



POPSU

PLATE-FORME D'OBSERVATION
DES PROJETS ET STRATÉGIES URBAINES



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministre de
l'Environnement,
de l'Énergie et
de la Mer

Ministre du
Logement et
de l'Habitat
durable

PUCA

plan
urbanisme
construction
architecture

ATELIER
INTERNATIONAL
PARIS

DEVELOPPEMENT DURABLE

ANALYSE COMPARATIVE



THEME 1 DEVELOPPPEMENT DURABLE

Analyse comparative des travaux réalisés par les quatre agglomérations de Grenoble, Marseille, Strasbourg et Toulouse sur la prise en compte de la durabilité dans les stratégies et projets métropolitains.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 2

1. LES AGGLOMERATIONS 3

1.1 L'agglomération de Strasbourg 3

Une capitale régionale...

...Avec des ambitions européennes

1.2 L'agglomération de Marseille 4

1.3 L'agglomération de Grenoble 5

Une ville en montagne...

... Une alliance Université-Recherche-Industrie

2. DES VILLES DURABLES EN CONSTRUCTION 6

2-1 Le développement d'une écocitoyenneté et d'une acculturation des acteurs à la ville durable 7

2-2 La diffusion des Plans Climat Energie Territorial (PCET) 9

2-3 Le lancement des EcoCités et la mise en œuvre de démonstrateurs urbains 10

CONCLUSION 13

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES 15

ANNEXES 16

INTRODUCTION

Le programme de recherche dit POPSU (Plateforme d'observation des Projets et Stratégies Urbaines. 2011-2014), initié en France par l'Etat et les Communautés d'Agglomération de Grenoble, Marseille, Strasbourg et Toulouse, a permis de créer des plateformes d'observation sur la prise en compte de la durabilité dans les projets et stratégies urbaines, puis de procéder à une analyse comparative des quatre situations. En réponse aux contraintes énergétiques, climatiques et environnementales, nos quatre agglomérations, se sont placées au carrefour des nouvelles technologies et de l'innovation, d'une part, de la modification des usages et des comportements, d'autre part. C'est avec un nombre important de projets, qu'elles se sont positionnées face aux problématiques de déplacements ; d'énergies et de ressources naturelles ; d'approvisionnement de la ville et de déchets ; et de croissance économique, dans une approche fondée sur la valorisation de leurs forces, sur le contournement de leurs faiblesses et sur l'expérimentation. Dans cette analyse comparative, nous présenterons plus particulièrement deux agglomérations, Grenoble et Strasbourg, qui ont fait l'objet de rapprochements réguliers et de séminaires communs ; nous décrirons la ville durable en construction dans nos quatre agglomérations, avec les Agenda 21 ; les documents d'urbanisme réglementaire ; les projets réalisés, tels que les EcoQuartiers ; les EcoCités et les premiers démonstrateurs urbains en cours de réalisation ; enfin, nous concluons sur le caractère résilient de ces quatre agglomérations.

A partir du premier séminaire de lancement (Paris, décembre 2011), quatre séminaires se sont succédés en 2012 et 2013 et les projets structurants, étudiés et présentés lors des séminaires de Toulouse (février 2012), Marseille (juin 2012) Grenoble (novembre 2012) et Strasbourg (juin 2013), par les équipes locales de chercheurs, sont :

- à Toulouse, le plan climat-énergie territorial, démarche, de développement durable, axée spécifiquement sur la lutte contre les changements climatiques ;
- à Marseille, l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, conçue comme le projet accélérateur de la métropolisation Marseillaise, projet emblématique de l'EcoCité en devenir, comprenant une programmation de développement économique importante et une requalification urbaine d'envergure sur la façade littorale de la ville ;
- à Grenoble, la Presqu'île scientifique, première pierre de l'EcoCité grenobloise et opportunité pour faire d'un pôle économique stratégique et lieu d'innovations pour le territoire, un véritable quartier démonstrateur, de haute performance et d'innovations ;
- à Strasbourg, la diffusion de la Trame Verte et Bleue et les évolutions du Plan Climat Energie Territorial, évolutions qui interrogent les tensions liées à la notion de développement durable même, notamment celle entre local et global ;

Nous souhaitons insister sur le développement d'une écocitoyenneté et d'une acculturation à la ville durable, avec les allers et retours permanents repérés entre planification et projets, et plus particulièrement entre l'écriture des Plan Locaux d'Urbanisme et les avancées constructives dans les EcoQuartiers ; la diffusion du Plan Climat Energie Territorial et les premières pierres des EcoCités.

1. LES AGGLOMERATIONS

1.1 L'agglomération de Strasbourg :

Une capitale régionale...

Strasbourg occupe une position assez particulière dans le contexte français : ville située à l'extrémité orientale de l'Hexagone, Strasbourg a développé depuis quelques siècles des liaisons avec les autres villes situées le long du Rhin (Bâle, Karlsruhe, jusqu'à Rotterdam), dans une perspective européenne ante-litteram. Si l'on s'intéresse à la diffusion du développement durable, Strasbourg est une ville qui présente des atouts : sa culture locale est profondément enracinée dans les mouvements écologistes des années '70, et dans une tradition de débat citoyen qui a anticipé les initiatives locales en matière de démocratie locale. Il s'agit, nous le verrons, d'une ville qui recherche depuis longtemps un équilibre entre ambitions européennes et revendications locales ; cette question renvoie bien sûr à l'articulation entre local et global qui est au cœur du DD.

Avec une population de près de 470 mille hab., la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) représente, au sein du groupe comparatif du POPSU2, la ville la plus petite parmi celles analysées ; le territoire a une surface de 314 km². La ville de Strasbourg est aujourd'hui une ville à vocation principalement tertiaire, commerciale et culturelle : l'Université de Strasbourg, ainsi que les institutions européennes ont profondément marqué l'identité de la ville contemporaine. A ce propos, la répartition des unités de production sur le territoire de la CUS montre que Strasbourg concentre des fonctions de type commercial et tertiaire. Du point de vue des dynamiques régionales et départementales, l'aire urbaine de Strasbourg est caractérisé par une densité relativement marquée ; à Strasbourg se concentrent plus du 60% de la population départementale, ainsi que le tiers de la population de l'Alsace. Avec près de 250 mille emplois, la CUS concentre sur son territoire environ un tiers des emplois régionaux, ce qui confirme sa capacité attractive à l'échelle de l'Alsace.

...Avec des ambitions européennes

Beaucoup d'éléments font de Strasbourg une ville unique dans le contexte français : notamment, la présence des institutions européennes, la proximité à la frontière allemande, et le fait de représenter, malgré sa taille, le deuxième port fluvial de France (après celui de Paris). Ces trois éléments jouent un rôle important dans la définition de la ville contemporaine.

La présence des institutions européennes remonte à la fin de la deuxième Guerre Mondiale : En fait, Strasbourg est considérée par son histoire même le symbole de la réconciliation franco-allemande. Dès 1949, le Conseil de l'Europe s'installe à Strasbourg, suivi par la Court Européenne des Droits de l'Homme et, depuis 1979, le Parlement Européen. La présence des institutions européennes a énormément contribué au rayonnement supranational de la ville, en lui rendant son statut de « capitale européenne » ; ce rayonnement a bien sûr influencé d'autres domaines, notamment le tourisme et la formation supérieure.

La proximité de la frontière allemande joue un rôle dans une dynamique plus large d'interaction avec les autres villes européennes situées le long du Rhin ; au niveau local, le développement transfrontalier s'est déployé par une collaboration croissante entre les services de la CUS et de la ville de Kehl¹, ainsi que par la mise en place d'un Eurodistrict Strasbourg-Ortenau en 2005² dont l'objectif est d'« offrir un espace particulier pour l'expérimentation et la mise en œuvre de la politique communautaire dans le domaine de la coopération transfrontalière ». L'Eurodistrict vise un avenir partagé entre l'Ortenau et la CUS et à terme même « le développement durable d'une véritable métropole européenne de près d'un million d'habitants ».

1.2 L'agglomération de Marseille

Au sein d'une même aire urbaine, deux villes, d'un poids inégal mais au destin lié, ont bâti chacune un grand projet urbain à l'échelle de leur centre ville. Marseille a été durement confrontée à la mutation de son appareil industriel et portuaire avec pour corollaire la disparition de nombreux emplois et l'accentuation des phénomènes d'exclusion sociale. A l'exemple de Barcelone, de Gênes ou de Lisbonne, Marseille s'observe aujourd'hui dans le miroir flatteur d'une grande opération de renouvellement socio-économique et urbain lui permettant de redonner une attractivité à sa zone arrière portuaire. Bien plus encore, cette transformation de grande envergure baptisée Euroméditerranée se veut un ambitieux projet cherchant à repositionner la Ville au centre de sa région urbaine et plus largement de toute la région euro-méditerranéenne en construction. A Aix-en-Provence, l'opération Sextius Mirabeau, située à proximité immédiate du centre historique, s'étend sur l'ancienne zone industrielle de la ville dont les terrains ont été progressivement abandonnés à partir des années 1960. La projection à distance de l'urbanisation vers l'ouest et la lente disparition des activités expliquent la présence d'une opportunité foncière exceptionnelle de près de 20 hectares, enclavés entre ces extensions et le centre-ville.

Sur près de 480 hectares depuis l'extension du périmètre décidée en décembre 2007, l'opération Euroméditerranée épouse les secteurs arrière portuaires de la ville de Marseille. Le projet est situé en plein centre ville sur un territoire extrêmement riche, regroupant à la fois une partie du Port Autonome, d'anciennes zones industrielles plus ou moins à l'abandon et des quartiers d'habitation, notamment le plus bel ensemble haussmannien de Marseille. L'opération est la première d'intérêt national à inclure dans son périmètre de nombreux quartiers habités. Elle se différencie en cela des principaux projets urbains menés ces dernières années dans le sud de la France, qui concernaient davantage des sites vierges ou en voie de reconversion.

¹ Par exemple, la CUS et la ville de Kehl ont répondu de manière conjointe à l'appel à projets « EcoCité » lancé par le MEDDM en 2009 ; de même, cette collaboration avait permis la réalisation du Jardin des Deux Rives et de la passerelle de l'Europe (2004).

² Le projet transfrontalier s'est appuyé jusqu'en 2004 sur la réalisation concertée d'un « Livre blanc de l'agglomération transfrontalière Strasbourg-Ortenau », outil de nature plus politique que juridique, qui s'articule autour d'un recueil d'orientations communes et de 25 projets concrets de part et d'autre du Rhin. été validé en 2004 par un comité politique de pilotage transfrontalier créé à cet effet. Source : ADEUS, (2011). *SCOTERS, Notice de présentation*, 2006 rev. 2011, p. 16.

1.3 L'agglomération de Grenoble :

Une ville en montagne...

L'Agglomération grenobloise dispose d'une situation privilégiée au sein de la région Rhône-Alpes. Elle se situe à l'intersection de trois vallées ouvrant respectivement sur la Suisse et l'Italie, par la vallée du Grésivaudan, sur la Méditerranée par le Drac et sur le couloir rhodanien par la vallée de l'Isère. Densément peuplé, ce secteur est le cœur d'une aire urbaine de plus d'un demi-million d'habitants.

Le contexte naturel et paysager se distingue ici par sa forte présence et son influence sur la configuration formelle de l'agglomération : le territoire de Grenoble c'est la montagne. Située entre les massifs du Vercors, de la Chartreuse et la Chaîne de Belledonne, les montagnes environnantes forment une cuvette géante avec peu de circulation d'air. L'agglomération subit un climat caractérisé par de larges amplitudes des températures. La température peut descendre très bas en hiver et la ville subit de très fortes chaleurs en été. Le caractère torrentiel des deux cours d'eaux majeurs de l'agglomération a restreint l'urbanisation, des zones importantes sont classées inondables et le caractère subaffleurant et fluctuant de la nappe phréatique conditionne les possibilités de construction. Cette spécificité topographique a conditionné un développement urbain, très contraint dans la vallée. Les potentialités d'extension se sont réalisées au-delà de l'agglomération, et dans cette métropole grenobloise, bassin d'emploi industriel et technologique, les effets des nombreux déplacements domicile-travail-loisirs se combinent aux conditions climatiques, ce qui favorise les pics de pollution saisonniers. Comme dans toute « ville en montagne », s'ajoute encore, le fait que l'agglomération grenobloise a concentré jusqu'à ces dernières années, toutes les principales sources d'émission de gaz à effet de serre que sont les transports, le bâtiment, l'industrie. L'agglomération présente un rapport à la nature et des interrelations entre milieu naturel et identité grenobloise qui la poussent, peut être davantage qu'une autre, à adopter une attitude volontaire quant à la mise en œuvre de stratégies de développement durable pour participer à la compétition entre agglomérations.

... Une alliance Université-Recherche-Industrie

Une ville où depuis longtemps, les industriels, les chercheurs et les universitaires travaillent main dans la main pour faire face aux aléas économiques et pour profiter des innovations scientifiques et technologiques.

Aujourd'hui, l'agglomération grenobloise est reconnue comme un pôle économique et universitaire français majeur, regroupant des entreprises internationales de renom. Forte d'une tradition industrielle mêlant innovation et commerce international à partir du 18^{ème} siècle (ganterie, cimenterie, lingerie, papeterie, houille blanche), la ville s'est rapidement engagée dans la voie des technologies innovantes (mécanique, hydraulique, chimie, électronique et la microélectronique). L'arrivée du nucléaire, du développement des micro, nano et biotechnologies comme des nouvelles technologies de l'énergie, ont marqué des étapes importantes du développement économique grenoblois à partir de 1960.

Simultanément, de grands organismes nationaux et européens de recherche (CEA, CNRS, ILL, ESRF...) se sont implantés sur le territoire, notamment sur la Presqu'île scientifique et ont participé aux étapes de construction du développement grenoblois.

Ce développement continue de reposer sur la mobilisation des ressources du territoire et de ses réseaux d'acteurs notamment l'association d'acteurs scientifiques, industriels et institutionnels internationalement reconnus. L'innovation est ainsi ancrée dans le contexte local ; et le système universitaire grenoblois entretient de longues et étroites relations avec les entreprises scientifiques, préfigurant avant l'heure le modèle des clusters scientifiques qui reposent sur le triptyque Université-Recherche-Industrie comme moteur de développement économique.

2. DES VILLES DURABLES EN CONSTRUCTION :

Dans les quatre agglomérations étudiées et à des moments proches, les acteurs publics ont choisi de mobiliser des références nouvelles pour articuler les champs de l'action collective. Ils ont tous pris en compte le rapport Brundtland, publié en 1987, ainsi que les termes de développement urbain durable et de ville durable, qui ont progressivement recouvert les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et de la planification territoriale. L'Union Européenne, a joué un rôle dynamique, elle a pris la mesure des modifications nécessaires à apporter dans sa législation et elle a assujéti la distribution de ses financements, pour les plans et les programmes, au respect des principes qui renvoient à la durabilité. Cette volonté forte, a eu pour effet d'inciter un maximum de collectivités locales à faire du développement durable le référentiel de leurs projets et actions. A la suite de la dynamique lancée par l'Union Européenne, la législation française a évolué, la loi d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire, suivie peu après par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, ont favorisé l'élaboration de Projets d'Aménagement et de Développement Durable, dans le cadre des Schémas de COhérence Territoriale et des Plans Locaux d'Urbanisme.

En l'espace d'une vingtaine d'années, le développement durable est également devenu référentiel d'action de l'urbanisme dans les collectivités françaises. Cette évolution s'est traduit par l'adoption de textes de lois, plans, de programmes et de financements aux différentes échelles territoriales : Régions, Agglomérations, Communes ; et par la mise en place de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), établissement public diffuseur de savoir et de savoir-faire.

« Il y a une dizaine d'années l'ADEME a mis en place une démarche d'analyses environnementales de l'urbanisme (AEU) pour laquelle elle a monté un réseau de bureaux d'études, elle a contribué à constituer un milieu professionnel sensibilisé. Auparavant, l'environnement était évoqué en amont des opérations d'urbanisme, avec les AEU, le développement durable s'est élargi aux questions de mixité, de ressources locales, et le lien entre transport et urbanisme s'est fait pour remplir des objectifs de qualité urbaine. Ces études environnementales ont rejoint les démarches de quartiers durables et des écoquartiers. » (Urbaniste, Agence d'Urbanisme de la Région de Grenoble, 2011)

Les questions environnementales, économiques et sociales ont aussi renouvelé la problématique de l'urbanisme à Grenoble, Strasbourg, Marseille et Toulouse, où, les habitants, les élus, les aménageurs et les urbanistes, tous ont compris que pour permettre aux villes de poursuivre leur histoire, qu'il s'agisse d'un futur de villes et de quartiers en croissance ou de villes et de quartiers rétrécissants, il fallait revenir à un développement négocié entre ville et nature plus respectueux de l'environnement. Le paradigme du développement durable est dans nos quatre agglomérations, tout à la fois, une obligation et un vecteur de transversalité, dimension essentielle dans le contexte d'incertitude et de complexité qui les entoure. Il favorise l'articulation entre ville et nature, bien sur, mais aussi entre échelles et thématiques d'action jusque là trop fréquemment imperméables les unes aux autres à l'image de la construction verticale des plans sectoriels versus les plans territoriaux.

Nos quatre agglomérations ne se sont pas pliées sans réfléchir aux exigences européennes ou nationales, elles en ont sélectionné certaines et elles les ont adapté à leurs propres contextes. Ainsi, à Grenoble, les acteurs ont retenu comme autant « d'invitations à faire » les stratégies de développement durable européennes ou nationales, ce qui revient à refuser l'idée d'un processus top-down d'élaboration des politiques publiques pour admettre l'existence d'un cheminement parallèle des idées, des concepts et des projets, à différents échelons de gouvernement du territoire. Aussi une des complexités de notre analyse comparative, vient du fait que chacune des quatre agglomérations a fait un choix différent de ses voisines et qu'il persiste une absence de définition partagée de ce que pourrait être le développement urbain durable et ses mises en oeuvre tels que les EcoQuartiers ou les EcoCités, cependant, dans nos quatre agglomérations, nous observons une culture de projets, qui s'appuie sur un « kit » d'outils techniques et qui sert de démonstrateur pour élaborer une stratégie de développement urbain durable.

2-1 Le développement d'une écocitoyenneté et d'une acculturation des acteurs à la ville durable

Parmi les initiatives des nos agglomérations, le lancement des chartes environnementales puis des Agendas 21 a permis d'associer les habitants, les organisations locales et les entreprises privées autour de professionnels et d'élus attentifs aux questions environnementales. Ensuite, les EcoQuartiers grenoblois et strasbourgeois, entre autres, ont été projetés après des visites d'expériences étrangères, organisées à Vauban à Fribourg-en-Brigau, à Bedzed à Londres, à BoO1 à Malmö, à Hammarby Sjöstad, à Stockholm. Dans un premier temps, la dimension environnementale a été très développée et c'est dans le domaine énergétique qu'elle est la plus apparente, avec une architecture de Haute Qualité Environnementale (HQE) et la conception de Bâtiments de Basse Consommation énergétique (BBC) à des coûts maîtrisés ; mais aussi avec une nouvelle gestion des eaux pluviales, des sols ou de la nature ; le recyclage des déchets et la préservation des ressources naturelles. Cette orientation techno-innovante a été favorisée par les incitations financières des programmes européens, du gouvernement français et des Régions. Les innovations technologiques sont simples à comptabiliser et à évaluer, en conséquence elles sont plus simples à récompenser.

« Les enjeux techniques ou de compétitivité environnementale prédominent les enjeux éthiques et politiques, liés au redimensionnement des solidarités dans le temps et l'espace, que la question du climat fait clairement apparaître. » (Emelianoff, 2007, p.168)

Mais par la suite, les urbanistes ont développé dans les EcoQuartiers, des dimensions plus urbanistiques et sociales en reprenant contact avec les spécificités de leurs communes et les demandes politiques de leurs élus, pour des projets adaptés aux situations locales, tels que :

- les EcoQuartiers, Caserne de Bonne, Blanche Monnier, Flaubert à Grenoble ;
- les EcoQuartiers, Hauts de Saintes Marte, Hauts de Mazargues, East Park à Marseille ;
- les EcoQuartiers, Danube Neudorf, Brasserie Cronenbourg à Strasbourg ;
- les EcoQuartiers, Andromède, La Cartoucherie à Toulouse.

A la suite de ces EcoQuartiers, majoritairement orientés vers une mixité entre habitat, commerces et services, les EcoParcs sont venus répondre à la nécessité d'une gestion durable des parcs d'activités pour favoriser un développement économique pérenne des territoires.

A Grenoble, ces EcoQuartiers et EcoParcs ont joué un rôle urbanistique pour une mise en relation des secteurs de projets avec les quartiers voisins. Ils ont eu pour objectif d'apporter de l'unité, à des territoires peu ou mal urbanisés, qui manquaient d'unité et de liaisons.

