale dans le temps de mobilisation citoyenne qu'a pu être un exercice de prospective participative. Ce qui peut sembler éclaté n'est en réalité rien d'autre que le filage des acteurs qui, parfois, prennent des décisions mais dont les activités de régulation ne sont pas constantes et déployées dans toutes les directions ! Elles sont même plutôt discontinues et nous avons souhaité insister sur ces discontinuités sans céder aux mirages des grands cadres des politiques publiques qui sonnent creux plus qu'elles ne disent le ton de la ville.

C'était pour nous une manière d'être complémentaires au travail plus panoramique et synthétique proposé dans l'ouvrage « Nantes, petite et grande fabrique urbaine » (Parenthèses, 2009). Nous avons cette fois délibérément pluralisé nos fenêtres d'observation pour cerner les différents enjeux d'une fabrique urbaine émergente.

ONT PARTICIPÉ AUX RECHERCHES :

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE : Laurent Devisme
ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE : Christophe Demazière, Jacques Fache, Amélie Nicolas et Elise Roy
RÉGULATION TERRITORIALE : Anne Bossé, Célia Dèbre, Laurent Devisme, Isabelle Garat, Amélie Nicolas, Pauline Ouvrard et Elise Roy
LABORATOIRE : LAUA (Langages, actions urbaines, altérités), Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes

Rennes, vers une culture partenariale

Dans une ville qui a longtemps privilégié une maîtrise globale des opérations d'urbanisme, l'arrivée de la LGV à Rennes fait bouger les lignes. De nouvelles stratégies se dessinent, délaissant peu à peu des réflexes dirigistes au profit d'une culture partenariale, y compris pour l'économie de la connaissance. Entretien avec Marc Dumont, professeur en urbanisme à l'UFR géographie et aménagement, à Villeneuve-d'Ascq.



© Riccardo Zappala

Vous montrez avec vos travaux que l'arrivée de la LGV a conduit à une coopération originale entre les acteurs locaux concernés par ce projet urbain. Comment s'opère-t-elle ?

D'habitude, les acteurs se retrouvent autour d'un projet commun. Ce n'est pas le cas ici. L'arrivée de la LGV joue un rôle de catalyseur pour des acteurs aux intérêts différents. Par exemple, la SNCF réfléchit à l'adaptation de la gare au flux des voyageurs, la métropole au développement d'un nouveau quartier Euro-Rennes, le syndicat mixte de gestion de la gare routière à la réorganisation de son réseau de bus. Tout cela se traduit dans la mise en place d'une gouvernance à « convergence différenciée », avec un leadership à deux têtes – la métropole et Gares & Connexion – autour d'une dualité d'objets, la ZAC Euro-Rennes et le nouveau pôle d'échange multimodal (PEM), la nouvelle gare.

Est-ce que ce modèle fonctionne ?

L'absence d'intérêt commun pourrait mettre en péril cette alliance. Néanmoins, la gouvernance fonctionne car tous sont conscients de l'irréversibilité de l'arrivée de la LGV. Ce partenariat tient aussi beaucoup à l'implication des animateurs de cette gouvernance. Ils jouent en permanence un rôle de médiateur, d'atténuation des conflits et de relance, sachant très bien que de toute façon il n'y a pas d'autre choix. Enfin, l'évolution des mentalités au sein de l'agglomération – habituée à une maîtrise globale de l'aménagement urbain – y contribue également : une culture du partenariat a émergé depuis quelques années par le biais des ZAC communautaires et Euro-Rennes s'inscrit dans cette nouvelle logique.

Quelle incidence un tel projet peut-il avoir sur la centralité de Rennes ?