A Strasbourg, ils se sont insèrent dans des projets à l'échelle métropolitaine, à l'exemple du projet Danube qui s'insérés dans le schéma d'aménagement des Deux Rives, qui relie la ville de Strasbourg à la ville de Kehl, située de l'autre coté de Rhin. A une autre échelle, la question de l'habitat est devenue un moyen pour expérimenter de nouvelles façons de vivre ensemble ; avec les Ecoquartiers, mais aussi avec les actions de promotion de l'auto-construction et de l'autopromotion. Ces initiatives ont été initialement portées par le tissu associatif local, elles ont ensuite fait l'objet d'appel à projets de la Ville de Strasbourg, à l'exemple du projet « 10 terrains pour 10 immeubles durables ».

La génération de Plans Locaux d'Urbanisme qui a suivi ces expérimentations transcrit la volonté de généraliser les acquis urbanistiques. Les EcoQuartiers et les EcoExpériences ont assuré le passage du laboratoire vers des réalisations concrètes avec une taille permettant de valider de nouvelles technologies de constructions neuves en conditions d'usages réels

« La détermination à mettre en œuvre des actions globales sur le long terme s'inscrit dans une démarche de ville durable, dont les stratégies expriment des enjeux régionaux et mobilisent d'importants moyens et dispositions qui se situent bien au-delà d'un EcoQuartier » (Broboff, 2011, p.1)

Planification et Projets se sont nourris les uns et les autres par accumulation et partage dans nos agglomérations, à l'exemple de Grenoble, où le PLU, approuvé en 2005, a choisi de faire de la ville une ville européenne durable et où il s'accompagne d'un guide pour une « Haute Qualité Environnementale, Architecturale et Urbaine ; l'élaboration de ces deux documents

est concomitante au montage de l'EcoQuartier de Bonne, opération de construction neuve et à l'Opération des Grands Boulevards, réhabilitation thermique d'un important quartier existant de Grenoble. Ainsi le PLU a-t-il pu se construire à partir des dispositifs d'aide au projet et des systèmes de management, d'une part, et d'autre part, à partir des propositions de l'Assistance à Maitrise d'Ouvrage Développement Durable reprises dans les cahiers des charges de ces deux projets majeurs de la Ville.

C'est à l'occasion de la réalisation de ces projets que la Ville de Grenoble a choisit d'assoir dans sa politique urbaine, de grands principes indiscutables et non négociables tels que la mixité, la densité, la compacité des formes urbaines ; l'accessibilité et l'intégration des personnes à mobilité réduite ; l'efficacité énergétique, les économies d'énergies et le recours aux énergies renouvelables.

De même, à Strasbourg, le volet techniciste n'est pas la seule dynamique activée par la diffusion de la durabilité urbaine ; celle-ci a en effet amené les acteurs à « sortir des tiroirs » des projets de longue date, mais qui ont été considérés comme des « anticipateurs » en matière de développement durable. Ainsi, la durabilité urbaine a interrogé les cultures de projet existantes, les patrimoines présents sur le territoire, dans une certaine recherche de continuité.

2-2 La diffusion des Plans Climat Energie Territorial (PCET)

La complexité des projets d'une part, et la diversité des thèmes abordés d'autre part, ont obligé nos quatre agglomérations à travailler à toutes les échelles territoriales et pour différents documents stratégiques, PLU communal, bien sur mais aussi documents intercommunaux tels que Plans Locaux de l'Habitat, Plans de Déplacements Urbains, Plans Climat Energie Territoriaux et Schémas de Cohérence Territoriale. L'approche pragmatique et localisée du développement urbain durable est souvent passée dans un premier temps par les Plans de déplacements qui ont permis dans un second temps, une prise en compte des changements climatiques et une ouverture vers les Plans Climat Energie territorial.

Les Plans Climat Energie de Toulouse et Grenoble apparaissent comme une concrétisation des engagements pris par la France, à l'échelle internationale, lors de la signature la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC). Adopté en 1992 à Rio de Janeiro, ce premier traité international propose de lutter contre le réchauffement climatique et toute perturbation du climat d'origine anthropique. Cinq ans plus tard, le protocole de Kyoto fixe des engagements chiffrés et propose des moyens pour mettre en œuvre cette convention. Il impose aux 38 pays les plus industrialisés de réduire entre 1990 et 2012 d'au moins 5% le total de leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). L'agglomération grenobloise a été la première en France à répondre à la sollicitation du Plan climat national pour prendre des mesures locales en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Lancé en 2005 par Grenoble Alpes Métropole, il a fait l'objet d'une convention avec la Région, le Département, le Syndicat Mixte des Transports en Commun, la majorité des communes de l'agglomération (25 communes sur 26), les fournisseurs d'énergie, les bailleurs sociaux, l'ADEME, le Conseil d'Architecture d'Urbanisme et d'Environnement et le Rectorat.

A Grenoble et à Toulouse, les politiques climatiques en ville constituent un des premiers volets spécifiques dans la construction du développement urbain durable. Ces Plans Climat Energie visent à lutter contre le changement climatique, en diminuant les émissions de gaz à effet de serre par le développement des énergies renouvelables et la limitation des consommations énergétiques. Ils reprennent les préconisations du Grenelle de l'environnement qui sont d'accélérer les progrès d'efficacité énergétique dans le bâtiment, de donner la priorité aux modes de transports à faibles émissions de gaz à effet de serre, de remettre en cause l'étalement urbain pour un urbanisme plus efficace et équitable et de développer une politique énergétique ambitieuse en vue de réduire les consommations et le contenu carbone de la production.

A Grenoble, la mise en oeuvre de l'ensemble des actions du Plan Climat a constitué un défi à relever pour les aménageurs et les urbanistes des services techniques. Ces actions ont participé à la construction de nouvelles pratiques et à l'expérimentation de projets innovants pour un urbanisme climatique. Désormais, tout aménagement urbain est compris comme une transformation simultanée des lieux et du climat et tout projet urbain doit qualifier et mesurer sa part de responsabilité dans la modification locale du climat. La connaissance des phénomènes appelés îlots de chaleur urbains, la gestion urbaine des eaux et les outils de planification se sont développés à Grenoble et à la suite du Plan Climat, l'EcoCité, est venue offrir un lieu d'expérimentations à ces innovations urbaines.

2-3 Le lancement des EcoCités et la mise en oeuvre de démonstrateurs urbains

La démarche EcoCités vise à identifier les grandes agglomérations qui initient, en partenariat avec l'ensemble des acteurs locaux, une démarche novatrice en matière de durabilité urbaine. En accompagnant les projets les plus aptes à constituer des emblèmes de la Ville durable, l'Etat souhaite ainsi accélérer la transformation globale des grandes agglomérations pour une meilleure prise en compte des problématiques et des pratiques de la durabilité urbaine. La décision conjointe de la Communauté d'agglomération et de la Ville de Grenoble de se porter candidates à l'appel d'offres du MEEDDM intitulé EcoCités témoigne d'une volonté de construire, dans le cadre d'un « *dialogue itératif* » avec l'Etat une stratégie de développement durable, à plusieurs échelles territoriales.

A Strasbourg, ces grands projets s'insèrent dans un processus à caractère multiple : d'un côté, ils se veulent autant de jalons pour confirmer l'ambition européenne de la ville, pour affirmer sa place dans le contexte national, pour participer à l'essor des villes situées le long du sillon rhénan (Bâle, Karlsruhe en premier). L'exemple allemand est donc très mobilisateur dans ce sens, il suffit de penser à la référence des projets comme Fribourg, Tübingen. De l'autre, ces projets affichent la volonté d'impulser les dynamiques de l'emploi, des transports, etc. à l'échelle régionale.

Pour répondre à l'appel d'offre national des EcoCités, démarche qui accompagne les collectivités dans leur réflexion pour la mise en place de projets urbains démonstrateurs de la ville de demain, nos agglomérations ont construit une stratégie territoriale qui profite de l'ensemble des réflexions et projets précédemment réalisés pour faire partie des EcoCités françaises retenues.

« L'EcoCité c'est un territoire de démonstration d'une ville technologique, d'une ville nature, d'une ville démocratique, pour les acteurs publics, pour les acteurs privés, et pour les usagers. » (Fioraso, G., Ville de Grenoble, Forum innovation, industrie, investissement, international, Grenoble, 2012)

Les projets développés dans nos agglomérations conjuguent les savoirs et innovations acquis précédemment et révèlent qu'il n'existe pas un modèle unique de projet urbain durable mais plutôt des figures opératoires du durable.

« Ces figures du durable peuvent être à la fois des figures d'énonciation en terme de portage politique, de diffusion d'expériences... et des figures opératoires en terme de modes sociotechniques et d'instruments, dispositifs et outils mobilisés. » (Hamman, P., 2008, p.20)

Les démarches de développement urbain durable sont spécifiques à un contexte précis, cependant certaines figures structurantes se retrouvent dans l'ensemble des démarches de projet conduites dans nos quatre agglomérations comme dans d'autres agglomérations françaises et européennes : la ville continue et apaisée, avec l'articulation entre déplacements et urbanisme pour une mobilité et une accessibilité pour tous ; la ville sobre avec l'efficacité énergétique, la maîtrise des consommations énergétiques et l'utilisation d'énergies renouvelables ; la ville nature avec la mise en réseau et la préservation des espaces naturels et agricoles ; et la ville intégratrice avec la recherche d'une cohésion et d'une mixité sociale.

Cependant les projets innovants des EcoCités retenus pour bénéficier du soutien financier de l'État, répondent à un cahier des charges très cadré. Les critères de sélection obligent à une segmentation des questions urbaines, difficile à concevoir dans une démarche de développement durable qui met l'accent sur la nécessaire transversalité. Ils entraînent de plus, une survalorisation des solutions technologiques, ainsi, le critère de conception urbaine porte sur les bâtiments exemplaires, les constructions à énergie positive et les îlots urbains intégrés ; le critère des ressources et des énergies porte sur la gestion des ressources et le recyclage des matériaux, sur la production d'énergies renouvelables, d'énergies de récupération, ainsi que sur les réseaux intelligents, les *Smart Grids* ; enfin le critère des mobilités, porte sur les services à la mobilité et l'information des voyageurs, sur l'électromobilité, sur l'autopartage et le stationnement mutualisé.

A Grenoble, ces grands projets se construisent à partir de la culture développée en Recherche & Développement pour une industrialisation efficace. Les innovations proposées constituent des briques qui permettent de construire un système. Pour tester toutes ces briques, les mettre en œuvre et voir comment elles se complètent, les démonstrateurs urbains sont nécessaires. Ils permettent une validation en grandeur nature et ils permettent d'écourter les temps entre projet et production. La Recherche & Développement est donc réalisée à une échelle urbaine réduite, la Presqu'île scientifique, pour passer ensuite du stade de quartier-laboratoire à une taille de ville-laboratoire puis d'agglomération-laboratoire. Il est de ce fait nécessaire de laisser du temps à l'installation des démonstrateurs, puis à leur diffusion à plus grande échelle. Ceci permettra de juger si le démonstrateur grenoblois reste seulement une vitrine technologique très performante, ou si il constitue réellement une première étape qui permettra, dans un second temps,

d'optimiser des technologies, de lever des verrous économiques et sociétaux et de co-construire la « ville post-carbone à l'horizon 2030 », désirée par les élus locaux.

Le succès des démonstrateurs s'appuie sur des innovations technologiques initiées, partout dans le monde, mais l'assemblage de ces innovations avec des techniques connues se fait localement pour produire de nouveaux usages. La construction d'une ville durable dépend autant des technologies développées, combinant performance environnementale et performance économique, que du comportement de ses habitants. Aussi la démonstration fera-t-elle la preuve de l'excellence par l'usage et par sa capacité d'adaptation au territoire. Les éco-mobilités doivent s'adapter à la topologie du lieu ; le renouvellement urbain, associant l'existant et les constructions neuves, doit prendre en considération les formes urbaines et les typologies architecturales présentes ; l'écocitoyenneté nécessite de sensibiliser les habitants aux comportements Eco-citoyens concernant les économies d'énergie et d'eau, le tri des déchets, l'éclairage, les transports ; la mise en place d'une véritable économie circulaire et la naturalisation de la ville doivent être discutées et acceptées par les habitants des agglomérations observées.

Dans nos quatre agglomérations, les démonstrateurs montrent les limites de la standardisation, ils obligent à une intelligence adaptée aux forces et faiblesses d'un territoire donné et ils ne peuvent pas être « copier-coller » directement sur un autre territoire. Ils permettent de rechercher des modes différenciés de gestion des énergies et des ressources et de co-construire l'acceptabilité de ces modes de gestion. Les démonstrateurs engagent les chercheurs, les entreprises, les collectivités territoriales et les citoyens usagers, à ne plus raisonner seulement en terme d'objectifs à atteindre sur un aspect spécifique du projet urbain, mais à accepter que le projet repose davantage sur un changement de comportements, sur une nouvelle façon de vivre en ville.

De plus, la construction de ces interactions dépend en bonne partie des relations construites entre les acteurs : certains projets constituent des bancs d'essai dans ce sens, ou bien des lieux de maturation réciproque de ces mêmes relations. Si le développement durable appelle à une approche transversale aux problèmes, les compétences de chacun restent bien distinctes : la réponse locale aux enjeux de développement durable se fait à travers une stratégie de coopération et de co-construction entre acteurs.

CONCLUSION

Dans notre recherche, nous avons identifiés, dans les projets et stratégies de Grenoble, Marseille, Strasbourg et Toulouse, des démonstrateurs finement étudiés pour être mis en œuvre à l'échelle d'un quartier puis d'une agglomération. Ces démonstrateurs prennent en compte les enjeux environnementaux et les contraintes énergétiques et intègrent de nouvelles technologies pour favoriser la transition énergétique des territoires urbains. La réalisation de ces projets assoit de grands principes pour nos agglomérations tels que la mobilité et l'accessibilité pour tous ; l'efficacité énergétique, les économies d'énergies et le recours aux énergies renouvelables ; la densité, la compacité des formes urbaines et la préservation des espaces naturels et agricoles ; l'Eco-citoyenneté, la mixité et la cohésion sociale. Cependant, les quatre agglomérations ne négligent pas leurs acquis antérieurs pour alimenter leurs projets et stratégies de développement durable :

A Strasbourg, les projets dits « durables » ne se posent pas uniquement dans une démarche d'innovation technologique ou d'innovation sociale, ils questionnent à nouveau l'« urbain hérité » et l'ensemble de la ville héritée, son rôle dans la métropole contemporaine. Les enjeux du changement climatique interrogent aussi la formation du territoire dans la longue durée. Par exemple, dans le projet du PNU de la Bruche-III la valorisation des espaces naturels est liée à la préservation du patrimoine : ces deux dimensions sont considérées comme deux facettes de la même question.

A Grenoble « *C'est dans la diversité de ses populations, issues de toutes origines, que Grenoble a puisé l'essentiel de son énergie créatrice et fabriqué son identité.* » C'est dans le cadre d'un débat démocratique, que s'affirme la gouvernance urbaine grenobloise, et la généralisation du développement durable à l'ensemble de l'agglomération. La mobilisation collective étant en effet un vecteur de richesse pour appréhender l'avenir avec toute la force créative de la société locale.

« Cette démarche a été élaborée dans une concertation active avec la population. Les conseils consultatifs de secteur, les associations, les unions de quartier, les ateliers d'urbanisme et le centre d'information sur les projets urbains ont permis à chacun de se forger une opinion. » (Urbaniste, Agence d'Urbanisme de la Région de Grenoble, 2011)

Enfin, dans la construction du développement urbain durable, les quatre approches observées peuvent être qualifiées de résilientes. Ce terme est désormais dans le langage de la recherche urbaine mais il est encore peu diffusé dans les milieux urbanistiques français alors qu'il est devenu un terme récurrent pour de plus en plus d'urbanistes, de géographes, d'ingénieurs ou d'écologues européens et américains. L'urbaniste américaine Kathryn A. Foster affirme même que la résilience est aux années 2000 et 2010 ce qu'a été la durabilité aux années 1980 et 1990. Nous posons l'hypothèse que les communautés d'agglomération de Grenoble, Marseille, Strasbourg et Toulouse développent une approche pragmatique de la ville durable en s'appuyant sur le concept de résilience urbaine ; comme un processus qui amène l'homme à resserrer des liens avec son milieu, sans opposer ville et nature, tel que proposé par Marco Stathopoulos :

« Contrairement à la ville stable, sécurisée, hiérarchisée, optimisée et normée, chère au développement durable, la ville résiliente est flexible et transformable. Elle fonctionne en hétéarchie, limite les dépendances et multiplie interconnexions et redondances entre les différentes échelles de fonctionnement. Le risque fait partie de ses fondements, tout comme les ressources qui peuvent s'en dégager...»
(Stathopoulos , M., 2011, p.22)

Les démarches responsables et éthiques engagées par nos agglomérations permettent de répondre à des préoccupations globales en conduisant des actions locales. Emissions de gaz à effet de serre, changements climatiques, renchérissement du prix de l'énergie trouvent ainsi localement des réponses en matière de mobilité, d'efficacité énergétique, d'urbanisme, de cohésion et de mixité sociale. Ces démarches permettent de figurer un idéal urbain à atteindre et d'en garantir la réalisation. En ce sens, nos quatre agglomérations cherchent à identifier leurs faiblesses et leurs forces internes, les menaces susceptibles d'affecter leur raison d'être et les opportunités d'évolution pour être à terme des villes post-carbone. Chacune à sa manière a choisi d'être une ville résiliente,

« à la fois souple et résistante ; ouverte au changement, aux influences positives ; diverse, complexe mais constitutive d'un écosystème commun, intégré; ouverte aux autres et sur l'extérieur, tout en étant solidement ancrée dans son territoire ; peu dépendante, elle fait l'objet d'un cycle permanent, où les déchets deviennent ressources. » (<http://villepermaculturelle.wordpress.com/2012/01/22/resilience-urbaine/>> Accessed 3 mai 2013)

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BRUNTLAND REPORT, 1987, *Our common future*, Oxford University Press.

EMELIANOF, C., 2007, Les villes européennes face au changement climatique, In : *Les annales de la Recherche Urbaine* n°103.

HAMMAN, P., 2008, *Penser le développement durable urbain: regards croisés*, Paris, L'Harmattan, collection Logiques sociales.

SOUAMI T., 2010, *Environnement et fabrication urbaine*, Marne-la-Vallée, IFU.

BROBOFF, J., 2011, *La caserne de bonne a Grenoble : projet emblématique d'un développement durable a la française*, Paris, PUCA.

PHOSPHORE IV, 2013, *Des villes et des hommes*, Paris, Eiffage.

STATHOPOULOS, M., 2011, Qu'est que la résilience urbaine? In : *Urbanisme* n°381.

[HTTP://www.strasbourg-europe.eu/](http://www.strasbourg-europe.eu/).

[HTTP://www.popsu.archi.fr/popsu1/marseille/presentation](http://www.popsu.archi.fr/popsu1/marseille/presentation)

[HTTP://www.popsu.archi.fr/popsu1/marseille/projets/operation-d-interet-national-euromediterranee](http://www.popsu.archi.fr/popsu1/marseille/projets/operation-d-interet-national-euromediterranee)

ANNEXES

Cadre d'orientation pour une analyse comparative

Séminaires

Questionnaire

Questionnaires comparatifs et présentation des agglomérations

Séminaire Strasbourg Juin 2013 : Luna d'Emilio, Gilles Novarina et Natacha Seigneuret

SEMINAIRES DEVELOPPPEMENT DURABLE

1. Séminaires

L'Etablissement public Grenoble-Alpes Métropole et l'équipe de chercheurs se portent candidat pour être la mission de coordination des thèmes de comparaison du programme POPSU 2 sur le thème 1 : la prise en compte de la durabilité à l'échelle du quartier, de la ville et de la métropole.

Le premier séminaire organisé à Toulouse en février 2012 a permis à chaque équipe de recherche de présenter les stratégies et les projets qui dans chaque agglomération font l'objet de la comparaison.

Le Plan Climat Energie Territorial pour l'agglomération de Toulouse, les EcoCités pour les agglomérations de Grenoble, Marseille et Toulouse. Le séminaire de Marseille en juin 2012 a permis de finaliser le cadre d'analyse permettant de construire la comparaison. Le séminaire de Grenoble en novembre 2012 a permis d'analyser la manière dont se construisent des stratégies locales de développement urbain durable, et comment ces stratégies s'appuient à la fois sur la mise en œuvre d'outils de planification territoriale et l'élaboration de projets opérationnels.

En fin de programme, un séminaire a été organisé à Strasbourg en juin 2013 pour présenter les résultats de l'observation et de la comparaison.