Le centre historique est en crise. Les commerces peinent à se renouveler. On voit s'affirmer un glissement de polarité vers la gare, nouveau centre des mobilités. Sera-t-il accompagné d'un changement de centralité ? De nombreuses interrogations demeurent. Il n'est pas certain que le quartier au sud de la gare conserve sa mixité sociale alors qu'on assiste déjà à sa gentrification. Y aura-t-il une dynamique commerciale ? N'y a-t-il pas un risque de décalage entre la mise aux normes « métropolitaines » et

les réalités économiques dans un contexte de récession ? Il s'avère en effet difficile de faire venir des investisseurs extérieurs. On assisterait plutôt à une relocalisation de sièges sociaux d'entreprises locales.

À quoi ressemble la politique d'économie de la connaissance déployée à Rennes ?

Celle-ci se structure à travers trois types de dispositifs de soutien à l'innovation et la créativité : ceux liés aux lieux (la cantine numérique), aux personnes (l'allocation d'installation scientifique – AIS) et aux réseaux (la plateforme culinaire). La collectivité s'engage dans une démarche nouvelle qui ne lui est pas coutumière et hésite sur la marche à suivre, entre accompagnement et dirigisme. Dans cette configuration, la créativité sous contrôle de la collectivité a du mal à se déployer.

Quels sont les effets de cette politique ?

Si l'on prend le cas des AIS, celles-ci n'ont pas d'effet direct sur la venue de chercheurs. L'AIS constitue un déterminant dérisoire, le choix d'installation des chercheurs reposant sur des critères familiaux et de disponibilité de poste. Mais, néanmoins, les chercheurs quand ils arrivent à Rennes ont recours au dispositif. Ce qui génère alors des échanges entre la ville et l'université. Autre effet indirect : l'AIS permet aux universitaires d'avoir un pied à l'étrier pour lancer des recherches. L'acteur public parvient aussi à jouer un rôle d'animateur entre les créatifs et les entreprises. C'est le cas avec l'incubateur Emergys où la ville a trouvé sa place. C'est d'autant plus important que Rennes ne dispose pas, comme à Nantes ou Lyon, d'un climat d'affaires et de corporatismes sur lesquels pourrait s'appuyer la collectivité pour dialoguer.

ONT PARTICIPÉ AUX RECHERCHES :

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE : Marc Dumont

GARES, PÔLES D'ÉCHANGES ET LEURS QUARTIERS : Gérard Darris, Marc Dumont, Catherine Guy, Emmanuelle Hellier, Thibault Le Corre, Capucine Lemaître, Benjamin Sabatier et Agence d'urbanisme (AUDIAR).

ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE : Charles-Edouard Houllier-Guibert / Equipe : Hélène Bailleul, Sébastien Chantelot, Magali Hardouin, Charles-Edouard Houllier-Guibert, Thibault Le Corre, Hélène Martin-Brelot, Bertrand Moro et Raphaël Suire

LABORATOIRE : ESO-UMR 6590, Université Rennes 2

Strasbourg, démocratie locale et métropole durable

À Strasbourg - dotée d'une identité transfrontalière forte – la démocratie locale est consubstantielle à l'élaboration d'une métropole durable en construction. Quels en sont les ressorts ? Une équipe de chercheurs propose une grille de lecture.



© FramisekZvarden

Strasbourg se singularise, dans la conduite de son propre développement, par une caractéristique souvent perçue ailleurs comme un handicap, la lenteur. Cette approche a permis à la ville de se préserver des jeux de pouvoirs étatiques et/ou européens et de construire, sur la durée, des dispositifs de régulation territoriale qui apparaissent aujourd'hui comme un socle important du processus de métropolisation.

Laboratoire de la métropole durable

Le développement de Strasbourg, véritable laboratoire de la métropole durable, s'inscrit dans une dynamique locale autant qu'europeenne, avec la création en 2005 de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. Strasbourg fait également partie de la Conférence du Rhin supérieur, née des accords de Bonn de 1975. En 2010, a été créé l'espace de la Région métropolitaine trinationale (RMT) pour développer la coopération entre les acteurs publics et privés dans une démarche ascendante dite bottom-up, en concertation avec les différents groupes de travail de la Conférence du Rhin Supérieur.

Au niveau local, les chercheurs ont mis en évidence les spécificités d'une démarche originale de réflexion et de projet aux dimensions urbaine et métropolitaine, initiée dans les années 70, avec la participation croisée de plusieurs acteurs appartenant à des organismes différents : École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (ENSAS), services d'urbanisme de la Communauté urbaine (CUS), Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS). Illustration de cette volonté de transversalité dans une ville privilégiant une urbanité de proximité, le déploiement du tramway qui prend bien en compte les inégalités sociales et spatiales dans l'accès à la mobilité.

D'autres dispositifs ont permis de penser collectivement la métropole. C'est le cas du projet d'agglomération qui a posé les questions écologiques (eau et pollution atmosphérique notamment) comme complémentaires de la dimension sociale en s'appuyant sur un forum citoyen. Cette « mixité » des idées trouve sa concrétisation dans l'Atelier urbain de Strasbourg, fondé en 2009, sorte d'éclosion de savoirs multiples sur la ville – profanes et savants.

Mais, si, d'un côté, émerge la capacité de ce dispositif de démocratie locale à capter des « désirs de ville », la question

des modalités et des approches capables de « faire émerger les forces de proposition » reste cependant ouverte, relèvent les chercheurs.

Economie créative

L'Atelier urbain de Strasbourg illustre l'apport de l'économie de la créativité aux stratégies urbaines. Il permet de penser la ville différemment, en se nourrissant de facteurs contextuels (culturels, institutionnels, etc.) pour favoriser l'émergence de visions nouvelles. L'économie de la créativité place la richesse humaine des métropoles au cœur de leur avantage concurrentiel. À une approche du changement économique qui se réfère à des processus d'exploitation et de diffusion de la connaissance, elle oppose l'idée que la création de connaissances nouvelles et pertinentes est en soi un mécanisme complexe, encadré dans des organisations, des communautés et des territoires qui mérite une analyse approfondie. À travers un travail collectif de presque deux ans autour de la notion de silhouette urbaine, l'Atelier urbain de Strasbourg a interrogé les changements qui s'opèrent dans la perception et les pratiques de l'espace de la ville. Le fait de poser au centre des débats l'imaginaire urbain et les figures qui en découlent s'approche des théories de la créativité selon lesquelles penser exclusivement la croissance en termes d'accumulation de capital humain, c'est oublier la nature radicale de certains changements où il s'agit parfois plus de désapprendre (think out of the box) que de perfectionner les modes courants de compréhension du monde. Les chercheurs soulignent ainsi qu'« à l'instar de la science, l'innovation n'est pas toujours cumulative dans son processus de production. (...) Le découvreur ici n'est pas un savant plus savant que les autres, un manager qui sait mieux optimiser que ses concurrents, mais un être capable de vision ».

SYNTHÈSE RÉALISÉE À PARTIR DES RÉSUMÉS ET RAPPORTS DES CHERCHEURS :

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE : Cristiana Mazzoni

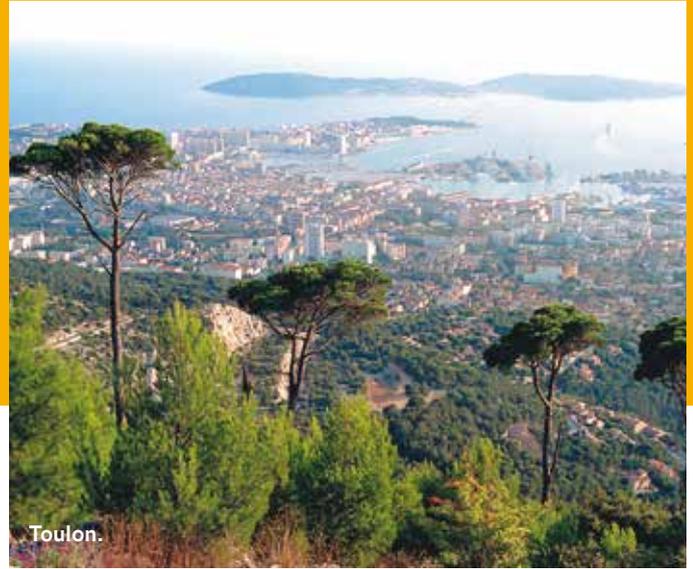
RÉGULATIONS TERRITORIALES : Andreea Grigorovschi et François Nowakowski ; **ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE :** Jean-Alain Héraud et René Kahn ; **DÉVELOPPEMENT DURABLE :** Amandine Amat et Luna d'Emilio