2. Portés à connaissance des agglomérations

L'objectif du séminaire est de permettre à chaque équipe de prendre connaissance de la situation des agglomérations associées dans l'analyse comparative. Ainsi, chaque équipe prend le temps de présenter comment les métropoles prennent en compte les injonctions, les incitations supracommunales et développent des projets et des stratégies, en matière de développement durable :

A Marseille, l'équipe de recherche, Michel Chiappero, Denis Berthelot et Jean Noel Consales, travaille à mettre en avant la simultanéité des documents réglementaires de planification qui sont en cours de construction, tels que SCOT et PLU autour de leur objet d'étude, l'Ecocité Euromed 2 et les jeux d'échelles qui en découlent. Pour chaque partie de leur étude, ils distinguent les allers retours de type top down et bottom up qui se mettent en place à travers la trame verte et les espaces publics. Denis Berthelot insiste sur la différence à prendre en compte entre une opération exemplaire, présentée comme modèle et des expérimentations qui participent à la construction d'un laboratoire de la durabilité.

A Toulouse, l'équipe de recherche, Alice Rouyer et Sinda Haoues-Jouve interroge la question de la vulnérabilité sociale avec la question du confort face aux enjeux climatiques et les enjeux de réhabilitation du bâti existant. Alice Rouyer présente les conditions locales de l'élaboration du PCET et les déclinaisons d'échelles, elle insiste sur l'émergence de nouvelles pratiques et sur de nouvelles relations entre acteurs après un temps d'acculturation vis à vis du développement durable.

A Grenoble l'équipe de recherche, Natacha Seigneuret et Gilles Novarina sont partis des documents de planifications stratégiques et réglementaires européens et nationaux pour regarder « vers le bas » leur prise en compte par la métropole grenobloise. Gilles Novarina insiste sur les référentiels de la ville durable, la polycentralité, les relations entre urbanisme et transport, la trame verte et bleue et les économies d'énergie.

3. Les termes de la comparaison

La présentation de chaque agglomération permet de mettre en avant des points de convergences et des différences qui sont à retenir dans le cadre de l'analyse comparative et qui soulèvent un nombre important de questions :

Il s'agit de vérifier si il y a une évolution de la prise en compte de la durabilité et si une nouvelle intelligence se développe.

Cette nouvelle intelligence s'appuie-t-elle sur une culture de projets ou de non projets ? Met-elle en opposition les stratégies versus les projets ? Quel usage est fait de la temporalité des stratégies et projets ? Quel usage est fait des jeux d'échelles ? Pour chaque agglomération nous devons nous questionner :

Comment cette notion de durabilité a-t-elle été construite ? A partir d'une culture de projets ou de non projets ? A quels moments a-t-elle été construite ? Quelle épaisseur historique a t-elle ?

A partir de quelle démarche ? (demande élus, action collective, démarche participative, démarche négociée, revendication associative...) et avec quels documents ? (informels ou contractuels : chartes, agendas 21, documents de planification, planifications sectorielles, planifications thématiques, projets opérationnels...)

Cette nouvelle intelligence se développe-t-elle à partir d'initiatives locales ou à partir de leviers extérieurs, accélérateurs de durabilité, tels que les opérations exemplaires, localisées sur un périmètre précis ou les démarches EcoCités qui se développent sur de larges territoires et présentent un caractère de laboratoire ? Pour chaque agglomération nous devons nous questionner :

Quels sont les démonstrateurs urbains développés ? A quelles échelles spatiales et temporelles sont ils proposés ? Quelles sont les conditions de l'expérimentation : Opérations exemplaires, quelle est leur valeur d'exemplarité? Modèles à suivre, quels sont les enseignements à tirer ? Work in progress dans un laboratoire, quels sont les nouveaux échanges de savoir et savoir-faire engagés ?

Quelles sont les innovations sociales, économiques, environnementales, technologiques revendiquées par ces démonstrateurs ? Ces démonstrateurs sont-ils suffisants pour une diffusion et un partage à l'échelle de votre agglomération ?

Enfin, cette nouvelle intelligence permet-elle l'émergence de nouvelles pratiques ? Pour chaque agglomération nous devons nous questionner :

Quels sont les acteurs présents et absents dans les projets et stratégies urbaines qui prennent compte la durabilité ? Quels sont les champs d'action de ces acteurs ?

Quelles sont les innovations sociales, économiques, environnementales, technologiques retenues et pratiquées par ces acteurs ?

Existe-t-il de nouvelles modalités dans la construction collective de stratégies et projets ? Quels sont les nouveaux réseaux mobilisés ? Quelles sont les relations inter institutionnelles créées ?

CADRE D'ORGANISATION POUR UNE ANALYSE COMPARATIVE

QUESTIONNAIRE

Prise en compte de la durabilité dans les projets et stratégies urbaines.

Pour permettre une analyse comparative par problématiques transversales, merci de renseigner le document suivant à partir du travail que chacune de nos équipes :

Éléments de contexte

Histoire, contexte institutionnel, géographie, démographie, habitat, économie, déplacements...

Comment votre agglomération prend-elle en compte la durabilité dans les projets et stratégies urbaines :

Existe-t-il une culture de projets ? Existe-t-il une culture de stratégies ?

Dans ce cadre vous pouvez développer, entre autres éléments :

Comment cette notion a-t-elle été construite ? A partir d'une culture de projets ou de non projets ? A quels moments a-t-elle été construite ? Quelle épaisseur historique a-t-elle ? A partir de quelle démarche ? (demande élus, action collective, démarche participative, démarche négociée, revendication associative...) et avec quels documents ? (informels ou contractuels : chartes, agendas 21, documents de planification, planifications sectorielles, planifications thématiques, projets opérationnels...)

Existe-t-il une culture de démonstrateurs ? Exemples, modèles, expérimentations ?

Dans ce cadre vous pouvez développer, entre autres éléments :

Quels sont les démonstrateurs urbains développés ? A quelles échelles spatiales et temporelles sont ils proposés ? Quelles sont les conditions de l'expérimentation : Opérations exemplaires, quelle est leur valeur d'exemplarité? Modèles à suivre, quels sont les enseignements à tirer ? Work in progress dans un laboratoire, quels sont les nouveaux échanges de savoir et savoir-faire engagés ?

Quelles sont les innovations sociales, économiques, environnementales, technologiques revendiquées par ces démonstrateurs ? Ces démonstrateurs sont-ils suffisants pour une diffusion et un partage à l'échelle de votre agglomération ?

Observez-vous l'émergence de nouvelles pratiques ?

Dans ce cadre vous pouvez développer, entre autres éléments :

Quels sont les acteurs présents et absents dans les projets et stratégies urbaines qui prennent compte la durabilité ? Quels sont les champs d'action de ces acteurs ?

Quelles sont les innovations sociales, économiques, environnementales, technologiques retenues et pratiquées par ces acteurs ? Existe-t-il de nouvelles modalités dans la construction collective de stratégies et projets ?

Quels sont les nouveaux réseaux mobilisés ? Quelles sont les relations inter institutionnelles créées ?

Prise en compte de la durabilité dans les projets et stratégies urbaines.

Présentation du cas de Strasbourg

Introduction

La ville de Strasbourg constitue un exemple intéressant du point de vue de la problématique du développement durable, car elle recherche depuis longtemps un équilibre entre ambitions européennes et besoins locaux, entre revendications régionales et marketing urbain, en s'interrogeant donc sur la tension entre local et global, tension qui est centrale dans la notion de développement durable. En se plaçant souvent en anticipation de la « loi Grenelle », l'ensemble des acteurs qui opèrent sur le territoire de Strasbourg mettent progressivement en avant leur vision de la « métropole durable » : deux barycentres de l'action et de la réflexion semblent se dessiner, à savoir la démocratie participative et le socle environnemental, envisagés comme éléments d'une stratégie de développement territorial.

Éléments de définition du territoire contemporain

Avec une population de près de 470 mille hab., la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) représente, au sein du groupe comparatif du POPSU2, la ville la plus petite parmi celles analysées ; le territoire a une surface de 314 km². La ville de Strasbourg est aujourd'hui une ville à vocation principalement tertiaire, commerciale et culturelle : l'Université de Strasbourg, ainsi que les institutions européennes ont profondément marqué l'identité de la ville contemporaine. A ce propos, la répartition des unités de production sur le territoire de la CUS montre que Strasbourg concentre des fonctions de type commercial et tertiaire (cfr. Tableau 1).

Établissements	Territoire	Zone de comparaison
Nombre d'établissements actifs au 31 décembre 2010	39 179	140 463
Part de l'agriculture, en %	0,9	9,5
de l'industrie, en %	4,5	6,4
de la construction, en %	6,6	8,5
du commerce, transports et services divers, en %	71,1	60,8
dont commerce et réparation auto, en %	18,9	18,3
de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale, en %	16,9	14,8
Part des établissements de 1 à 9 salariés, en %	30,0	30,0
de 10 salariés ou plus, en %	8,8	7,6

Tableau 1 : répartition des établissements présents dans la CUS par secteurs d'activité
Zone de comparaison : Région Alsace (Source : INSEE, CLAP)

Du point de vue des dynamiques régionales et départementales, l'aire urbaine de Strasbourg est caractérisée par une densité relativement marquée ; à Strasbourg se concentrent plus du 60% de la population départementale, ainsi que le tiers de la population de l'Alsace. Au niveau du périmètre administratif, la CUS recouvre quasi entièrement l'aire urbaine (cfr. Image 1) ; au niveau régional, le territoire est caractérisé par la présence d'un maillage de petites villes dans la plaine alluviale du Rhin, ce qui explique peut être le développement plutôt ramassé de la ville-centre. Avec près de 250 mille emplois, la CUS concentre sur son territoire environ un tiers des emplois régionaux, ce qui confirme sa capacité attractive à l'échelle de l'Alsace.

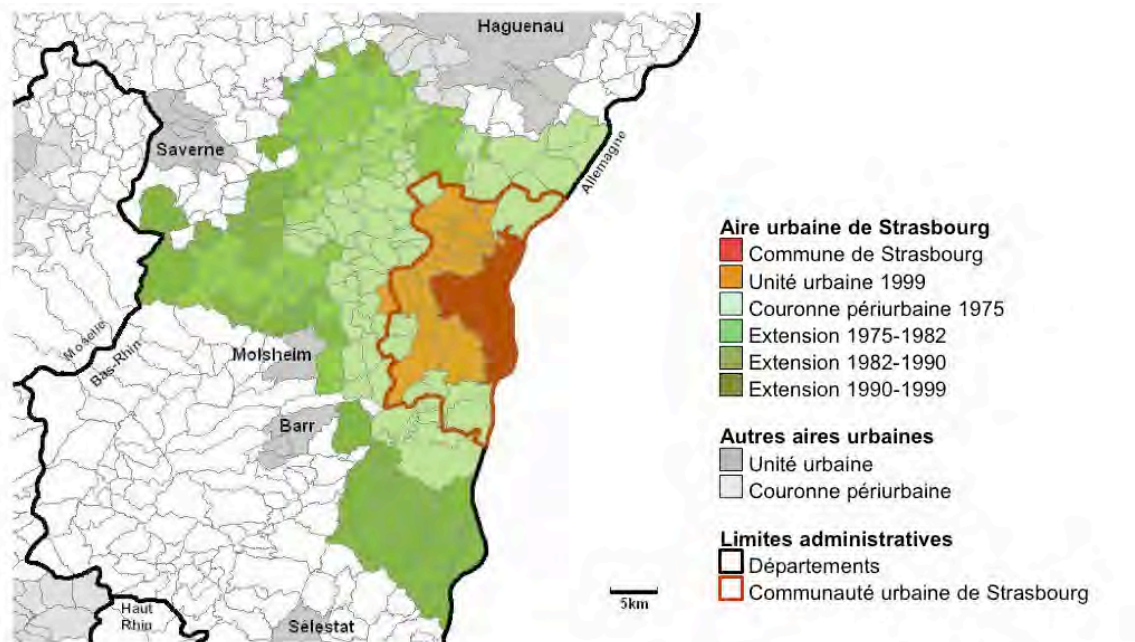


Image 1 : évolution de l'aire urbaine de Strasbourg (Source : Certu, 2008)

Au niveau des transports urbains, la CUS est marquée par la présence de plusieurs réseaux de transports en commun, tous gérés par la Compagnie de transports strasbourgeois (CTS) : la desserte du centre-ville est notamment assurée par le nouveau tramway, inauguré en 1994 et dont deux extensions ont eu lieu en 1998 et 2007. En général, l'offre est de bon niveau au centre-ville et en première couronne, alors qu'elle est inégalement répartie dans la deuxième couronne et dans les zones d'activité.

En ce qui concerne l'accessibilité, l'agglomération strasbourgeoise se situe au carrefour d'axes ferroviaires d'intérêt européen, pour le réseau voyageurs comme pour le réseau fret. Au niveau des lignes locales, la gare de Strasbourg est au cœur d'une étoile ferroviaire qui compte plus d'une trentaine de gares dans l'aire urbaine. A l'échelle nationale et européenne, Strasbourg est, depuis 2007, connectée avec Paris par une ligne TGV ; depuis 2011, elle intègre aussi la ligne Rhin-Rhône, qui relie Francfort avec Marseille. Sur le territoire de la CUS se situe aussi l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, qui subit la concurrence très forte des aéroports de Baden-Baden et de Basel-Mulhouse-Fribourg.

Concernant les infrastructures routières, Strasbourg et son territoire réfléchissent depuis longtemps au projet de Grand contournement ouest (GCO), qui reliera les autoroutes la A4 avec la A35 au Nord, et les connexions avec Lyon et Bâle (A35) au Sud. Le GCO s'insère dans une prospective de desserte des connexions à la très grande échelle, notamment par la décharge de la RN4¹.

1 Celle-ci représente la principale route d'accès à l'Allemagne ; étant donné que son tracé est aujourd'hui en bonne partie

Eléments marquants de la métropole strasbourgeoise

Beaucoup d'éléments font de Strasbourg une ville unique dans le contexte français : notamment, la présence des institutions européennes, la proximité à la frontière allemande, et le fait de représenter, malgré sa taille, le deuxième port fluvial de France (après celui de Paris). Ces trois éléments jouent un rôle important dans la définition de la ville contemporaine. Au niveau de son histoire, la domination allemande (1870-1919 et 1940-1944) ressort comme un élément qui a profondément marqué le développement spatial de la ville, ainsi que sa mémoire collective.

La présence des institutions européennes remonte à la fin de la deuxième Guerre Mondiale : En fait, Strasbourg est considérée par son histoire même le symbole de la réconciliation franco-allemande. Dès 1949, le Conseil de l'Europe s'installe à Strasbourg, suivi par la Court Européenne des Droits de l'Homme et, depuis 1979, le Parlement Européen. La présence des institutions européennes a énormément contribué au rayonnement supra-national de la ville, en lui rendant son statut de « capitale européenne » ; ce rayonnement a bien sûr influencé d'autres domaines, notamment le tourisme et la formation supérieure.

La proximité de la frontière allemande joue un rôle dans une dynamique plus large d'interaction avec les autres villes européennes situées le long du Rhin ; au niveau local, le développement transfrontalier s'est déployé par une collaboration croissante entre les services de la CUS et de la ville de Kehl², ainsi que par la mise en place d'un Eurodistrict en 2005. Ce dernier répond au constat de l'existence d'un bassin de vie élargi correspondant à la région de Strasbourg et de l'Ortenau³. L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau a été institué en 2005 ; il comprend le territoire de la circonscription de l'Ortenau (Ortenaukreis) et celui de la CUS, ce qui correspond à environ 860 mille habitants. Selon la convention relative à sa création, l'objectif est d'« offrir un espace particulier pour l'expérimentation et la mise en œuvre de la politique communautaire dans le domaine de la coopération transfrontalière ». L'Eurodistrict vise un avenir partagé entre l'Ortenau et la CUS et à terme même « le développement durable d'une véritable métropole européenne de près d'un million d'habitants »⁴.

La présence du port fluvial sur le Rhin a entraîné des relations durables entre la ville de Strasbourg et les autres villes suisses, allemandes, néerlandaises situées le long du Rhin, au niveau trans-national⁵ ; même au niveau juridique, le Port Autonome de Strasbourg est un établissement qui a fait l'objet d'une loi dédiée, ainsi que d'une convention entre la Ville de Strasbourg et l'Etat. Actuellement présidé par Catherine Trautmann, le port s'étend sur une surface de plus de mille hectares, dont environ 200 de plan d'eau ; il abrite environ 320 entreprises et est à l'origine de 13 mille emplois. En 2011, le trafic de marchandises (essentiellement céréales, produits pétroliers et graviers) a atteint les 7,6 millions de tonnes.

urbain, elle est cause de forte pollution dans l'hyper-centre de Strasbourg.

2 Par exemple, la CUS et la ville de Kehl ont répondu de manière conjointe à l'appel à projets « EcoCité » lancé par le MEDDM en 2009 ; de même, cette collaboration avait permis la réalisation du Jardin des Deux Rives et de la passerelle de l'Europe (2004).

3 Le projet transfrontalier s'est appuyé jusqu'en 2004 sur la réalisation concertée d'un « Livre blanc de l'agglomération transfrontalière Strasbourg-Ortenau », outil de nature plus politique que juridique, qui s'articule autour d'un recueil d'orientations communes et de 25 projets concrets de part et d'autre du Rhin. Cofinancé par le programme communautaire « Interreg III Rhin Supérieur Centre Sud », il a été validé en 2004 par un comité politique de pilotage transfrontalier créé à cet effet. Source : ADEUS, (2011). *SCOTERS, Notice de présentation*, 2006 rev. 2011, p. 16.

4 Source : <http://www.strasbourg-europe.eu/>.

5 Sa reconnaissance a lieu aussi sur le plan symbolique, car Strasbourg accueille le siège de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, institution dont la fondation remonte au XIX siècle.

Le contexte institutionnel : les acteurs

La CUS

La Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) a été créée en 1967 : elle figure donc parmi les plus anciens établissements de coopération inter-communale créés en France, avec Lyon, Bordeaux, Lille. Depuis 1972, les services de la Ville de Strasbourg et ceux de la CUS ont été regroupés : les liens entre la Ville et la Communauté urbaine sont donc très anciens. „Après des acteurs de la CUS, une culture de la ville-centre a donc été, pendant longtemps, majoritaire : à ce propos, il est peut-être utile de rappeler que les présidents de la CUS ont toujours été les maires de Strasbourg⁶.

Si aujourd'hui le bilan relatif à la création de la CUS est sans doute positif, l'idée de coopération inter-territoriale a eu besoin de temps pour s'infiltrer dans la *forma mentis* des acteurs institutionnels. Strasbourg est, par son histoire même, caractérisée par un refus du pouvoir central ; les origines de cette particularité ont été mises en relation avec la période de domination allemande⁷. Cela serait le présupposé de la culture démocratique très forte dans la région, dont on verrait aujourd'hui les fruits⁸. Mais ce refus d'une autorité centrale fut aussi à l'origine de difficultés dans la mise en place de dispositifs d'intercommunalité, à partir des années 60 : au moment de la création de la communauté urbaine, les petites communes de la couronne de Strasbourg⁹ se voyaient soustraire des compétences concernant leurs territoires à l'avantage de la ville-centre.

Au fil des années, le consensus croissant autour de la notion de « métropole d'équilibre » face à la capacité attractive de Paris, la prise de conscience d'une compétitivité entre les villes, rendit clair que « Strasbourg ne pouvait que trouver avantage à être épaulée par ses voisins immédiats et que ceux-ci avaient tout intérêt à mieux bénéficier des avantages offerts par la proximité de la grande ville »¹⁰.

L'ADEUS

La Loi d'Orientation Foncière de 1967 prévoit la possibilité de créer des structures d'étude et de recherche permettant aux agglomérations de faire leurs propres études urbaines : les agences d'urbanisme. Dans la même année, à Strasbourg, le maire Pflimlin est le moteur de l'institution de l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS). Comme pour la CUS, il s'agit donc d'une structure très ancienne.

En conformité avec la loi, l'Assemblée Générale accueille représentants de la CUS, de la Région Alsace, du Département du Bas-Rhin, les communes, les syndicats mixtes et autres structures de coopération des collectivités publiques, les Acteurs socio-économiques chargés d'une mission de service public (CDC Alsace, CCI, Port autonome, et autres), membres associés (ADIRA, SERS, CTS). La présence de cet ensemble d'acteurs dans l'Assemblée Générale fait que l'agence d'urbanisme soit un « 'organe mixte' placé à la fois sous le contrôle de l'Etat et des collectivités locales »¹¹.

Sur le plan technique, l'ADEUS s'articule en équipes pluridisciplinaires, et en vertu de ses compétences elle assure la maîtrise d'oeuvre des principaux plans au niveau régional, départemental, inter-communal et communal. Sa double nature, d'outil à l'aide de la décision et de réflexion

6 Ce qui est totalement à l'opposé, par exemple, de la situation de la ville de Grebole.

7 Cfr. Cuillier, F., dir., (1994). *Chroniques d'urbanisme*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, p. 126.