LABORATOIRE : AMUP-EA 7309, École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg

Toulon, le virage métropolitain

Au terme des recherches réalisées en lien avec l'Agence d'Urbanisme de la Région Toulonnaise sur le périmètre de la Communauté d'Agglomération de Toulon, trois défis s'imposent à l'aire toulonnaise : l'affirmation du rôle de la métropole toulonnaise dans l'arc méditerranéen pour rayonner davantage ; l'organisation de la cohérence d'un système urbain multipolaire pour pallier des déséquilibres ; la confortation de l'émergence d'une gouvernance métropolitaine. Elle s'y emploie.

Toulon fait partie de ces villes qui connaissent une dynamique urbaine mais non technopolitaine, à l'instar de Nice et Avignon. Si elle a atteint la taille démographique d'une métropole, elle n'en possède pas encore la structure économique. Le poids de l'emploi dans les fonctions métropolitaines y est nettement plus faible que dans les aires urbaines de taille comparable. Les activités de conception-recherche et les services supérieurs en général sont limités. Le déficit relatif des cadres des fonctions métropolitaines est criant. Parallèlement, les activités à forte intensité technologique sont, elles-aussi, d'un poids minime dans l'économie toulonnaise. Toulon souffre d'une absence de masse critique d'activités de connaissance qui permettrait peu ou prou d'asseoir un développement auto-cumulatif procuré par des économies d'agglomération. Néanmoins, si pendant des années la ville a enregistré une croissance des emplois présents liés aux revenus injectés localement par la présence des militaires, des touristes et d'une importante population retraitée, à partir des années 2000 la croissance de l'emploi a été deux fois plus élevée que dans les années 1980-1990. En moyenne, durant cette période, les fonctions métropolitaines y progressent plus vite que dans les autres aires urbaines, en particulier l'emploi dans les fonctions « prestations intellectuelles et culture-loisirs ». Toulon est entrée dans une phase de rattrapage qui lui a fait véritablement amorcé le virage métropolitain, à l'orée du 21^e siècle. Ainsi, derrière le poids massif des emplois présents et leur forte place dans la croissance de l'emploi entre 1999 et 2007 (69 % de la hausse de l'emploi), il apparaît que c'est le développement des fonctions métropolitaines qui, par ses effets directs et multiplicateurs, peut être considéré comme à l'origine de 60 % de la croissance de l'emploi, loin devant les bases productives (7 %) et non productives (33 %). Les bases non productives (retraites, tourisme, prestations sociales, emploi public) ne sont donc pas, malgré les apparences, le moteur économique le plus important de la croissance de l'emploi dans l'aire toulonnaise des années 2000.



© Hortense Hebrard

Mais du chemin reste à parcourir. Toulon est loin d'être à un stade où la diversité des activités et l'attractivité du capital humain donneraient un caractère cumulatif à la croissance.

Attention fragile

Le thème de la fragilité a été repris dans trois villes : Toulon, Marseille et Toulouse. À Toulon, les principaux résultats mettent en évidence des paradoxes entre les énoncés institutionnels des formes de fragilités présentes dans la métropole et le ressenti des habitants plébiscitant leur territoire, vu comme un espace de « bien-être », de qualités (cadre de vie, climat, environnement, paysage, proximité des commerces, du centre-ville, de la mer). N'en demeure pas moins l'expression de fragilités, de tensions dans l'accès et dans les rapports ou les relations à la ville (déplacements, logements, foncier, insécurité, segmentation, etc.). Au regard des acteurs socioprofessionnels, cinq registres de problématiques sont exprimés : celle de la centralité métropolitaine et de son attractivité questionnée en termes d'accès, d'image, de requalification et d'aménités, celle de l'envergure et des fonctions métropolitaines à conforter, celle d'une gouvernance métropolitaine récente, celle de la fragilité du tissu socio-économique (attractivité de jeunes publics) et des tensions existantes en termes de logement et d'habitat.

SYNTHÈSE RÉALISÉE À PARTIR DES RÉSUMÉS ET RAPPORTS DES CHERCHEURS :

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE : Maurice Catin

L'EMPLOI DANS LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES : Maurice Catin et Christophe Van Huffel ; **FRAGILITÉS URBAINES :** Sophie Louargant et Emmanuel Roux

LABORATOIRE : LEAD (Laboratoire d'économie appliquée au développement), Université de Toulon et du Var

Toulouse, la métropole en mutation

La métropole toulousaine, dont l'attractivité repose en partie sur un développement économique porté par l'innovation scientifique et technologique, vit depuis quelques années une phase de recomposition.



Toulouse.

© Patrice Nin

Cette recomposition s'organise selon une triple orientation : le renforcement de la métropole institutionnelle et de la coopération intercommunale avec la création en 2009 – puis l'élargissement en 2011 – d'une communauté urbaine comptant 37 communes et plus de 700 000 habitants ; l'affirmation d'une métropole de la connaissance adossée à la robustesse d'un pôle scientifique et de recherche que la collectivité cherche à intégrer à la dynamique du projet urbain ; la consolidation d'une métropole solidaire par une meilleure allocation et redistribution des ressources au sein d'un territoire attractif, mais caractérisée également par différentes formes de fragilités.

Economie de la connaissance

Au sein de la métropole toulousaine concentrant des emplois à haute valeur ajoutée dans les secteurs de l'innovation et de la recherche, le projet urbain mobilise un nouveau référentiel, celui d'une métropole de la connaissance. Il oriente celui-ci vers la construction d'une société de la connaissance. Illustration de cette logique avec la Novela, manifestation culturelle « dédiée au partage des savoirs, scientifiques, artistiques, amateurs ». Ce jeune festival se déroule dans différents lieux de la ville après la rentrée universitaire, puisant dans les ressources endogènes pour proposer des expositions, des débats, des rencontres, des projections, des spectacles, etc. L'analyse de cet événement permet de révéler l'émergence d'un nouveau champ de l'action publique, la culture scientifique, mobilisant un système d'acteurs spécifiques.

Autre exemple, celui de la Cantine Numérique, localisée en centre ville de Toulouse. Ce lieu se veut autant un label qu'un point nodal au sein d'un réseau d'espaces dédiés à l'accueil d'une nouvelle catégorie de travailleurs dont l'activité repose sur l'usage du numérique. À la différence de la Novela, la Cantine s'efforce de territorialiser un concept exogène fortement valorisé, s'inspirant du modèle californien de la Silicon Valley et de ses start-up. Ce lieu est devenu l'objet emblématique de la microsociété toulousaine du numérique.

Développement durable

Pour les chercheurs, le Plan Climat-Energie Territorial toulousain (PECT) constitue une des instances de fabrication – ou pour le moins d'énonciation – d'une stratégie de développement urbain durable spécifique à la nouvelle communauté urbaine.

Ce plan est concomitant à la réalisation des documents de planification stratégique et contribue à l'actualisation des instruments qui servent de référence aux orientations communautaires en matière de développement durable. Mais, le PECT participe également à l'animation d'une mobilisation multiforme qui vise à estomper les frontières partisans, communales, sectorielles... Il constitue ainsi un espace d'acculturation à de nouveaux paradigmes de l'action publique locale, prenant acte du caractère incertain et itératif de la construction d'un projet métropolitain.