8 Cfr. *Infra*.

9 On fait référence ici aux communes de Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim, Oberhausbergen, Eckbolsheim, Lingolsheim, Ostwald et Illkirch.

10 Cuillier, dir., *op. cit.*

11 Cuillier, dir., *op. cit.*, p. 126.

technique, lui permet de disposer d'une certaine « liberté d'action », qui est aussi alimentée par son statut d'association de droit privé.

Les travaux de l'Agence se réfèrent principalement à l'aire transfrontalière de Strasbourg, correspondant au territoire du Schéma de cohérence territoriale de la région strasbourgeoise¹², incluant la CUS et l'Ortenau. A ce propos, l'ADEUS parle d'une « région transfrontalière », un territoire métropolitain qui serait « interdépendant des échelles rurales et urbaines ou métropolitaines plus habituelles »¹³. Cette région métropolitaine est, dans les documents de l'ADEUS, à l'articulation entre « armature urbaine » et « métropole-région ».

L'ADEUS se pose donc en complémentarité des autres acteurs du territoire ; forte de son statut d'association, elle se définit en tant que « lieu de partage des grands enjeux et de croisement des politiques sectorielles des partenaires ». Parmi ses objectifs majeurs, « la déclinaison concrète des concepts du développement durable sur le territoire, l'anticipation des obligations induites par le Grenelle¹⁴ ».

La SERS

Depuis sa création en 1957, la Société d'aménagement et d'équipement de la région de Strasbourg (SERS) assure la maîtrise d'ouvrage des projets d'urbanisme et de construction dans la Région Alsace. Elle est à la fois aménageur, constructeur et gestionnaire d'ensembles de bâtiments, en liaison avec les collectivités locales et les acteurs privés.

La SERS constitue une société anonyme de droit privé ; le Département du Bas-Rhin ainsi que la Ville de Strasbourg figurent dans le conseil d'administration. Avec la loi de 1982, la participation des collectivités locales doit devenir majoritaire dans les Sociétés d'économie mixte (SEM). Depuis, la SERS devient un véritable outil du développement local. La présidence est assurée par le président de la CUS, la vice-présidence par le vice-président du Conseil Général du Bas-Rhin. En termes de compétences, la SERS assure différentes fonctions : études de faisabilité, montages opérationnels, recherches de financement et exécution des travaux. A Strasbourg, elle a assuré notamment la réalisation du Parlement Européen ; plus récemment, elle a été engagée dans la réalisation du Zénith, ainsi que du projet Rivetoile (centre commercial + logements).

Le Port Autonome de Strasbourg

Créé en 1926, l'établissement public du Port Autonome de Strasbourg (PAS) est donc, lui aussi, une institution très ancienne. Son conseil d'administration inclut des représentants de la Ville de Strasbourg, ainsi que de l'Etat, de la Région et du Département, de la CCI.

Dans sa relation avec la ville, le PAS mène des réflexions en concertation avec la CUS pour la reconversion de deux secteurs de sa propriété (15 ha env.), d'importance stratégique dans le développement de l'axe Strasbourg-Kehl (Schéma directeur des Deux Rives), véritable axe portant de la région transfrontalière franco-allemande. Ces secteurs, appelés Starlette et Citadelle, se placent comme une véritable interface port-ville, et se greffent sur le plan d'extension de l'actuelle ligne D du tramway. Il s'agit d'un tournant dans les activités du Port, car jusqu'à présent il a exercé des compétences d'aménagement et d'urbanisme que pour ses propres activités.

12 140 communes, 600 000 habitants.

13 ADEUS, (2012), *Programme de travail partenarial*, 26 janvier 2012, Strasbourg, p. 22.

14 ADEUS, (2012), *op. cit.*, p. 5. Actuellement, ses missions se regroupent autour de quatre enjeux principaux : comprendre le territoire, partager l'information, anticiper les évolutions ; construire le fonctionnement métropolitain ; bâtir une vision à plus grande échelle ; adapter le territoire à son environnement et à la vie des gens.

Toutefois, le port semble avoir du mal à mettre en place des relations avec le reste de la ville : créé pour promouvoir l'économie de la région, « il n'eut pas l'influence attendue puisque de nombreux établissements se situent plus généralement à l'ouest de la ville, sans liaison avec le port »¹⁵.

15 Cuillier, dir., *op. cit.*, p. 85.

Questionnaire comparatif thème 1

Pour répondre aux questions posées, nous avons re-élaboré les recherches menées par le groupe « régulation territoriale » (laboratoire AMUP) de l'équipe POPSU2 de Strasbourg. La source est constitué par l'ensemble des documents produits jusqu'à présent par l'équipe de recherche¹⁶; ces travaux sont vus comme ensemble de réflexions qui croisent, de près ou de loin, la question du développement durable, et qui constituent donc notre « background » pour aborder la recherche comparative.

Comment votre agglomération prend-elle en compte la durabilité dans les projets et stratégies urbaines :

Existe-t-il une culture de projets ? Existe-t-il une culture de stratégies ?

Dans ce cadre vous pouvez développer, entre autres éléments :

Comment cette notion a-t-elle été construite ? A partir d'une culture de projets ou de non projets ? A quels moments a-t-elle été construite ? Quelle épaisseur historique a t-elle ?

A partir de quelle démarche ? (demande élus, action collective, démarche participative, démarche négociée, revendication associative...) et avec quels documents ? (informels ou contractuels : chartes, agendas 21, documents de planification, planifications sectorielles, planifications thématiques, projets opérationnels...)

La question des cultures de projet a été au centre de l'organisation du colloque « Strasbourg, laboratoire de projets métropolitains », qui a eu lieu en janvier 2012¹⁷. Cette manifestation a permis d'identifier des pistes de réflexion et de dégager des thématiques qui ont aidé à comprendre la culture locale des acteurs de la ville et leur positionnement. Ces thématiques ont permis d'identifier des continuités dans le débat strasbourgeois des années 1990 et 2000, et de les mettre en perspective avec les défis actuels.

A Strasbourg, la question du développement durable émerge avec le II projet d'agglomération (1999-2000). En fait, depuis 1996, Strasbourg démarre une réflexion à l'échelle de l'agglomération, qui s'oriente vers le développement durable et l'équité sociale. Les études préparatoires du II projet d'agglomération, menées par la Direction Etudes et Prospective (DEP) prévoient la participation du grand public, selon trois étapes : l'« écoute préalable » (1998) entre la CUS, les citoyens et des experts, le «débat public» (1998-1999) et des «ateliers itinérants» qui ont amené à la programmation et à la formalisation du projet (1999). Selon le principe de « mobiliser tous les acteurs parce que la ville est de tous », les choix politiques finissent toutefois pour encourager les débats publics plutôt que les ateliers : l'écoute des citoyens est ainsi orientée vers la création d'un consensus sur des questions générales, et non pas sur le dégagement d'idées nouvelles¹⁸. En 2001, suite à un rechange politique, les résultats de cette démarche furent rapidement mis de côté ; la nouvelle administration s'est donc orienté vers la question de l'attractivité envers les investisseurs étrangers, en privilégiant des projets ponctuels.

Certains éléments du « projet d'agglo » ont toutefois été repris dans le projet avec lequel la CUS,

16 Il s'agit des travaux menés par A. Grigorovschi, C. Mazzoni, F. Nowakowski, L. d'Emilio.

17 Le programme est téléchargeable à l'adresse <http://www.apr-strasbourg.org/detail-document-494-.html>.

18 S'il est vrai que la mission « projet d'agglo » est essentiellement restée en dehors des services de la CUS, le débat aurait malgré tout donné lieu à un changement dans la culture des acteurs. Cette hypothèse est au centre de l'analyse menée par R. Tabouret et Ph. Revault en 2002. Cfr. Revault, P., Tabouret, R., (2002). *Projets urbains en cours à Strasbourg. Dimension culturelle et processus de projet*, Paris, IFA/PUCA.

conjointement avec la ville de Kehl, a répondu à l'appel à projets EcoCité, lancé par le MEEDDM en 2009 (cfr. Image 2). En commençant par "l'eau a façonné Strasbourg et son agglomération"¹⁹, le dossier EcoCité se centre sur le Rhin : retrouver le fleuve est l'élément-clé pour atteindre le rang de ville transfrontalière. On parle donc d'une « métropole des Deux Rives », d'une « métropole ouverte à 360° sur le Rhin ». A travers la démarche EcoCités ce territoire s'engage à « réduire son empreinte écologique dans le cadre de son développement urbain ». Le projet est articulé en valeurs, principes et systèmes, sur lesquels se base la définition spatiale de l'EcoCité. Celle-ci s'articule à partir de trois principes de projet : un cœur métropolitain ouvert sur le Rhin, pôles et centralités pour une mixité fonctionnelle, nature et espaces publics de qualité. Sa mise en oeuvre est confiée à 24 projets qui, selon des temporalités différentes, s'insèrent dans les trois trames qui structurent le territoire à l'échelle de la CUS (trame verte, trame bleue, transports en commun).

On peut donc envisager des filiations entre les projets mentionnés ; cette hypothèse, confirmée par les entretiens menés, pourra nous aider à situer l'émergence de la durabilité urbaine dans le contexte culturel de Strasbourg²⁰.

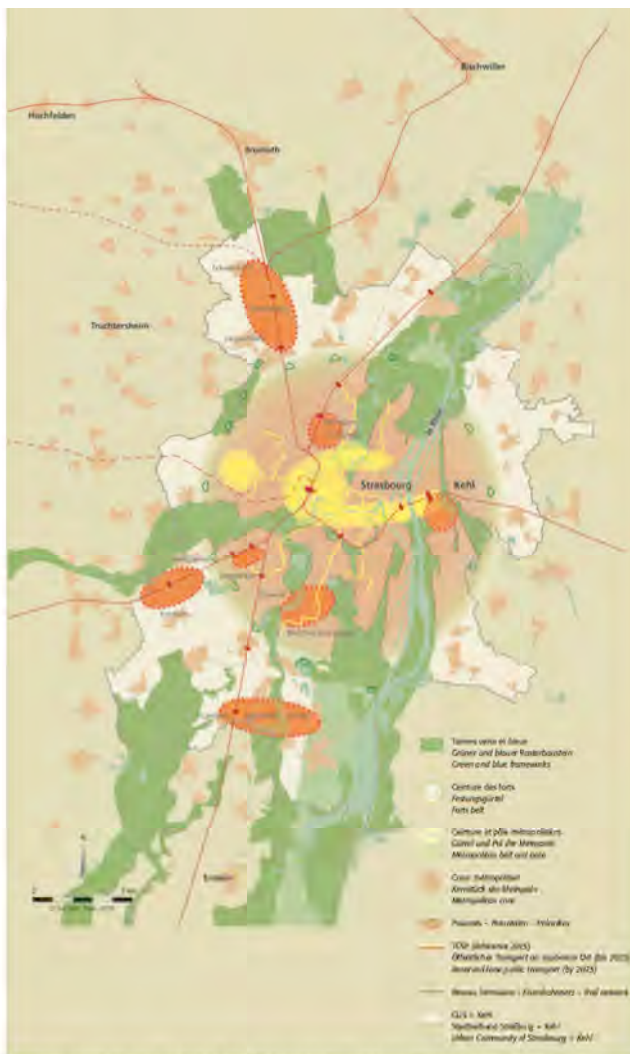


Image2. Projet EcoCité (2009) : métropole des Deux Rives
(Source : CUS, 2010)

Concernant les recherches menées par l'équipe du POPSU2, l'observation et l'analyse ont été centrées principalement sur les « dispositifs de démocratie locale » actuels mis en place par les collectivités dans le but de faire évoluer la fabrication des territoires. A terme, nous avons essayé de comprendre si ces dispositifs permettent à l'agglomération de Strasbourg : de sortir d'une gestion hiérarchique et fermée des processus de territorialisation ; de mettre en avant l'interaction entre démarches déductives et démarches inductives ; de mettre en place des dispositifs novateurs liés aux projets de territoires, et notamment à partir de l'interaction entre jeux d'acteurs et jeux d'échelles (ateliers, concours d'idées, séminaires ...) ; de produire des cadres inédits de collaboration et dialogue entre acteurs (partenariat, coproduction...).

En particulier, la « question métropolitaine » a été le fil rouge de nos interrogations, et elle a constitué le prisme qui a orienté l'observation de ces dispositifs. En fait, cette problématique fait référence tant à la question de la démocratie locale, qu'à la problématique

19 Cfr. CUS, Ville de Strasbourg, Ville de Kehl, (2010). *Projet EcoCités Strasbourg-Kehl, métropole des Deux Rives*, octobre 2010.

20 Par culture on entend la culture de projet propre aux acteurs, mais aussi dans un sens plus large, qui fait référence à la « culture de territoire » des habitants (comment ils vivent le territoire, comment ils se le représentent).

du « socle environnemental » sur lequel baser le développement territorial, et pose la question des échelles spatiales qui leur correspondent. Interroger l'émergence d'une culture métropolitaine à Strasbourg implique le fait de comprendre quelle est l'échelle et quels sont les dispositifs et les outils capables de rendre compte des différentes dynamiques résultantes des processus de métropolisation.

Pour cela, nous avons privilégié quatre champs d'observation :

- L'« Atelier urbain de Strasbourg » et l'« Atelier de projet 'Silhouette urbaine' » comme nouveaux dispositifs de démocratie locale (2010-2012)
- L'« Atelier de projet » des Halles (2011-2012)
- La figure de la « trame » comme outil de régulation territoriale (2010-2012).

On ne travaillera ici toutes les pistes possibles qui découlent de ces terrains ; on se limitera à en proposer quelques exemples.

Depuis 2010, des nouveaux dispositifs de *démocratie locale* – l'Atelier urbain et les Ateliers de projet - ont été créés par le pôle « Culture, territoires et démocratie locale » de la CUS. L'objectif de notre observation a été d'interroger la culture urbaine véhiculée, formée ou enrichie à travers ces dispositifs de réflexion sur le fait urbain strasbourgeois. Il s'est agi aussi d'interroger l'émergence d'une culture métropolitaine et de comprendre *si* et *comment* ces deux cultures se rapportent l'une à l'autre.

L'atelier de projet « Silhouette urbaine » (2011) est le premier atelier de projet qui n'est pas mis en place suite à une situation conflictuelle dans la ville et il ne se rattache ni à un projet d'aménagement, ni à un site particulier, en ayant pour objectif celui de produire des réflexions à caractère prospectif. Dans la définition des thématiques, on voit dans l'Atelier de projet l'interaction entre un COA d'experts et la population, selon un processus itératif. Ce dispositif veut donc croiser « une problématique savante, exprimée par les experts » avec une « problématique issue de l'expression des habitants, de leurs mots, de leurs paroles, envies, attentes, espoirs ». toutefois, la connexion entre cette thématique et la « question métropolitaine » ne semble pas être évidente. En fait, dans les documents analysés, aucune remarque n'est faite par rapport aux questionnements contemporains quant à l'étalement urbain, les problématiques des périphéries, les phénomènes de sectorisation ou les processus de métropolisation. Néanmoins, dans les notes de travail des experts du COA, des références à la dimension métropolitaine, même si nettement moindres, sont la preuve d'une pensée élargie et d'une volonté d'articulation des échelles de réflexion.

En tout cas, la thématique de la Silhouette urbaine renvoie, il est évident, à la question de la densité. *On pourrait donc se poser la question (et recouper les analyses effectuées en conséquence) de comment une culture de la densité se diffuse-t-elle : s'agit-il uniquement de « faire passer » un message, ce qui expliquerait l'usage préférentiel du mot intensité urbaine, au lieu de celui de densité urbaine ? S'agit-il de construire un consensus sur une question déjà aboutie, ou bien s'agit-il de la construire avec les citoyens ? Quelles sont les différentes interprétations qui se dégagent de l'interprétation des acteurs ? Si plusieurs formes de densité sont possibles, comment cette notion se construit alors à Strasbourg ? Quel impact sur la notion de « métropole durable » ?*

Existe-t-il une culture de démonstrateurs ? Exemples, modèles, expérimentations ?

Dans ce cadre vous pouvez développer, entre autres éléments :

Quels sont les démonstrateurs urbains développés ? A quelles échelles spatiales et temporelles sont ils proposés ? Quelles sont les conditions de l'expérimentation : Opérations exemplaires, quelle est leur

valeur d'exemplarité? Modèles à suivre, quels sont les enseignements à tirer ? Work in progress dans un laboratoire, quels sont les nouveaux échanges de savoir et savoir-faire engagés ?

Quelles sont les innovations sociales, économiques, environnementales, technologiques revendiquées par ces démonstrateurs ? Ces démonstrateurs sont-ils suffisants pour une diffusion et un partage à l'échelle de votre agglomération ?

Strasbourg se veut innovante sur deux plans : d'un côté, avec la mise en place de dispositifs qui répondent essentiellement au volet normatif du développement durable (Plan Climat, Ecoquartiers, etc.), de l'autre, dans des démarches de démocratie participatives qui se veulent innovantes, que l'on vient de mentionner. Dans tous les cas, il y a deux éléments à retenir : une position anticipatrice par rapport au débat national (au niveau de la mise en place de la trame verte et bleue²¹, au niveau de la participation, au niveau du Plan Climat), un volet de communication assez développé²², et qui traverse de manière transversale tous ces éléments là.

Comme l'on a vu par rapport à la question des cultures (urbaines, métropolitaines, etc.) notre analyse a porté essentiellement sur trois dispositifs, qui, selon des modalités et des jeux d'acteurs différents, nous interrogent sur le rôle du volet social au sein de la traduction opérationnelle du développement durable. *Pour l'instant, nous n'avons pas décrypté ces dispositifs à partir de leur portée démonstratrice ; leur analyse en termes de exemplarité reste donc à faire.*

Concernant les actions entreprises en termes de Plan Climat, nous rappelons ici seulement quelques éléments : depuis 2009, la CUS a entrepris une démarche de calcul de son propre bilan-carbone, et cela en anticipant la loi Grenelle²³. A Strasbourg, la mission Plan Climat a comme objectif de quantifier et de promouvoir un ensemble d'actions finalisé à la réduction des émissions de GES de la CUS, au niveau de la totalité de ses services²⁴. Dans ce sens, cette opération a l'ambition d'être exemplaire et d'entraîner des cercles vertueux auprès de l'ensemble des acteurs locaux, publics aussi bien que privés. De suite un extrait d'un entretien avec M. Lux, chargé de mission Plan-Climat auprès de la CUS, qui explique le fonctionnement de ces « cercles vertueux » :

« Par exemple, on est en train de construire un nouveau quartier à Strasbourg, on a demandé au promoteurs d'intégrer 20-30% d'énergies renouvelables et de construire des bâtiments passifs. Première réaction : ah non, on ne peut pas, c'est impossible. Finalement, quand ils ont fait leur calculs, ils ont vu que c'était rentable, donc on profite du plan climat pour expérimenter avec eux, pour créer des laboratoires, ça nous aide à tester les méthodes, et vérifier la pertinence des objectifs du plan climat. Sur les négociations, ce n'est pas toujours évident (...). Donc on leur a demandé de trouver des trucs innovants, et ils ont fait le dernier étage en ossature bois : et aujourd'hui, tout ce qui va être construit sur la ZAC Danube²⁵, presque tous les bâtiments sont construits en ossature en bois, parce que c'est plus léger, il faut creuser moins pour les fondations, etc. Spontanément, ils vont généraliser cet élément parce qu'ils ont vu que ça marche. On les accompagne pour la quantification, on a précisé tout ça dans une charte d'aménagement ».

(M. Lux, 15 mai 2012)

21 La Région Alsace a formalisé une spatialisation de la trame verte et bleue entre 2003 et 2009, donc à l'avance par rapport au débat national.

22 A ce propos, Strasbourg a accueilli, en 2010, deux évènements de portée nationale : la Semaine de la démocratie locale et le Forum des Ecoquartiers.

23 Cette loi a en fait rendu obligatoire le Plan Climat pour toutes les collectivités de plus de 50 mille habitants.

24 Qui sont, nous le rappelons, partagés avec la Ville de Strasbourg.

25 Il s'agit d'un écoquartier.

Les analyses du Plan-Climat pourraient donc être poursuivies en interrogeant la valeur exemplaire auprès des acteurs locaux, et en la mettant en articulation avec les retombées concrètes en ce sens. Quels sont les moyens et canaux à travers laquelle cette exemplarité se diffuse ? Rencontre-t-elle des méfiances, des oppositions ? Si le Plan Climat est pour l'instant expérimenté en interne, quelles sont les conditions pour qu'il puisse devenir un outil de portée généralisée ?

Observez-vous l'émergence de nouvelles pratiques ?

Dans ce cadre vous pouvez développer, entre autres éléments :

Quels sont les acteurs présents et absents dans les projets et stratégies urbaines qui prennent compte la durabilité ? Quels sont les champs d'action de ces acteurs ?

Quelles sont les innovations sociales, économiques, environnementales, technologiques retenues et pratiquées par ces acteurs ?

Existe-t-il de nouvelles modalités dans la construction collective de stratégies et projets ? Quels sont les nouveaux réseaux mobilisés ? Quelles sont les relations inter institutionnelles créées ?

Comme pour les autres questions, nous répondrons ici à partir du travail accompli ; une redéfinition de ces problématiques à la lumière des questions posées est donc nécessaire.

Si pendant les années 1990 Strasbourg a beaucoup insisté sur l'image de ville européenne, aujourd'hui l'entrée climatique induite par le développement durable demande à cette image d'évoluer vers un plus fort enracinement territorial²⁶ ; cela explique la « redécouverte » de la trame verte et bleue, qui était déjà sur le plateau depuis les années 1990²⁷. Nous nous sommes donc interrogés sur les significations de cette notion, sur son émergence dans les outils de projet et de planification²⁸, sur leur déclinaison auprès des différents acteurs, et sur les visions de la « métropole durable » qui s'en dégagent.

De l'analyse des discours des acteurs²⁹ et des outils d'urbanisme émerge que la trame verte et bleue est une figure porteuse de beaucoup de significations : elle fait référence à des thématiques qui transcendent les relations directes entre ses composantes physiques, elle demande un positionnement implicite sur la densité, le rapport entre zones urbanisées et « vides », le statut de la « nature en ville », le rôle des déplacements. Concernant la question de la densité, la trame semble évoquer plusieurs solutions : une urbanisation ramassée dans des noyaux ou selon des matrices linéaires complémentaires au fuseaux verts, en tout cas dense, mais pas continue. Cela donne lieu à toute une gamme de solutions possibles et à expérimenter. En ce qui concerne le statut de la nature en ville, la trame évoque une centralité des éléments verts à toutes les échelles, et cela rencontre d'un côté les attentes des citoyens, et de l'autre les demandes liées au développement durable et à la lutte contre le réchauffement climatique ; mais dans ce cadre aussi plusieurs scénarios sont possibles – par exemple : faire en sorte que le vert « envahisse » tout, ou opposer une identité « minérale » des

26 Dans les défis pour Strasbourg 2025, présentés dans un document de prospective, l'Europe n'est pas évoquée ; ferait-elle donc partie des acquis ? Cfr. CUS, (2009). *Strasbourg 2025, réussir la ville de demain. Compte-rendu de la réunion du 30 novembre 2009.*

27 La CUS a élaboré, dans la période 1996-1998, un Plan Vert et un Plan Bleu, qui ont nourri la Charte de l'écologie urbaine (2000).

28 A ce propos, nous avons analysé des documents et des études menés par la Région Alsace, la DREAL, le Département du Bas-Rhin, mais en particulier ceux de la CUS et de l'ADEUS.

29 A ce propos, nous avons menée une série d'entretiens semi-directifs, avec des techniciens de la CUS, des chercheurs qui opèrent à Strasbourg, le directeur de l'Agence d'Urbanisme de la Région Strasbourgeoise, des concepteurs qui travaillent à la grande échelle et sont impliqués dans des grands projets, en partenariat avec la CUS.

zones urbanisées ? Dans ce cas, qu'en serait-il de la continuité écologique ? Quel est le statut de la « nature en ville » : quelque chose à protéger, quelque chose à vivre ? On voit bien que l'articulation des échelles est au centre de ces questions.

Nous pouvons ici formuler, très rapidement, une hypothèse concernant le rôle des figures dans la question de la « métropole durable » : celle-ci, dans le contexte de Strasbourg, semble chercher sa place entre deux figures³⁰. D'un côté donc une figure de la trame, qui a été bien évidemment interprétée comme trame verte et bleue, mais qui renvoie de manière plus générale à un territoire isotrope ; de l'autre, une figure de la polarisation, portée par la CUS en particulier³¹, qui place tous les enjeux de la « métropole durable » dans la première ceinture de Strasbourg, et qui prône pour une vision de la métropole à partir de l'hyper-centre. Il s'agit de visions opposées, voire simplificatrice ; dans la réalité, elles récurrent dans les projets et les plans, parfois de manière nette, parfois de manière plus complexe.

Ces deux visions contiennent, bien sur, des interprétations différentes de la notion de développement durable : à ce propos, on voit bien apparaître la tension de fond entre une vision substantiellement anti-urbaine, dérivée de l'approche des sciences environnementales, et une autre, qui insère le développement durable dans une démarche plus ample d'attractivité territoriale. Mais ces deux visions sont aussi porteuses de deux « cultures de territoire », deux différentes visions politiques de la figure de la métropole durable, et qui se posent la question : « qui participe à la construction de cette métropole-durable ? ».

Entre ces deux visions extrêmes, toute une gamme de positionnements et de stratégies sont possibles. Le passage d'une figure à l'autre, les interprétations différentes de la part des différents acteurs, les opportunités qu'elles permettent, de comprendre comment la notion de développement durable prend consistance dans le contexte (historique, institutionnel, culturel) de Strasbourg. Le dispositif de la figure se prête, selon nous, comme outil pour interroger les stratégies et les projets en cours.

30 Par ce mot, nous n'envisageons pas la question *figurative*. Nous entendons la figure dans le sens qui est celui de l'urbaniste italien Bernardo Secchi, ou encore celui du géographe Michel Lussault : à la fois outil de compréhension du territoire, de la pratique urbanistique. Notre enquête a aussi identifié d'autres rôles : outil de communication et de post-rationalisation des projets. On peut donc formuler une hypothèse ultérieure : celle de la figure comme outil de projet. Cfr. Secchi, B. (2000). *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari ; Lussault, M. (1996). "La politique territoriale (trans)figurée", en *Espaces temps*, n° 62-63, pp. 92-103.

31 La présence de ces deux figures est évidente dans le projet EcoCité présenté par la CUS et la ville de Kehl, évoqué plus haut.

Comment l'agglomération grenobloise prend-elle en compte la durabilité dans les projets et stratégies urbaines :

Culture de projets / Culture de stratégies

Dans l'agglomération grenobloise le thème du développement urbain durable a progressivement obtenu l'assentiment sinon de l'ensemble du moins d'une majorité significative des acteurs de la société locale, sans qu'il soit possible d'identifier de manière précise qui en a été l'initiateur.

L'idée d'une montée en puissance progressive qui se déroule parallèlement dans plusieurs champs de l'action publique, à l'échelon communal et intercommunal, rend assez bien compte d'un processus qui voit une idée nouvelle faire peu à peu consensus dans les milieux professionnels et associatifs dans un premier temps, parmi les élites politiques et économiques locales dans un second temps. Lorsqu'on les interroge, les acteurs professionnels et politiques, qui ont eu depuis une vingtaine d'année la responsabilité de la planification territoriale et de l'urbanisme, expliquent qu'à Grenoble l'on a pendant longtemps fait du développement durable sans se référer explicitement à cette notion et identifient une série d'expériences et de projets communaux, tels que les Agenda 21, les Programmes financés par l'Union Européenne comme le PIC URBAN ou Concerto, les EcoQuartiers et de projets portés par La Métro, tels que la gestion des déplacements ou le Plan Climat. C'est au cours de ces projets que les professionnels, ensuite les élus se sont forgés progressivement une approche commune du développement urbain durable, une approche qui peut être qualifiée de pragmatique, parce qu'elle se construit plus en fonction des particularités du contexte local que sur des principes théoriques ou doctrinaux fixés a priori.

De fait, l'agglomération a réalisé des plans de développement durable avant l'heure car elle présente un rapport à la nature et des interrelations entre milieu naturel et identité grenobloise qui la poussent, peut être davantage qu'une autre, à adopter une attitude volontaire quant à la mise en œuvre de stratégies de développement durable pour participer à la compétition inter agglomérations. Car, malgré le climat rude, la pollution, les pics d'ozone réguliers et des habits urbains trop courts, l'agglomération grenobloise est repérée comme un des centres urbains européens agréables à vivre. Et à terme, son projet est de transformer le manque d'espace et les contraintes environnementales en atouts en devenant un territoire pionnier sur toutes les questions d'aménagement durable : « *la qualité urbaine, la maîtrise des consommations énergétiques, la gestion des déplacements, la valorisation des espaces naturels et agricoles périurbains, la gestion globale de l'eau, la gestion des risques technologiques et naturels.* » (Projet d'Agglomération Acte 1, 2003, p.7).

Culture de démonstrateurs : Exemples, modèles, expérimentations

Depuis la fin des années 2000, les principes et les objectifs du développement durable sont devenus incontournables dans le discours des décideurs et des professionnels sur les politiques urbaines, opérations et projets. Ils pénètrent toutes les échelles de projets et sont prépondérants dans le Projet d'agglomération, Acte 2 (2007-2013).

L'EcoQuartier

L'EcoQuartier de la Caserne de Bonne a été le démonstrateur du développement durable qui a fait référence à Grenoble, il s'est projeté au travers de visites d'expériences étrangères, notamment celle des quartiers Vauban à Fribourg-en-Brisgau, Bedzed à Londres. L'EcoQuartier grenoblois se place juste derrière cette première génération de quartiers durables européens qui mettent en chantier les principes de développement durable, au lendemain du Sommet de Rio. Comme le souligne Cyria Emelianoff, ces quartiers sont situés soit dans les villes coordinatrices de la campagne européenne des villes durables (Hanovre, Malmö, Barcelone), soit dans des collectivités qui revendiquent un leadership précoce en matière d'écologie ou de développement durable (Stockholm, Fribourg-en-Brisgau, Tübingen, Munich).

Ainsi l'EcoQuartier de Bonne est-il le premier exemple pour la Ville de Grenoble à prendre en compte, à grande échelle, des exigences du développement durable. Il se situe à proximité immédiate du centre ville, il correspond à un renouvellement des fonctions d'un secteur urbain par la transformation d'un site libéré par l'armée en 1994. Il a fait l'objet d'une démarche environnementale poussée qui lui a permis de bénéficier du programme européen Concerto. Il a été conçu en miroir de la politique climatique grenobloise qui a eu le premier plan climat adopté en France, en 2005, et il a développé un savoir sur les innovations technologiques en matière d'habitat permettant des économies d'énergies et la réduction des émissions de CO2 et participant au rapprochement de l'écologie et de la densité urbaine. Cette démarche exemplaire a été récompensée en 2009 par le Grand prix national EcoQuartier. Il constitue ainsi un démonstrateur dans le sens où il a permis d'optimiser des technologies et de lever certains verrous économiques ou sociétaux. Il a constitué une étape du processus de recherche-développement-industrialisation de technologies innovantes et il leur a permis de passer du stade du laboratoire à une taille permettant de valider ces technologies en conditions d'usages réels.

A Grenoble, il a ouvert la voies des EcoQuartiers Blanche Monnier et Flaubert ; à Echirolles, avec l'EcoQuartier Centre 2 ; à Saint Martin d'hères, avec l'EcoQuartier Daudet et sur un ensemble de communes situées dans l'ensemble de l'agglomération grenobloise, proches du centre de l'agglomération comme Meylan, Fontaine, Saint Egrève, ou plus éloignées comme Mirabelle-Blanchâtre, La Rivière.

L'EcoCité

Pour La Métro, le projet EcoCité repose sur une structuration autour de trois polarités, en relais du cœur de ville, cœur d'agglomération. Il s'appuie sur une identification des polarités existantes : les centres historiques des communes et les sites stratégiques tels que le campus universitaire, les zones d'innovations et de recherche, les grands équipements d'agglomération.

L'agglomération grenobloise est passée d'un centre historique complété de centralités multiples à une organisation plus complexe lui associant des espaces relais majeurs à l'amorce de chaque branche du « Y » grenoblois. Ainsi le projet de la Métro s'appuie sur l'identification du Centre Ville de Grenoble pensé comme « *cœur de ville-cœur d'agglomération* » associé à trois polarités, qui prennent selon les époques les dénominations d'espaces relais, de sites stratégiques ou de centralités. Ces polarités, autour desquelles s'organise le territoire de l'agglomération concernent chacune des branches et associent des territoires dont les dynamiques de transformation diffèrent ; aussi, le processus de construction de ces polarités avec les acteurs a-t-il été difficile : « *il s'est cristallisé autour de la carte de Centralité d'agglomération et sites stratégiques du Projet d'Agglomération, Acte 2, qui a rendu lisible toutes les politiques sectorielles et les projets. La carte de la page 47 a joué un rôle de mobilisation interne. Elle a sécurisé les élus sur ce que fait la Métro et sécurisé les directions. Personne ne savait, n'avait de visibilité intégrale. Cette carte était consensuelle, elle a créé des représentations mentales, une appropriation par les services.* » (Anne-Marie Maür, entretien collectif, 2011). Cette carte permet aujourd'hui de rendre lisible les politiques et les projets avec l'informatique et les grands équipements de communication, événementiel, culture, loisirs et de service à la population au sud, l'enseignement supérieur à l'est et la recherche à l'ouest.

Pour chacune de ces polarités, il s'agit de réussir l'intégration dans le tissu urbain ordinaire d'espaces qui accueillent les activités stratégiques propres à l'identité de l'agglomération grenobloise qui associe l'Université, la Recherche et l'Industrie, pour mettre à profit leurs possibilités d'extension et de renouvellement, pour renforcer leur vocation de centralité et de rayonnement à l'échelle de la région urbaine. En effet, chacune de ces polarités a participé et participe à la *success story du modèle grenoblois*, « *cette histoire maintes fois racontée débute avec l'implantation du Commissariat à l'Energie Atomique (CEA) et d'une première « pile atomique » en 1956, puis de l'Institut européen Laue-Langevin (ILL) et d'un second réacteur expérimental en 1971, lancement et succès de la Zone pour l'Innovation et la Recherche Scientifique et Technique de Meylan (ZIRST) à partir de 1972, développement de divers centres de recherche publics (LETI, FTRD, INRIA5...), privés (Sun Microsystems, Xerox Research Centre Europe, HP Lab ...), ou partenariaux, à nouveau un grand équipement scientifique avec le Synchrotron en 1994, et enfin, dernièrement, ouverture d'un nouveau centre de recherches appliquées au bénéfice du développement industriel des micro-nanotechnologies (MINATEC) »¹.*

¹ VANIER M., Horizon Métropolitain, p 6.

La polarité Sud associe les grands équipements de communication et de services, elle concerne la requalification d'un ensemble de territoires (anciennes zones d'activités, ensembles d'habitat social, franges urbaines : les ZUP de Grenoble et d'Echirolles (Village Olympique et Villeneuve de Grenoble-Echirolles).

La polarité Nord-Est associe le Campus Universitaire, le Centre Hospitalier Universitaire, l'ancienne ZIRST de Meylan et la zone d'activités innovantes « Innovallée » à Montbonnot. Cette polarité intègre une importante pénétrante verte, mais là encore de nombreuses barrières physiques (rivière, autoroute) nuisent à l'unité du site.

La polarité Nord-Ouest associe dans une même dynamique la Presqu'île scientifique, aujourd'hui concerné par le projet « Giant », le secteur de l'Esplanade et l'ensemble Europole/Polygone/Gare dépendant de la ville-centre et les territoires plus défavorisés des communes de Fontaine et dans une moindre mesure de Sassenage. Ces différents territoires sont séparés par la rivière et de nombreuses infrastructures routières et autoroutières.

La situation de la Presqu'île scientifique, première pierre de l'EcoCité grenobloise présente les caractéristiques d'un secteur isolé, coupé de l'agglomération. Une zone monofonctionnelle, sans transports collectifs, sans espaces publics, sans urbanité. L'ambition première est de faire se rencontrer : un pôle scientifique fort, dédiée à la recherche et à la technologie, très refermé sur lui-même, le projet MINATEC devenu GIANT et la ville de Grenoble avec une réflexion sur la question des formes que doit prendre l'économie de la connaissance au sein du territoire local.

Une articulation, plus forte que par le passé, est recherchée entre projet technologique et projet urbain, entre projet communal et projet d'agglomération. Les acteurs locaux s'accordent sur le fait que la « modernité durable » passera par un renouvellement des échelles de la gouvernance urbaine cependant ce renouvellement reste délicat et encore peu perceptible. Dans la polarité nord-ouest, le projet technologique paraît plus fort que le projet urbain et le projet de la Ville de Grenoble plus fort que celui de La Métro.

Articulation scalaire

A Grenoble les ambitions stratégiques de la Métro sont de construire une agglomération multipolaire et cette organisation multipolaire ne se décrète pas ex nihilo depuis le haut. Elle se décline à plusieurs échelles à l'image d'une fractale :

« La dynamique métropolitaine en chapelet du Sillon Alpin et le réseau des agglomérations et villes-centre de Rhône-Alpes, L'organisation multipolaire à l'échelle de la Région Urbaine grenobloise, La structuration de l'agglomération grenobloise autour de trois polarités, en relais du cœur de ville, cœur d'agglomération. » (EcoCités, 2011, p. 13).

Et sur l'agglomération grenobloise, la stratégie de territoire propose plusieurs échelles :

*« - Un territoire démonstrateur, première pierre de l'EcoCité : la Presqu'île.
- Des territoires de développement au sein de l'agglomération : les trois polarités de façon privilégiée ou l'agglomération dans son ensemble pour des thématiques transversales.
- Un espace de diffusion et d'échanges des pratiques ou processus expérimentés. »*
(EcoCités, 2011, p. 11).

Ces trois polarités structurées autour du pôle « cœur de ville, cœur d'agglomération sont les suivantes : la polarité Nord-Ouest, territoire structuré autour de la Presqu'île à la confluence du Drac et de l'Isère ; la polarité Est, territoire de part et d'autre de l'Isère, au cœur duquel se trouve le site Est du campus de l'Université de Grenoble ; la polarité Sud, territoire de concentration forte d'habitat, présence d'équipements d'agglomération structurants et centre régional secondaire d'activités économiques notamment commerciales.

Emergence de nouvelles pratiques

Pour nourrir sa réflexion sur la ville post-carbone, La Métro a confié une mission de prospective au groupe Eiffage et à son laboratoire de recherche Phosphore. *« Eiffage et le laboratoire Phosphore poussent les feux de l'innovation sur le terrain de l'organisation des relations entre acteurs de la ville, en s'associant pour la première fois à un partenaire public, Grenoble-Alpes-Métropole, afin de développer, d'ici à fin 2012, une analyse systémique et prospective d'un territoire de 31 000 ha regroupant 27 communes. »*

Phosphore IV a pour objectif de proposer des solutions innovantes, crédibles, en vue de co-construire l'imaginaire urbain post-carbone à l'horizon 2030. Ces recherches prennent volontairement place dans un contexte très contraignant : scénario alarmiste en termes climatiques, recours exclusif aux énergies renouvelables, prise en compte des impacts des mutations sociologiques en cours.

L'idée n'est pas de modéliser l'intégralité des 31 000 ha, mais de démontrer, au travers de zooms urbains sélectionnés avec le partenaire public, les bénéfices globaux d'une analyse systémique qui traite des éco-mobilités douces et rapides, du renouvellement urbain associant le neuf et la rénovation, des services écologiques en villes et de la mise en place d'une véritable économie circulaire réduisant le bilan des émissions de gaz à effet de serre global de l'agglomération.

Les principales orientations du laboratoire Phosphore

Eco mobilités : La recherche sur les mobilités constitue le premier champ d'investigation de la ville durable. Elle vise l'efficacité de l'offre de transports physiques ou virtuels, la complémentarité entre modes rapides et modes doux et permet de maîtriser pollutions, congestion et étalement urbain.

Construction durable : L'habitat, au coeur des métiers du Groupe Eiffage, est repensé dans sa conception et son utilisation pour répondre aux plus hautes exigences du développement durable et réduire au maximum les émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques liées au bâti et à ses usages.

Qualité de vie des espaces : Cherchant à limiter les sources de pollution lumineuse urbaine et les consommations énergétiques, Eiffage propose d'adopter un éclairage public raisonné, davantage destiné à baliser qu'à illuminer. Au-delà des considérations esthétiques et paysagères, la biodiversité et les milieux naturels participent à la qualité de vie en milieu urbain. L'alimentation, l'épuration de l'eau ou encore l'assainissement de l'air et la températion du climat sont autant de services écologiques rendus aux citoyens.

Haute Qualité de Vie® : S'appuyant sur l'expérience opérationnelle des branches du Groupe et sur la base des recommandations d'élus, d'urbanistes, d'experts en environnement et en sciences sociales, Eiffage a créé le référentiel Haute Qualité de Vie®, intégrant les plus hauts standards du développement durable traitant des dimensions constitutives de la ville.

Compléments d'information

L'EcoCité Grenobloise

« Ce projet d'EcoCité, à travers l'établissement des 3 polarités, représente l'acte fort de la métro en terme de stratégie d'agglomération. » (Rémy Tranchant, entretien individuel 2012)



1 - l'EcoCité : un espace démonstrateur, de haute performance et d'innovation relié à l'ensemble de l'agglomération pour l'échange et la diffusion des pratiques. L'EcoCité c'est le récit que les acteurs grenoblois ont décidé d'écrire ensemble afin de concevoir la ville durable. En adoptant une posture responsable et éthique, il s'agit de répondre à des préoccupations globales en conduisant des actions à l'échelle de notre agglomération. Emissions de gaz à effet de serre, changements climatiques, renchérissement du prix de l'énergie trouvent ainsi localement des réponses en matière d'efficacité énergétique, d'urbanisme, de mobilité et de lutte contre toutes les formes de nuisances.

Le projet d'EcoCité prévoit de faire de ce site un véritable laboratoire de la ville durable.

3 enjeux pour conforter l'écocité de demain :

L'EcoCité en montagne : concilier densité et qualité de vie.

L'EcoCité conviviale et solidaire : innovation sociale et initiatives citoyennes.

L'EcoCité pionnière : le triptyque université/ recherche/industrie moteur de développement économique.

Le projet «EcoCité grenobloise : vivre la ville post-carbone dans les Alpes» vise à conforter la structuration de l'agglomération autour de trois polarités démonstratrices d'une EcoCité, en relais du coeur de ville. Alliant renouvellement et intensification urbaine, mixité des fonctions autour de l'enseignement supérieur, de la recherche, de l'emploi tertiaire, et la haute qualité environnementale et de services, il s'agit de concrétiser la ville durable à travers des mutations urbaines sur l'ensemble de l'agglomération, au delà des seuls projets d'EcoQuartiers.

La stratégie de territoire proposée s'inscrit en prolongement du dossier de candidature EcoCité de l'agglomération grenobloise, à plusieurs échelles territoriales :

- UN territoire démonstrateur, première pierre de l'EcoCité : la Presqu'île.
- DES territoires de développement au sein de l'agglomération : les trois polarités de façon privilégiée ou l'agglomération dans son ensemble pour des thématiques transversales.
- UN espace de diffusion et d'échanges des pratiques ou processus expérimentés



Structuration de l'agglomération grenobloise autour de trois polarités, en relais du cœur de ville / cœur d'agglo.

Un autre enjeu majeur consiste à mieux lier planification territoriale et programmation urbaine opérationnelle. C'est pourquoi l'élaboration du Schéma de secteur à l'échelle de la Métro se déclinera en plans guides sur les trois polarités d'agglomération.

- La polarité Nord-Ouest, territoire structuré autour de la Presqu'île à la confluence du Drac et de l'Isère.
- La polarité Est, territoire de part et d'autre de l'Isère, au cœur duquel se trouve le site Est du campus de l'Université de Grenoble.
- La polarité Sud, territoire de concentration forte d'habitat, présence d'équipements d'agglomération structurants et centre régional secondaire d'activités économiques notamment commerciales.

Ces trois ensembles urbains concentrent des fonctions métropolitaines supérieures et sont tous trois desservis par une gare et des axes forts de transports en commun en site propre. Connectées au fonctionnement des vallées, ces trois polarités offrent ainsi des opportunités d'intensification urbaine interfacées avec les territoires voisins.

Des projets majeurs à fort impact, tels que le projet Presqu'île sur la polarité Nord-Ouest et l'opération Campus sur la polarité Est nécessitent la mise en place d'une démarche d'ensemble et simultanée sur chacune des polarités. L'enjeu est d'organiser en étroite relation avec les communes et les partenaires, les moyens permettant de promouvoir sur chacune des trois polarités intercommunales un même niveau d'expression du projet urbain et de préparation du passage à l'opérationnel.

La presqu'île

Localisé au nord-ouest de l'agglomération grenobloise, ce projet urbain, scientifique, universitaire et économique est « l'un des plus importants investissements public-privé en France : 1,3 milliard d'euros investis sur 15 ans »². Porté par une politique volontariste en matière d'aménagement urbain, initié donc par la ville de Grenoble et Jean Therme, directeur du CEA, ce projet a été confié à un architecte de renom, Christian de Portzamparc (avant cela par Claude Vasconi, décédé depuis). Ce dernier, dans une interview donnée pour la Lettre d'information de la Presqu'île numéro 5 (Mai 2011), parle « d'un site exceptionnel où deux villes séparées ont envie de se rencontrer, une ville scientifique forte de plus de 50 ans d'histoire dédiés à la recherche et à la technologie et un pôle urbain, riche de plus de 2 000 ans d'histoire, en plein développement ».

En effet, sur un site de 250 hectares, à la confluence de deux rivières, l'Isère et le Drac, la Presqu'île de Grenoble, communément appelée « Presqu'île scientifique » est longtemps apparue comme coupée du reste de la ville, telle un quartier fantôme. Habitée par moins de 1 000 habitants, elle est pourtant l'un des poumons de l'emploi Grenoblois. Pas moins de 15 000 salariés s'y rendent chaque jour et ce sont près de « 16 000 chercheurs étrangers et 18 000 congressistes » qui y transitent chaque année³.

Un paradoxe réel qui va disparaître progressivement, animé par des enjeux et une ambition affirmée : faire de ce projet urbain « un nouveau quartier de vie au cœur d'une région urbaine de 700 000 habitants, positionner Grenoble comme un campus d'innovation internationale avec GIANT (Grenoble Innovation for Advanced New Technologies) (...) et passer du quartier à l'international en conjuguant l'ambition d'un territoire à toutes les échelles et en imaginant un nouveau modèle urbain alliant qualité de vie, innovation technologique et mixité sociale »⁴

Ouvrir cet ancien bastion militaire sur la ville, raser les friches ferroviaires, mixer les activités, les logements, les étudiants et les actifs, créer des emplois, aménager les berges de l'Isère et du Drac et faire naître un « cœur de vie » commercial⁵, Grenoble Presqu'île ambitionne 25 000 actifs, 10 000 habitants et 10 000 étudiants à l'horizon 2025. Le tout relié à la ville par les transports en commun et aménagé avec un souci de « zéro carbone ».

L'architecte en chef de ce projet d'envergure, Christian de Portzamparc a imaginé les choses de la façon suivante : « Dans le projet, la rue des Martyrs devient avenue et sert de colonne vertébrale au nouveau quartier avec un immense carrefour à 5 branches surmonté d'une tour de 100 m de haut, véritable point de repère et marque de fabrique de Portzamparc. Le long de cette avenue, sera développée "la vie", aujourd'hui absente de la Presqu'île, avec des logements, des commerces, des restaurants. Un pont est également prévu pour relier la presqu'île "au reste du monde urbain", le quartier de l'Esplanade (également sous la responsabilité de Portzamparc). Le prolongement de la ligne B du tramway, qui sera achevé en 2014, fait aussi partie du projet. A terme côté vie, 3.000 logements étudiants et 2.000 logements familiaux sont prévus à l'horizon 2026. Côté "activité" : 200.000 m² d'immobilier

² <http://www.grenoblepresquile.fr>

³ Lettre d'information de la Presqu'île Mai 2010, N°1, p2

⁴ Dossier de presse Grenoble Presqu'île, 2009 p5

⁵ Lettre d'information de la Presqu'île Mai 2010, N°1, p2

de bureaux; 100.000 m2 de bâtiments universitaires; 200.000 m2 de bâtiments scientifiques et 25.000 m2 de commerces »⁶

Territoire d'expérimentation et première pierre de l'EcoCité grenobloise

A l'heure où l'économie de la connaissance est l'un des principaux enjeux du développement, une formidable opportunité se dessine au coeur de l'EcoCité grenobloise : la Presqu'île, entourée du Drac et de l'Isère, territoire historiquement dédié à la recherche scientifique. Pôle scientifique et technologique à la pointe de l'innovation, ce site offre une expertise reconnue dans des domaines aussi variés que l'information et la communication, la santé et les nouvelles technologies liées à l'énergie. **La Presqu'île représente le catalyseur de développement urbain durable indispensable sur tout le territoire de la polarité Nord-Ouest de l'agglomération**, de part et d'autre du Drac et de l'Isère. La Presqu'île entraîne ainsi dans son sillage l'opération Portes du Vercors sur les communes de Fontaine et Sassenage, le secteur d'activités d'Oxford sur la commune de Saint- Martin-le-Vinoux et le projet de l'Esplanade sur Grenoble.

⁶ <http://alpes.france3.fr>

POPSU 2 SEMINAIRE STRASBOURG JUIN 2013

**LUNA D'EMILIO, GILLES NOVARINA ET NATACHA SEIGNEURET
CADRE D'ORGANISATION POUR UNE ANALYSE COMPARATIVE**



**Les cultures de projets à Strasbourg
au prisme de la relation local-global.
Un questionnement sur la TVB et le PCET à Strasbourg**

Thématique « développement durable »

Luna d'Emilio
ENSAS, 21 juin 2013

Cadre problématique

La dimension local-global :

- renvoie à l'histoire de la ville
- aide à comprendre la construction locale du DD
- interroge l'émergence métropolitaine

Son explicitation par le biais de figures de territoire à l'œuvre :

- posent la question « quelle métropole » ?
- font émerger l'histoire, le devenir territorial
- interrogent l'imaginaire des acteurs sur ce territoire
- précisent le sens de la traduction opérationnelle du DD à Strasbourg

Trame

Isotropie

Capitale régionale

Ville ceinturée

Polarisation

Capitale européenne

**Comprendre l'interaction et la construction de solutions intermédiaires
veut dire s'interroger sur la question des échelles, du global et du local**

La Trame Verte et Bleue et le Plan Climat

Evolution au fil des années :

- outil finalisé au maintien de la biodiversité
- investit les disciplines de l'urbain...
- et les milieux urbains

Du point de vue de l'aménagement :

- éléments « verts et bleus » considérés par une vision systémique
- intégration dans les outils existants (SRCE en cours d'élaboration)
- déclinaison à partir des échelles et des compétences

Avec le Plan Climat :

- préparer et façonner le territoire à partir de nouveaux paramètres
- réponses différentes aux mêmes enjeux
- exemples de démarches de relocalisation territoriale d'enjeux globaux

**deux prismes pour interroger la diffusion de la durabilité à Strasbourg,
et son rapport avec les cultures de projet existantes**

Outils

Documents et plans analysés

au niveau régional : Trame verte Région Alsace (2003-2009)

un niveau DDT67 : Référentiel paysager, secteur CUS (2010)

au niveau su SCOT : SCOTERS (2006 + suivi)

au niveau CUS : Plan bleu-vert (1996-1999)

Projet d'Agglomération (1999-2000)

Projet Ecocité (2009)

PNU Bruche-III (2009-2012)

PADD du PLU (2012)

Thématiques abordées lors des entretiens :

- émergence du DD, positionnement personnel (formation, culture)
- jeux d'acteurs et spécificité strasbourgeoise (missions, complémentarités)
- décryptage de la situation actuelle de l'urbanisme à Strasbourg
- appropriation par le territoire des problématiques liées aux changements climatiques
- processus d'élaboration et de suivi du PCET (axes privilégiés, interaction entre acteurs)
- perception des risques liées aux changements climatiques, impact sur les projets locaux

Des stratégies différentes

PCET : stratégie d'amélioration en interne -> **montrer l'exemple**

TVB : intégration de la **stratégie de maillage** écologique dans les outils d'urbanisme et d'aménagement

L'échelle des actions :

grands principes / réponses individuelles

Les stratégies choisies :

s'appuyer sur la capacité résiliente et d'auto-régénération des écosystèmes /
atténuation + adaptation = activités humaines

Les actions menées :

déclinaison en fonction des compétences et des périmètres de chacun /
réduction de la production de GES, de la consommation énergétique, augmentation
de la part d'énergie issue d'énergies renouvelables

La construction de la métropole autour d'enjeux environnementaux

Maturité différente des deux outils :

mêmes enjeux, réponses différentes

Des stratégies à double tranchant :

confirmer l'ambition européenne et métropolitaine

donner impulsion aux dynamiques régionales et locales

Dynamiques de contraction vs dynamiques d'expansion :

Métropole = faire plus avec moins ?

Conciliation entre enjeux économiques d'attractivité et enjeux

environnementaux : **la métropole comme *accélérateur* de questionnements ?**

La réponse aux enjeux environnementaux se joue sur les liens bâtis entre CU et communes : compétence en matière de **gestion des espaces verts...**

Parc Naturel Urbain Bruche-III/1



Rencontre d'instances environnementales à la grande échelle et de mouvements de la société civile

Démarche portée par la Ville de Strasbourg

Ambition : pérenniser le patrimoine naturel, mise en valeur du patrimoine architectural, impulsion de dynamiques économiques

2011-2012 : atelier de projet -> constitution d'un Livre Blanc
Mise au point d'une Charte d'engagement
Programme d'actions 2013-2016

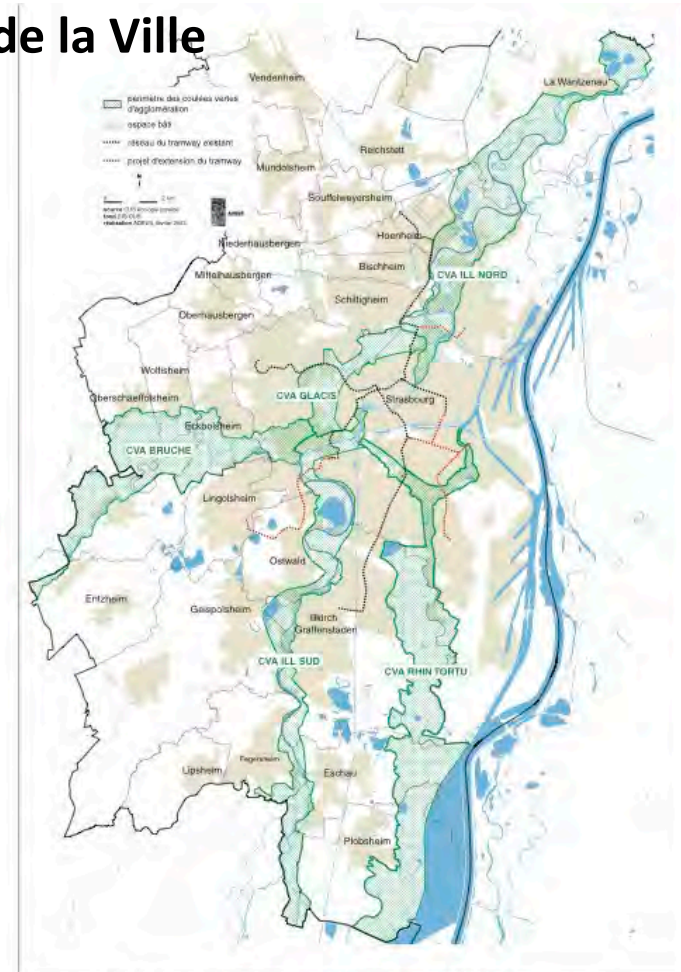
Vocation : démonstrateur de *l'agir localement, penser globalement* ?

Le Parc Naturel Urbain Bruche-III/2

Réponse à l'échec des Coulées Vertes d'agglomération :
raisonner à l'échelle de la CUS, agir à l'échelle de la Ville

« On a fait faire des études sur les coulées vertes d'agglomération en 2002, mais le projet n'a pas réussi à sortir du fait qu'il était intercommunal. Sur la CUS on a du mal à faire des espaces verts intercommunaux. L'espace vert est vu comme une richesse de proximité ; cela a été un gros frein. On a une vision jardinée de l'espace vert, et le jardin c'est un espace à soi, privé presque. Et on a pas envie de le perdre, de le passer à la CUS

Pendant un an c'était la question ; deux ans même. En 2011, on a tranché la question. J'ai essayé de pousser à ce que cela soit intercommunal, mais je n'ai pas réussi. Donc on a pas pu développer ce projet à l'échelle intercommunale. Donc on a dit bon, tant pis, on commence à l'échelle communale ».



Source : CUS/Service de l'Urbanisme - Fond SIG-CUS

Le Parc Naturel Urbain Bruche-III/3

A la base de l'Atelier de projet :

un travail préalable de prise de conscience des atouts locaux, méconnus

J'ai toujours des gens comme ça dans les ateliers : ils me demandent « mais quel est votre projet ? » « bah non, j'en ai pas encore ». Donc on est dans - c'est drôle - dans un positionnement qui change, on essaye de les faire venir plus en amont. Mais souvent ils ne comprennent pas ! (...) On a eu du mal aussi avec le service de communication à faire passer qu'on faisait ça, mais on n'avait rien fait sur le territoire ! Ça aussi c'était nouveau. On a fait cette plaquette... mais qu'est-ce que voulez-vous montrer ? Qu'il y a-t-il de neuf ? Bah rien, on veut juste leur montrer ce qui existe, parce qu'ils ne le savent pas ».

Changement d'échelle = frein à la mobilisation ? Comment sortir de l'impasse ?

*« un peu de rêve aussi, mais une réalité de terrain, des promenades urbaines, **on a parlé de ce global localement**. Voilà : quand on vous dit ça, voilà ce que cela signifie concrètement. Et ça, ça marche. Ils comprennent ! On dit c'est quoi la notion de proximité et de métropole en même temps, vous voyez, de faire ceci et cela, ça joue autant pour vous que pour l'attractivité métropolitaine. Ah oui, d'accord, j'avais pas vu ça comme ça ».*



PEUT-ON TRAITER EN PNU TOUTE LA TRAME VERTE ET BLEUE DE L'AGGLOMÉRATION ?

La trame verte et bleue de la CUS et de la Région Alsace sont en cours d'élaboration, dans la suite des réglementations issues du Grenelle de l'environnement qui imposent leur définition au niveau régional et leur introduction dans les documents d'urbanisme. Le futur PLU de l'agglomération strasbourgeoise prendra donc en compte cette trame verte et bleue. Pour ce qui concerne toute l'agglomération, la mise en œuvre d'un PNU à cette échelle n'est pas aujourd'hui d'actualité. En particulier, la CUS ne dispose pas d'une compétence en matière d'espaces verts et naturels, autre que celle de mener des études préalables. Aussi ce sont les communes qui peuvent le plus, aujourd'hui, s'engager dans des démarches opérationnelles de ce type.

Conclusions - hypothèses

Vision *jardinée* des espaces verts, ressource de proximité

Vs

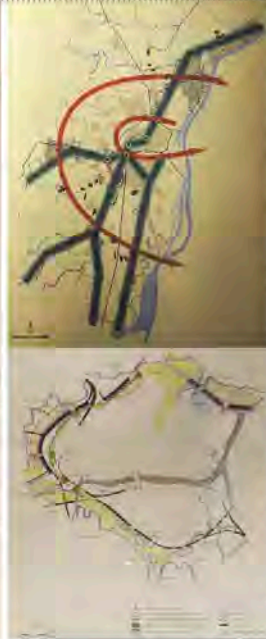
Injonctions environnementales globales

Revendication de proximité = frein à la coopération intercommunale

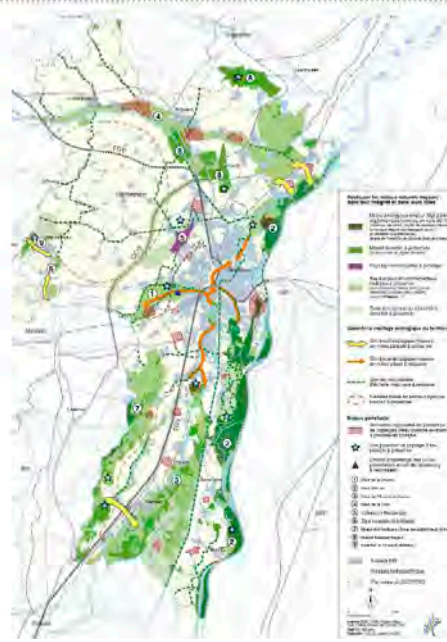
Risque d'une logique de veto...

Les enjeux environnementaux réécrivent les dynamiques « classiques » *top-down* et *bottom-up* ?

1996 CUS. Plan vert. Synthèse della proposta. (Fonte: CUS. Plan vert de la communauté de Strasbourg; p. 49)

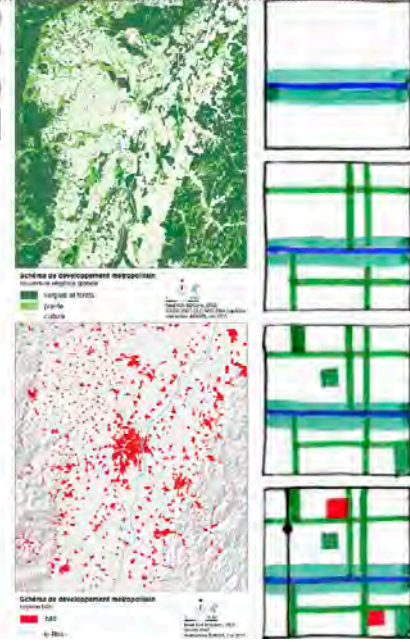


In alto: 1999. CUS. Plan bleu / vert. Obiettivi. (Fonte: CUS. Plan bleu / vert de la communauté de Strasbourg; p. 9)
 In basso: 1996. CUS. Plan vert. Orientamenti per l'anticaire ointure verte. (Fonte: CUS. Plan vert de la communauté de Strasbourg; p. 73)



2009. Les espaces et sites naturels préserver et à protéger. SCOTERS. (Fonte: Syndicat mixte du SCOTERS. Document d'Orientations Générales, p. 14. Realizzazione ADELUS)

2010



In alto: 2010. ADELUS. L'inversion du regard.
 In basso: 2010. ADELUS. Approccio multiscale della trama verde e blu.
 Fonte: Les notes de l'ADELUS n° 27. Vers une métropole post-carbone : pistes exploratives pour l'elaboration des SCOT et des PLU. Strasbourg : décembre 2010. p. 3)

A sinistra: 2000. CUS. Secondo progetto d'agglomerazione. I parchi naturali urbani e le

froniere: la natura nel cuore dell'agglomerazione.
 A destra: 2000. CUS. Secondo progetto d'agglomerazione. La cintura dei fori, l'iride paesaggistico e poli di sviluppo turistico. (Fonte: Tsionis, Y., Ziegler, V., 2007. Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg. Parigi: Editions de la Villette; p. 230 e p. 231)

1999



2009

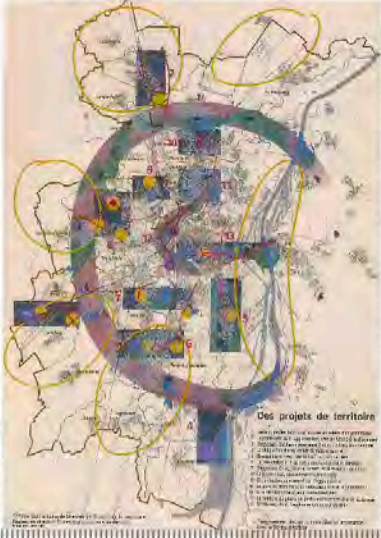
2009. Regione Alsaia. Trama verde e blu (Fonte: www.region-alsace.eu)



2009. CUS. Projet EcoCité. Trame bleue et frame verte. (Fonte: CUS. 2010. Projet EcoCités Strasbourg-Kehl, métropole des Daux Pives, p. 15 e 17. Realizzazione CUS)

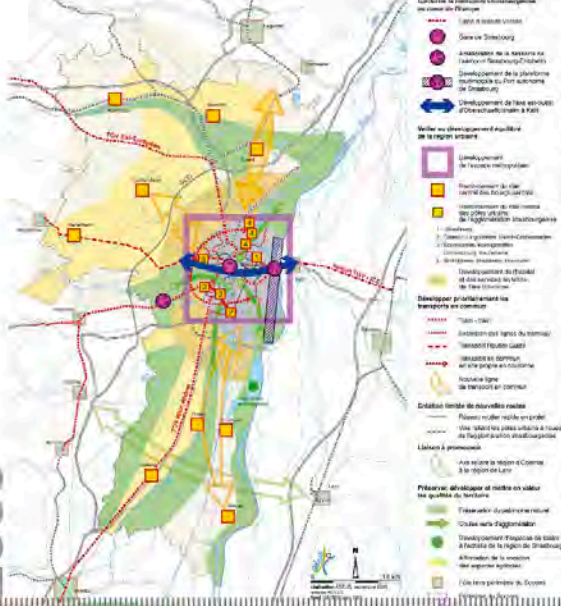


1999



2000. CUS. Secondo progetto d'agglomerazione. Progetti di territorio. Fonte: Tsionis, Y., Ziegler, V., 2007. Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg Parigi: Editions de la Villette, p. 210

2009



2009. Projet d'aménagement et de Développement durable. SCOTERS (Fonct. Syndicat mixte du SCOTERS. 2010, p. 33. Realizzazione ADEUS)

2003

2000. CUS. PLU di Strasbourg. Projet d'aménagement et de Développement durable (Fonte: Tsionis, Y., Ziegler, V., 2007. Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg Parigi: Editions de la Villette; p. 211)



2010

2010. CUS. Projet d'aménagement et de Développement durable. PLU (Fonte: www.Strasbourg.eu. Realizzazione ADEUS)



In alto: 2010. MEDDTL. Progetto EcoCité Strasbourg-Kehl. Il fuso (Fonte: MEDDTL. Investissements d'avenir. L'Etat soutient 33 projets innovants présentés par les EcoCités, p. 46) In basso: 2010. CUS. Sphère directrice des transports en commun. Le polarités de la première couronne (Fonte: CUS, SDTC, Rapporto Intermedio, febbraio 2010)



2009. CUS. Projet EcoCité. (Fonte: CUS, 2010. Projet EcoCités Strasbourg-Kehl, métropole des Deux Rives, p. 26. Realizzazione CUS)

PENSEES STRATEGIQUES POUR LA METROPOLE

Gilles Novarina

Séminaire POPSU

Régulation territoriale et développement durable

Strasbourg 21 juin 2013



Stratégie, planification stratégique

Éléments de définition

Deux modèles de planification stratégique

Modèle classique (Arthur Andersen)

Le plan n'est qu'une étape d'un **cycle** stratégique qui englobe les activités de mise en œuvre, de contrôle et d'évaluation.

L'analyse du contexte est ramenée à la construction de quelques **indicateurs** qui permettent de dresser une image de la réalité.

Sur la base des problèmes sélectionnés, il y a **sélection** de quelques **objectifs clefs** (*key issues*) qui sont jugés prioritaires.

Modèle interactionniste (théorie des politiques publiques)

Les protagonistes de l'action publique sont des groupes pluriels agissants.

La planification dresse un inventaire des protagonistes potentiels d'une action.

Elle identifie avec eux les problèmes à traiter (diagnostic partagé).

Elle est avant tout une démarche de mobilisation des acteurs concernés, des ressources disponibles.

Stratégie spatiale, planification territoriale

Définitions

Les stratégies spatiales vues par

Patsy HEALEY

Un **effort collectif** pour ré-imaginer une région urbaine et transformer cette **vision** en termes de **priorités d'investissements**, de programmes d'infrastructures, de dispositifs de protection et de principes de régulation de l'usage du sol ("The treatment of space and place in new strategic spatial planning", *International Journal of Urban and Regional Journal*, vol. 28, N°1, pp 45-67).

Louis ALBRECHT

Processus socio-spatial dirigé par le secteur public à travers lequel sont élaborés une **vision**, des actions et des moyens de mise en œuvre pour donner forme, **organiser un lieu** et imaginer son devenir ("Strategic (spatial) planning reexamined", *Environment and Planning B*, Vol. 31, N°5, pp 743-758).

En conclusion

- Un processus d'action collective : dispositif de participation et recherche de consensus.
- L'élaboration d'une vision : lectures du territoires et scénarios de transformation.
- Réflexions sur les outils de mise en œuvre : plan, programme, projet, accord contractuel, règlement.

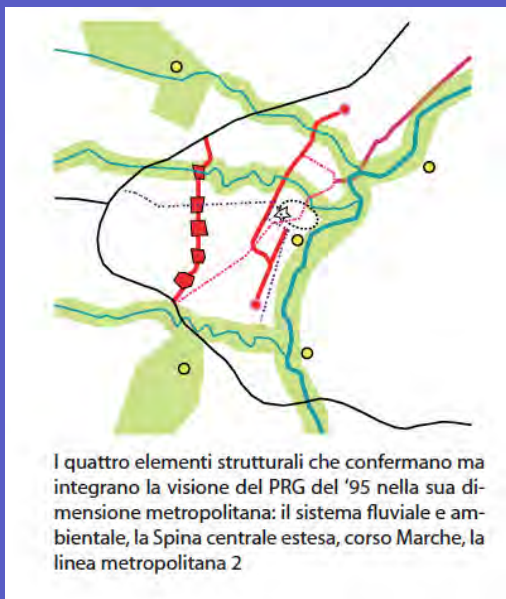
Un processus d'action collective

Deux modèles de planification stratégique

- Le modèle de l'Europe du Nord privilégie la consultation du public lors des phases intermédiaires et confie le suivi du plan à un département de l'administration locale.

- Le modèle méditerranéen recherche une implication des acteurs de la société civile tout au long du processus, ce qui se traduit par la signature d'un pacte d'engagement mutuel par tous les partenaires.

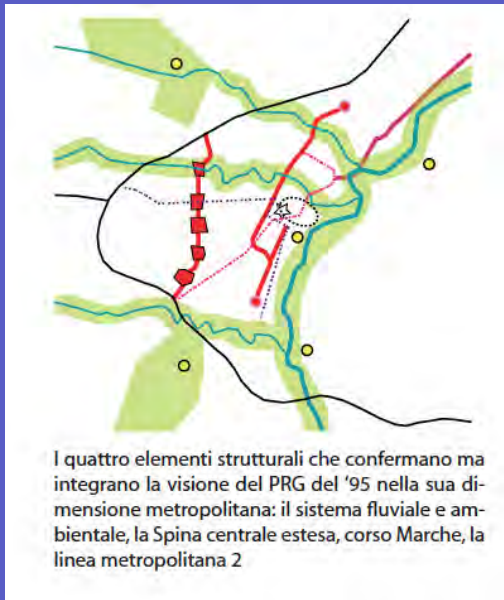
(Burrioni L., « Modelli innovativi di governance in Europa », *Quaderni Formez*, 2005, N°3)



Trois principes de méthode

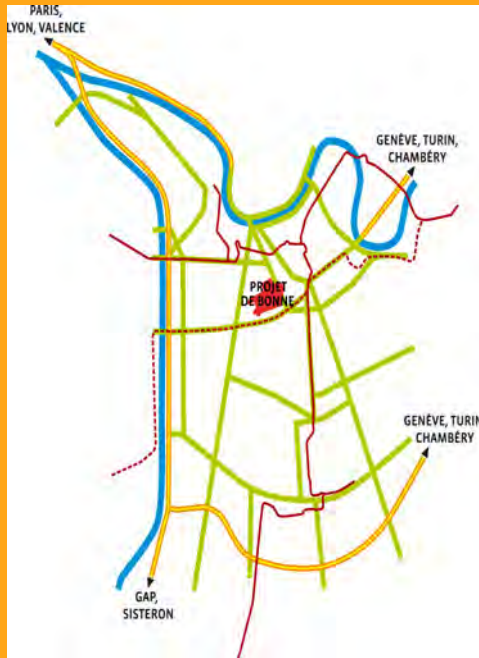
- La reconnaissance de la capacité d'auto-organisation de la société civile locale.
- La volonté de faire de la participation non seulement le moyen, mais aussi l'objet même de la planification.
- Une élaboration des programmes d'action publique qui s'appuie sur des partenariats avec des acteurs privés.

(TRIGIGLIA C., *Sviluppo locale. Un progetto per l'Italia*, Rome, Bari, Laterza, 2005).



Les dispositifs

- Une structure de coordination : comité promoteur + comité scientifique.
- Des groupes de travail thématiques (avec des présidents issus de la société civile).
- Un forum représentant la société civile.
- Un suivi par une association autonome (*Torino Internazionale*).

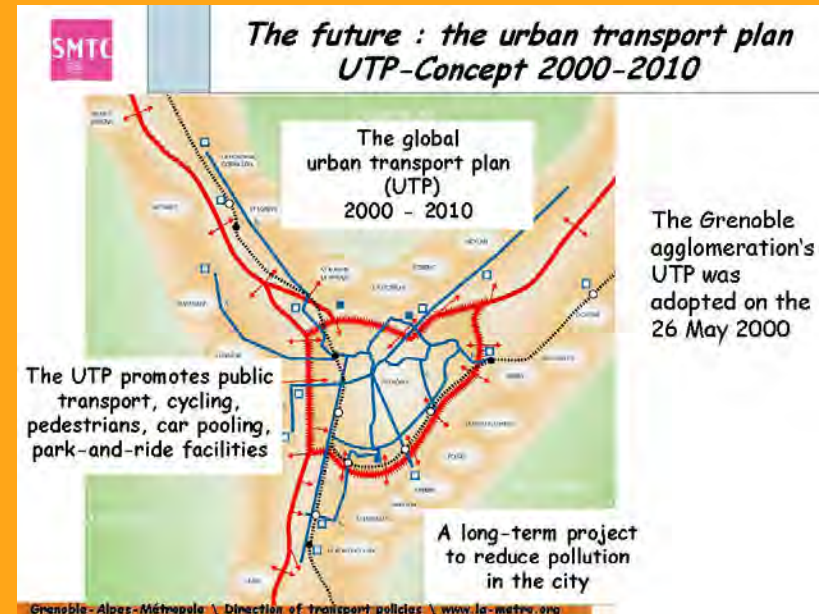
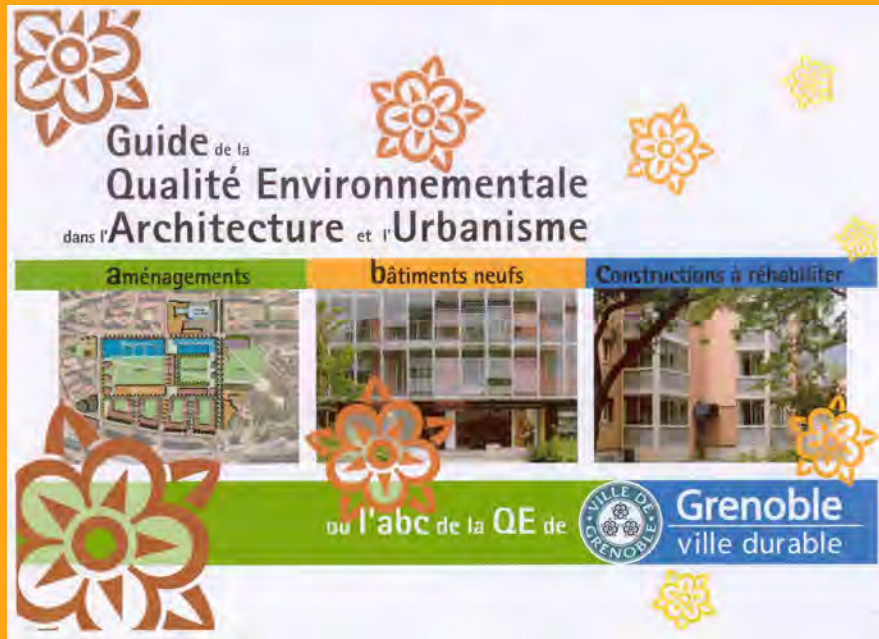


GRENOBLE : DES INITIATIVES MULTIPLES ET PEU COORDONNEES



Des initiatives communales de planification urbaine et de projet opérationnel

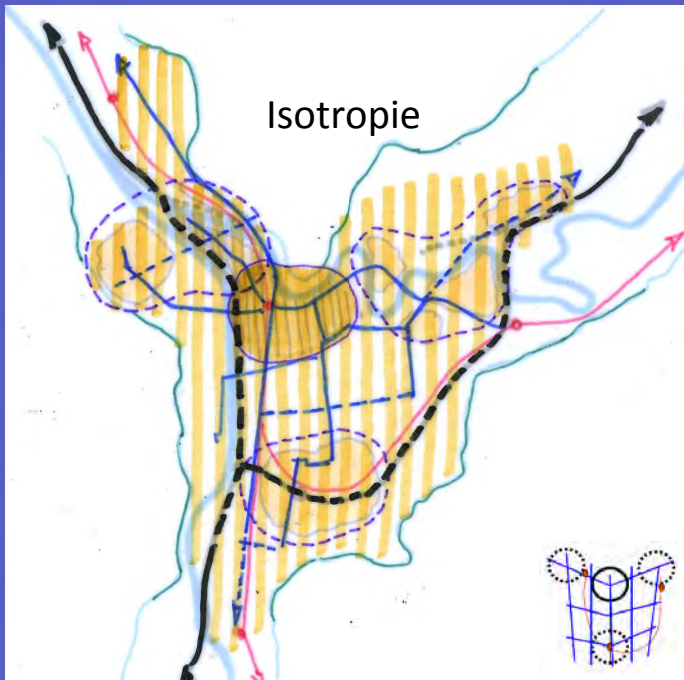
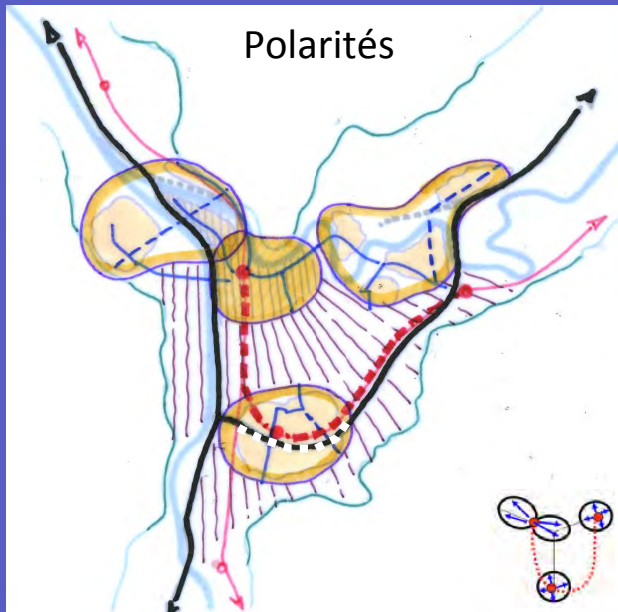
Des initiatives intercommunales de planification sectorielle



L'élaboration d'une vision

Des proximités entre stratégie et projet

- La stratégie implique une lecture préalable du territoire et possède des caractéristiques proches du projet.
- Ces deux démarches ont un autre point commun, la volonté d'explorer les possibles futurs qui s'offrent à une ville ou un territoire. Pour ce faire, elles ont recours à la construction de scénarios.

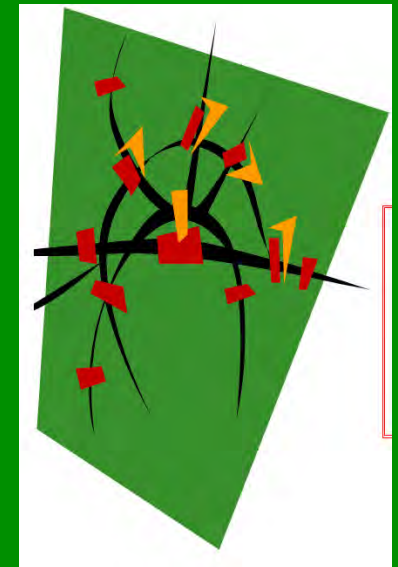
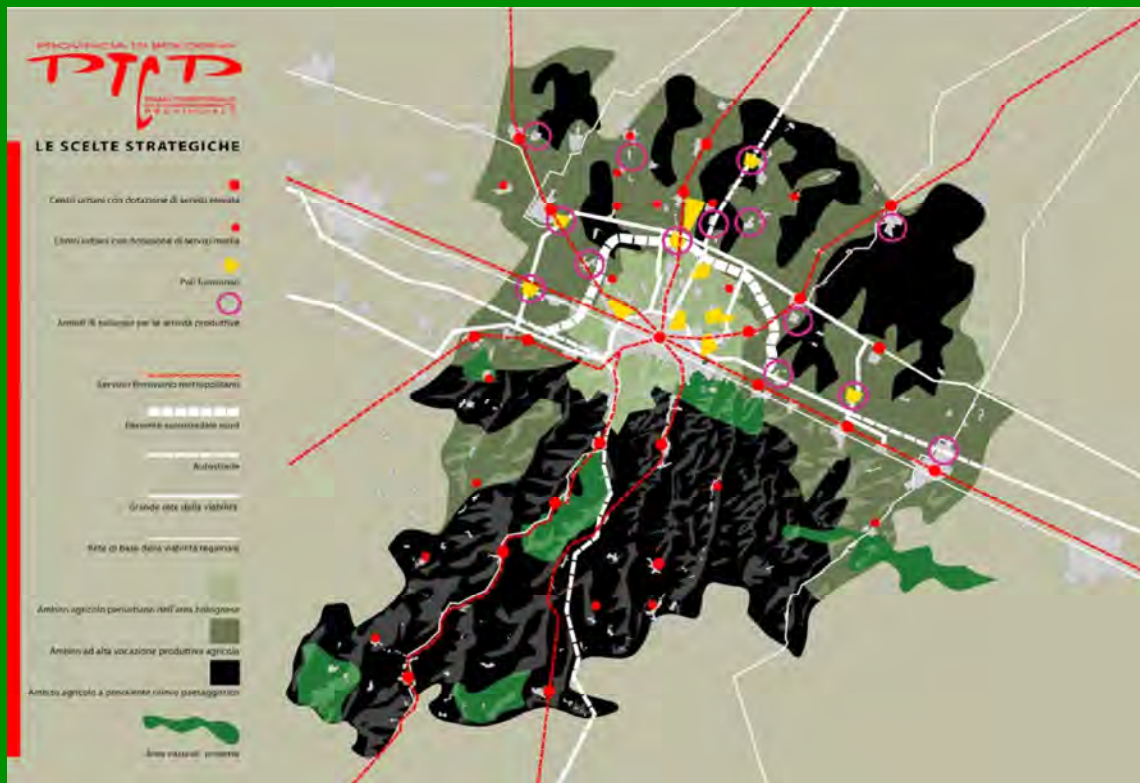


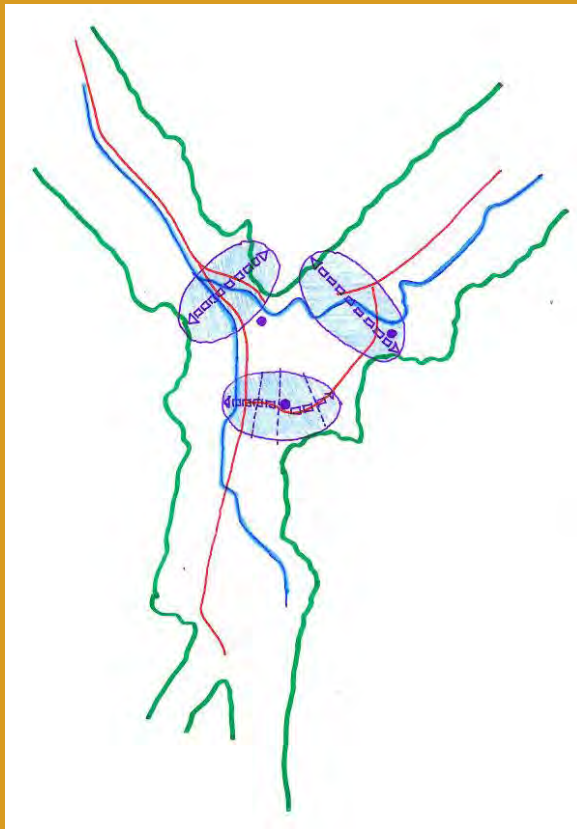
Figures opératoires

- Elles permettent de mettre en relation les représentations sociétales (les référentiels globaux, les cités) et les contextes territoriaux particuliers dans lesquels s'inscrivent les actions et les projets menés.
- Ces contextes territoriaux doivent être pensés à la fois sous l'angle de la morphologie physique et de la morphologie économique et sociale.
- Ces figures opératoires se matérialisent de manière privilégiée à travers le dessin, le schéma ou le plan.
- Elles permettent d'organiser les résultats de l'analyse et de passer de l'analyse au projet.

Une vision d'ensemble : l'exemple *Piano Territoriale di Coordinamento* de la Province de Bologne

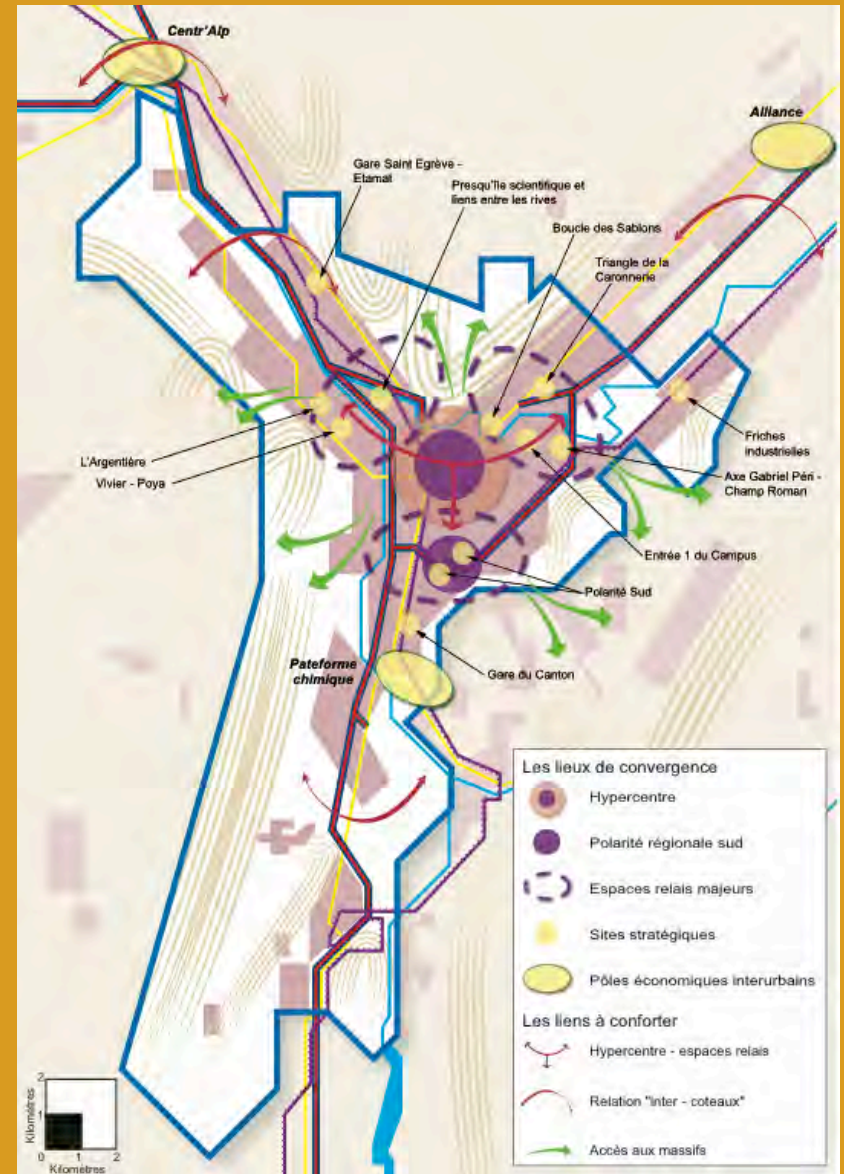
- Mettre en œuvre une organisation polycentrique du territoire en relation avec une nouvelle structuration réseau ferroviaire.
- Mettre en place un réseau écologique des espaces naturels





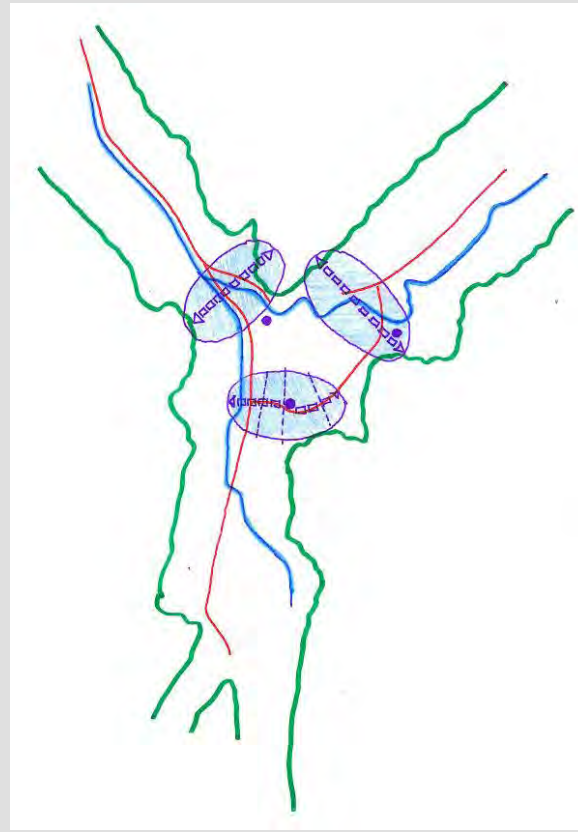
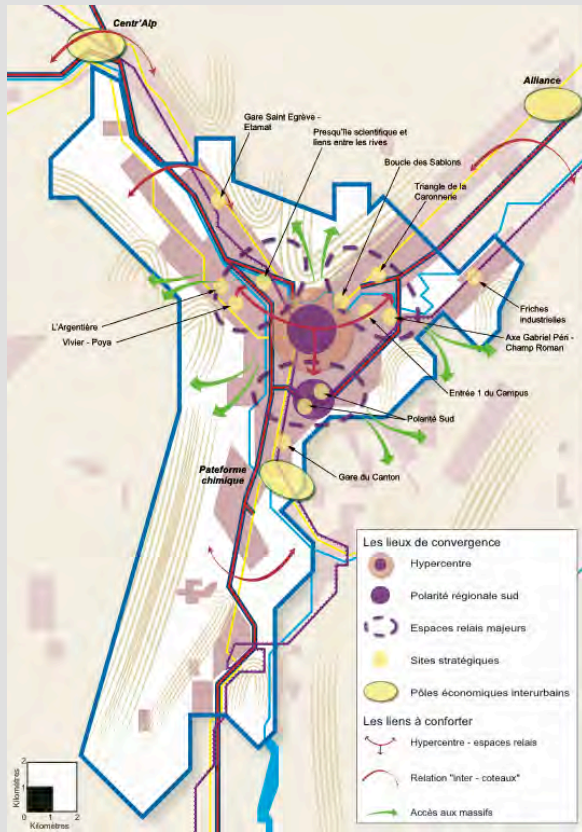
UNE AMORCE DE STRATEGIE D'ENSEMBLE : LE PROJET D'AGGLOMERATION ACTE I ET II

Un projet urbain d'agglomération avec
un centre-ville renforcé et trois polarités
secondaires.



Les outils de mise en œuvre

- Turin : Plans stratégiques, Plan régulateur général et Programmes de requalification urbaine.
- Province de Bologne : Plan territorial de coordination, Plan de mobilité, Plans structurels communaux élaborés de manière associée, Accords territoriaux.
- Schéma de cohérence territoriale, Projets d'agglomération, Plans de déplacements urbains, Programmes locaux de l'habitat, Plans locaux de déplacements, Contrats d'axes, Etudes intercommunales, Conventions de polarité, Plans locaux d'urbanisme, Projets urbains.



LES POLARITES SECONDAIRES : DE LA LOCALISATION AU PROJET
 Les aller-retour entre échelles intercommunale et communale



SÉMINAIRE RÉGULATIONS TERRITORIALES ET DÉVELOPPEMENT DURABLE À STRASBOURG

Exposé de Natacha Seigneuret
Institut d'Urbanisme de Grenoble
Université Pierre Mendès France
laboratoire PACTE Territoires
UMR CNRS 5194

**LES FIGURES ET LES PROJETS
URBAINS DEMONSTRATEURS**

- Pour faire partie des 13 EcoCités françaises retenues, la Ville de Grenoble et Grenoble-Alpes Métropole ont construit conjointement une stratégie territoriale et les projets développés conjuguent savoirs acquis et innovations, révélant qu'il n'existe pas un modèle unique, mais plutôt des figures opératoires du durable.
- « *Ces figures du durable peuvent être à la fois des figures d'énonciation en terme de portage politique, de diffusion d'expériences (...) et des figures opératoires en terme de modes sociotechniques et d'instruments, dispositifs et outils mobilisés.* » (Hamman, 2008, p 20).

- Ces figures permettent de cristalliser une idée et leur efficacité réside dans leur pouvoir de synthèse.
- Ces figures sont appropriables et transposables dans le temps et dans l'espace. De ce fait, même si les démarches de développement urbain durable sont spécifiques à un contexte précis, certaines figures opératoires se retrouvent dans l'ensemble des démarches de projet conduites dans les villes durables françaises et européennes.
- Elles permettent de projeter par analogies et par métaphores.

- Ainsi, à Grenoble, pour projeter la future « ville post-carbone » quatre figures sont mobilisées :
- figure 1 : la ville sobre avec la recherche de l'efficacité énergétique, la maîtrise des consommations énergétiques et l'utilisation d'énergies renouvelables ;
- figure 2 : la ville continue et apaisée avec l'articulation entre déplacements et urbanisme ;
- figure 3 : la ville nature avec la mise en place d'une écologie urbaine ;
- figure 4 : la ville intégratrice avec la recherche de cohésion et de mixité sociale.

Figure 1 : la ville sobre

- *« Toutes les thématiques du projet (énergie, usages, mobilités, formes urbaines,...) doivent être pensées à l'échelle de l'îlot de manière cohérente et dans un esprit de développement durable (...)*
- *l'îlot Urbain Intégré, regroupement de plusieurs bâtiments et des espaces extérieurs, est privilégié pour penser de nouveaux modes de vie et rechercher une diversité des énergies à utiliser, une autonomie et une gestion collective de l'énergie à cette échelle. (...)*
- *L'îlot Urbain Intégré constitue la brique de base qui doit s'intégrer à la fois à la ville et à son environnement naturel. » (EcoCité grenobloise, Acte de candidature, 2011, p. 59).*

Figure 2 : la ville continue et apaisée

- « *Sur la Presqu'île, il s'agit d'imaginer un nouveau modèle urbain pour une ville durable, attractive, qui réunit et rassemble.* »
- La démonstration passe par une offre alternative à l'usage de la voiture individuelle : le *Pass Mobilité* remis à chaque nouveau résident. Ce *Pass Mobilité* offre la gratuité des déplacements en bus, tramway et l'utilisation partagée de vélos. Il favorise l'autopartage par une mutualisation d'un parc automobile commun et le covoiturage par des facilités de stationnement.
- Le *Pavillon de la Mobilité* permet d'informer en temps réel sur les conditions de mobilité grâce à toutes les innovations technologiques de communication. (EcoCité grenobloise, Acte de candidature, 2011, p.14).

Figure 3 : la ville nature

- La destination militaire très ancienne de la Presqu'île, a fortement participé à la dégradation des espaces naturels du site, à l'artificialisation des sols et à la suppression des accès aux rives de l'Isère et du Drac.
- L'objectif actuel est de retisser des liens entre ville et nature dans les espaces de proximité, de mettre en valeur le paysage lointain et mettre en place une écologie urbaine pour favoriser le retour de la biodiversité dans un univers très aménagé.
- « *La relation à la nature et le complètent ce volet. Dans une région où la montagne n'est jamais loin, les parcs naturels nombreux, il n'est pas irréaliste d'envisager de recréer une véritable continuité entre la ville et les espaces naturels.* » (EcoCité grenobloise, Fiches actions, 2011, p.12)

Figure 4 : la ville intégratrice

- *La Presqu'île devrait compter à terme, 10.000 habitants, 10 000 étudiants, et 25 000 emplois supplémentaires. (...) L'objectif est de faire vivre la ville avec les habitants et les acteurs pour une gouvernance urbaine de la maîtrise d'usage de proximité. » (EcoCité grenobloise, Acte de candidature, 2011, p 23)*
- La démonstration passe par la recherche d'une mixité à double visée. D'une part, une mixité d'usage avec la possibilité de travailler, étudier, se loger et vivre sur un même site. Et d'autre part, une mixité sociale avec une offre diversifiée de logements : des logements sociaux et en accession, des logements étudiants et familiaux ; et une offre de lieux de convivialité, ouverts sur la ville, lieux de rencontre et de solidarité notamment entre les générations.

LES PROJETS URBAINS DÉMONSTRATEURS DE LA VILLE DE DEMAIN.

- Pour les projets des EcoCités française, le Programme d'Investissements d'avenir « *a pour priorité de faciliter l'émergence de nouvelles façons de concevoir, construire, faire évoluer et gérer la ville en s'appuyant sur une approche intégrée des transports et de la mobilité, de l'énergie et des ressources, de l'organisation urbaine et de l'habitat.* » (Ministère du développement durable, 2011)
- Et pour construire les EcoCités, l'Etat encourage la réalisation, par des collectivités volontaires, d'opérations exemplaires d'aménagement durable des territoires urbains : des projets urbains démonstrateurs de la ville de demain.

LES PROJETS URBAINS DÉMONSTRATEURS DE LA VILLE DE DEMAIN.

- Le projet urbain démonstrateur développé sur la Presqu'île ne s'appuie pas sur le savoir habituel des acteurs de l'urbanisme.
- il se construit à partir de la culture développée en Recherche & Développement pour proposer des dispositifs d'acculturation et de normalisation technologiques et une industrialisation efficace.
- Les innovations proposées constituent des briques qui permettent de construire un système. Pour tester toutes ces briques, les mettre en œuvre et voir comment elles se complètent, des projets urbains démonstrateurs urbains sont mis en œuvre dans les grandes opérations urbaines contemporaines. Ils permettent une validation de leurs capacités d'innovations technologiques en grandeur nature et ainsi d'écourter les temps entre projet et production.

LES PROJETS URBAINS DÉMONSTRATEURS DE LA VILLE DE DEMAIN.

- La Recherche & Développement est donc réalisée à une échelle urbaine réduite, la Presqu'île scientifique, pour passer ensuite à une taille de ville-laboratoire puis d'agglomération-laboratoire. Ce choix d'échelle permet de valider les technologies en conditions d'usages réels.
- Les solutions techniques deviendront applications brevetées et intégreront les réalisations des grands groupes européens de BTP (Eiffage, Bouygues, Vinci...) qui sont partenaires de la démarche EcoCité. Ils ont déjà participé à la construction des EcoQuartiers existants sur l'agglomération et pour l'EcoCité,
- ils proposent des avancées technologiques en lien avec les pôles de compétitivité et les laboratoires de recherche locaux ; et à terme, les polarités, Est et Sud, bénéficieront des avancées de la polarité Nord-Ouest.

- Cependant, l'articulation recherchée entre projet technologique et projet urbain est délicate car les visées technologiques restent, encore aujourd'hui, très contraintes et de ce fait très contraignantes pour le projet urbain. En effet, les projets innovants de l'EcoCité grenobloise retenus pour bénéficier du soutien financier de l'État, répondent à un cahier des charges très cadré, orienté principalement sur les innovations technologiques.
- « *Les enjeux techniques ou de compétitivité environnementale prédominent toujours devant les enjeux éthiques et politiques, liés au redimensionnement des solidarités dans le temps et l'espace, que la question du climat fait clairement apparaître.* » (Emelianoff, 2007, p.168)

- Les critères de sélection obligent à une segmentation des questions urbaines et à une survalorisation des solutions technologiques :
 - le critère de conception urbaine porte sur les bâtiments exemplaires, les constructions à énergie positive et les îlots urbains intégrés ;
 - le critère des ressources et des énergies porte sur la gestion des ressources et le recyclage des matériaux, sur la production d'énergies renouvelables, d'énergies de récupération, ainsi que sur les réseaux intelligents, les *Smart Grids* ;
 - le critère des mobilités, porte sur les services à la mobilité et l'information des voyageurs, sur l'électro-mobilité, sur l'autopartage et le stationnement mutualisé

- Le concept majeur de l'EcoCité se matérialise par le système urbain intégré qui s'appuie sur trois composantes interdépendantes, les nouvelles mobilités, l'îlot urbain intégré, la gestion coopérative de l'énergie.
- Ceci justifie que, dans la mise en œuvre du démonstrateur Presqu'île, 90% des actions annoncées sont consacrées à des développements technologiques : offre globale de mobilité, bâtiments innovants et gestion coopérative de l'énergie ; alors que les 10% restants de ces mêmes actions ont une vocation sociale : amélioration des rapports des habitants à la nature et recherche d'une ville intégratrice.

- Le succès de ces projets démonstrateurs s'appuie sur des innovations technologiques initiées, partout dans le monde, et pour certaines à Grenoble, mais l'assemblage de ces innovations avec des techniques connues se fait localement pour produire de nouveaux usages.
- La construction d'une ville post-carbone dépend autant des technologies développées, combinant performance environnementale et performance économique, que du comportement de ses habitants.
- Emissions de gaz à effet de serre, changements climatiques, renchérissement du prix de l'énergie trouveront localement des réponses en matière de mobilité, d'efficacité énergétique, d'urbanisme, de cohésion et de mixité sociale.

- Les éco-mobilités douces et rapides s'adapteront à la topologie du lieu et à la capacité financière des collectivités de développer des mobilités actives.
- Le renouvellement urbain, associant l'existant et les constructions neuves, prendra en considération les formes urbaines et les typologies architecturales présentes.
- Les modes différenciés de gestion des énergies et des ressources se co-construiront à partir de l'acceptabilité de ces modes de gestion.
- Les services écologiques en ville, la mise en place d'une véritable économie circulaire et la naturalisation de la ville seront discutés par les habitants de l'agglomération.

- Les projets urbains démonstrateurs montrent les limites de la standardisation, ils obligent à une intelligence adaptée aux forces et faiblesses d'un territoire donné, aux menaces susceptibles d'affecter sa raison d'être et aux opportunités d'évolution pour être à terme une ville post-carbone.
- Ils ne peuvent pas être « copier-coller » directement depuis un autre territoire. L'agglomération de Grenoble ne peut négliger ses acquis antérieurs pour alimenter la dimension sociale de sa politique.
- La démonstration fera la preuve de l'excellence par l'usage et par sa capacité d'adaptation au territoire et justifiera le succès et la promotion, ou *a contrario*, l'opposition ou l'indifférence face aux projets urbains démonstrateurs.