Attractivité et fragilités urbaines

La métropolisation inclut, dans sa dynamique même, les ressorts de sa propre fragilité. C'est bien à l'exploration de celle-ci que se sont attachés les chercheurs pour en décliner non pas les dimensions les plus attendues (ghettoïsation...) mais les voies plus ordinaires en s'intéressant à un territoire « sans qualité ». Ce territoire du nord toulousain a supporté, plus que d'autres, une part importante de l'effort de production de logements consenti par la ville de Toulouse pour accroître ses capacités d'accueil. La fragilité de ce territoire tient à un mode d'urbanisation composite, « sous tension », à la co-existence de populations aux attentes et trajectoires fortement différenciées, de passage pour une grande part. Ce territoire « malmené » par la métropolisation pouvait-il faire l'objet d'une stratégie urbaine susceptible de lui redonner une identité, une plus grande cohérence ? Si la collectivité a tenté de mobiliser à son profit un certain nombre d'opportunités (projet de création d'un boulevard urbain nord, arrivée de la LGV, requalification des berges de la Garonne), en l'absence d'un « grand acteur » susceptible de structurer le développement urbain, ce nord toulousain risque d'être durablement assigné à une sorte de fonction « servante » nécessaire à la métropole.

SYNTHÈSE RÉALISÉE À PARTIR DES RÉSUMÉS ET RAPPORTS DES CHERCHEURS :

RESPONSABLES SCIENTIFIQUES : Fabrice Escaffre et Marie-Christine Jaillot

ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE : Samuel Balti, Emmanuel Eveno, Mariette Sibertin-Blanc et Mathieu Vidal ; **DÉVELOPPEMENT DURABLE :** Alice Rouyer ; **FRAGILITÉS URBAINES :** Jocelyn Bourret, Fabrice Escaffre et Marie-Christine Jaillot

LABORATOIRE : LISST-Cieu, Université Toulouse - Jean Jaurès

LES PUBLICATIONS DU PROGRAMME POPSU 2

Dans la continuité des travaux de recherche réalisés dans le cadre du programme POPSU, des ouvrages thématiques et monographiques ont été publiés ou vont paraître :

Les ouvrages thématiques



À paraître au dernier trimestre 2015 aux Editions du Moniteur

- La métropole fragile, dir. Alain Bourdin
- Régulations métropolitaines : vers un nouvel ordre territorial, dir. Marie-Pierre Lefeuvre
- Economie de la connaissance et métropolisation, dir. Elisabeth Campagnac-Ascher

Les ouvrages monographiques

- Grenoble, de la technopole à la métropole, Editions du Moniteur, à paraître au dernier trimestre 2015
- Toulouse métropole, Editions du Moniteur, à paraître au dernier trimestre 2015



- Strasbourg métropole, Images et récits pour la ville archipel, dir. Cristiana Mazzoni et Luna d'Emilio, Editions La commune, 2014



- Strasbourg métropole, Ourlets urbains dans la ville-mosaïque, dir. Cristiana Mazzoni et Andreea Grigorovschi, Editions La commune, 2014



- La revue Urbanisme Dix métropoles en recherche(s) Hors série n° 50 nov. 2014, 78 pages

LE CONSEIL SCIENTIFIQUE DU PROGRAMME

Président

Alain Bourdin, sociologue et urbaniste, professeur à l'Institut français d'urbanisme – UPEM (Université Paris-Est Marne-la-Vallée), Lab'urba-EA 3482, responsable scientifique du programme POPSU 2.

Membres

Virginie Bathellier, chargé de mission au PUCA, directrice de la plate-forme POPSU ; **Elisabeth Campagnac-Ascher**, sociologue, directrice de recherche - LATTs, conseillère scientifique du programme POPSU 2 ; **Hélène Dang-Vu**, urbaniste, maître de conférences à l'Université de Nantes, Laboratoire ESO-UMR 6590, secrétaire scientifique du programme POPSU ; **Marie-Pierre Lefeuvre**, sociologue, professeur à l'Université de Tours, Laboratoire CITERES-UMR 7324, conseillère scientifique du programme POPSU 2 ; **Jean-Baptiste Marie**, architecte et urbaniste, maître assistant associé à ENSA de Normandie, secrétaire scientifique du programme POPSU ; **Marie-Flore Mattei**, géographe et urbaniste, chargée de mission au PUCA

Consultation des rapports de recherche et informations sur le programme POPSU 2 www.popsu.archi.fr





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de
l'Écologie, du
Développement
durable et
de l'Énergie

Ministère
du Logement,
de l'Égalité
des territoires
et de la Ruralité

PUCA

plan
urbanisme
construction
architecture

Direction générale de l'Aménagement,
du Logement et de la Nature.

Le plan | urbanisme | construction | architecture | PUCA, depuis sa création en 1998, développe à la fois des programmes de recherche incitative, des actions d'expérimentation et apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la construction et de la conception architecturale et urbaine.

Il est organisé selon quatre grands départements de capitalisation des connaissances : **Sociétés urbaines et habitat** traite des politiques urbaines dans leurs fondements socio-économiques ; **Territoires et aménagement** s'intéresse aux enjeux du développement urbain durable et de la planification ; **Villes et architecture** répond aux enjeux de qualité des réalisations architecturales et urbaines ; **Technologies et construction** couvre les champs de l'innovation dans le domaine du bâtiment. Le PUCA développe une recherche incitative sur le **Futur des villes à l'impératif du développement durable**.

Ce plan se décline selon huit programmes finalisés dont les objectifs de recherche répondent aux défis urbains de demain. Ces programmes sont accompagnés d'ateliers thématiques de bilan des connaissances et des savoir-faire, ainsi que par des programmes transversaux à l'échelle des territoires et des villes et à l'échelle européenne, avec la participation du PUCA à des réseaux européens de recherche.

Le PUCA, par ailleurs, assure le secrétariat permanent du programme de recherche sur l'énergie dans le bâtiment.

plan urbanisme construction architecture

► **Le gouvernement des villes et la fabrique du bien commun**

- Planification sociale de l'urbain et des services publics
- Citoyenneté et décision urbaine
- Intercommunalité et métropolisation
- Normes et fabrique du bien commun

► **Le renouveau urbain**

- Rénovation urbaine et mixité sociale
- Renouvellement et recomposition des quartiers
- Créativité et attractivité des villes

► **L'avenir des périphéries urbaines**

- Territoires urbains et sûreté
- Architecture de la grande échelle
- Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité
- Systèmes périurbains et coûts d'urbanisation
- Dynamiques et pratiques résidentielles

► **Comportements résidentiels et défis démographiques**

- Vieillesse de la population et choix résidentiels
- Habitat et services aux personnes âgées
- Évolutions démographiques et inégalités territoriales

► **Accès au logement**

- Trajectoires résidentielles
- Recompositions institutionnelles de l'offre de logement
- Modes et formes de l'hébergement
- Économie foncière et immobilière

► **L'innovation dans l'architecture et la construction**

- Logements optimisés : coûts, qualité, fiabilité, délai
- Concept qualité, habitat, énergie
- Observatoire des bâtiments durables
- Logement Design pour tous
- Évaluation énergétique du patrimoine existant (PREBAT)
- Bâtiments démonstrateurs (PREBAT)
- REHA (PREBAT)

► **Territoires et acteurs économiques**

- Espaces urbains et dynamiques économiques
- Lieux, flux, réseaux dans la ville des services
- Développement économique local et mondialisation
- Économie de l'aménagement
- Attractivité des territoires

► **Vers des villes viables et acceptables**

- Politiques territoriales et développement durable
- Risques technologiques : enjeux économiques et territoriaux
- Villa urbaine durable
- Quartiers durables
- Aménagement et démarches HQE
- Collectivités locales et politiques énergétiques (PREBAT)
- Collectivités locales et défi climatique (PREBAT)

PUCA - plan urbanisme construction architecture

Tour Pascal B
92055 La Défense Cedex
tél. 01 40 81 24 72 - fax 01 40 81 63 78
<http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca>