



LES SÉMINAIRES DE L'ADEUS



*Réflexions sur l'adaptation de nos espaces de vie aux réalités du 21^e siècle.
Soyez associés !*

Séminaire à visée prospective
8, 9, 10 et 11 juin 2010

**"DEMAIN,
C'EST TOUT
DE SUITE !"**

ACTES DU SÉMINAIRE





MOT DU PRÉSIDENT

L'ADEUS a tenu un séminaire à visée prospective, comme une action de construction collective du territoire, les 8, 9, 10, 11 juin après-midi : **DEMAIN C'EST TOUT DE SUITE !**

Ce séminaire permet à l'ADEUS d'investir un champ central : celui de la prospective pour mieux éclairer les politiques publiques. En cela, il répond à une grande attente de la part de ses membres.

Le séminaire de 2010 est le premier d'une démarche qui se poursuivra sur 3 années. L'objectif de ce premier jalon a été de partager la compréhension des dynamiques à l'œuvre et les points-clés.

Sur notre territoire fragmenté en termes institutionnels et de compétences, l'idée de mieux travailler ensemble, au-delà de ces clivages territoriaux ou politiques, d'acquiescer de la visibilité sur ce que nous sommes en train de construire et où nous allons, est une idée partagée.

Par les étapes proposées au cours de ce séminaire, l'ADEUS, en appui au développement et au service de l'harmonisation des politiques publiques de ses membres, facilite cette construction collective d'une projection prospective : d'abord, où en sommes-nous ? Où allons-nous en termes de climat et d'écosystèmes, de modes de vie, quels sont les impacts des évolutions dans ces domaines sur le territoire ?

Ensuite, sur la base de ces éléments comme des modules pour la construction de scénarios, nous pouvons réfléchir à ces questions communes : quelles options en terme d'organisation spatiale ? Qui chacune nous mène à quelle vie ?

A partir de quelles idées-clés ? Quelles notions à creuser pour les acteurs de ce territoire ?

Enfin, il a semblé essentiel d'engager une mise à plat prospective de ce qui est une spécificité de ce territoire : l'articulation des échelles, villes et villages, métropole transfrontalière et régionale, Rhin supérieur. C'est une condition pour saisir des opportunités qui apparaissent dans ces complémentarités et qui, sinon, nous resteraient inaccessibles.

Ce séminaire est innovant sur plusieurs points :

- dans un monde qui bouge rapidement et le plus souvent de façon peu lisible, une vision de long terme, alimentée par une approche prospective, organise et facilite la façon de penser ;
- le fait que ces éléments de prospective soient partagés et fassent l'objet de débats entre les décideurs et les acteurs opérationnels locaux est très important.

Un dernier point : nous avons besoin de comprendre les dynamiques à l'œuvre, d'imaginer des options en termes d'organisation et de politiques publiques, de projets, et d'évaluer leurs impacts. Ces connaissances permettent des choix collectifs, sans gêner le fait que chacun, dans le cadre de ses compétences, puisse agir librement et construire le territoire.

La question de l'optimum dimensionnel est alors moins sur le devant de la scène que sur celle du socle commun des coopérations et de leurs modalités. C'est ce que l'ADEUS a proposé aux échanges lors de ce séminaire : débattre des questions-clés, celles qui dessinent la croisée des chemins, comme socle commun pour l'action.

Robert Herrmann,
Président de l'ADEUS

INTRODUCTION DE LA DIRECTRICE



Faire de la prospective est en général compris comme une posture technique, complexe, longue, bref, inaccessible. L'engager de façon participative peut rendre la tâche encore plus ardue.

Pourtant, ce n'est pas la technique qui rend la prospective ardue, mais plutôt notre posture mentale. La difficulté est surtout liée à notre réticence à nous extraire de nous-mêmes, à libérer notre imagination quand il s'agit de percevoir une autre continuation possible des événements que celle en cours. Certes, il est objectivement difficile d'imaginer ce qui n'existe pas, à moins de s'autoriser le mode ludique, mais est-ce bien sérieux ? Alors que nous avons tous du travail réel à produire urgemment. Et puis, de la prospective sur un territoire, le domaine est bien large...

C'est pour toutes ces raisons que nous avons abordé cet exercice prospectif par une voie qui nourrit l'action sans attendre, tout en permettant un mûrissement des débats collectifs, dans la durée, sur le devenir de notre territoire.

Ainsi, les premières images, ou concepts, qui émergent de cette réflexion « **DEMAIN, C'EST TOUT DE SUITE** », représentent des points d'appui solides pour réinterroger nos politiques publiques et nos projets. Ils sont applicables aux différentes échelles et facilitent une projection à la fois individuelle et collective.

Ils sont au nombre de quatre :

- Territoire paysage ou territoire ressource,
- Territoire des proximités,
- Territoire connecté,
- Territoire compétitif.

Ces images sont proposées comme des outils pour les élus, les techniciens des collectivités et de l'Etat, les SCOTs, mais aussi les ports, les chambres consulaires, les bailleurs sociaux, et l'ensemble des grands acteurs. Elles servent aussi aux associations et à chacun d'entre nous, comme participants à la vie et au devenir du territoire.

Mais d'ailleurs, de quel territoire s'agit-il ?

Nous ne vivons pas dans de simples périmètres administratifs, mais dans des bassins de vie dans lesquels s'inscrit la diversité de nos modes de vie.

Nous avons choisi d'aborder une échelle au sein de laquelle nous avons peu l'habitude de nous projeter. Je veux parler de l'aire métropolitaine transfrontalière, de l'Euro-région, ainsi que des relations qui s'exercent à toutes les échelles intermédiaires.

Vous trouverez dans ces actes les premiers éléments de mise à plat prospective de cette réflexion collective.

Anne Pons,
Directrice générale de l'ADEUS

Mardi 8 juin	TERRITOIRE ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES : Quelles adaptations ?	Merc. 9 juin	TERRITOIRE ET MODES DE VIE Quelles interactions ?
13:45	Accueil et introduction du séminaire Robert HERRMANN, Président de l'ADEUS	13:45	Introduction de la journée Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS
14:00	LE TERRITOIRE AU REGARD DU CLIMAT ET DES ÉQUILIBRES ECOSYSTÉMIQUES : ÉVOLUTIONS ET ENJEUX Mise en perspective ADEUS <i>Quelques indicateurs d'alerte (sol, air, eau) pour poser le diagnostic et les enjeux liés au climat et aux équilibres des éco-systèmes. Quelle vulnérabilité du territoire face aux changements climatiques ? Quelles réponses pour la réduction des impacts à moyen terme ? Quelles marges de manoeuvre pour un projet de développement durable du territoire ?</i>	14:00	EVOLUTION DES MODES DE VIE : QUELS IMPACTS SUR LE TERRITOIRE ? Mise en perspective ADEUS <i>Quelles sont les tendances lourdes en termes d'évolution des modes de vie ? démographie, structures familiales et sociales, précarité, prise de conscience écologique. Impacts sur le territoire et prise en compte dans les politiques locales.</i>
15:15	LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES : DE L'ADAPTATION À LA RÉDUCTION DES IMPACTS Table ronde animation Christian Robischon, <i>journaliste Urbapress</i> <i>Comment faire concrètement ? D'abord pour s'adapter aux changements climatiques (réaction). Ensuite pour réduire les impacts (action). Enfin pour s'orienter vers la ville durable 2050, quel modèle ? (l'anticipation)</i>	15:15	TERRITOIRES VÉCUS, TERRITOIRES AMÉNAGÉS : QUELLES INTERACTIONS DE LA PRISE EN COMPTE À L'ANTICIPATION ? Table ronde animation Didier Bonnet, <i>journaliste Agence de presse alsacienne</i> <i>Comment faire concrètement ? Comment la construction de la ville tient-elle compte de l'évolution des modes de vie ? et vice versa ? Quelles stratégies des ménages et des acteurs économiques ? Quelles interactions avec les politiques d'aménagement ?</i>
	Invités : - Pierre DHENIN, <i>Espace naturel metro - Lille</i> - Pierre RADANNE, <i>Futur Facteur 4</i> - Françoise BUFFET, <i>Ville de Strasbourg</i> - Michel GUERY, <i>DREAL Alsace</i> - Sylvain WASERMANN, <i>Gaz de Strasbourg</i> - Jean-Marc WILLER, <i>Ville d'Erstein</i>		Invités : - Gilles CORMAN, <i>Observatoire VEOLIA des modes de vie</i> - Thierry PAQUOT, <i>Institut d'urbanisme de Paris</i> - Philippe PETITPREZ, <i>Immochan</i> - Philippe BIES, <i>Communauté Urbaine de Strasbourg</i> - Didier GUENIN, <i>Electricité de Strasbourg</i> - Jean-Luc MANTELET, <i>Conseil Général du Bas-Rhin</i> - Jean-Baptiste SCHMIDER, <i>Auto'trement</i>
17:15	Synthèse de la table ronde Bernadette Guyon Benoite, <i>urbaniste ALGOE</i>	17:15	Synthèse de la table ronde Bernadette Guyon Benoite, <i>urbaniste ALGOE</i>
17:30	Pause	17:30	Pause
18:00	CLIMAT ET ÉNERGIE : LES ENJEUX DU 21^e SIÈCLE Conférence Pierre RADANNE Introduction Robert HERRMANN	18:00	CONCILIER LES INCONCILIABLES Conférence Thierry PAQUOT Introduction Anne PONS
19:30	Cocktail	19:30	Cocktail

Jeudi 10 juin	FONCTIONNEMENT ET ORGANISATION DU TERRITOIRE : Quelles options ?	Vend. 11 juin	ATTRACTIVITE ET POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE TRANSFRONTALIER : Quelles ouvertures ?
13:45	Introduction de la journée Anne Pons , Directrice générale de l'ADEUS	13:45	Introduction de la journée Robert HERRMANN , Président de l'ADEUS
14:00	TERRITOIRES ET MÉTROPOLE : ÉVOLUTIONS, ENJEUX ET OPTIONS Mise en perspective ADEUS <i>A partir d'une analyse du développement du territoire en termes d'agencement des fonctions urbaines et de leurs évolutions, quels enjeux, quelles marges de manoeuvre pour le développement métropolitain ? Défrichage d'options pour la métropole de demain : fonctionnement et organisation.</i>	14:00	DYNAMIQUES ET POLARITÉS URBAINES DANS L'ESPACE RHÉNAN Mise en perspective ADEUS <i>Quelles sont les dynamiques à l'œuvre dans les principaux pôles urbains du Rhin supérieur centrées sur les fonctions supérieures : économie, université-recherche-innovation, coopérations-partenariats, culture, projet urbain, transport et accessibilité grande échelle.</i>
15:15	CONSTRUIRE LA MÉTROPOLE DES DEUX RIVES Table ronde animation Laurent Miguet , journaliste <i>Le Moniteur</i> <i>Comment faire concrètement ? Quels agencements des fonctions urbaines entre territoires ? Quelle gestion de la proximité ? Quelles organisations et formes urbaines ? Comment concilier une métropole rayonnante et attractive avec le besoin de proximité et des courtes distances ?</i>	15:15	POTENTIELS DANS L'ARTICULATION AVEC LA GRANDE ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE Table ronde animation Laurent Miguet , journaliste <i>Moniteur</i> <i>Comment faire concrètement ? Quel positionnement ? Quels points d'appui ? Quels alliances et partenariats ? Quelles actions stratégiques pour accroître le rayonnement et l'attractivité du territoire ?</i>
	Invités : - Henri BAVA , paysagiste - Jean-Philippe LALLY , Compagnie des Transports Strasbourgeois - Vincent RENARD , IDDRI - Sciences Po - Jacques BIGOT , SCOT de la Région de Strasbourg - Catherine TRAUTMANN , Port Autonome de Strasbourg		Invités : - Hans Gunther CLEV , Mission Opérationnelle Transfrontalière - Christian VANDERMOTTEN , Université Libre de Bruxelles - Dieter KARLIN , Regionalverband Südlicher Oberrhein - Jacques SPARFEL , Conf. des Universités du Rhin Supérieur (EUCOR) - Henry UHRING , Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg
17:15	Synthèse de la table ronde Bernadette Guyon Benoite , urbaniste <i>ALGOE</i>	17:15	Synthèse de la table ronde Bernadette Guyon Benoite , urbaniste <i>ALGOE</i>
17:30	Pause	17:30	Pause
18:00	PRODUCTION DE LA VILLE, AMBIGUÏTÉS ET CONTRADICTIONS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE Conférence Vincent RENARD Introduction Robert HERRMANN	18:00	NOUVELLES RÉFLEXIONS PROSPECTIVES ET STRATÉGIQUES SUR LES MÉTROPOLES ET LEUR POSITIONNEMENT COMPARATIF Conférence Christian VANDERMOTTEN Introduction Anne PONS
19:30	Cocktail	19:30	Cocktail

SOMMAIRE

Mot du Président	2
-----------------------------------	---

Introduction de la Directrice	3
--	---

Programme du séminaire	4
---	---

Territoire et changements climatiques : quelles adaptations ?

Mise en perspective	7
-------------------------------	---

Table ronde	11
-----------------------	----

Synthèse du conférencier	15
------------------------------------	----

Territoire et modes de vie : quelles interactions ?

Mise en perspective	17
-------------------------------	----

Table ronde	21
-----------------------	----

Synthèse du conférencier	25
------------------------------------	----

Fonctionnement et organisation du territoire : quelles options ?

Mise en perspective	29
-------------------------------	----

Table ronde	33
-----------------------	----

Synthèse du conférencier	37
------------------------------------	----

Attractivité et positionnement du territoire transfrontalier : quelles ouvertures ?

Mise en perspective	43
-------------------------------	----

Table ronde	47
-----------------------	----

Synthèse du conférencier	51
------------------------------------	----

Conclusion	57
-----------------------------	----

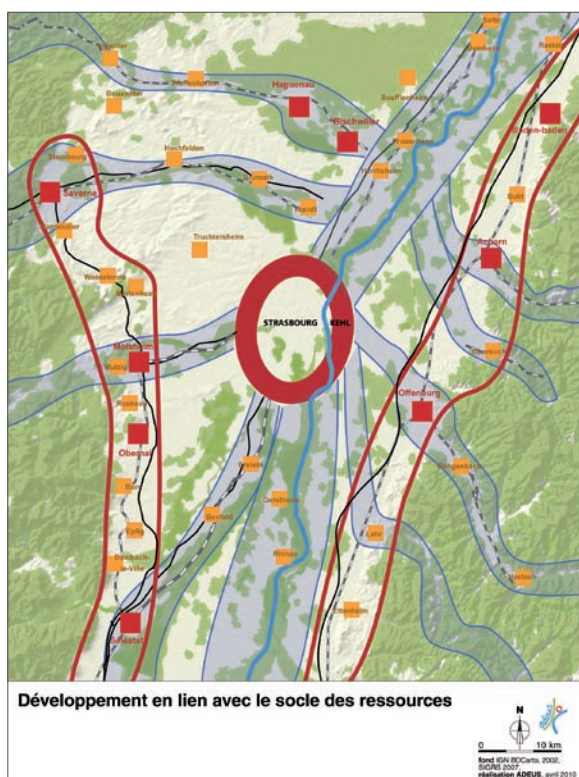
Les vidéos des 4 journées du séminaire sont visibles sur le site internet de l'ADEUS :
www.adeus.org

Territoire et changements climatiques : quelles adaptations ?

MISE EN PERSPECTIVE



V. Ruff, G. Mastelli, M. Delahaye et L. Stemmelen - ADEUS



Le changement climatique est une question planétaire qui se traduit par des engagements européens et des engagements nationaux : diviser par 4 nos émissions de CO₂.

L'objectif de la journée de séminaire est de défricher et problématiser les éléments de compréhension du phénomène climatique et ses implications pour la métropole, selon les deux étapes principales qui mèneront à la ville durable en 2050 :

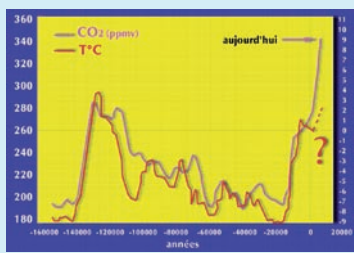
- > 2010, l'urgence : comment réduire notre vulnérabilité ?
- > 2020, l'étape : comment réduire nos impacts et préfigurer une ville durable ?

S'engager dans la voie du développement durable à l'horizon 2050 nécessite de s'appuyer sur le socle de ressources du territoire (eau, air, sol, biodiversité, énergie...). En raison des intérêts qu'il supporte (naturels, économiques, sociaux), le socle des ressources sous-tend l'organisation urbaine, fonde la spécificité du territoire, participe à l'identité de la métropole et forme la charpente de son attractivité. Or, les changements climatiques qui s'affirment amplifient les phénomènes à l'œuvre : biodiversité menacée, amplification des inondations, canicules...

- > Sur quel socle des ressources la métropole durable de 2050 peut-elle s'appuyer ?
- > Quelles sont les capacités du système urbain à participer aux ressources ?
- > Peut-on proposer d'autres pratiques du territoire aux habitants ?

Une question planétaire à solidarité obligatoire

Limitier l'augmentation des températures à 2°C pour éviter l'effondrement de la pluviométrie sur les 2 zones tropicales, la perte des terres agricoles afférentes, et pouvoir nourrir dix milliards d'habitants en 2050. C'est la division par deux d'ici 2050 des émissions de gaz à effet de serre (GES), et pour la France, la division par 4 (le « facteur 4 »).



Source : Laboratoire de glaciologie et de géophysique de Grenoble

Les étapes vers la métropole durable

2010

Réduire
la vulnérabilité
du territoire

S'adapter
aux changements
climatiques



2020

Réduire
les impacts
sur le territoire

Adapter
les comportements



2050

**LA MÉTROPOLE
DURABLE**

DES ATOUTS À VALORISER



La métropole rhénane strasbourgeoise est placée sous le signe de l'eau, qui constitue l'une de ses richesses et l'un des éléments de son identité : le Rhin est le troisième bassin fluvial européen, sa nappe phréatique l'une des plus importantes réserves en eau souterraine d'Europe. Cependant, la nappe est fragilisée par la faible épaisseur de sa protection naturelle et par des captages qui entrent aujourd'hui en concurrence avec le développement urbain. Les zones inondables sont grignotées par l'urbanisation, ce qui remet en cause le fonctionnement hydraulique du territoire et reporte les risques en aval, vers les zones les plus denses et les plus peuplées du territoire, avec notamment le cœur de métropole

strasbourgeois, à la confluence de l'Ill et la Bruche. Avec l'augmentation des risques de crues liés aux modifications climatiques, la question de la place de l'eau dans l'aménagement urbain devient centrale.

La reconnaissance du milieu rhénan comme 9^e zone humide transfrontalière d'intérêt mondial par le classement RAMSAR en 2008 acte le rôle de carrefour écologique international de l'Alsace. La récente recrudescence des conflits entre développement de zones d'activités et préservation du grand hamster pose la question de notre capacité à changer d'optique de développement. Le défi est là : la biodiversité ne doit plus être une contrainte mais une carte de visite pour la métropole alsacienne.

Biodiversité : une reconnaissance mondiale pour une acceptation locale

La zone Ramsar « Rhin supérieur - Oberrhein » s'étend de part et d'autre du Rhin sur une distance de 190 km depuis Bâle/Village Neuf et Weil-am-Rhein au sud jusqu'au niveau de Lauterbourg et Karlsruhe au nord. Elle couvre 47 500 ha, avec respectivement 22 400 ha en France et 25 100 en Allemagne.

Côté français, plus de 50 espèces rares répertoriées au niveau européen, une diversité forte des milieux, deux réserves naturelles en milieu urbain.

PRODUIRE SES PROPRES RESSOURCES

La métropole peut-elle passer de la consommation de nature à la production de biodiversité ? La trame verte dès lors se reconstitue sur tout le territoire, au fil de l'urbanisation, à toutes les échelles, et selon les formes les plus variées. La nature et l'eau se rejoignent dans le fonctionnement de la ville pour améliorer le confort climatique des habitants, la qualité de l'air ambiant, le cadre de vie qui rend acceptable la quête de compacité urbaine.

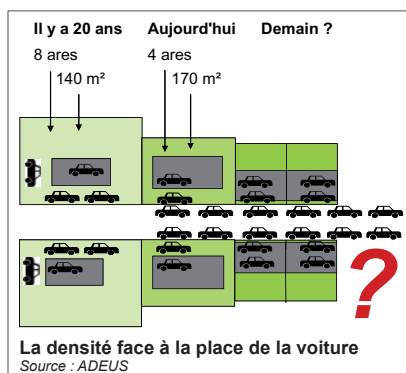


Les différentes échelles de la trame verte et bleue
Source : ADEUS



Le processus d'optimisation de la consommation des ressources sur lesquelles s'appuient le projet de développement s'applique à l'eau, à l'énergie, aux sols, etc...

L'optimisation s'envisage également sous l'angle de la production de ressources à partir des déchets et des rejets liés au fonctionnement urbain, sous la forme de récupération d'énergie et de chaleur à partir des réseaux d'assainissement, du traitement des déchets notamment.



540 ha consommé par an dans le Bas-Rhin. 8 000 ha seraient nécessaires en 20 ans selon le mode de construction actuel pour accueillir ces 100 000 habitants, soit le ban communal de Strasbourg.

OPTIMISER LA CONSOMMATION DE SOLS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES HABITANTS

A l'horizon 2030, le Bas-Rhin devrait accueillir quelques 100 000 habitants supplémentaires (Source : INSEE-OMPHALE), dans un contexte actuel de forte consommation foncière. Pour réussir le développement demain et préserver nos ressources, nous aurons à optimiser notre consommation foncière, tant dans la répartition géographique des nouvelles constructions que dans le choix des formes urbaines. Des stratégies diverses (mixité des fonctions, formes urbaines, composition architecturale, ...) répondent aux besoins des habitants (intimité, qualité de vie) tout en développant les ressources propres du système urbain. Une difficulté demeure : comment concilier la recherche de densité et la place de la voiture ?



SE DÉPLACER DEMAIN

Les objectifs mondiaux, les engagements nationaux, et de nouvelles lois renforcent les exigences des normes à appliquer, en lien avec les progrès technologiques et la connaissance des phénomènes naturels. L'évolution des comportements individuels contrebalance l'impact de certaines des améliorations technologiques et renforce le besoin d'informations et de débats publics, avec pour perspective la mutation post carbone du système urbain.

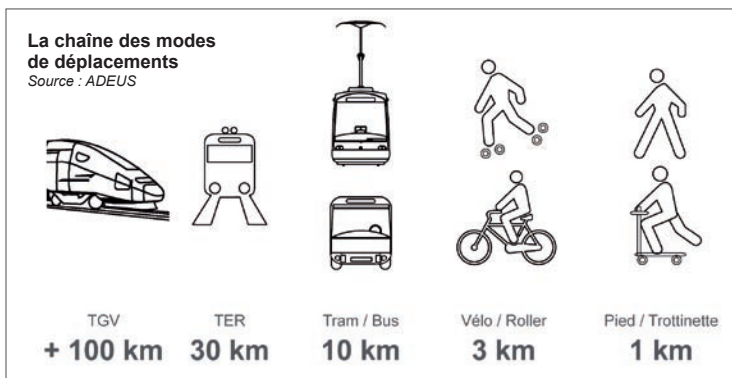
Ainsi, réduire les émissions de CO₂ suppose de trouver un équilibre qui garantira la liberté de se déplacer et le droit de chacun à vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé.

Le secteur des transports est le premier émetteur de CO₂ (34 % des émissions) avec plus de 141 millions de tonnes émises en France en 2005.



MISE EN PERSPECTIVE

La question du développement des modes de déplacements actifs prend tout son sens en 2020, dans un contexte où les transports publics auront continué à se développer et où les contraintes sur l'énergie se seront accentuées. Ils auront alors un rôle essentiel à jouer pour compléter les réseaux de transport en commun, effectuer les déplacements de proximité. Les enjeux et les potentiels de développement des modes de déplacements actifs invitent à concevoir des espaces publics plus largement dédiés aux piétons et aux cyclistes, et porteurs de qualité de vie et de cohésion sociale.



QUEL RÔLE POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES ?

Les collectivités ont un rôle intégrateur dans la question climatique. En raison de leurs investissements et de leur implication dans les processus de construction de la ville et par ailleurs dans la mise en œuvre de la démocratie locale, elles accompagnent les populations dans le processus de changement.

Les enjeux climatiques sont par nature transversaux, ce qui rend d'autant plus nécessaire l'articulation des différentes politiques publiques.

Les comportements de chacun (les pratiques alimentaires, les choix de déplacement, de consommation, ...) permettent de baisser potentiellement la moitié des émissions nationales.

FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE NOTRE TERRITOIRE A DES ATOUTS

Au départ, la question climatique paraît inquiétante. Toutefois, notre territoire dispose d'atouts pour y faire face.

Répondre à la question climatique, c'est :

- > S'appuyer sur nos ressources pour structurer le développement et renforcer l'attractivité du territoire.
- > Proposer d'habiter autrement, avec moins de consommation foncière, plus d'espaces verts, un cadre de vie plus agréable, des logements plus adaptés aux habitants, et ainsi rendre la densité attractive.
- > Offrir une autre pratique du territoire qui nous permette d'adapter nos comportements de déplacements.

La réponse à la question climatique fixe un cap commun pour un projet de territoire durable et un projet de vie pour chaque habitant.



Territoire et changements climatiques : quelles adaptations ?



P. Dhénin, P. Radanne, F. Buffet, J.M. Willer, M. Guéry et S. Wassermann

Ce qui ressort du débat de la **TABLE RONDE**

Les interventions et débats de la table ronde ont posé les enjeux du changement climatique en pointant les éléments de vulnérabilité de notre métropole.

La réduction par 4 de nos émissions de CO₂ à l'horizon 2050 ne pourra pas reposer uniquement sur l'innovation technologique, elle impliquera également des transformations de nos comportements individuels et de notre manière d'organiser le territoire.

Les débats ont apporté les principaux ingrédients du concept de territoire-paysage/territoire-ressource, qui représente une réponse nécessaire à apporter pour répondre au défi climatique.

La première entrée fut celle de la trame verte, qui ouvre sur toutes les autres portes. Conçue au départ pour garantir les continuités écologiques, elle représente des espaces verts pour les populations urbaines. Elle devient la trame des modes actifs dans tous les territoires, y compris dans le tissu urbain, car elle se déploie à toutes les échelles jusqu'au sein des quartiers. Elle transcende ainsi toutes les échelles habituelles de projets et donc toutes les échelles d'action, alimentant le concept de territoire-paysage à tous les niveaux.

Elle structure ainsi la planification, dont elle devient un instrument essentiel, en substituant le quartier-système au quartier zoné. Dans un système territorial en vallée, elle renouvelle l'appréhension des conflits d'usage des sols et demande de nouvelles façons d'arbitrer.

La trame verte et bleue devient un support pour les modes doux. Il s'agit par ailleurs, pour développer ces modes, de travailler sur la frange de population qui utilise des moyens motorisés sur

de petites distances. Et de travailler l'articulation des réseaux dédiés aux modes doux avec les transports en commun, de manière à les rendre plus attractifs encore.

A propos de cette nouvelle mobilité, le dernier kilomètre est de plus une préoccupation permanente. Il s'agit de penser l'ensemble de la chaîne de déplacement, du domicile à la destination pour faire fonctionner la ville et son économie, dont il a été dit que son ancrage local est fondamental.

Ainsi, pour l'urbanisation, les transports ou l'économie, le territoire doit penser son développement en prenant en compte ses ressources, dans un nouveau modèle économique où la dimension relationnelle deviendra prédominante. C'est ainsi que se dessine progressivement le territoire-ressource.

Dans ces concepts, la dimension humaine ne doit pas être oubliée. Organiser une trame verte c'est donner une nouvelle valeur au territoire. Dans un contexte où les inégalités sociales ont tendance à s'accroître, il est nécessaire d'anticiper les effets sociaux de cette valorisation. Car valoriser une trame verte peut avoir un effet inflationniste sur le marché foncier et immobilier à proximité.

D'autre part, les citoyens sont aujourd'hui démunis face à des injonctions paradoxales : d'un côté, une offre de plus en plus grande de mobilité, de voyage, de pays lointains, et de l'autre l'annonce de la ville bloquée, de la pénurie de matières premières.

Au-delà des processus qu'ils doivent activer, les politiques n'ont-ils pas la responsabilité de construire une parole qui dise l'avenir et donne envie aux citoyens de progresser dans ce siècle, qui sera marqué par la nécessaire optimisation des ressources ?

Bernadette Guyon-Benoite, ALGOE

TABLE RONDE - Verbatim



Pierre DHENIN,
*Directeur du
Syndicat mixte de
l'Espace Naturel
Métropolitain de
Lille*

« La trame verte est un préalable structurant de tout schéma directeur. C'est relier la campagne à la ville, physiquement, économiquement, socialement.

- Ce qui est important dans sa gestion c'est la proximité pour la réactivité, car on ne gère pas du cœur de Strasbourg mais en étant sur le terrain, en mettant en place la structure la plus participative possible, pour une association étroite obligatoire, pas volontaire, des différents usagers. A Lille, on a mis en place des conseils consultatifs de tous les usagers qui se réunissent obligatoirement deux fois par an.

- Le monde agricole est l'acteur de la trame verte : ce sont des entreprises agricoles, elles doivent en tirer bénéfice.

- Depuis 2006, nous travaillons à l'échelle métropolitaine avec 23 intercommunalités dont 6 belges. Les Flamands ont une idée étonnante : le pourcentage de biodiversité dans tout projet. Arrêtons de zoner, la trame verte doit être à travers tout, la biodiversité doit être à travers tout.

- La trame verte, ce n'est pas pour faire beau, c'est un autre mode d'approche de l'urbanisation et de la ville. La trame verte rentre dans le lotissement, dans la zone d'activités, pour des continuités écologiquement tenables, socialement valables. La trame verte c'est le jardin collectif. »



Pierre RADANNE,
*Directeur de Futur
Facteur 4*

« Il faut redéfinir notre appartenance à l'humanité : c'est un projet commun à l'ensemble de la communauté humaine. A l'autre bout de la gouvernance mondiale, la personne est l'acteur principal du film.

- La nouvelle définition du progrès c'est l'optimisation de l'utilisation des ressources. L'économie du monde fini, c'est l'accouplement improbable d'un dirigisme d'état et de l'économie de marché. Il existe un infini dans le monde fini. Vous avez accès à plus de personnes, de connaissance, de diversité que toutes les générations précédentes cumulées. On va réorienter la société vers une autre direction : la société relationnelle.

- Il faut un ancrage économique avec des circuits courts, il faut développer l'innovation.

- On met 40 fois plus d'argent à installer les réseaux qu'à tenir le foncier. Et ainsi, on « latéralise » les populations défavorisées.

- La démocratie de co-construction, c'est réunir l'ensemble des acteurs de la société pour imaginer le futur : un processus qui doit devenir un acte sacré avec un passage à l'écrit. Les élus seront terriblement renforcés de cette expression claire d'un futur réussi.

- Il faut construire pour nos enfants et petits enfants ce que c'est de vivre au XXI^e siècle. »



Sylvain WASERMANN,
*Directeur général
du groupe
Gaz de Strasbourg*

« Pour apporter des briques concrètes au plan climat de la ville, la SEM Gaz de Strasbourg propose le concept de réutiliser l'énergie pour sa propre consommation, au lieu de la laisser s'évaporer : l'injection de biogaz des stations d'épuration ou de producteurs de biogaz dans les réseaux. La France est très en retard. La station de Strasbourg permettrait de couvrir 4 à 5000 logements.

- J'aime l'expression « demain, c'est tout de suite » : créer une vision pour l'avenir en étant les pieds sur terre, concrètement dans l'action aujourd'hui.

- Je vis un décalage entre la vision que je construis sur l'énergie et la réalité de tous les jours en tant qu'élu. Je suis confronté à des promoteurs qui font du bâtiment tout électrique. Il faut éviter qu'il y ait d'un côté une élite qui accède très vite à des bâtiments à énergie positive et d'autres ménages qui se battent avec des fenêtres mal isolées.

- Pour le foncier, notre commune avait acheté des terrains par préemption, dont l'un a permis d'aménager la Filature et l'autre un parking près de la gare qui accueille le TCSP.

- Cette politique volontariste demande des moyens : la réforme de la TP va poser des problèmes aux priorités des communes. »



**Françoise
BUFFET,**

*Adjointe au Maire
de la Ville
de Strasbourg*



**Michel
GUERY,**

*Directeur général
adjoint de la DREAL
Alsace*



**Jean-Marc
WILLER,**

Maire d'Erstein

« L'Alsace est la région la plus dépendante en alimentaire après l'Ile-de-France.

- Qui parle des agriculteurs en termes d'économie ? Ce sont des acteurs indispensables de notre territoire qui peuvent nous aider dans une autre approche des questions climatiques.

- Un partenariat se construit à partir d'intérêts partagés. Nous sommes partis de la logique des filières. Actuellement il y a une crise de toutes les filières, particulièrement en Alsace : toutes les filières nourricières vendues à perte. La collectivité peut identifier, susciter et organiser la demande sur le territoire, à charge pour la profession agricole d'organiser l'offre sur le territoire.

- Avant, nous étions dans une nature décorative, une nature gadget, qu'on ne s'appropriait pas. Le zéro-phyto a fait évoluer cette nature : on arrive à une nature spontanée que nous ne maîtrisons pas, on va vers une nature généreuse, nourricière.

- Dans le Plan climat, nous souhaitons développer des circuits courts ; nous implantons des vergers dans la ville, comme par exemple des jardins au Neuhof. Les circuits courts sont la solution, pas une solution, la solution.

- On est dans une cohabitation, dans une interaction entre nature et habitants. L'homme ne doit pas regarder la biodiversité, mais s'intégrer dans le cercle de la biodiversité. »

« On avait une culture du zonage qui consiste à renvoyer chacun chez soi. Il faut désormais accepter de partager l'espace, de monter ensemble les conditions de développement et de préservation des espaces : c'est une gestion nouvelle que le Grenelle appelle.

- Le Grenelle II va affecter l'Alsace, milieu très bâti, dense, avec un réseau de transport relativement fort. Le schéma air-énergie-climat va nous concerner de façon extrêmement forte et les transports vont être très concernés.

- Dans le secteur résidentiel et tertiaire, il s'agit plus d'économie d'énergie que d'énergies renouvelables. C'est vraiment sur l'habitat existant qu'il faut travailler, en tenant compte des précarités : classes d'âge, précarités sociales.

- La nature est dans Strasbourg, la ville est riche d'espaces abandonnés utilisés par la nature et les petits animaux. Il faut d'abord préserver les îlots de biodiversité dans la ville puis les relier entre eux.

- A proximité de Strasbourg, il faut aménager la trame verte pour créer des parcours de balade. L'effet se fera sentir sur les transports, ainsi que sur l'espace vosgien qui subit une attractivité trop grande du fait des nombreuses populations qui l'entourent et le fréquentent pour leurs loisirs.

- La trame verte crée nos paysages de demain. »

« Le territoire n'est pas qu'un centre urbain, mais une multiplicité de bourgs-centres, dont deux villes moyennes qui doivent se développer à côté du centre urbain et prendre leur part de logement aidé.

- Comment imaginer de densifier, tout en respectant la notion de commune qui doit rester aérée. Les trames vertes concernent aussi nos bourgs-centres : cette densification peut troubler cette notion de ville respirable.

- L'intégration du patrimoine dans la densification n'est pas simple : Nous avons reconverti une friche industrielle sur 5 ha, où il a fallu prendre en compte le patrimoine existant.

- L'attractivité c'est développer des services, du déplacement, avec l'inquiétude de se retrouver à la tête de cités dortoirs.

- Il y a trop peu de réflexion sur ce que peut être le commerce de proximité.

- Comment associer le citoyen quand on parle de densifier ? Pour le propriétaire foncier d'une friche qui va pouvoir être urbanisée il va vite avoir le sourire ; pour le propriétaire voisin d'un site déjà urbanisé, il va perdre le sourire très vite. Il faut pouvoir amener le citoyen à y réfléchir, pour qu'il ne soit pas simplement en critique de la densité. »

Territoire et changements climatiques : quelles adaptations ?

SYNTHESE DU CONFERENCIER

PIERRE RADANNE
Directeur de Futur Facteur 4



LES ENJEUX DE LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

La question du changement climatique constitue en premier lieu un enjeu planétaire, qui rend nécessaire la conclusion de difficiles accords internationaux et, en aval, l'élaboration de politiques européennes et nationales. Néanmoins, c'est au niveau territorial que les politiques doivent essentiellement être mises en œuvre.

A cela trois raisons :

- > D'abord, les collectivités territoriales réalisent environ les trois quarts des investissements publics, notamment les bâtiments et les infrastructures ;
- > Ensuite, par leurs décisions d'aménagement du territoire et d'urbanisme, elles déterminent les flux de transport alors que ce secteur sera celui où les réductions d'émissions seront les plus difficiles à réaliser du fait de sa dépendance pétrolière ;
- > Enfin et surtout, ce sont les collectivités locales qui ont le contact direct avec le citoyen, alors même que celui-ci aura à transformer en profondeur ses comportements quotidiens.

Dès lors, la lutte contre le changement climatique devra couvrir les principales dimensions suivantes :

- > Prendre en compte la nécessité de s'adapter d'ores et déjà au changement climatique et de protéger les populations exposées aux effets des canicules et aux risques d'inondations ;
- > S'engager dans une politique de la qualité dans la construction neuve pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dues au chauffage, sur la base des objectifs du Grenelle de l'environnement ;
- > Amorcer une réhabilitation progressive de l'ensemble du patrimoine bâti pour en améliorer progressivement les performances ;

SYNTHESE DU CONFERENCIER

- > Concevoir les politiques d'urbanisme dans le sens d'une densification urbaine et d'une plus grande mixité des fonctions pour réduire l'étalement urbain et les distances à parcourir ;
- > Diversifier les modes de transports en privilégiant les modes actifs (vélo, marche, roller) et des transports collectifs diversifiés et de qualité ;
- > Améliorer les comportements de consommation, notamment au plan de la gestion des déchets.

Ces orientations nécessitent pour leur mise en œuvre :

- > Un intense travail d'information et de formation auprès de toutes les catégories de populations et toutes les tranches d'âge ;
- > Une animation de tous les acteurs du territoire : collectivités publiques, mais aussi entreprises, corps de métiers, associations, médias, jusqu'au citoyen ;
- > Une approche transversale qui, notamment au niveau de collectivités publiques, permet de couvrir tous les champs de compétence et d'intégrer tous les services ;
- > Un processus de co-construction à la fois ouvert, collectif, lent et approfondi pour faire émerger des propositions qui, le plus possible, peuvent préfigurer les décisions à prendre et recueillent l'accord le plus large possible.

C'est en aidant chacun à devenir acteur que pourra être créée la dynamique indispensable à une mutation de civilisation. Cette mutation étant rendue indispensable par l'objectif de la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre pour le milieu du siècle.

Territoire et modes de vie : quelles interactions ?

MISE EN PERSPECTIVE



N. Monkachi, V. Flickinger, B. Vimbert et S. Lechner - ADEUS

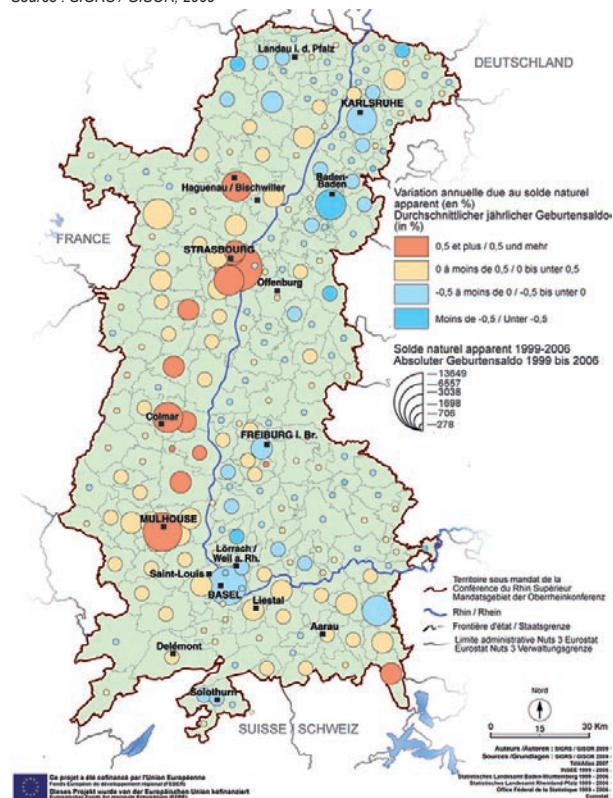
Un **mode de vie** est « la composition dans le temps et l'espace de l'ensemble des activités qui **donnent sens à la vie d'une personne** ». Ce qui veut dire que les modes de vie embrassent tous les champs de vie d'un individu : habitat, déplacements, emploi, rapport à l'environnement, au temps, etc., pour ne citer que ceux qui relèvent aussi des champs de pratique de l'urbanisme.

Si autrefois le mode de vie était structuré par des cadres sociaux bien définis : la famille, l'école, l'église, etc., les marges de libertés se sont élargies, faisant place à une individualisation croissante des modes de vie. Et de nombreuses logiques dans la composition des activités donnent aujourd'hui sens à la vie d'une personne.

Par conséquent, **il n'y a pas un mais bien des modes de vie, variables selon les individus et les groupes sociaux.**

Enfin, ces logiques s'inscrivent dans le temps mais aussi dans l'espace, influençant ainsi les politiques publiques et le devenir du territoire.

Solde naturel par cantons (F), Bezirken (CH)
et Verwaltungsgemeinschaften (D) (1999 - 2006)
Source : SIGRS / GISOR, 2009



QUELLES TENDANCES LOURDES ?

Les modes de vie évoluent constamment, en premier lieu sous l'effet de tendances lourdes, ainsi que de faits majeurs avec lesquels il nous faut composer.

En effet, les grandes tendances à l'œuvre sur notre territoire transforment progressivement les modes de vie et de fait sont génératrices de nouveaux besoins notamment en matière de logements, d'équipements et d'accès aux services, voire de nouvelles contraintes.

En premier lieu, ces tendances concernent les évolutions démographiques. D'une part, le territoire du Rhin supérieur connaît sur une période récente **une évolution importante de la population** (plus de 10%), **qui devrait perdurer toutefois à un rythme bien moins soutenu.** Cette croissance est diversifiée selon les pays : elle est ainsi plus particulièrement portée par le territoire français, où elle s'explique en grande partie par la natalité, tandis que des côtés allemand et suisse, ce sont surtout les migrations qui font progresser les populations.

MISE EN PERSPECTIVE

Ce qui induit forcément des impacts différents en termes de modes de vie.

D'autre part, il est aussi à noter que les structures démographiques évoluent à deux niveaux : **les ménages sont de plus en plus petits** et **la proportion de personnes isolées s'accroît fortement** ; **la population vieillit** quel que soit le territoire. Cependant, si le vieillissement est un phénomène certain, il y a de réelles difficultés à projeter les comportements de ces populations âgées à venir. Les effets d'âge et de générations n'étant pas les mêmes dans un contexte de rallongement de la retraite valide.

Une autre tendance lourde de notre société concerne les changements du rapport au travail qu'illustrent deux faits majeurs. **La féminisation croissante du travail** ainsi que **la diffusion importante de la population sur le territoire**.

S'agissant de l'activité des femmes, si la tendance est au rattrapage du taux d'activité masculin, elles ne demeurent pas moins pénalisées par des inégalités (temps partiel, etc.) liées à la prise en charge des enfants.

Quant à l'emploi, notons que plus de deux tiers des personnes actives sortent de leur commune de résidence pour travailler.

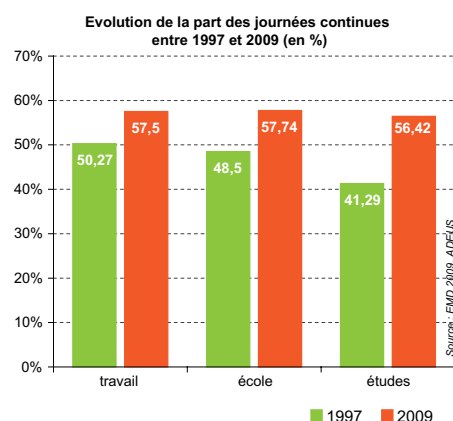
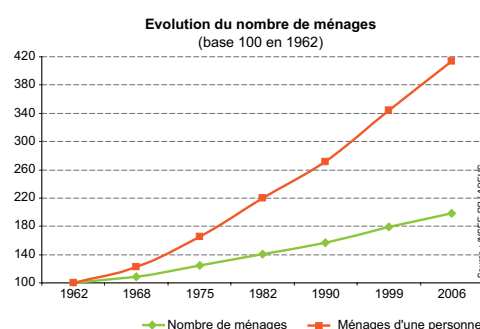
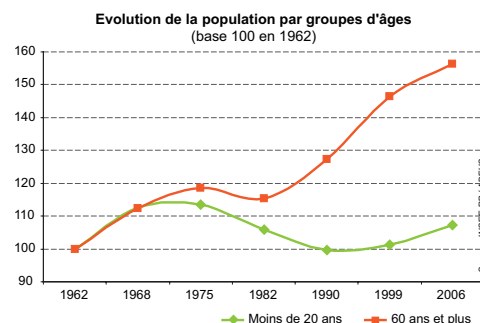
Ces évolutions ne sont pas sans alerter quant à leurs répercussions sur le territoire, d'une part parce qu'elles génèrent **une augmentation des déplacements** et corrélativement **des impacts très importants sur l'environnement**.

QUELLES TENDANCES ÉMERGENTES ?

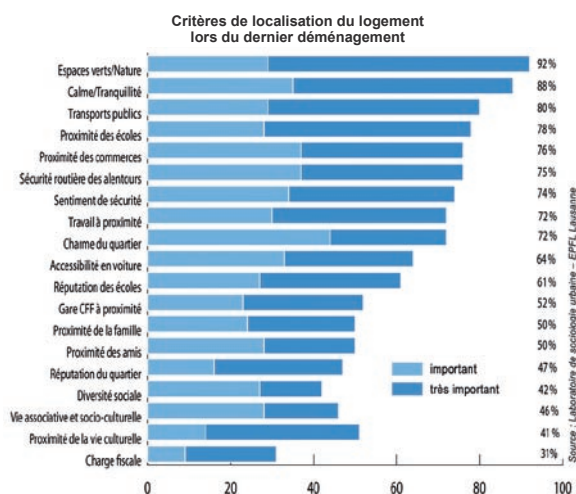
Dans le même temps, de nouvelles tendances se font jour, qui constituent peut-être des tendances lourdes de demain. Mais il est aujourd'hui encore difficile d'en assurer la généralité ou la pérennité.

Il en est ainsi de la valeur grandissante accordée à la mobilité, au sens de la capacité à réaliser un programme d'activités de plus en plus diversifié. Favorisées en partie par des moyens technologiques et de déplacements plus performants, ces mobilités entraînent un nouveau rapport au temps et **de nouveaux rythmes de vie**. D'où **une recherche de plus en plus notable de rationalisation du temps**.

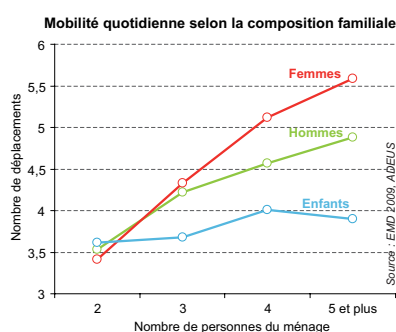
Ce qui appelle la nécessité d'adapter le territoire aux nouveaux rythmes de vie.



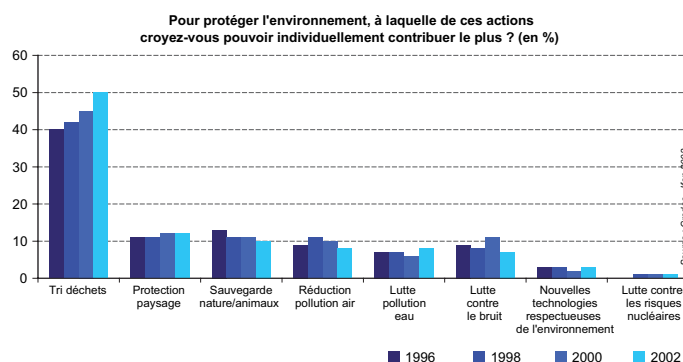
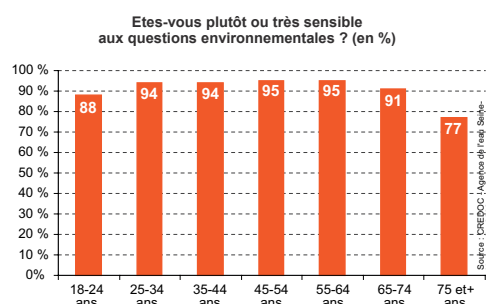
Ces évolutions ne sont pas sans faire apparaître des paradoxes : à la dématérialisation de la ville répond une demande croissante de proximités et de contacts humains ; en réaction à la recherche constante de vitesse semble émerger une revendication au droit à la lenteur.



Vient ensuite le rôle central accordé à l'enfant dans notre société contemporaine. Celui-ci joue en effet un rôle **déterminant dans les choix de localisation de l'habitat**. Espaces verts, calme, proximité des écoles, des transports en commun et sécurité deviennent les maîtres-mots dans la recherche d'un nouvel habitat. Par ailleurs, le constat est également fait que l'enfant est **générateur de déplacements** et force est de constater que ces déplacements supplémentaires sont pour l'essentiel pris en charge par la femme, ce qui ne manque pas d'exacerber **les inégalités homme-femme**.



Enfin, aux pressions exercées sur l'environnement répond une prise de conscience écologique grandissante, avec là aussi un paradoxe communément relevé entre **la sensibilité élevée** du plus grand nombre aux problèmes environnementaux et **l'implication personnelle** dans les actions à entreprendre.



QUELLES MARGES DE MANŒUVRE POUR LES POLITIQUES PUBLIQUES ?

Qu'ils relèvent des tendances lourdes ou des tendances émergentes, ces phénomènes (atomisation) rendent plus complexe la prise en compte des modes de vie dans les politiques.

En effet, les marges de manœuvre et les leviers d'actions en matière de politiques publiques semblent relativement restreints, pour plusieurs raisons.

D'une part, la majorité des documents existants sont pour l'essentiel sectoriels et/ou thématiques, bien que certains soient de nature transversale, comme les Scots et les PLUs. Ils ont de ce fait **des difficultés à intégrer la question des modes de vie dans leur cohérence globale** (habitat, déplacement, loisirs, etc.).

D'autre part, se pose la question de la cohérence entre ces politiques fondées sur des logiques institutionnelles mais aussi spatiales différenciées, alors même que **les territoires vécus s'affranchissent généralement des découpages institutionnels**.

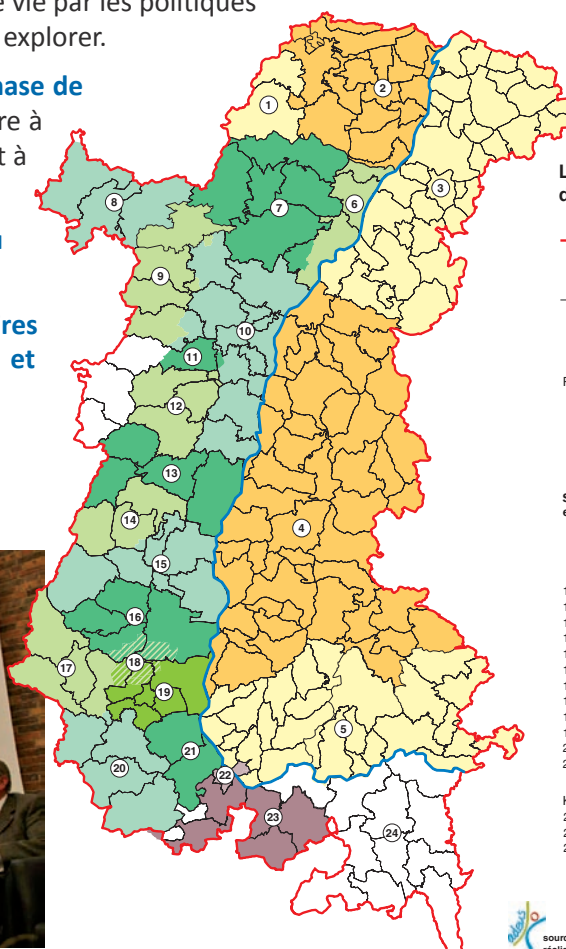


Pour une meilleure prise en compte des modes de vie par les politiques publiques dans l'avenir, plusieurs pistes seraient à explorer.

D'abord, **porter une attention particulière à la phase de mise en œuvre**, afin d'offrir la souplesse nécessaire à l'adaptation aux changements des modes de vie et à l'articulation des différents politiques.

Ensuite, **créer les conditions de la mutabilité du territoire** (équipements, espaces publics, etc.).

Enfin, **adapter la gouvernance à l'échelle des territoires de vie au-delà des frontières institutionnelles et nationales**.



Les documents de planification du Rhin supérieur

— Territoire de la Conférence du Rhin supérieur (accord du 21/09/2000)

— Cantons (F), Verwaltungsgemeinschaften, Verbandsgemeinden (D), Bezirke (CH)

Regionalplan (D)

1. Westpfalz
2. Rheinpfalz
3. Mittlerer Oberrhein
4. Südlicher Oberrhein
5. Hochrhein

Schéma de cohérence territoriale et schéma directeur (F)

6. Bande Rhénane Nord
7. Alsace du Nord
8. Alsace Bossue
9. Région de Saverne
10. Région de Strasbourg
11. Région de Molsheim-Mutzig et environs
12. Piémont des Vosges
13. Schéma directeur interdépartemental
14. Montagne - Vignoble - Ried
15. Colmar - Rhin - Vosges
16. Rhin - Vignoble - Grand Ballon
17. Vallées de la Thur et de la Doller
18. Bassin potassique
19. Mulhouse - Rhin - Mines (partiel)
20. Altkirch - Dannemarie
21. Huningue - Sierentz

Kantonaler Richtplan (CH)

22. Basel - Stadt
23. Basel - Landschaft
24. Aargau

Ateliers métropolitains de l'Eurodistrict, 2006



Source: Ernest Laemmel, CUS

source SEGARE Alsace, ADAUHR, DDE67 - SUA
réalisation ADAUHR, ADEUS, septembre 2005

Territoire et modes de vie : quelles interactions ?



D. Guénin, P. Bies, J-L. Mantelet, J-B Schmider, P. Petitprez et G. Corman

Ce qui ressort du débat de la **TABLE RONDE**

Cette deuxième journée de débat est venue nourrir le concept de territoire de proximité qu'il faut immédiatement compléter, pour lutter contre les inégalités, avec la proposition de territoire connecté.

Tout d'abord, la question des modes de vie transcende les territoires : ils sont urbains et la ville est partout. Demain, elle sera une ville de réseaux, neuronale, maillée, accessible, et dense.

Que faire pour qu'elle ne soit pas fragmentée ? Les inégalités portent en particulier sur le capital de mobilité et le capital temps, corrélés aux choix possibles dans les modes de vie, pour lesquels les CSP sont en revanche beaucoup moins déterminantes. Il est plus difficile d'agir dans cette complexité, la mixité sociale étant la première entrée. Parallèlement à l'atomisation de la société, à l'hétérogénéité dans les territoires, au sein de la ville ou des bourgs, une véritable aspiration à des moments communs, à des lieux communs doit être prise en compte par les collectivités pour offrir des espaces verts, des espaces de rassemblement. La ville est le lieu de l'être ensemble.

Les outils que produisent les hommes peuvent aller en sens inverse, et la réflexion a intégré la déconnexion entre les outils et les demandes de la société.

Face aux nouveaux défis de ce siècle, les gens attendent des propositions pour changer leurs comportements et les élus attendent des solutions qu'ils mettront en place.

Pour les individus, la conscience de changements nécessaires est assez largement partagée, mais ils sont plus facilement acceptés à confort égal. Leur implication dans leur élaboration est précieuse : c'est l'expertise d'usage qui est de plus en plus reconnue dans les processus de concertation, le premier étage de la fusée évoquée lors du premier jour.

Au second étage, celui des institutionnels, le partage d'une vision et la cohérence entre les politiques publiques sont apparus essentiels, le SCOT permettant justement de fédérer les acteurs. C'est insuffisant, s'il n'y a pas de relais au niveau opérationnel, contrat, partenariat... pour mettre en œuvre les solutions multiples proposées aux élus : réseau électrique pensé avec l'aménagement du territoire, nouvelles formes de mobilité, partenariats public-privé pour le renouvellement urbain en ville, ... La responsabilité des élus est d'offrir aux citoyens ce qu'ils sont à même d'intégrer dans leurs comportements : « être devant, mais pas trop ».

L'adaptabilité des politiques publiques, la souplesse dans les modes de faire viennent en réponse aux évolutions des contextes et des modes de vie, avec une gouvernance ouverte sur la société civile. L'évaluation devient ainsi partie intégrante des processus, y compris des usages, pour adapter les politiques publiques. A la sortie, cette gamme d'outils fait que les élus peuvent conjuguer l'horizon de long terme pour faire les bons choix, et les besoins de répondre à l'urgence.

Bernadette Guyon-Benoite, ALGOE

TABLE RONDE - Verbatim



Gilles CORMAN,
*Directeur des études
Observatoire
VEOLIA des modes
de vie urbains*

« La majorité des urbains souhaite que leurs enfants grandissent en ville.

- Le développement des transports en commun est une aspiration très forte, structurante de la relation des citations à leur ville.
- Les collectivités demandent à Veolia d'apporter des solutions innovantes à ces problèmes que pose l'urbanisation.
- Pour 8 urbains sur 10 des villes dans le monde, l'environnement est une préoccupation majeure, à la troisième place après logement et sécurité. 70 % des citoyens disent qu'ils vont devoir changer leurs modes de vie pour préserver l'environnement.
- Veolia produit des réseaux pour le chauffage urbain alimentés par la biomasse, neutres en émission de CO₂
- Le nouveau modèle économique est pour la qualité : dans un appel d'offres pour la distribution de l'eau, la concurrence porte sur l'économie d'eau.
- Les contradictions existent : il y a toujours une aspiration forte à la voiture. Pour les dépasser, il faut des offres de transport en commun attractives pour faire oublier l'attrait de la voiture. Il faut en particulier travailler sur l'intermodalité.
- Il n'y a pas de surgissement vertueux qui amène à sacrifier le confort quotidien. Il faut faire évoluer les comportements à confort égal. »



Didier GUENIN,
*Directeur général
Electricité
de Strasbourg*

« Le XXI^e siècle sera celui de l'énergie, et pas seulement du numérique. La question centrale est d'être en capacité de produire de l'énergie sans CO₂. Avec l'énergie, on est en lien direct avec chacun et chacune : comment on allume, comment on se chauffe...

- Quatre transformations nous impactent, interdépendantes :
 1. La concentration urbaine : au lieu de dire « on va à la ville », on dit « on va en ville ». Ce glissement sémantique est lié aux notions de distance et de déplacement. Les villages ont été remplacés par l'hétérogénéité à l'intérieur de la ville et dans la proximité
 2. La rareté de la ressource et les émissions de CO₂ : des solutions apparaissent.
 3. La transformation profonde de la société, et donc des modes de vie : on passe d'une organisation pyramidale avec une société pesante vers une organisation neuronale, de réseaux où chaque individu interagit.
 4. L'émergence de la diversité : avec l'uniformité du marché, on a pu croire que l'homme deviendrait « un » face à une autre altérité, mais l'altérité est dans les modes de vie et les pratiques, par exemple les consommateurs « en tribu » veulent tester les produits. »



Luca PATTARONI,
*Docteur en
sociologie,
Laboratoire de
sociologie urbaine,
Ecole Polytechnique
Fédérale de
Lausanne*

« Le mode de vie est une composition, dans le temps et l'espace, des activités et expériences quotidiennes qui donnent sens à la vie d'une personne.

- Le paradoxe est de faire porter les problèmes d'aujourd'hui sur la responsabilité individuelle et sur les modes de fonctionnement des sociétés.
- Les nouveaux modes de vie font que les inégalités se font par le capital de mobilité des individus, et donc le capital de temps.
- Il faut réfléchir comment chacun est capable d'être à l'aise dans un certain nombre de lieux, de rencontrer l'autre, d'avoir une vie sociale satisfaisante, d'avoir un mode de vie pratique.
- La qualité de vie, c'est d'une part la qualité de l'habitat, et d'autre part la qualité du quartier : les choix de localisation précèdent les choix du logement proprement dit, avec des exigences non substituables et d'autres qui le sont.
- Il y a peut-être des modes de vie qu'on ne peut pas accueillir : des « automobilistes absolus », ou des communautés fermées, c'est un enjeu politique.
- Il faut désormais penser l'aménagement du territoire en fonction des usages, et donc il faut suivre l'évolution, être capable de s'adapter et permettre une grande diversité. »



**Philippe
PETITPREZ,**
*Directeur de
Immochan France*

« Il y a une tendance au développement de la ville basée sur l'intensité avec la concentration des services, de l'emploi, de la résidence.

- Tout commerce pérenne devra être en connexion directe avec les transports publics urbains. C'est un atout pour ramener du commerce dans la ville. Nous développons des supermarchés et des surfaces de moins de 1 000 m² pour desservir les quartiers.
- On n'imagine pas l'impact du e-commerce, qui croît de 27% par an, et qui représente le chiffre d'affaire d'un grand distributeur en France. Avec l'utilisation d'internet, Auchan a commencé son 5^e métier. C'est une révolution qui pose la question de la fin du magasin physique.
- Le commerce de proximité c'est la toile, il est chez l'habitant, il est dans le bureau, ou dans la chambre ; demain il sera dans la poche.
- Dans des entrées de villes qui sont si laides, il faut re-compacter le commerce, le redimensionner et réinjecter des logements, des logements sociaux, des équipements, des activités. Avec une volonté politique marquée pour mettre en place des opérations publiques/privées d'aménagement, encouragée par un fond spécifique pour lever les financements. »



**Jean-Baptiste
SCHMIDER,**
*Directeur général
Auto'trement*

« Je ne me souvenais plus où j'avais garé ma propre voiture, j'allais la chercher de temps en temps à la fourrière, alors je me suis dit qu'on allait chercher à rationaliser l'usage de la voiture.

- Auto'trement est un service d'auto-partage né à la fin du millénaire dernier, il y a 10 ans, sur l'idée de Strasbourgeois : "En vivant et en travaillant dans Strasbourg, on n'a pas besoin d'une voiture tous les jours. Les voitures nous encombrent, nous coûtent cher et polluent. Il faut mutualiser les voitures".
- Auto'trement, ce sont 2 000 abonnés pour 80 véhicules, sur une quarantaine de stations dont 7 sont en dehors de la Ville de Strasbourg.
- Ce système avait déjà été envisagé dans les années 60 ; il n'y avait pas de problème technologique mais il ne correspondait pas aux aspirations des gens.
- La voiture partagée est un complément dans un système de multimodalité avec les modes doux et les transports en commun. C'est un système adapté au milieu urbain. Pour que ça fonctionne, il faut de la densité, pour que les abonnés habitent suffisamment près d'une station. Le déclic pour les ménages, c'est l'existence d'une offre. »

TABLE RONDE - Verbatim



Philippe BIES,
*Vice Président
Communauté Urbaine
de Strasbourg*

« La gouvernance est au cœur du sujet : l'intérêt d'organiser cette manifestation est de nous permettre de lever la tête du guidon et d'écouter les clés qui nous aideront à définir les orientations.

- Je m'approprie le terme de coproduction : c'est difficile d'organiser la ville ou le territoire sans associer étroitement les habitants et tous ceux qui vivent dans la ville.
- La difficulté sur la question de la temporalité est d'allier la nécessité de ne pas se tromper sur le long terme et la réponse aux urgences, notamment l'urgence sociale.
- Il y a une vraie exigence sur la proximité des services, des loisirs et des équipements, premier critère pour le choix du logement. Et nous savons que cela concerne les structures pour la petite enfance, l'offre culturelle, etc.
- Profitons de cette période de rigueur pour inventer de nouveaux modes de déplacement, d'habiter. Pour travailler sur le concept d'adaptabilité afin de minimiser les coûts, permettre aux projets et aux équipements de s'adapter aux modes de vie, aux évolutions.
- La planification et la programmation sont nécessaires, de même que l'évaluation: les politiques publiques doivent être évaluées pour être ajustées le plus possible à l'évolution des modes de vie.
- Il y a un risque d'atomisation, de fragmentation. Il faut travailler à la cohésion sociale, à la mixité fonctionnelle. »



Jean-Luc MANTELET,
*Directeur général
Adjoint Conseil
Général du Bas-Rhin*

« On continue de parler d'urbains et de ruraux alors que les modes de vie se sont complètement rapprochés. Les Départements sont perçus comme devant s'occuper du rural, ce qui n'est plus le cas.

- Notre responsabilité est de faire en sorte que les habitants soient en mesure de prendre en compte ces préoccupations sur lesquelles ils ont été sensibilisés, car il y a une différence entre être sensible à une question et la traduire dans sa vie quotidienne.
- Nous pouvons maintenir à domicile des personnes en dehors des centres urbains grâce aux nouvelles technologies. Elles sont un superbe outil pour redonner du sens et de la relation pour le troisième âge.
- Un dépassement nécessaire des questions géographiques ; et des besoins et des pratiques différenciées à prendre en compte.
- N'y a-t-il pas trop de documents pour l'aménagement du territoire ? Les collectivités doivent avoir des objectifs communs, l'ADEUS est un bon lieu de partage entre les acteurs. Et les SCOTS sont là pour créer une vision partagée. Mais attention à ne pas oublier l'opérationnel. La contractualisation propose aux différents niveaux une réponse adaptée aux besoins des différentes échelles.
- La gouvernance, c'est la coopération qui s'instaure entre les différents niveaux : pour mettre en cohérence les politiques publiques en cherchant la réponse la plus adaptée. »

Territoire et modes de vie : quelles interactions ?

SYNTHESE DU CONFERENCIER

THIERRY PAQUOT
Institut d'urbanisme de Paris



L'HOMO URBANUS, VERSION 2030

Revue Urbanisme - janvier-février 2004 - N° 334

"À long terme, nous serons tous morts", rétorquait l'économiste anglais Keynes à ceux qui l'invitaient à établir des prévisions... Il n'avait pas tort, tant les conjectures sont osées et les anticipations plus ou moins fantaisistes. Il faudrait toujours affirmer, haut et fort, "toutes choses égales par ailleurs... il pourrait arriver ceci et se produire cela". Mais sommes-nous alors condamnés à naviguer à vue ? Il est toutefois possible, avec toutes les précautions d'usage, de repérer quelques tendances "lourdes" qui travaillent notre société et participent d'ores et déjà à son futur. Thierry Paquot tente cette exploration téméraire.

La planète Terre, en 2030, a effectué sa révolution urbaine. La population mondiale est estimée à environ 8,5 milliards d'habitants, dont plus de 3 milliards sont étiquetés "pauvres"... L'Asie représente près de 5 milliards (dont la majorité en Chine et en Inde), l'Afrique 1,5 milliard, l'Amérique latine plus de 700 millions, l'Amérique du Nord plus de 360 millions, l'Europe avoisine les 550 millions et l'ancienne Union soviétique 340 millions. Les "valeurs" de la société urbaine sont présentes à la ville comme à la campagne et les agriculteurs aspirent au mode de vie des citadins middle class, si vanté par les feuilletons télévisés. Dans une Afrique déchirée par les conflits, les camps de réfugiés s'improvisent en villes. En Asie, les paysans, comme au siècle précédent, tentent leur chance en migrant vers les grandes villes. La population urbaine des États-Unis s'installe dans la sunbelt, et celle de l'Europe adhère à l'idéal de la campagne en ville, c'est-à-dire d'une nature artificielle produite par la ville diffuse. L'automobile individuelle est la condition de la mobilité (valeur essentielle de la société urbaine), elle est sûre, confortable, obéissante et entièrement gadgétisée. Annexe du bureau branchée à tous les réseaux de télécommunication, l'automobile est téléguidée et déclenche le chauffage de votre maison, tout comme elle allume le four et fait couler un bain. Les enfants y retrouvent leur écran et leurs jeux vidéo. Le virtuel et le réel tendent à s'unir dans l'actuel.

Il serait présomptueux d'esquisser une géopolitique du pétrole tout comme de mesurer l'ampleur des pollutions liées à l'automobilisation généralisée, pourtant ! De même, que dire des mutations climatiques annoncées ? Que des villes encore éloignées de la mer doivent s'équiper d'un port, que des stations de sports d'hiver doivent se recycler faute de neige, que des zones tempérées deviennent pluvieuses et que les palmiers,

SYNTHESE DU CONFERENCIER

à Bordeaux, ne présentent rien d'exotique ? L'économie touristique (on annonce près de 2 milliards de touristes par an à partir de 2030, soit un terrien sur quatre !) épouse la carte météorologique sans se soucier des faillites, du chômage et des équipements abandonnés...

Les scénarios, catastrophe ou non, sont innombrables et leur véracité dépend largement des éléments pris en considération et de leurs curieuses combinaisons. En matière de prévision, une chose est relativement acquise, c'est la surprise, l'inattendu. Tenez, qui avait prévu l'edge city aux États-Unis, l'éparpillement urbain en Europe, les grands ensembles et le zonage en Asie, si décriés ailleurs ? Quelques réalités sociales, comme la famille (certes recomposée...) ou la religion (pas encore intimisée...), résistent beaucoup plus que ne le disent les spécialistes. De même, des comportements collectifs ou individuels perdurent alors qu'on en annonce la disparition... Il nous faut, par conséquent, observer les évolutions du monde en acceptant les décalages, les télescopages, les oppositions, les résistances, le tout avec des temporalités aux rythmes contrastés.

MÉGALOPOLES ET "VILLES GLOBALES"

Les mégaloportes plurimillionnaires des pays du Sud regorgent de bidonvilles, de squats et autres habitats précaires et illégaux qui voient avec des quartiers touristiques, de vastes centres commerciaux – propriété de sociétés transnationales – et des ensembles immobiliers sécuritaires privés. Ces mégaloportes ne cessent d'étendre leurs ramifications sur les terres arables, le long des autoroutes et des voies ferrées, assimilant une nébuleuse de petites villes et de bourgades. Ceux qui logent aux franges de ces énormes conurbations et n'ont pas les moyens d'emprunter les rares transports en commun sont astreints à résidence et trouvent, pour les plus chanceux, de quoi survivre en assurant le gardiennage, le jardinage ou l'entretien des clubs de remise en forme et de détente des populations aisées et des nombreux lotissements enclos. Cette inscription territoriale des inégalités économiques ne choque personne. Les sporadiques mouvements de contestation sont vite réprimés par l'armée et aucun d'entre eux ne se structure vraiment en une véritable force politique. Seules des associations caritatives, souvent des organisations non gouvernementales, assurent à ces populations démunies non pas des raisons d'espérer un monde meilleur, mais de quoi ne pas mourir de faim... et de honte.

Parmi la trentaine de mégaloportes dépassant les 10 millions d'habitants (nonobstant les difficultés de collecte et de comparaison des statistiques...), l'on n'en trouve que quatre originaires de deux pays parmi les plus riches, le Japon et les États-Unis (Tokyo, à la première place de ce hit-parade avec près de 26 millions ; New York à la huitième place avec 18 millions ; Los Angeles, à la quatorzième place et 15 millions ; Osaka, vingt-quatrième et 11 millions...). Mumbai, Lagos, Dacca, São Paulo, Karachi, Mexico caracolent en tête et connaissent d'énormes problèmes d'alimentation en eau, de traitement des déchets, d'embouteillages, de logements, qui n'entravent pas pour autant une dynamique économique désordonnée, hors normes, entremêlant les activités les plus rudimentaires (productions manufacturières) et les plus sophistiquées (technologies de pointe). Ces mégaloportes du Sud ne rivalisent pas avec les régions urbaines européennes et nord-américaines, qui dégagent un "produit intérieur brut urbain" bien supérieur parfois au produit national brut de certains États du Sud. Ainsi, Londres, Paris,

Francfort, Milan, par exemple, sont démographiquement loin derrière, mais s'imposent économiquement comme des "villes globales", c'est-à-dire des territoires performants, à cause d'une infrastructure efficace, réunissant le must du secteur bancaire et financier, des universités et des équipes de recherche, des laboratoires, des agences de presse, des sociétés de communication, des cabinets d'avocats et d'experts, les sièges des transnationales, des industries de l'immatériel, etc. Au sein de ces "villes globales" se conjuguent, en s'ignorant, la jet society et une population "flottante" disponible pour n'importe quel travail à n'importe quelle condition... Au temps mondial des inclus de la société globalisée s'articulent les temporalités spécifiques de celles et de ceux qui par choix ou par contrainte sont à-côté. Du coup, l'uniformisation des comportements (alimentaire, vestimentaire, résidentiel, communicationnel, professionnel, affectif, etc.) imposée par l'urbanisation ne se généralise pas irréversiblement, mais génère des mélanges, des rejets, des associations souvent surprenantes qui sauvent le monde d'une homogénéisation mortelle, d'un point de vue culturel.

FRANCE, PROVINCE DE L'EUROPE

La France est depuis la fin du siècle précédent totalement urbanisée. L'urbain impose ses valeurs et ses rythmes aux habitants, et ses formes aux territoires, dont justement les limites dépendent de cette redistribution tant économique que culturelle, politique que sociale, qu'il secrète. Pour cela, l'urbain étend ses réseaux autoroutier, ferroviaire, informationnel sur toute l'Europe sans être aucunement gêné par les obstacles géographiques. Il conserve des restes, plus ou moins pittoresques, de campagne et de ville, de montagne et de forêt, mais ces réalités "patrimoniales" lui sont entièrement subordonnées. Au cours de la seconde moitié du XXe siècle, les campagnes ont été profondément transformées (réduction de la paysannerie, remembrement, nouvelles cultures, tourisme vert, mitage, "nouveaux villages" se greffant sur les "anciens", etc.) et les villes se sont éparpillées (lotissements pavillonnaires, centres commerciaux périphériques, étalement urbain, etc.). L'urbain de 2030 correspond à la fin de l'autonomie relative de couples bien localisés "ville/campagne". La ville-région, dont l'influence rayonnait autour d'elle, s'épuise et ne trouve l'énergie de son sursaut qu'à l'échelle du global. La campagne a perdu ses notables ruraux et ses paysanneries. Elle devient la résidence des citadins les plus mobiles, d'une poignée d'ingénieurs moléculteurs (ces nouveaux "fermiers" de la génétique et des technosciences) et de quelques paysans heureusement convertis à la culture biologique. Certes, la cartographie des établissements humains montre bien que les villes sont encore peuplées – certaines connaissent une légère croissance démographique due aux jeunes, étudiants ou non, et aux retraités adeptes de la double résidence –, mais la tendance dominante est à la dispersion, le long des fleuves et des côtes, d'habitats individuels qui constituent, vus du ciel, des traces urbaines au dessin irrégulier et torturé. La maison est moins rigide dans l'attribution fonctionnelle de ses pièces (la grande pièce à vivre avec un coin cuisine se généralise), les matériaux "intelligents" munis de puces tardent à s'imposer, les procédés écologiques (un toit couvert de 8 cm de terre et de gazon réduit de 25 % les gains en chaleur d'une maison d'un étage !) sont privilégiés, mais la forme architecturale ne redouble pas d'audace ! Est pris en considération le vieillissement des habitants dans la conception de certains aménagements intérieurs (salle de bains avec barres d'appui, volets télécommandés...). Depuis plusieurs décennies, des prototypes de "maisons du futur" sont exposés lors de foires et autres rencontres

SYNTHESE DU CONFERENCIER

professionnelles, avec une débauche d'électronique et l'utilisation de matériaux performants, sans convaincre l'habitant lambda. Celui-ci refuse l'habitat gonflable, entièrement en carton ou en plastique, rond comme un igloo ou en coquille, et achète la disgracieuse et banale maison de maçon, sans avoir recours à un architecte. Dans l'ensemble, les citadins rechignent à s'adresser à des machines, et aux robots préfèrent leurs semblables. La diffusion d'une invention technique n'est jamais automatique et ne correspond à aucune rationalité.

Le citoyen manifeste en tout un réflexe de consommateur. Il pèse le pour et le contre d'un nouvel équipement, d'une nouvelle rencontre, évalue ce qu'il gagne en satisfaction par rapport à ce que cela lui coûte, tant en monnaie qu'en temps ou contraintes diverses. Ce qu'il ne voit pas, c'est sa responsabilité quant au devenir de l'écosystème. Ses liens avec la nature relèvent de la même logique consumériste et il ne se pense pas du tout co-responsable de la Terre-patrie. Une telle insouciance aux conséquences tragiques s'accorde avec la culture dominante du "toujours plus" et du "toujours plus vite", et ne remet pas en cause l'économie de la croissance. L'homme urbain est envieux, il désire ce que l'autre désire sans s'interroger sur ce qui le contenterait. Il vient en ville pour en consommer des éléments spécifiques et uniques (les équipements culturels, le CHU, l'ambiance, le stade, la rue piétonne, les restaurants à thème, etc.), mais réside "à la campagne", c'est-à-dire dans un paysage qu'il considère comme familier... et en relation avec l'idée qu'il se fait du cosmos. Cette configuration territoriale inédite va comme un gant à l'homme urbain, cet individu paradoxal qui souhaite être seul mais à plusieurs, dans le calme mais proche de l'agitation, en ville mais à la campagne, etc. L'automobile, le téléphone, les nouvelles technologies de l'information et des télécommunications, le télétravail, l'e-commerce, la cyber-éducation, le loisir en ligne, la sexualité à distance, etc., facilitent grandement cette urbanisation distendue, sans pour autant réduire les relations interpersonnelles, les rencontres, les regroupements. Elle produit une exclusion d'une autre nature qu'économique, sociale, religieuse ou ethnique : l'inaccessibilité à un réseau. Ce non-branchement isole, disqualifie, marginalise. L'urbanisation distendue génère une urbanité choisie, sélective et discriminante qui émiette le corps social et en désolidarise les divers constituants. Elle désynchronise et resynchronise également les temporalités du quotidien selon les distances à parcourir, les activités à effectuer, les relations à conforter.

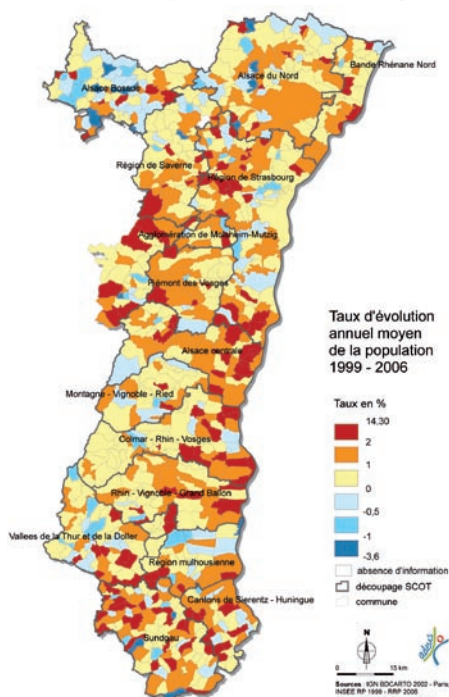
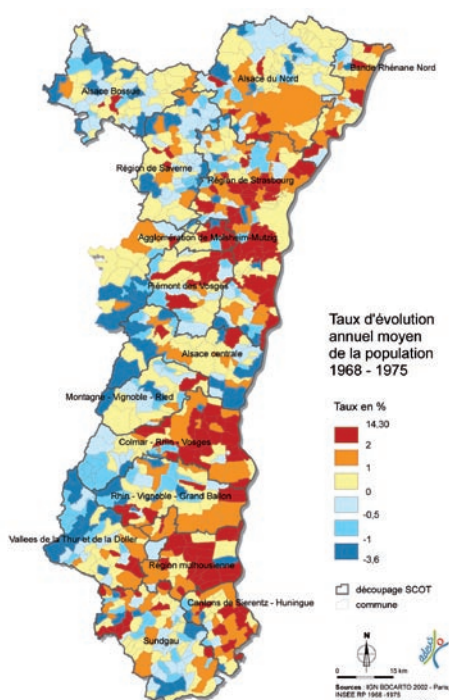
Le citoyen de 2030 participe à la vie politique locale autant qu'il se désintéresse de celle de son pays, l'Europe. À l'échelle locale, il se montre plutôt exigeant sur les modes de représentation, les systèmes délibératifs, le point de vue des enfants et des adolescents (le droit de vote et d'être élu est attribué lors de l'entrée en sixième), le budget participatif, la concertation avec les immigrés. Une cyberdémocratie de proximité mobilise bien des énergies, et des repas de quartier, des vide-greniers, des fêtes confèrent au local une rare cohésion. Le citoyen de 2030 appartient à plusieurs "clubs", ce qui lui attribue des droits particuliers et des signes distinctifs. Il mène sa vie selon son appartenance à ce "bouquet clubique", et sait en hiérarchiser les réseaux et en utiliser les opportunités. Sa géographie existentielle recouvre de nombreux territoires, réels et virtuels. Cette dispersion territoriale épouse la dispersion temporelle qu'elle permet. Il est là et ailleurs et maintenant et plus tard, sans malaise, avec un zeste de satisfaction à déjouer les sempiternels équilibres du temps et de l'espace. Il œuvre dans le relatif. L'incomplet. L'inachevé. Pourtant, à un moment donné dans un lieu particulier, comme on fait la paix, il conviendra d'exprimer l'unité de son être, non ?

Fonctionnement et organisation du territoire : quelles options ?

MISE EN PERSPECTIVE



Y. Gendron, A. Saib et S. Blaison - ADEUS



Les évolutions territoriales en œuvre depuis une quarantaine d'années dans le territoire métropolitain strasbourgeois ont des impacts importants sur les ressources, sur la cohésion sociale, sur les rythmes et les modes de vie, et enfin sur le fonctionnement économique :

Ces grandes évolutions peuvent être résumées par 4 phénomènes :

1. **L'étalement urbain,**
2. **La déconnexion des lieux de résidence et de travail,**
3. **La dé-densification,**
4. **La spécialisation croissante des territoires.**

- De l'éparpillement urbain au risque de la dilution

L'étalement urbain est un phénomène de redéploiement des fonctions urbaines au-delà des limites physiques de l'agglomération. Il a concerné le logement avant de toucher les activités et il a changé de nature. **A la concentration de l'urbanisation à proximité immédiate des agglomérations des années 60 s'est substitué un éparpillement de l'urbanisation.** Celle-ci touche aujourd'hui des territoires de plus en plus éloignés des grands bassins d'emploi et concerne des communes de plus en plus petites. Aujourd'hui, le risque de dilution des potentiels d'échange ainsi qu'une perte de substance et de masse critique pour l'agglomération est réel.

- Une forte pression sur le foncier

La décohabitation, le vieillissement, les séparations sont des facteurs très importants alimentant les besoins en logements. La taille des ménages baisse. Concomitamment, le confort des logements augmente mais aussi l'espace occupé. En outre, même si le poids de la maison individuelle baisse constamment dans les mises en chantier, le volume construit reste très stable depuis une vingtaine d'années. La conjonction de ces facteurs maintient une pression forte sur le foncier.

- L'éclatement des lieux de vie

En quarante ans, sous l'effet d'un formidable accroissement de la motorisation des ménages et des gains de temps générés par les grandes infrastructures routières, la part des actifs travaillant hors de leurs communes de résidence a très fortement progressé, ainsi que les distances moyennes parcourues. Ces augmentations substantielles de la vitesse ont été réinvesties dans les temps de parcours et ont à leur tour alimenté l'étalement et l'émiettement.

MISE EN PERSPECTIVE

- La spécialisation des territoires, au risque du repli sur soi

L'une des conséquences majeures de l'urbanisation des 40 dernières années est la spécialisation des territoires, fonctionnelle (due aux zonages), mais également sociale. La ségrégation sociale et spatiale générée par cette spécialisation s'inscrit alors dans les modes de vie des populations : stratégies d'évitement d'autres groupes sociaux (résidence, école...), de recherche de l'entre-soi ou encore de rejet d'installation de nouvelles population (« not in my backyard »).

Les données démographiques, sociales et économiques, mais aussi de gouvernance (la décentralisation) ont changé depuis 40 ans, et elles ont alimenté ces transformations.

Actuellement, les territoires aux dynamiques résidentielles les plus élevées sont également ceux qui sont les plus éloignés des grands bassins d'emploi et les moins bien desservis en transports en commun. Il s'agit donc de territoires très captifs de la voiture.

Dans ce contexte, des directives européennes s'imposent de plus en plus pour préserver la biodiversité (Grand hamster...). Au niveau national, les lois pour protéger l'environnement vont connaître un second souffle avec le Grenelle II. Quasiment l'ensemble du territoire régional alsacien est couvert par des SCoTs. Enfin, la mobilisation de la société civile sur les questions concernant le territoire et l'environnement s'accroît.

La donne climatique et énergétique change. La prise de conscience des changements climatiques, d'une part, et la crise énergétique qui s'annonce d'autre part modifient substantiellement les paramètres de la problématique territoriale. A cela s'ajoutent les incertitudes liées à la pérennité du modèle de développement économique et à la mondialisation.

Face à ces changements, plusieurs questions, somme toute assez classiques, se posent, mais elles nécessitent **une approche nouvelle** :

- > Tout d'abord, celle de l'agencement des fonctions urbaines : où met-on les logements ? Et où met-on les activités ?
- > Quelles dynamiques à avoir entre les deux : quelles combinaisons de mobilité ?
- > Quel fonctionnement économique ?
- > Quelle densité ?
- > Quelles mixités fonctionnelle et sociale ?
- > Quelles priorités dans l'intervention publique ?
- > Et enfin, une question qui traverse toutes les autres : les conditions économiques qui permettent la densité à travers la question de la disponibilité du foncier urbanisable, particulièrement dans la métropole.

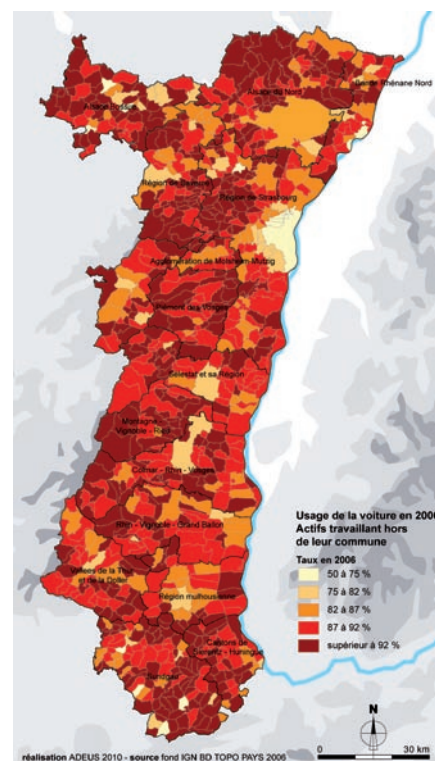
Inventer le village, la ville, la métropole de demain invite donc à **défricher des options qui intègrent en amont les éléments de la nouvelle donne**. Cela nécessite aussi **une vision réellement transversale** qui rompt avec les approches sectorielles. Ce qui, malgré les apparences, demeure une démarche qui peine à se généraliser. Cela nécessite, enfin, **des réponses adaptées aux différentes échelles**, de la rue à la région métropolitaine, en passant par le quartier.

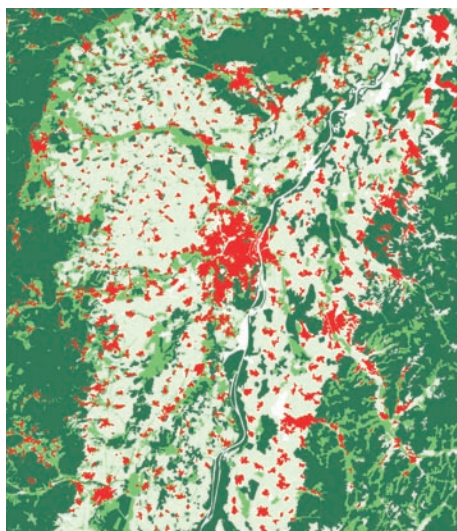
ALLER VERS UNE MÉTROPOLE POST-CARBONE

Parler d'une métropole post-carbone n'est pas seulement une question d'écologie. C'est aussi une question d'organisation territoriale, qui intègre les problématiques de cohésion sociale et de dynamiques économiques.

Pour y répondre, quatre options complémentaires entre elles :

- > le territoire paysage,
- > le territoire des proximités,
- > l'articulation avec les modes de vie,
- > le territoire compétitif.





Le territoire paysage, une authentique alliance ville-nature
Source : SIGRS 2007 - CLC NIV2 Rhin supérieur - ADEUS

• Le territoire paysage, une authentique alliance ville-nature

Notre territoire paysage est un territoire placé sous le signe de l'eau. L'eau et la trame verte sont les principaux éléments d'identité de ce territoire de plaine, calé d'Est en Ouest par les piémonts des Vosges et de la Forêt Noire.

Cette **trame verte et bleue**, existante à l'échelle de la métropole, offre un potentiel considérable pour organiser une cohérence d'ensemble et une identité commune au territoire. Par sa continuité, elle rassemble et articule les diverses parties du territoire, les traverse et les relie. **Elle structure la relation ville-nature.**

Avec le végétal et l'eau, elle compose une nouvelle esthétique urbaine, élabore des rythmes de temps différents en ville et des séquences correspondant à l'évolution de la demande de nature ordinaire.

La trame verte et bleue devient le lieu de nombreux usages tels que réseaux de pistes cyclables, de promenades, d'espaces de respiration, de lieux d'échanges et de rencontres, d'agriculture de proximité, de lieux de loisirs et de détente...

Construire la métropole par le territoire paysage permet de **forger son identité**, ce qui induit **cohésion sociale et sentiment d'appartenance, de la charpenter et de conforter son attractivité.**

• Le territoire des proximités

La proximité consiste à rassembler, sur un périmètre rapproché, des services et des activités en lien direct avec les lieux de vie des habitants. Il s'agit **d'accroître l'accessibilité pour tous**, ce qui passe par l'intensification du potentiel des modes actifs. Mais davantage qu'un « territoire des courtes distances », c'est la question de la cohésion sociale et du potentiel économique qui se joue.

Les modes actifs sont un moyen :

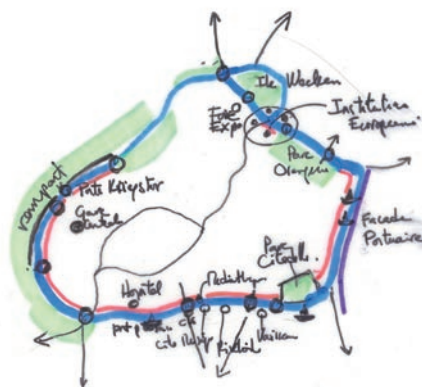
> de donner à voir le paysage

Dans la construction de la proximité, le parcours urbain créé par la mise en œuvre d'une armature de déplacement de modes actifs offre un spectacle permanent de la ville. Il fait découvrir le territoire, contribue à la construction de la **représentation mentale** de la métropole, une notion fondamentale pour créer le sentiment d'appartenance, et accroître son attractivité.

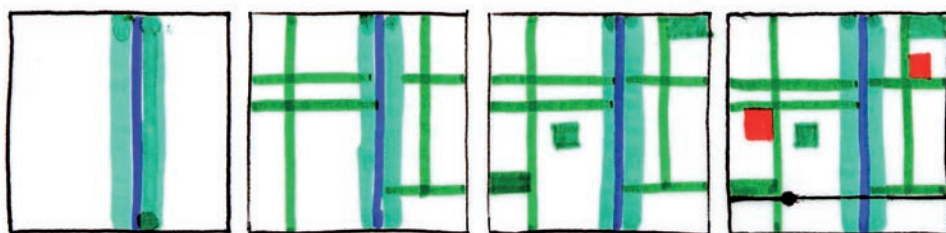
> de répondre à la demande de proximité et de nature en ville

En lien avec l'évolution des modes de vie, des pratiques urbaines associées et une forte demande de nature en ville et au quotidien, l'organisation en réseau des modes actifs constitue une opportunité de construire un maillage vert structurant l'urbanisation tout en créant de nouveaux corridors de biodiversité.

Le réseau modes actifs s'articule également avec les centres de quartier, les équipements métropolitains, les pôles d'échanges de transport collectif, tout en structurant l'identité des quartiers.



Parcours de la ceinture des Glacis
Source : ADEUS



La trame verte et bleue articule modes actifs et lieux de service
Source : ADEUS

L'option de territoire des proximités implique une densité résidentielle et une diversité des fonctions. La notion de proximité s'applique au cœur de métropole, aux bourgs centre, et aux villages.

MISE EN PERSPECTIVE

• La proximité articulée aux modes de vie

L'organisation du territoire doit se penser non seulement à travers la proximité, mais aussi dans son articulation avec les différents modes de vie.

Cette articulation superposant les parcours associés aux différents modes de vie, les fonctions métropolitaines et de proximité **est fondamentale pour favoriser la mixité sociale et intergénérationnelle, décroiser les territoires et engendrer un dynamisme économique**. Cela revient à prendre en compte :

- > Des comportements individualisés plutôt que des comportements collectifs (plus un seul mode de fonctionnement homogène mais des parcours fragmentés, tant dans l'espace que dans le temps)
- > Des bassins de vie plutôt que des bassins géographiques (une construction du parcours de la ville qui ne se réfléchit plus qu'à travers le seul lien domicile-travail et qui ne doit pas être réfléchi en système autarcique mais bien dans l'articulation des systèmes entre eux.)

Un travail difficile mais nécessaire pour adapter le fonctionnement de la métropole à l'évolution et à la diversification des modes de vie afin de ne pas faire vivre les habitants du XXI^e siècle dans une métropole du XX^e siècle.



• Le territoire compétitif

Pour apporter au territoire l'organisation spatiale la plus structurellement efficace pour son économie, les points-clés passent par :

- > La masse critique, qui constitue une opportunité d'échanges, de compétences, d'emplois et de main d'œuvre diversifiés, de chalandise,
- > La densité, la diversité et la mise en réseau, qui donne un potentiel d'échanges et d'innovation au territoire.

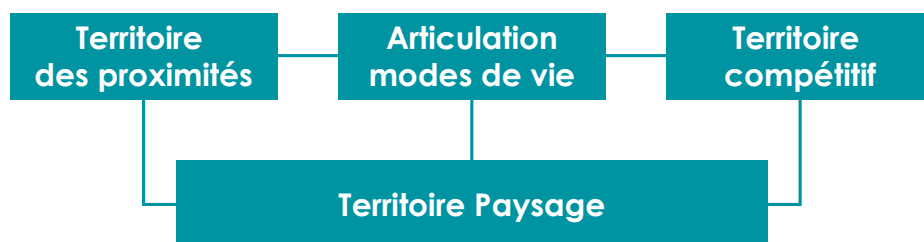
Ce qui amène rayonnement et attractivité économique, ainsi qu'attractivité résidentielle.

CONCLUSION

Parce que le territoire n'est pas que somme de fonctionnalités, parce que l'imaginaire et l'émotion construisent aussi le territoire, **le territoire paysage est fondateur d'un récit puissant s'inscrivant dans le temps**. Il donne à voir l'écosystème, il génère des ambiances urbaines, parle d'identité, développe le rapport à la convivialité, construit l'attractivité du territoire.

Comment s'appuyer sur le territoire paysage/territoire des ressources pour dynamiser le développement économique, tout en assurant la cohésion sociale dans le contexte du changement climatique et de crise énergétique qui s'annonce ?

Sur cette base, on peut penser l'articulation des options de territoire des proximités, articulation avec les modes de vie, territoire compétitif et territoire paysage pour aller vers une **métropole des confluences écologiques, sociales et économiques**.



Le territoire paysage, le socle fondateur d'une métropole post-carbone
Source : ADEUS

Fonctionnement et organisation du territoire : quelles options ?



J-P Lally, H. Bava, V. Renard, C. Trautmann et J. Bigot

Ce qui ressort du débat de la **TABLE RONDE**

Pour aborder la métropole des deux rives, les intervenants puis les débats de la table ronde de cette troisième journée nous ont plongés dans le concret du fonctionnement et de l'organisation du territoire avec trois principales entrées.

Avec la mobilité tout d'abord, dont le lien avec le territoire est apparu évident avec la trame verte et bleue. Elle sera basée sur un réseau-armature sans aucun doute transfrontalier, dont le tram ne sera pas le mode exclusif.

Avec le foncier, quatre préoccupations fondamentales pour le devenir de l'agglomération ont été exprimées :

- > La financiarisation de l'immobilier fait peser une crainte : les discours vertueux sur le développement durable avec les articulations transports/urbanisation/trame verte et bleue, risquent de pas pouvoir être traduits dans les faits.
- > Un outil de mobilisation comme l'EPF est inefficace s'il n'est pas soutenu par une réelle volonté politique et par une stratégie foncière, assise sur une vision du devenir du territoire.
- > Le foncier pour les entreprises est à la fois une contrainte, quand il s'agit de le rendre disponible au bon endroit, et une rente quand il est acquis, qui peut bloquer les processus d'évolution.
- > Le Port autonome de Strasbourg (le PAS) est un acteur majeur dans la mobilisation du foncier économique. Sa gestion transfrontalière démontre le destin commun avec les voisins allemands.

Le système d'amodiation pratiqué par le Port est un bon système pour maîtriser l'évolution d'un site.

Avec la question économique, c'est la concurrence, la complémentarité et la compétitivité qui caractérisent la métropole des deux rives. La concurrence fait partie de la vie des entreprises, des villes, des pays. Les acteurs jouent de plus en plus la complémentarité de part et d'autre de la frontière. Quant à la compétitivité, elle repose non seulement sur le dynamisme économique, mais de plus en plus sur les conditions de vie offertes sur place, comme le démontre l'exemple des projets de Hambourg qui s'ouvre sur son port.

Avec la question du paysage, le réel du paysage créé rejoint la poésie. Si la trame verte et bleue contribue au paysage, ce dernier doit également être construit avec des éléments plus ponctuels, naturels et bâtis, en mobilisant la créativité de tous les acteurs. Partant de l'existant, et donc de deux paysages distincts sur les deux rives, le paysagiste doit conceptualiser et travailler sur le paysage vu à hauteur d'homme.

Enfin, l'identité, ou plutôt les identités, sont construites par les imaginaires des habitants. Elles sont en évolution, se construisent elles aussi en permanence, et participent de la construction de demain.

Bernadette Guyon-Benoite, ALGOE

TABLE RONDE - Verbatim



Henri BAVA,
Paysagiste -
Agence TER

« Si nous parlons de rêve, de poésie, de désir, c'est l'essentiel dans la vie et en matière de paysage.

- Plutôt que de parler d'harmonisation des paysages, il faut travailler avec le « déjà là », les ambiances, les lumières, et il faut aussi élever le regard et conceptualiser.

- Ici, il faut regarder les deux rives et le fleuve au milieu et ensuite conceptualiser : il faut travailler sur le paysage vu à distance, et sur le paysage habité, et c'est là qu'on touche le territoire.

- Ce qui m'inquiète dans la trame verte et bleue, c'est d'imaginer que c'est une réponse qui marche à tous les coups. Je préfère parler de plusieurs outils, qu'on ouvre le champ des idées, qu'on tente d'innover.

- Une partie du port de Hambourg a été confisquée pour développer une extension hyperdense du centre. En face se construit sur la plus grande île fluviale d'Europe une ville paysage. C'est une bipolarité entre le rêve ultra-urbain et le rêve ultra-paysager.

- Les espaces portuaires sont naturellement porteurs de rêve. Le paysage industriel portuaire est redevenu attractif, la ville regarde son port.

- Il est difficile de mettre en commun les stratégies françaises et allemandes. Il est toutefois important de partager les perspectives de développement ensemble et de les mettre en commun. C'est l'intérêt de démarches comme les IBA ou les Landesgartenschau, comme celui de Kehl en 2004, où des réponses diversifiées sont proposées pour ouvrir les idées tant à la petite qu'à la grande échelle »



Jean-Philippe LALLY,
Directeur de
la Compagnie
des Transports
Strasbourgeois

« Le réseau de transport de demain ne sera pas qu'un réseau de tramway : aujourd'hui, la gestion des mobilités est une question de gestion des ressources dont on connaît les contraintes, sur le carburant fossile et sur la ressource financière.

- Le réseau de demain sera articulé avec les lignes de l'armature : certaines seront en tramway, sur d'autres on utilisera d'autres modes comme le BHNS dans des configurations adaptées à la population transportée.

- Autour de ces lignes du réseau-armature, on retrouvera un réseau de transports en commun axé sur les pôles de vie secondaires avec des logiques de rabattement.

- On retrouvera une desserte à la demande pour les tissus plus diffus, assez différents du transport à la demande pratiqué aujourd'hui grâce aux nouvelles technologies et à l'évolution des comportements.

- Et nous aurons une articulation totale entre modes actifs et ce réseau de transports en commun.

- Le rêve de voir le tram-train de Strasbourg à Karlsruhe est un rêve réaliste et nécessaire.

- Ce réseau armature est un ferment de construction des réalités de vie et des réalités d'agglomération de demain, qui est transfrontalière.

- Les modes actifs sont l'élément premier du système de transport en commun. Ils sont l'entrée et la sortie du système de transport en commun.»



Vincent RENARD,
Institut du
Développement
Durable et
des Relations
Internationales -
Sciences Po

« Mon sentiment, c'est que des mécanismes financiers à l'aveugle sont de plus en plus déterminants pour notre cadre de vie. Entre 2 et 3 millions de familles aux Etats-Unis sont actuellement touchées par la crise des "subprimes".

- De très grands investisseurs allemands investissent des parties du territoire pour les valoriser. On voudrait bien y mettre un paysagisme remarquable, des réseaux de transport agréables qui connectent les gens, mais il n'est pas certain qu'on s'en rapproche.

- La France sera-t-elle exempte de ces problèmes ? D'importants mécanismes de financiarisation des milieux urbains sont à l'œuvre et font que le pouvoir d'achat pour le logement est en régression. C'est un facteur discriminant tout à fait marquant des sociétés modernes : le dualisme social organisé par la gestion du cadre de vie est en train de s'aggraver.

- A Strasbourg, j'ai conscience qu'il y a un sens de la gestion urbanistique qui est spécifique par rapport au reste de la France, et vous avez de plus un SCOT approuvé.

- Le paysage poétique, les déplacements performants sont des éléments de compétitivité importants mais les mécanismes financiers sont le facteur discriminant.

- On peut être perplexe avec l'idée d'être compétitif par le verdissement. Avec le fonctionnement économique c'est plus que moteur. Ils sont fondateurs de la compétitivité.



Jacques BIGOT,
*Président du Schéma
de Cohérence
Territoriale de la Région
de Strasbourg*

« L'enjeu du foncier est majeur, dans un territoire extrêmement contraint.

- Dans le SCoT, il est inscrit que le développement doit se faire dans des bourgs centres, dans des communes bien desservies par les transports en commun. Or, on continue l'urbanisation dans les communes les moins bien desservies, on doit travailler avec les maires pour leur dire que c'est contraire aux indications du SCOT.
- La compétitivité repose aussi sur les conditions de vie. Il faut bâtir à partir du rêve de vie et de celui de nos enfants.
- Il faut travailler sur l'idée que l'on peut trouver l'espace nature de façon différente dans la ville.
- Je pense qu'il faudrait analyser le désir des gens. Ils désirent de l'espace à eux. Il faut travailler sur l'idée que cette nature dont chacun rêve, on peut la trouver différemment, dans des espaces partagés. La question de la trame verte et de la trame bleue vient naturellement. Encore faut-il être sûr que le rêve soit partagé.
- L'autre rêve, c'est celui des déplacements faciles. On constate avec satisfaction que les gens cherchent à être proches d'un transport en commun. Si c'est le rêve, il faut tout de suite acheter les terrains pour le réaliser. »



Catherine TRAUTMANN,
*Présidente du Port
Autonome
de Strasbourg*

« La chance de notre métropole c'est d'être rhénane, avec des plateformes pour le transport de fret, mais aussi de voyageurs. On doit coopérer entre les ports, en articulation avec Mulhouse : les conteneurs connaissent une forte progression à Strasbourg, Kehl se spécialise dans le vrac.

- Les fonctions des plateformes s'imbriquent les unes dans les autres, on peut y investir des activités à forte valeur ajoutée, de la recherche...
- Le Port c'est la façade de Strasbourg sur la mer.
- Pour le port, le foncier, c'est la clé, car il faut réinvestir les activités qui ont besoin du fleuve.
- Le centre de la métropole des deux rives est un parc architecturé, il est aussi industriel et portuaire. Il représente un foncier formidable à conquérir.
- C'est compliqué de garder certaines usines nuisantes. Comment vivre dans une société qui veut être soutenable, mais où il y a dissocation entre agrément retrouvé et emploi ?
- Le port est un lieu où il y a beaucoup de points de tension, de contraintes, de charge historique. C'est un lieu de mémoire et aussi de tous les possibles. »

Fonctionnement et organisation du territoire : quelles options ?

SYNTHESE DU CONFÉRENCIER

VINCENT RENARD
IDDRI - Sciences Po



LES URBANISTES DOIVENT-ILS SE PRÉOCCUPER DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ?

Paru dans l'Encyclopédie du Développement Durable - janvier 2010

De conférence en colloque, de « Grenelle I » en « Grenelle II et III », de ville durable en écoquartier, on peut avoir l'impression d'une mobilisation générale pour affronter les problèmes engendrés par le changement climatique et la hausse du prix du pétrole. On ne peut que se réjouir de cette prise de conscience, même tardive, d'enjeux considérables qui nous concernent tous.

Le changement climatique, et son origine anthropique, grâce en particulier aux travaux du GIEC, ne sont plus aujourd'hui mis en question que par des franges de la population soit mal informées, soit qui se placent dans une posture de refus de l'évidence.

Cette révolution concerne évidemment au premier chef la ville, parce qu'une majorité de la population y habite, parce qu'elle est par suite un contributeur essentiel à l'émission de gaz à effet de serre, et que l'inertie des effets induits devrait conduire à en faire une urgence forte dans les agendas politiques.

La traduction s'est maintenant opérée, dans des conditions encore incertaines mais en évolution forte, au niveau des États et des organisations internationales, et, si l'on peut déplorer la lenteur et le caractère limité des avancées post-Kyoto, en particulier au niveau des grandes négociations internationales, on ne peut nier les avancées substantielles qui ont eu lieu dans cette direction, en attendant le grand rendez-vous de Copenhague à la fin de l'année.

Si l'on quitte ces arènes pour descendre au niveau des villes, le bilan apparaît davantage en demi-teinte. Certes, pour nous en tenir au cas français, le Grenelle de l'Environnement a incontestablement été un succès en termes de retentissement et de l'avancée de ces thèmes dans l'opinion. Et la première loi récemment votée a été pratiquement approuvée à l'unanimité. Mais c'est pour l'essentiel une loi de principe, et c'est maintenant, avec la deuxième loi, que les questions de mise en œuvre vont se poser, en particulier au niveau des villes.

Certes, le thème ne saurait apparaître comme complètement neuf. Eco-bâtiment, écoquartier, éco-ville sont devenus des vocables assourdissants ; Bedzed, Fribourg, Malmö ou d'autres, sont devenus des références incontournables en la matière. Mais ce sont souvent des éléments fragmentaires, limités, qui peuvent servir d'exemple, mais aussi d'alibi dans un

SYNTHESE DU CONFÉRENCIER

monde, en particulier le monde en développement, où les émissions de gaz à effet de serre continuent à croître à un rythme qui ne s'est pas encore infléchi, au contraire. Il importe ici, sans les négliger, de remettre en perspective les efforts faits dans nos pays nantis.

En même temps, face à l'inflation de cette « pensée durable », on croit ressentir à la fois une usure et un scepticisme, généreusement alimentés par des articles et des ouvrages qui dénoncent la duperie que représenterait le développement durable. Si certains sont l'expression plus ou moins transparente du lobby de l'automobile ou du BTP, il ne faut cependant pas sous-estimer la montée de ce scepticisme.

Pour ce qui concerne nos villes, les chemins du « développement urbain durable » sont pavés de bonnes intentions : « villes compactes », densification, diagnostic de performance énergétique obligatoire lors d'une transaction, application progressive de la norme « bâtiment basse consommation » à l'ensemble du parc (50 kwh/m²/an) à partir de 2012 pour les bâtiments neufs, généralisation des « bilans carbone » etc

La loi Grenelle I, qui se contentait de poser des principes, a clairement suscité un vaste consensus. Elle a d'ailleurs été votée à l'unanimité par l'Assemblée Nationale. On peut se réjouir ici – c'est probablement un effet positif des entretiens du Grenelle, et aussi bien sûr du contexte international et des travaux du GIEC – que le thème du développement durable ait cessé d'être dans l'opinion une vague abstraction qui ne concerne guère les citoyens, mais au contraire un impératif urgent appelé à impacter nos vies quotidiennes.

Ceci posé, il risque de ne pas en être de même pour le deuxième Acte, la loi Grenelle II, qui doit arriver au Parlement ce printemps et comprend nombre de mesures comportant des implications pratiques sur les politiques publiques, en particulier en matière d'urbanisme et de logement.

On peut indiquer ici brièvement celles qui paraissent les plus « incisives », au moins potentiellement. Le premier ensemble concerne les mécanismes de la planification urbaine, SCOT, PLU, PDU etc. Sans entrer dans le détail de ces mesures, indiquons qu'il existe toute une série de dispositions d'application positive, d'obligations de faire, qui représenteraient une petite révolution dans les pratiques actuelles – très souples – de la planification urbaine au niveau local. Il est même affirmé que « le respect des performances énergétiques conditionne l'ouverture et l'urbanisation de nouvelles zones ». Et, en sens inverse, on voit même apparaître une interdiction d'interdire pour l'installation individuelle de production d'énergie renouvelable »... Et l'introduction du schéma d'urbanisme commercial dans ce texte paraît bien utile.

C'est le chantier n°1 dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. Le secteur représentant près du quart des émissions de CO₂, il est au cœur de l'objectif que s'est fixé la France de « devenir l'économie la plus efficiente en équivalent carbone de l'Union européenne d'ici 2020 », comme l'a annoncé Jean-Louis Borloo et comme le reprend le texte de l'Assemblée.

Dans le neuf, la norme « bâtiment basse consommation » (consommation inférieure à 50 kilowatts/h par mètre carré et par an) devra s'appliquer à toutes les constructions à la fin 2012 (et, par anticipation, dès fin 2010 pour les bâtiments publics et le tertiaire) ;

Pour l'ancien, l'objectif de réduction de la consommation d'énergie est de 38 % d'ici 2020.

L'Etat consacrera un plan particulier pour les 800 000 logements sociaux dont la consommation annuelle d'énergie est supérieure à 230 kwh d'énergie primaire par m². Il développera

également des outils d'incitation financière et favorisera la conclusion d'accords avec les banques et le secteur des assurances pour financer le développement des investissements d'économie d'énergie, et incitera à l'amélioration de la formation initiale et continue.

Les députés ont notamment conforté l'objectif de généralisation des « bâtiments basse consommation » en fin 2012 (priorité à l'isolation, comptage en énergie primaire quelle que soit la filière énergétique, modulation à la marge du seuil en fonction du bilan CO₂ des énergies utilisées et de la localisation, utilisation accrue du bois) et défini un programme encore plus ambitieux de rénovation thermique des bâtiments : 400 000 rénovations complètes par an à partir de 2013, des échéances réduites pour les bâtiments publics, 180 000 logements sociaux rénovés en zone ANRU.

En matière d'urbanisme, on devra dorénavant prendre en compte la préservation de la biodiversité par la restauration et la création de continuités écologiques. Un plan pour restaurer la nature en ville sera préparé en 2009 dans cette perspective, mais aussi pour l'adaptation urbaine au changement climatique.

Les régions, les départements, les communes et leurs groupements seront incités à établir des plans d'action appelés « plans climat-énergie territoriaux » avant 2012.

Les députés ont notamment accéléré le calendrier de développement des éco-quartiers, ainsi que celui de la modification du droit de l'urbanisme, pour lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles et l'étalement urbain. Ils y ont intégré en particulier la nécessité d'adapter les règles relatives à la protection du domaine public, en vue de permettre la mise en œuvre de travaux d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments (isolation extérieure par exemple), ainsi que la nécessité de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.

L'urbanisme devra être conçu de façon globale, en harmonisant les documents d'orientation et de planification établis à l'échelle de l'agglomération.

Vaste programme, immense ambition !

Il est difficile d'augurer aujourd'hui l'état dans lequel ce texte ressortira du débat parlementaire. On voit bien que l'objectif du développement durable constitue une véritable opportunité pour redonner à la planification urbaine une solidité et une pertinence qui se sont bien amenuisés, que ce soit au niveau des SCOTs, qui ont du mal à émerger, ou à celui des PLUs dont la volatilité reste souvent grande. On peut souhaiter que le développement durable ne fasse pas les frais de cette relative déréliction.

LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN, RECONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE

On sait que l'ensemble habitat-transport contribue à plus de la moitié de la production de gaz à effet de serre. La structure des villes, la répartition de l'habitat, le rôle structurant des transports jouent donc un rôle-clé dans le développement durable. Mais dans une économie de marché, les pouvoirs publics ne jouent en la matière qu'un rôle partiel, avec certes des réglementations, des incitations, des choix en matière de grandes infrastructures de transport, mais dans un contexte dans lequel ce sont pour l'essentiel les entreprises et les ménages qui font leurs choix de localisation.

SYNTHESE DU CONFERENCIER

Il est pourtant un point sur lequel les choix publics ont un impact non négligeable, et qui fait largement débat en ce moment, c'est celui de l'habitat, avec les notions incontournablelement accolées de mitage, de densité, d'étalement urbain. C'est probablement une des questions les plus délicates sur le sujet, tant sont éloignés les goûts des gens pour la maison individuelle avec un grand jardin et la préoccupation de la ville dense, compacte, avec des tours, etc.

Pour illustrer ce point, on peut prendre l'exemple de l'arbitrage entre la volonté de « refaire la ville sur la ville » et la poursuite de l'étalement urbain.

Les politiques publiques prônent depuis maintenant plus de trois décennies le choix du renouvellement urbain plutôt que de laisser se poursuivre l'extension périphérique. Dès... 1977, le Ministère de l'Équipement publiait une plaquette très diffusée intitulée « Attention, mitage » qui proposait deux schémas contrastés. Seule l'appellation a changé. Cette politique a été explicitée de manière forte avec la loi « SRU », Solidarité et Renouvellement Urbain, du 13 Décembre 2000, qui a introduit un certain nombre de dispositifs réglementaires et financiers pour faciliter les opérations de renouvellement urbain et limiter l'extension périphérique.

La France n'est d'ailleurs pas le seul pays européen à avoir impulsé une telle politique, la Grande Bretagne a également pris une initiative de même nature dans la suite du rapport Rogers « Towards an urban renaissance »¹, l'Allemagne depuis une vingtaine d'années, les États-Unis avec le mouvement du « smart growth » etc.

Pourtant, dans ces différents cas, on constate la poursuite de l'extension périphérique, sous des formes et avec une intensité à peine modifiée en termes de « consommation d'espace », si tant est que l'on sache mesurer cette grandeur.

Mais on doit ici signaler une exception française sur ce point, c'est le poids considérable du diffus, la « maison à l'unité », l'acquéreur qui va acheter son terrain pour poser sa maison dessus, hors de toute opération organisée. En France, deux tiers des constructions neuves sont des maisons individuelles, dont une large majorité, près de 60 %, sont construites en diffus. C'est bien là le cœur du problème, et la tâche importante pour mettre en œuvre les intentions de la loi Grenelle II telles qu'elles sont exprimées dans l'exposé des motifs : « Lutte contre l'étalement urbain et recherche d'un aménagement économe de l'espace et des ressources ». Sur ce point, « lutter contre la maison individuelle » serait à l'évidence un combat perdu d'avance, introduire davantage de cohérence dans l'organisation du développement urbain devrait en être une priorité, en particulier dans les petites communes qui en reçoivent maintenant l'essentiel tandis que les grandes villes perdent de la population.

Sur cette question de l'étalement urbain, on doit aussi souligner que le contexte financier et fiscal joue ici un rôle important. Ici encore, l'impact des règles financières, en particulier de financement du logement, a probablement exercé une influence plus grande que les quelques avantages financiers et fiscaux introduits par la loi SRU pour privilégier le renouvellement urbain.

C'est d'abord la question de la sous-évaluation du surcoût, toutes choses égales par ailleurs, d'une opération de renouvellement urbain par rapport à une extension en site vierge : une opération de renouvellement urbain présente généralement un caractère complexe, avec plusieurs propriétaires, une restructuration foncière nécessaire, éventuellement la dépollution des sols, des délais plus importants, un montage juridique complexe... Qui s'est colleté avec une opération de l'ANRU peut mesurer ces difficultés.

Une telle opération de renouvellement urbain n'a donc de réelles chances de succès, en l'absence de subventions fortes, que si d'une part elle présente une situation foncière relativement claire et simple, et si d'autre part elle est génératrice de plus values significatives. Ces deux hypothèses limitent fortement les perspectives, tout particulièrement pour les années qui viennent.

En matière de financement du logement, on peut penser à l'impact de l'amortissement en faveur du logement locatif, actuellement connu sous le nom d'« amortissement Robien », suivi du Borloo, et maintenant du Scellier qui, sous certaines conditions, en particulier l'obligation pour l'investisseur de louer le logement pendant neuf ans, lui permet de déduire de son revenu imposable jusqu'à 65 % de son investissement, ou de déduire directement de son impôt dans le cas du Scellier.

Si l'impact de ce mode de financement n'a pas fait l'objet d'analyse précise, on peut penser qu'il a été, toutes choses égales par ailleurs, plutôt un facteur de développement périurbain que de renouvellement urbain. On constate d'autre part que son caractère très attractif sur le plan fiscal peut conduire à une sur-offre dans certaines zones, devenant un simple « produit fiscal » qui introduit des biais par rapport au marché. Cette « sur-offre » de ce produit fiscal a d'ailleurs commencé à être documentée, par exemple dans telle ou telle ville du Sud-Ouest, comme le met en évidence un récent rapport de l'Association départementale d'information sur le logement du Tarn, qui souligne que « les produits offerts sont mal adaptés à la demande ».

On peut également prendre l'exemple d'un autre mode de financement du logement, celui du « prêt à taux zéro ». Ce prêt, initialement destiné à faciliter la primo accession sous condition de ressources, a été modifié à plusieurs reprises. Comment évaluer son impact ? Cette fois, le dispositif a fait l'objet d'un rapport précis par le Conseil Général des Ponts et Chaussées², selon une méthode que l'on pourrait imaginer appliquer de façon plus générale aux mécanismes financiers et fiscaux qui exercent un effet sur l'aménagement du territoire.

Tout en soulignant dans sa conclusion que la progression de l'étalement urbain semble dû pour une large part à un ensemble diversifié de facteurs, en particulier du côté de l'offre foncière, du droit des sols et de l'organisation des déplacements, il conclut que « le prêt à taux zéro finance essentiellement la construction de maisons individuelles localisées dans des secteurs périurbains, y compris ceux caractérisés par l'étalement urbain. » Sans en être la cause centrale, « il agit donc comme un accélérateur d'une tendance lourde de l'étalement urbain ».

Ajoutons enfin un point crucial : les formes que prend cet étalement urbain. Après tout, toutes les enquêtes le répètent, l'habitat individuel périurbain correspond à la ville aimée des français -entre autres-, mais la question soulevée est celle des formes que prend cette extension périurbaine, pour un ensemble de raisons liées à la « dictature du parcellaire », la volatilité de la planification et les stratégies des élus locaux. Mais ceci mériterait d'autres développements...

Si nous avons insisté sur ce point de l'étalement urbain, c'est qu'il joue un rôle décisif sur la question posée, pas seulement, et même pas essentiellement en raison de l'efficacité énergétique comparée entre la maison individuelle et le collectif, dont les conclusions sont pour le moins incertaines, mais en raison de l'articulation habitat-transport-emploi, dont il est manifeste que cette forme du développement urbain conduit à des résultats non satisfaisants.

SYNTHESE DU CONFERENCIER

Nous avons évoqué le développement urbain neuf. On ne doit pas perdre de vue qu'il ne représente jamais qu'un maigre pourcentage, souvent de l'ordre de 1 % du parc de logements. C'est donc évidemment du côté du parc existant que les plus gros efforts devront être faits dans un premier temps.

En premier lieu, la mise aux normes du parc (plus de 30 millions de logements) pourrait coûter... beaucoup de milliards d'euros, générant bien sûr de joyeux carnets de commande pour le bâtiment, des emplois et des rentrées fiscales dans un deuxième temps.

Restent à trouver les financeurs pour amorcer la pompe. On connaît les rigueurs des budgets publics pour les années qui viennent. Quant aux particuliers, on peut noter que ce sont en général les ménages aux ressources modestes qui occupent des « passoires thermiques ».

Du côté des recettes fiscales, l'éventualité d'une taxe carbone, à raison d'une trentaine d'euros la tonne, procurerait des recettes estimées par l'ADEME à un montant compris entre 3 et 6 milliards. On reste loin du compte.

Quant au prêt, calqué sur le prêt à taux zéro, pour financer des travaux d'amélioration thermique de l'habitat, l'« éco-PTZ », c'est incontestablement une bonne idée, mais il reste un prêt...

On est loin du compte !

La première loi d'application du Grenelle pose des principes, la question viendra douloureusement dans le deuxième acte, qui précisera les mesures financières correspondantes.

Le deuxième point a des allures de bombe à retardement, il résulte des formes actuelles du développement urbain, l'étalement périphérique, l'urbanisation diffuse, qui loin de se réduire, tend plutôt à se généraliser, à commencer par la région parisienne où la pression passe de la deuxième couronne à la troisième, hors même de la région Ile de France.

Le goût non démenti pour la maison individuelle se joint ici au mode de financement du logement, par exemple le prêt à taux zéro ou la maison à 15 euros, pour s'écarter des zones que le prix du foncier rend inaccessibles. La centrifugeuse sociale est au travail, avec les coûts de transport qu'elle induit. Oublié le développement durable.

Ce ne sont pas quelques projets de tours aux franges des agglomérations, ou la réalisation de quelques éco-quartiers pour bobos exigeants qui changeront la donne, il s'agit de refonder la planification urbaine au seul niveau qui vaille, celui de l'agglomération, dans une perspective de coût global à long terme. Il est urgent d'en finir avec la production massive de « maisons à l'unité » pour réintroduire la planification stratégique au niveau des principales agglomérations. La crise immobilière qui s'amorce est une fenêtre d'opportunité pour penser une stratégie urbaine.

Dans cette perspective, il n'est pas interdit de s'intéresser à l'Allemagne ou aux pays du Nord de l'Europe.

1. *Towards an urban renaissance, final report of the Urban Task Force chaired, by Lord Rogers of Riverside, HMSO, 1999.*

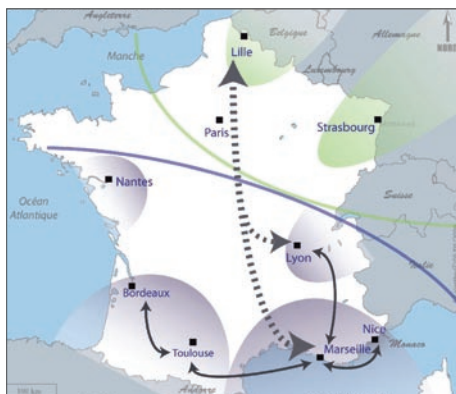
2. *Effets du prêt à taux zéro sur le développement des territoires périurbains et ruraux, établi par François Wellhof, chargé de mission, CGPC, Février 2004.*

Attractivité et positionnement du territoire transfrontalier : quelles ouvertures ?

MISE EN PERSPECTIVE



C. Koenig, J. Ruf et F. Vigneron - ADEUS



Les échanges migratoires

Source : Ramboll Management Consulting, Universalis, Université Aix-Marseille

L'objectif de cette dernière journée du Séminaire ADEUS est d'apporter des éléments de lecture du positionnement de la métropole strasbourgeoise et des enjeux à la grande échelle transfrontalière.

Comment mieux valoriser le potentiel du Rhin supérieur pour renforcer l'attractivité globale de ce territoire et des pôles urbains qui le composent ?

TROIS ÉCHELLES, TROIS DÉFIS POUR STRASBOURG

1. Se positionner comme une métropole rhénane

Le défi pour Strasbourg repose sur son articulation avec le Rhin supérieur pour renforcer son rayonnement et son attractivité européenne et internationale, en prenant appui sur le potentiel de ce bassin naturel et sur son armature urbaine.

2. Construire une région urbaine métropolitaine transfrontalière

Même si la création de l'Eurodistrict est une étape significative dans le rapprochement de la Communauté urbaine et de l'Ortenaukreis. Le second défi pour Strasbourg serait de « faire société » de part et d'autre du Rhin dans ce territoire transfrontalier. Il ne s'agit pas de nier l'évidence des multiples liens qui tissent la toile des relations sur ce territoire transfrontalier, mais de faire advenir la conscience d'une communauté de destin (d'avenir) qui n'existe pas pour l'heure. L'arrimage du territoire de l'Ortenau au développement métropolitain de Strasbourg reste à bien des égards encore à construire. Les relations Est-Ouest se caractérisent par un net déficit, les fonctions des pôles urbains de part et d'autre du Rhin étant peu connectées. Alors que les aires des migrations pendulaires des autres centres supérieurs (Karlsruhe et Bâle) s'étendent en toute liberté par-dessus les frontières, celles de Strasbourg restent limitées à son arrière-pays français.



L'Eurodistrict au sein du Rhin supérieur

MISE EN PERSPECTIVE

3. Faire de Strasbourg une véritable agglomération sur le Rhin

Il s'agit d'inverser durablement la logique Nord-Sud de conception et d'inscription spatiale du développement de l'agglomération strasbourgeoise qui prévaut depuis trois siècles dans cette partie de l'espace rhénan.

La frontière comme barrière et frein change de nature et globalement s'estompe. Nous pratiquons davantage le territoire voisin, ne serait-ce que pour y faire des emplettes. Cette évolution n'a toutefois pas atteint le niveau qui ferait que le Rhin pourrait être considéré à l'instar de ce qu'il est ailleurs dans l'espace rhénan quand il n'est pas frontière.

Des réalisations et des projets vont en ce sens, dont le Jardin des deux rives et la passerelle, l'aménagement de l'axe Strasbourg-Kehl, le projet de tramway...

LE RHIN SUPÉRIEUR, UNE FORTE IDENTITÉ GÉOGRAPHIQUE, MAIS UN TERRITOIRE COMPLEXE

Des fondamentaux du territoire

Strasbourg et sa région font partie de la **plaine alluviale du Rhin supérieur et moyen** ; plaine qui s'étend sur 300 km de Francfort à Bâle. C'est un **espace relativement fermé** par rapport aux territoires nationaux qui le composent ; son élément de cohésion est sans conteste le Rhin, deuxième fleuve commercial du monde.

Le Rhin supérieur, même s'il appartient aux régions les plus peuplées d'Europe, présente un **poids démographique resté très modeste** au regard des territoires nationaux qui le composent. Ce sont quelques 6 millions d'habitants, dont la moitié se trouve sur le territoire allemand, 11% en Suisse et le reste en France, ainsi que 2,8 millions d'emplois. Autre caractéristique, la région du Rhin supérieur est organisée en un **réseau de centres urbains** sans que puisse être mise en avant la domination d'une métropole.

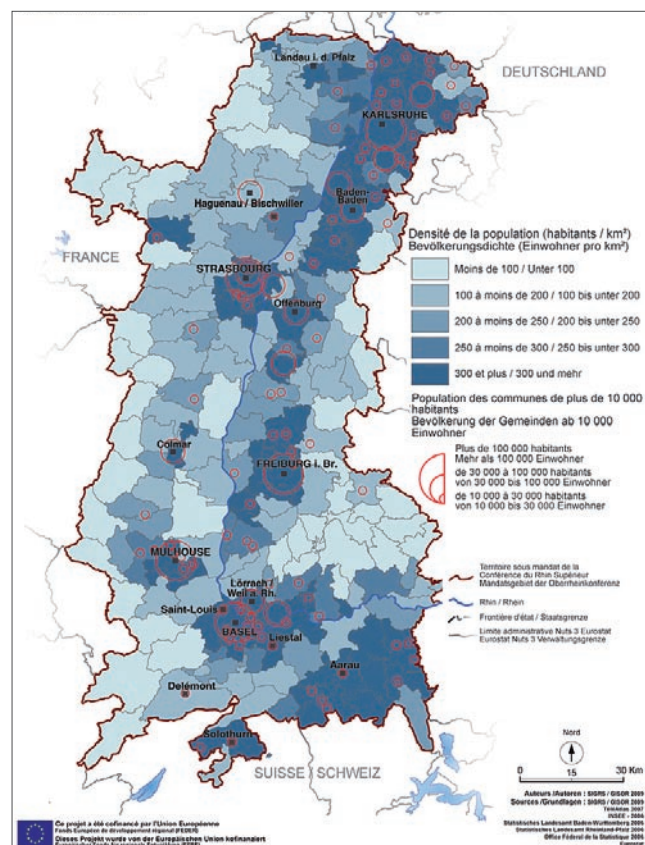
C'est un **espace certes attractif, mais fragile car particulièrement vulnérable** en matière de qualité de l'eau, de l'air...

S'y côtoient :

- **Trois Etats différents**, ce qui signifie des directives nationales différentes qui ne convergent pas nécessairement sur le territoire ;
- Trois Etats, dont **l'un n'est pas membre de l'UE** ;
- **Quatre régions** aux niveaux de compétences différents ;
- **Deux langues** avec peu de pratique, voire une baisse de la pratique de la langue du voisin ;
- **Des pôles urbains** qui s'affirment plutôt chacun de son côté ;
- Enfin, des niveaux de coopération et de gouvernance territoriale et transfrontalière qui se superposent et interfèrent les uns les autres .



Projet lauréat du concours du Jardin des deux Rives
Source : Bureaux Rüdiger Brösk et Argibas & Wienstoer, 2001



Densité de la population en 2008 par cantons (F), Bezirken (CH) et Verwaltungsgemeinschaften (D)
Source : SIGRS / GISOR, 2009

Tous ces éléments constituent un degré de complexité pour une cohésion territoriale à cette échelle.

La coopération transfrontalière

Elle a véritablement pris corps dans les années 1970.

On identifie trois échelons principaux de coopération.

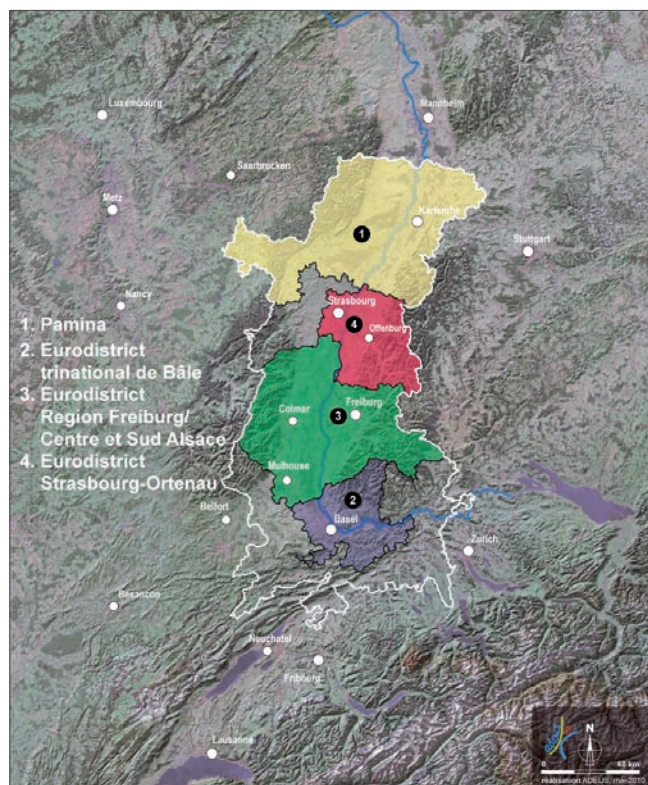
- > A l'échelle de la région du Rhin supérieur, l'organe principal de coopération institutionnelle est la **Conférence du Rhin supérieur**. Instituée en 1991, elle est principalement l'expression d'une coopération institutionnelle interétatique.

Recouvrant cette même échelle géographique, on trouve :

- le **Conseil Rhénan** organe composé des représentants des élus locaux du territoire (pendant politique du territoire transfrontalier)
- et depuis début janvier 2008, la **Région Métropolitaine Trinationale du Rhin supérieur** (RMT), initiée par les échelons/instances régionales et qui est le principal porteur d'une vision économique et politique pour ce territoire.

- > Les principales aires métropolitaines transfrontalières du Rhin supérieur se structurent, elles aussi, à l'échelle de leur territoire :

- PAMINA, structure qui a le plus d'antériorité et de pratique du territoire transfrontalier autour de Karlsruhe
- Eurodistrict trinationnel de Bâle
- Eurodistrict Colmar-Fribourg-Mulhouse
- Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, dernier-né dans la coopération transfrontalière



Les principales structures de coopération au sein du Rhin supérieur

Source : ADEUS

- > Depuis 2002, les principaux pôles urbains sont fédérés au sein d'un **réseau de villes du Rhin supérieur** qui est aujourd'hui avant tout une plateforme d'échange.

Depuis 1990, la coopération transfrontalière est soutenue par des projets menés dans le cadre des programmes INTERREG. 320 projets transfrontaliers ont ainsi pu être réalisés dans le Rhin supérieur, représentant un co-financement national d'un total de 120 millions d'euros.

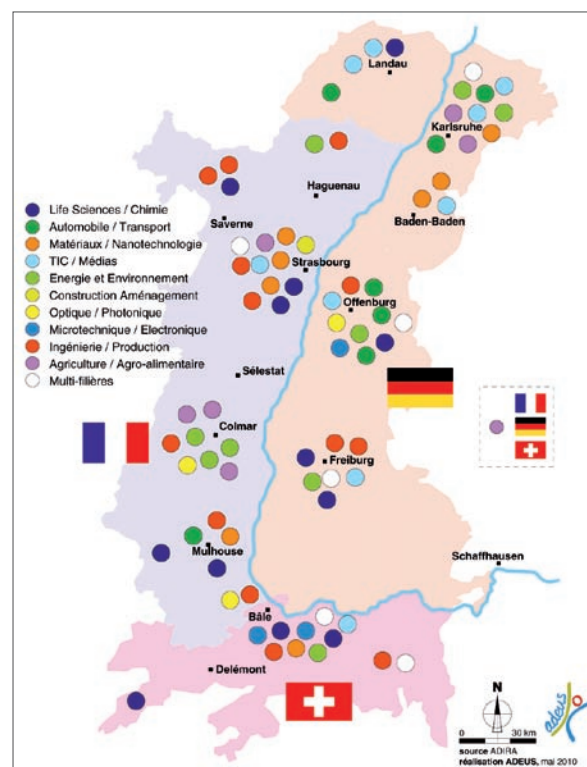
Ils reflètent la diversité des initiatives, des acteurs, ainsi qu'une prise en compte progressive des préoccupations du citoyen transfrontalier.

MISE EN PERSPECTIVE

DYNAMIQUES ET POTENTIELS POUR COOPÉRER ET RENFORCER LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

La région du Rhin supérieur prise dans son ensemble gagne en attractivité résidentielle et économique, bien que les différents sous-territoires qui la composent ne soient pas tous dans les mêmes dynamiques et tendances.

Les thèmes porteurs majeurs de coopération qui rejoignent les domaines d'excellence de la région se trouvent dans la recherche et l'enseignement supérieur, la culture, les transports, l'économie et le marché du travail. Même si une coopération transfrontalière diversifiée et efficace est déjà à l'œuvre, l'enjeu est aujourd'hui dans la promotion d'une véritable région métropolitaine du Rhin supérieur, en s'appuyant sur ces secteurs-clés.



Les Clusters et réseaux d'entreprises
dans le Rhin supérieur

LA STRATÉGIE DES PRINCIPALES VILLES DU RHIN SUPÉRIEUR

La spécificité de l'armature urbaine du Rhin supérieur repose sur sa diversité –sur un territoire relativement étroit–, sur les différentes identités et les particularités des villes, chacune ayant sa propre histoire, culture et structure urbaine.

Voir comment les grands pôles urbains du Rhin supérieur s'affichant sur la toile mondiale constitue un indicateur de leur stratégie et met en lumière ce qu'elles veulent vendre pour attirer des résidents, des investisseurs, des entreprises...

L'examen des sites et des films promotionnels des villes de Bâle, Mulhouse, Fribourg, Karlsruhe et Strasbourg offre ainsi une première image.

Force est de constater qu'elles font peu « réseau » et que leur appartenance au territoire rhénan ne fait pas partie de leur argumentaire.

Attractivité et positionnement du territoire transfrontalier : quelles ouvertures ?



C. Vandermotten, J. Sparfel, D. Karlin, H. Uhring et H.G. Clev

Ce qui ressort du débat de la **TABLE RONDE**

La grande échelle transfrontalière a été doublement interrogée au cours de cette dernière table ronde, la question ayant d'emblée été posée du **mythe du transfrontalier** et du **mythe du polycentrisme**.

Sur le second, partant du constat que les régions polycentriques de villes relativement moyennes sont moins efficaces dans le contexte de mondialisation que les régions centralisées autour d'une grande métropole, il faut procéder à une analyse fine afin de créer des coopérations dans lesquelles chaque ville puisse faire valoir ses atouts différentiels.

A cette analyse, Strasbourg est apparue, caricaturalement, comme une aire faussement transfrontalière car son bassin d'emploi est concentré sur l'Alsace, au contraire des régions bâloise et luxembourgeoise. Le Rhin supérieur ne serait donc qu'un ensemble de régions confrontées aux mêmes problématiques que toutes les aires urbaines en Europe : des banlieues aisées dont les revenus ne contribuent pas aux infrastructures de centres pourvoyeurs d'emplois. Là aussi, pour réussir la coopération, il est nécessaire de procéder à une analyse fine de ce qui constitue le transfrontalier : une aire fonctionnelle binationale ou des villes de part et d'autre d'une frontière concurrentes, ou complémentaires ?

A l'échelle plus vaste des régions métropolitaines, le traité de Lisbonne pour la compétitivité les invite autant à se positionner vis-à-vis de l'externe, qu'à se constituer en interne comme une communauté de responsabilité pour fédérer tous les acteurs de la région.

La question de la gouvernance se pose ainsi à trois niveaux :

> **L'échelle de l'institutionnel** se caractérise par une multiplicité d'acteurs impliqués tant pour des raisons de contribution directe aux projets que pour des raisons financières ou administratives, et par des thématiques toujours plus nombreuses.

> **L'échelle des opérateurs des projets concrets** : deux témoignages ont démontré en vraie grandeur que la coopération ne se décrète pas par le haut, qu'elle résulte d'une dynamique ascendante, portée par des acteurs au contact direct de la réalité : les entreprises et les CCI d'une part, les chercheurs et les enseignants au sein de l'EUCOR d'autre part. Ces projets ont un impact dans la vie quotidienne et peuvent entraîner l'adhésion de la société civile.

> Et donc **l'échelle de la société civile**, pour laquelle les exemples de co-construction sont rares, mais probants. En effet, les collectivités ont plus l'habitude de faire des projets pour les citoyens qu'avec eux. Il importe pourtant de montrer les avantages de la dimension transfrontalière pour rendre la construction européenne accessible à chaque citoyen.

Ainsi, si la construction européenne se fait à partir de projets concrets portés par des entreprises, des enseignants, des chercheurs, des villes, etc., les cadres sont donnés par les institutions, la participation citoyenne élargissant le vivier de projets possibles.

Bernadette Guyon-Benoite, ALGOE

TABLE RONDE - Verbatim



**Hans
Gunther
CLEV**

*Mission
Opérationnelle
Transfrontalière*

« La gouvernance transfrontalière, ce sont des projets de grande envergure impliquant des acteurs autres que locaux, et ce sont des sujets de plus en plus nombreux impliquant des acteurs hors de la sphère publique. L'enjeu-clé est d'intégrer et de coordonner le jeu et les interactions de ces acteurs.

- Les gens ne sont pas intéressés par le compte rendu d'une réunion transfrontalière. Parmi les 320 projets de la coopération, vous ne pouvez en citer que trois : le tram, la passerelle et le jardin des deux rives. Ce sont des projets de plusieurs millions d'euros chacun. A l'avenir, il faut des projets montrant des avancées dans la vie quotidienne et dans la construction européenne.

- Beaucoup d'agglomérations font des efforts pour le citoyen, et pas avec le citoyen. Francfort-sur-l'Oder et Stübice ont connu un échec en soumettant un projet de tram aux citoyens. Ils ont alors organisé une grande conférence où 300 à 400 citoyens ont dit leurs souhaits, et 70 % des projets proposés sont en cours de réalisation.

- Une mission parlementaire est en cours actuellement, signe d'une première prise de conscience : le transfrontalier concerne un cinquième de la population française. »



**Christian
VANDERMOTTEN**

*Université Libre
de Bruxelles*

« Il ne faut pas tomber dans des effets de mode. La première question qu'il faut se poser, c'est de quel transfrontalier s'agit-il.

- Dans le discours porté par l'Europe, on a l'impression que le transfrontalier c'est bien.

- Si je veux être un peu provocateur, je dirais qu'à Strasbourg, c'est à mon sens du faux transfrontalier, à Bâle ou à Luxembourg, c'est du vrai transfrontalier avec un véritable bassin d'emploi transfrontalier.

- Les problématiques transfrontalières ne sont-elles pas les mêmes que celles de grandes villes et de leur aire périurbaine, avec des difficultés juridiques supplémentaires ?

- J'ai fait une analyse en 2007, qui montre que les régions polycentriques faisaient plutôt moins bien que les régions centralisées. Ceci étant, il faut faire avec des régions de villes moyennes.

- La meilleure chose que peuvent faire ces zones, c'est que chacune des villes ne fassent pas la même chose et fassent valoir leurs atouts sur des niches spécifiques, et sur la base d'une analyse extrêmement fine des atouts de chacune.

- Trois conditions pour que les aires de villes moyennes réussissent : un entrepreneuriat local, des atouts culturels et environnementaux, des villes suffisamment différenciées pour développer chacune leur niche. »



Dieter KARLIN
*Regionalverband
Südlicher Oberrhein*

« Avec le traité de Lisbonne, les régions métropolitaines, et surtout les villes et les régions doivent être très compétitives.

- Si on additionne le potentiel économique des régions du Rhin Supérieur, le PIB de 175 milliard d'euros correspond à celui de la Norvège. Et c'est donc évident que ce potentiel peut être agrandi si les contraintes liées au caractère transfrontalier diminuent. Il s'agit donc d'activer ce potentiel.

- Pour être visible à une échelle internationale, il est important d'avoir une masse critique de plusieurs pôles urbains avec des sous-secteurs qui soient des pôles d'excellence : les 4 euro-districts dans le Rhin Supérieur sont les 4 perles le long du Rhin.

- Dans le Rhin supérieur, il faut profiter d'un avantage par rapport aux grandes métropoles mondiales qui ont des problèmes d'encombrement, de pollution, et intégrer les espaces agricoles et ruraux.

- Le potentiel de développement économique du Rhin supérieur n'est pas perçu par nos capitales et les axes Est-Ouest ne sont pas mis en place, il faudrait un lobbying.

- Si on veut faire adhérer la population au transfrontalier, il faudrait une tarification commune et des cartes lisibles pour tout le monde. »



Jacques SPARFEL
*Conférence des
Universités du
Rhin Supérieur
(EUCOR)*

« Au départ, l'idée des pères fondateurs des universités était de fonder un campus trinational dans lequel les étudiants pourraient circuler librement.

- Au début des années 90, les scientifiques des 5 universités se sont regroupés pour un premier atlas climatique du Rhin Supérieur, remarqué à l'échelle mondiale. Sur les problèmes sismiques, des simulations ont été faites et des mesures proposées.

- La coopération ne se décrète pas. Les projets naissent du bottom-up. Un bon exemple est Neurex, plus grand réseau européen en neurosciences, qui a suscité la création d'un master en anglais de niveau mondial ; on voit venir des asiatiques, des américains, des anglais. On propose 20 parcours de formation transfrontalière.

- Il faut analyser quels sont les secteurs dans lesquels une union des forces est nécessaire.

- Le problème pour les étudiants, c'est la langue. Ils ont une carte d'accès à toutes les bibliothèques, restaurants, tous les cours, mais ça ne se fait pas.

- Malgré la fusion et la tentation de se concentrer sur elles-mêmes, les universités doivent s'inscrire aussi aux niveaux régional et local. Elles doivent servir à former des gens qui chercheront du travail dans cette région métropolitaine. Il faudra certaines études pour identifier les débouchés professionnels. »



Henry UHRING
*Chambre
de commerce
et d'industrie
de Strasbourg*

« Le monde économique n'a pas attendu la mode du transfrontalier pour le pratiquer ; le transfrontalier est le quotidien des entreprises depuis au moins 30 ans. Les belles unités qui portent l'industrie alsacienne sont des entreprises dont la maison mère est juste de l'autre côté de la frontière, et dont la fille est plus puissante que la mère.

- La CCI de Strasbourg, chef de file des chambres alsaciennes pour le franco-allemand, a une pratique réelle quotidienne de réunions, d'assemblées générales en commun. Si la CCI de Strasbourg a besoin de quelqu'un à Moscou, elle s'adressera à la CCI de Mannheim.

- Les formations transfrontalières sont pour les entreprises un besoin, un vœu. Par exemple, l'EM de Strasbourg vient de créer un master 2 de management, binational et trilingue, que les entreprises réclamaient depuis longtemps. Les CCI de Colmar et de Fribourg ont organisé des échanges entre les apprentis. D'autres exemples concrets concernent Mulhouse. Le problème du bilinguisme reste prégnant et c'est malheureux.

- Les 3 ports du Rhin Sud ont lancé des études de faisabilité sur les questions fiscale et sociale qui sont dans les mains de leurs comités de direction. »

Attractivité et positionnement du territoire transfrontalier : quelles ouvertures ?

SYNTHESE DU CONFERENCIER

CHRISTIAN VANDERMOTTEN
Université Libre de Bruxelles



LES VILLES QUI GAGNENT, LES VILLES QUI PERDENT¹ FORCES ET FAIBLESSES DES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES EUROPÉENNES

LE POIDS MÉTROPOLITAIN

Le développement de la périurbanisation après la Seconde Guerre mondiale et l'affranchissement des contraintes imposées précédemment par le seul usage des transports publics, imposent aujourd'hui d'examiner la question des grandes villes à l'échelle des régions métropolitaines, celle des bassins d'emploi qu'elles commandent et structurent. Ces métropoles européennes sont définies plus encore par le haut niveau qualitatif de leurs fonctions et par leur forte insertion dans les réseaux mondiaux que par le volume de leur population : elles concentrent les structures de commandement économique, en particulier les sièges des grandes sociétés transnationales, elles fixent les bureaux des sociétés financières et des firmes de services aux entreprises de niveau mondial, elles accueillent les principaux hubs du transport aérien et éventuellement ferroviaire à grande vitesse. Elles sont donc les nœuds de l'économie tertiaire mondialisée en réseau.

Les plus grandes régions métropolitaines européennes et les plus internationalisées d'entre elles se concentrent dans l'ellipse s'étendant du cœur de l'Angleterre à Rome, par l'axe rhénan, avec Paris en bordure occidentale. Berlin et Vienne tentent de se positionner en passerelles vers l'Est, aux marges orientales de cet espace central. En dehors de celui-ci, qui fournit 72 % du produit intérieur brut (PIB) et concentre 60 % de la population de l'Union européenne à 27, plus la Norvège et la Suisse, sur 19 % de sa superficie, les seules villes présentant un haut niveau d'internationalisation sont des capitales nordiques, méditerranéennes et de l'Europe centre-orientale. Encore, les capitales centre-orientales apparaissent-elles dépourvues de structures de commandement de niveau transnational : elles sont des relais nationaux pour les grandes firmes internationales de services et les banques ouest-européennes, qui contrôlent largement ces économies. Madrid joue, quant à elle, un rôle majeur de liaison entre l'Europe et l'Amérique latine. Pour leur part, les capitales nordiques, en particulier Stockholm et Helsinki, dominent des économies dont la « périphéricité » géographique n'exclut pas le très haut niveau technologique de leur industrie, dont le contrôle par le capital national reste remarquable malgré la faible population de ces pays.

1. Article original : *Les villes qui gagnent, les villes qui perdent* de Christian Vandermotten

Source : *Futuribles* n°354, juillet/août 2009

Sommaire de la revue *Futuribles* concernée :

<http://www.futuribles-revue.com/articles/futur/abs/2009/07/contents/contents.html> - (article complet)

Futuribles - 47, rue de Babylone - 75007 Paris - France / Tél. : +33 (0)1 53 63 37 70 - Fax : +33 (0)1 42 22 65 54

E-mail : revue@futuribles.com - Site Web : <http://www.futuribles.com>

LE RENOUVEAU ÉCONOMIQUE DES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES

Après avoir connu, depuis les années 1960, dans un contexte de désindustrialisation, une légère diminution de leur PIB par habitant relatif, mais restant toutefois à un très haut niveau, les grandes régions métropolitaines renforcent à nouveau leur suprématie relative depuis le début de la décennie 1990. Ce constat s'exprime mieux encore par comparaison avec les moyennes nationales des pays dans lesquels ces régions métropolitaines sont insérées que par rapport aux moyennes européennes : les différentiels des dynamiques nationales restent très significatifs à l'intérieur de l'Europe, malgré le renforcement de l'intégration économique, et peuvent masquer les logiques des dynamiques régionales.

Les grandes régions métropolitaines les plus internationalisées et aux fonctions les plus déterminantes renforcent, ou à tout le moins consolident leurs positions, déjà initialement très dominantes. Les deux exceptions notables sont Berlin et Vienne, qui ont manifestement échoué à occuper un rôle d'interface majeure entre l'Ouest et l'Est de l'Europe, sans doute parce que la nouvelle économie des pays centre-orientaux européens s'est construite sur un mode très dépendant de l'Europe occidentale, qui a impliqué un contrôle direct depuis les grands centres de décision occidentaux, sans besoin de relais.

En Europe périphérique méditerranéenne, la position des capitales s'est renforcée. C'est bien plus vrai encore en Europe centre-orientale, où elles sont pratiquement seules à exercer les fonctions de commandement national et à concentrer les fonctions de relais par rapport à l'économie mondiale.

En revanche, en Europe occidentale, en particulier dans l'ellipse centrale, de nombreuses villes de moindre importance peuvent s'insérer favorablement dans les réseaux de l'économie, en jouant de bonnes conditions d'accessibilité et d'équipement, de proximité par rapport aux centres majeurs, couplée avec de moindres coûts fonciers ou charges environnementales, et du bénéfice de niches spécifiques, économiques, voire culturelles.

Il apparaît clairement que la prégnance industrielle est devenue un handicap dans une économie mondialisée et tertiaisée, même quand cette industrie est très orientée vers la haute technologie. C'est particulièrement vrai dans les régions urbaines de vieille industrialisation qui ont perdu, voire parfois n'ont jamais eu, un fort tissu entrepreneurial local. Ces villes, surtout celles nées au XIX^e siècle sur les gisements charbonniers ou très marquées par une histoire d'industrie lourde, manquent en outre des avantages que peut présenter, pour une reconversion postmoderne, un cadre urbanistique et culturel de qualité.

Les défis sociaux

La prospérité renouvelée des grandes régions métropolitaines les confronte néanmoins à des défis majeurs ; de leur capacité à les relever dépendra pour une part aussi leur aptitude à conforter leurs avantages. Ces défis relèvent des champs sociaux et de la gouvernance métropolitaine, et tiennent aux formes prises par la croissance urbaine.

La population des grandes régions métropolitaines ouest-européennes croît le plus souvent, et cette croissance s'est accentuée dans bien des cas au cours de la dernière décennie. Toutefois, une part importante de cette évolution est liée à un regain d'immigration, qui provient de plus en plus d'Europe centre-orientale ou orientale et du monde lointain, alors que l'immigration intra-ouest-européenne ou en provenance du monde méditerranéen proche avait dominé plus exclusivement par le passé. Cette immigration peut aussi entraîner un différentiel de fécondité et de natalité en faveur des plus grandes villes.

Mais la population immigrée est en général peu qualifiée et victime de discriminations plus ou moins larvées à l'embauche ; elle est très différente, dans sa nature, de celle de l'ère fordiste qui faisait appel de manière structurée à des ouvriers directement intégrés, dès leur arrivée, dans la grande industrie ou les mines. Cette nouvelle forme d'immigration ne répond donc pas aux demandes de main-d'œuvre des segments dominants d'une économie métropolitaine très tertiaisée et avide de professions de haute qualification. À défaut de politiques adéquates, on assiste à un repli de cette population, première victime du chômage, sur des économies de niches ethniques, sur le travail informel, voire sur des activités illégales. Cette situation, socialement inacceptable, peut aussi conduire à des conflits avec les populations autochtones défavorisées, qu'elle fréquente dans les mêmes quartiers, ou à des attitudes de rejet de la part des populations de classe moyenne inférieure qui vivent aux marges de ceux-ci. Il peut en résulter une montée de la xénophobie, la percée de l'extrême droite, le succès de démagogues populistes.

Dès lors, on assiste à une déconnexion entre réussite économique des métropoles et situation de leur marché du travail : les succès économiques ne s'accompagnent plus nécessairement d'une évolution favorable du marché de l'emploi urbain. Les villes confrontées à cette problématique de sous-emploi des populations peu qualifiées devraient veiller à s'engager très résolument en faveur d'une politique d'encadrement des populations immigrées et défavorisées. Les politiques métropolitaines se sont souvent trop cantonnées à la promotion des villes à l'international, encouragées par des pratiques identiques de benchmarking menées par les mêmes bureaux internationaux d'experts ; dans le développement de grands projets, quelque peu clonés les uns sur les autres. Elles se soucient bien moins de l'encadrement social au niveau des quartiers, du secteur non marchand local, de l'économie « d'en bas » qui souvent, à travers le commerce ethnique, relève d'une autre forme d'internationalisation. Pourtant, outre l'impératif social, de telles politiques s'avèrent indispensables pour éviter que des tensions sociales ne viennent altérer l'image des métropoles, et donc la poursuite de leur croissance.

Les défis de la mobilité et de la gouvernance intégrée

Un autre défi, qui n'est pas indépendant du précédent, tient à la poursuite de l'étalement urbain, malgré le renouveau de certains quartiers centraux, reconquis par des populations jeunes à haut potentiel culturel. Cet étalement urbain prend des proportions différentes selon les villes et les pays, tant en ce qui concerne les densités de population des villes morphologiques elles-mêmes que par rapport à la proportion de la population de l'aire urbaine fonctionnelle qui y réside.

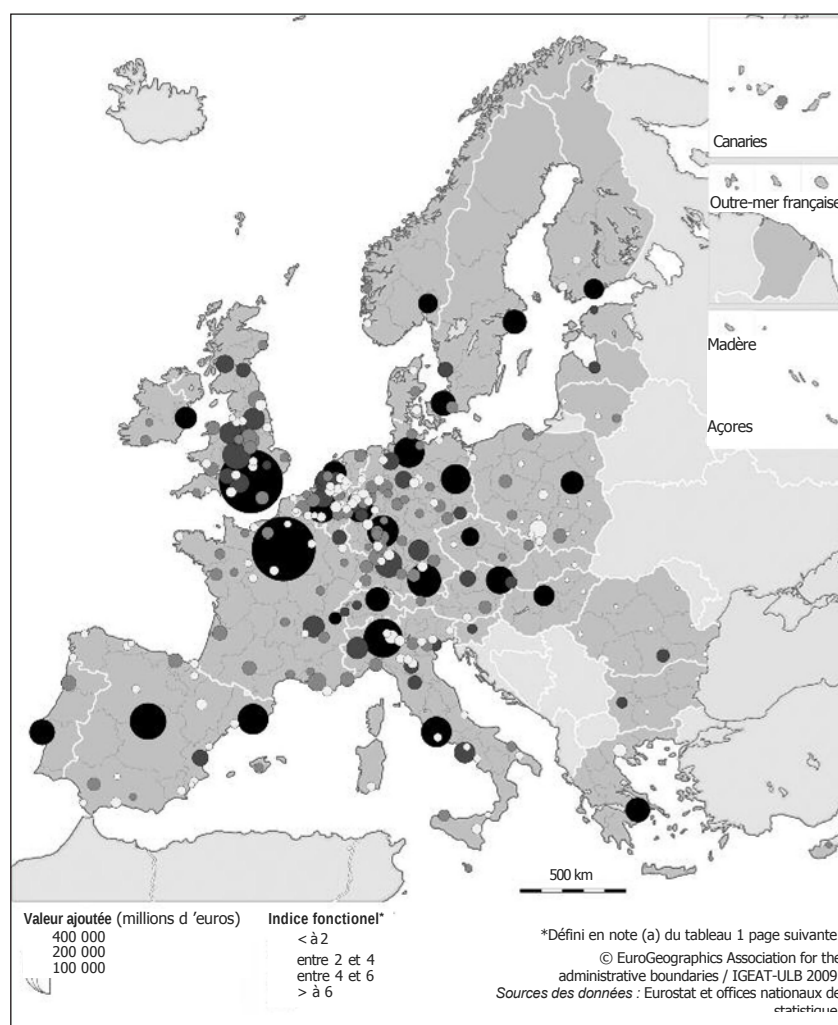
Globalement, les villes de l'Europe du Nord-Ouest, sauf aux Pays-Bas, apparaissent les moins compactes et les plus périurbanisées. Paris, les villes méditerranéennes et celles de l'Europe centre-orientale (y compris Berlin, longtemps enfermée pour sa partie occidentale) sont les plus denses et les moins périurbanisées, ce phénomène n'ayant débuté dans le dernier cas qu'après la disparition du système soviétique. La périurbanisation aggrave les problèmes de mobilité qui justifient à eux seuls des politiques de ville plus compacte et empêche la mise en place d'une bonne gouvernance métropolitaine intégrée : les limites administratives sont très souvent trop étriquées par rapport à la taille des bassins d'emploi, voire des seules agglomérations morphologiques.

Ces bassins devraient pourtant être les cadres de référence pour la gestion métropolitaine, et en particulier pour la péréquation des ressources budgétaires et fiscales. Bien souvent, les quartiers périurbains aisés ne contribuent pas ou insuffisamment au financement des infrastructures des quartiers centraux, alors que leurs habitants bénéficient quotidiennement des équipements de ceux-ci. Les municipalités périurbaines mènent souvent des politiques d'attraction d'habitants et d'activités commerciales, qui minent les cohésions urbaines et peuvent conduire au déclin des commerces centraux.

SYNTHESE DU CONFERENCIER

Les formes prises par ce type de défis varient selon les pays : il en est, comme la France, où les populations défavorisées ont plutôt été reléguées dans des grands ensembles périphériques ; d'autres, comme la Belgique, où elles sont plutôt concentrées dans les quartiers centraux du XIX^e siècle. Cette dernière situation semble moins génératrice de conflits aigus — les localisations centrales permettant malgré tout de meilleures possibilités de mixité et d'insertion —, mais elle donne lieu à des mécanismes d'éviction quand progresse, dans ces mêmes quartiers péri-centraux, le front de la « gentrification » (embourgeoisement).

Indice fonctionnel* des principales métropoles européennes en 2005



Les conditions des succès métropolitains

On peut, en conclusion, tenter de résumer les conditions à remplir pour être une région métropolitaine gagnante, tant sur le plan économique que sur le plan social, les deux ne pouvant d'ailleurs longtemps rester déconnectés l'un de l'autre dans une société qui se veut démocratique. Sur certaines de ces conditions, les villes n'ont évidemment pas de prise, à commencer par leur localisation géographique ; sur d'autres, elles peuvent mener des actions qui ne porteront leurs fruits que sur la longue durée, comme la transformation des structures économiques (et sociales, entrepreneuriales, etc.) héritées de leur histoire économique ; sur d'autres enfin, leurs politiques peuvent avoir des impacts à plus court terme.

Atouts de localisation	- Situation dans l'espace central européen, ou capitale dans l'Europe périphérique - Localisation sur un axe de transport majeur - Porte d'accès multifonctionnelle ou pour une activité spécifique - Nœud aérien - Connexion à un transport ferroviaire rapide
Atouts économiques structurels	- Importance relative du tertiaire marchand de haut niveau qualitatif et des services aux entreprises - Forte présence de sièges sociaux internationaux - Présence de grandes institutions internationales - Bon équipement pour les congrès et réunions internationales - Bon positionnement en recherche-développement, et qualité des universités et hautes écoles - Tradition entrepreneuriale locale, avec de bons relais auprès des autorités urbaines
Atouts sociaux	- Disponibilité de logements de qualité à des coûts abordables ; importance et bonnes conditions d'accès au secteur social du logement - Politique efficace de redistribution sociale - Importance des classes moyennes et dualisation sociale contenue - Forte mixité sociale des quartiers - Développement de l'économie de proximité, des services non marchands, de l'économie sociale
Atouts patrimoniaux et culturels	- Patrimoine historique important et bien valorisé - Conservation et rénovation fortes de la trame urbaine historique - Mobilier urbain de qualité - Projets architecturaux urbains de qualité, mais à la condition qu'ils soient bien intégrés dans le tissu urbain existant et qu'ils ne renforcent pas les ruptures sociales - Politique de rayonnement culturel international - Politique culturelle populaire d'intégration sociale
Atouts environnementaux	- Site urbain prestigieux, plans d'eau intra-urbains avec gestion de qualité des berges - Paysages de qualité autour de la ville - Qualité de la trame verte intra-urbaine - Effort important de maîtrise des pollutions - Propreté urbaine - Maîtrise de la mobilité urbaine, de la circulation automobile, attitudes restrictives en matière de stationnement en surface, transports en commun efficaces
Gouvernance urbaine	- Cadre administratif adéquat pour une maîtrise métropolitaine globale - Politique efficace de marketing urbain - Marge de manœuvre budgétaire suffisante pour mener une politique métropolitaine volontariste - Management souple des conflits urbains et de la sécurité

CONCLUSION

Au cours de ces 4 journées de débat, il a été question de territoire, de société, de gouvernance et des processus à mettre en œuvre pour relever les défis à venir. Des problématiques ont émergé et des lignes ont été tracées pour le futur. Des concepts ont été posés, dont certains ont été incarnés dans la réalité locale strasbourgeoise, alsacienne et transfrontalière.

D'abord, une prise de conscience collective pour faire autrement

Les défis sont immenses et les contradictions ne manquent pas. Il y a, d'une part, les problématiques nouvelles, climatiques, sociétales et économiques, ..., dont la résolution passe par des inflexions, des inversions de tendances, voire des changements d'approche. Il y a, d'autre part, des réalités financières, voire législatives qui font douter de sa faisabilité, même à moyen terme.

Un pas a été franchi grâce à ces jours de prise de parole par des experts nationaux, des experts et des acteurs locaux. Une prise de conscience s'est opérée autour des questions auxquelles il va falloir s'atteler à court terme, sur la base d'une vision partagée de ces défis. Une vision qui acte un engagement vers une autre société permettant une limitation de l'empreinte écologique et des changements climatiques, la gestion raisonnée des ressources naturelles (utilisation du sol, en eau, ...) et la valorisation des ressources locales (production alimentaire et création de circuits courts).

Un nouveau regard qui fait que les acteurs locaux sont prêts à œuvrer, tout de suite, dans la même direction. Indispensable pour l'action, cette prise de conscience nourrit des processus de travail déjà en cours et des processus nouveaux à mettre en place.

Ensuite, des concepts comme outils pour réinterroger nos actions

Il y a la construction de l'armature urbaine à partir du paysage : notre territoire est le lieu de tous les conflits d'usage des sols, puisque nous y installons depuis des siècles à la fois nos industries, nos villes et villages, notre agriculture et nos loisirs. Repenser de façon intégrée la cohabitation de ces activités dans une perspective durable, écologique, sociale et économique, représente un des enjeux-clés du territoire.

Il est apparu que la trame verte et bleue condensait potentiellement un certain nombre de solutions aux questions de changement climatique et d'attractivité, voire d'appartenance. Elle contribue à un paysage de qualité, bien qu'elle ne doive pas en être l'unique ingrédient. Elle est à la fois support de la biodiversité, de nature ordinaire, de mobilité et de sociabilité.

Alors, peut-on, d'une autre façon, penser le lien entre nature et ville ou village :

- qui se structure par les systèmes hydrographiques et qui intègre les continuités écologiques, facilitant le fonctionnement écologique du territoire et de la biodiversité,
- qui traite les interfaces de la nature avec les lieux d'habitat pour accroître les aménités structurelles, répondant à l'aspiration de nos sociétés de nature en ville, de l'échelle du Rhin à celle de nos rues et micro-jardins privés,
- qui organise la mixité, limite l'étalement urbain, renforce le sentiment d'appartenance et favorise la densité urbaine, alimentant l'attractivité et le potentiel économique.

C'est ainsi que l'image ou le concept de territoire-paysage, de territoire-ressource a été posé.

CONCLUSION

Par ailleurs, il est rapidement apparu que la complexité va croissante pour appréhender la société aujourd'hui, et plus encore son devenir.

Des contradictions se font jour, d'une part entre l'atomisation de la société et la recherche de lieux de convivialité ; d'autre part entre l'objectif de mixité sociale et la tendance à la recherche de l'entre soi. De même, les choix de mode de vie des gens sont de plus en plus déconnectés des familles classiques d'analyse : les catégories socioprofessionnelles par exemple. Enfin, des questions demeurent sur les mécanismes régissant les aspirations à la ville ou à la campagne.

La proximité a été l'un des mots-clés pour tenter de répondre à ces aspirations.

La mobilité prenant une valeur sociale, le territoire des proximités sera indissociable du territoire connecté.

C'est une condition indispensable pour limiter les disparités.

Dans l'idéal, la mobilité reposera demain sur un réseau-armature, qui se développera à grande échelle et révélera la structuration urbaine. Il fera le lien entre l'urbain et le périurbain, la ville, la campagne et les villages, en facilitant la superposition des bassins de vie. Il construira un visage lisible aux banlieues, en les intégrant au territoire global. Ce réseau sera transfrontalier et certains se sont pris à rêver du tram-train reliant Strasbourg à Karlsruhe.

La ville sera dense, accompagnée de nature ; elle fonctionnera en réseaux de proximité, connectés aux territoires voisins. Les solutions technologiques déjà existantes s'enrichiront de nouvelles propositions pour une ville post-carbone accessible à tous.

La proximité n'est plus seulement physique, elle est de plus en plus immatérielle par la généralisation de l'usage d'Internet dans tous les actes de la vie courante, au point qu'il n'est pas possible aujourd'hui de dessiner le magasin de demain. La ville sera dans tous les cas neuronale : réseaux, immatériel, connexions...

Mais rien n'est simple. Car la financiarisation croissante du logement va plutôt en sens inverse des discours vertueux qui portent cette ambition. Les mécanismes financiers et les contradictions dans la pratique française du Droit de l'urbanisme créent aujourd'hui un territoire fragmenté, stigmatisant des populations dans des quartiers, et entraînant toujours plus de classes moyennes loin des centres. Avec également des trames vertes et bleues et des axes de transports en commun qui font croître le prix du foncier ou de l'immobilier.

Le travail sur le foncier est ainsi ressorti comme étant prioritaire, tant dans l'objectif d'opérations à vocation d'aménagement, résidentielles ou économiques. Pour ce dernier objectif, le Port autonome de Strasbourg notamment joue un rôle central. De véritables stratégies foncières, portées par des collectivités volontaires, sont indispensables pour tenter de maîtriser le devenir d'un territoire, encore plus celui d'un territoire contraint comme l'Alsace. C'est l'un des tous premiers processus que les collectivités ont le pouvoir d'activer.

Enfin, le territoire de demain sera porté par une économie renouvelée, dans un monde aux ressources finies mais dans lequel les possibilités de relations se sont multipliées grâce aux nouvelles technologies. Une économie basée sur l'optimisation des ressources a été évoquée, associée à une société dépassant cet horizon fini par l'infini du relationnel.

Plus largement, c'est la question du fonctionnement économique et de sa traduction spatiale qui a été soulevée, avec l'idée du territoire compétitif comme angle d'approche complémentaire aux autres concepts.

Pour le bâtir, la structuration urbaine, l'attractivité, l'approvisionnement de la ville, les choix d'irrigation logistique du territoire, la lisibilité du positionnement économique, l'articulation et l'organisation de l'accessibilité à grande échelle sont des premiers points d'appui. Dans ce cadre, l'exploration faite de l'articulation de l'aire urbaine métropolitaine transfrontalière avec l'Euro-région mérite un approfondissement.

Quel lien entre l'Alsace, le Bade-Wurtemberg, la Rhénanie-Palatinat et le Canton de Bâle, voisins ? Le Rhin supérieur reste peu lisible comme entité de projet. Le mythe du réseau de villes moyennes comme modalité de développement transfrontalier est écorné face à deux constats : les grandes métropoles centralisées sont plus efficaces économiquement, les villes moyennes ont intérêt à valoriser des niches économiques différentes.

Cette question mérite d'être analysée de près. Elle souligne deux pistes : d'une part le travail sur la masse critique de la métropole reste incontournable, d'autre part les réels potentiels de coopération entre les villes qui constituent le Rhin supérieur doivent être activés : déjà, les ports offrent de réelles opportunités de valeur ajoutée lisible pour des rapprochements transfrontaliers.

Enfin, ce sont les citoyens, les entreprises appuyées par les institutions qui, dans leur désir de faire société ensemble entre les deux rives du Rhin, constituent les moteurs puissants du fonctionnement frontalier de tous les jours.

Enfin, des pistes en termes d'application

Ces concepts sont proposés comme des outils qui permettent une suite appliquée à ce séminaire. L'approfondissement de EcoCité, la mise en relation des SCOTs, les projets prioritaires de la Communauté urbaine de Strasbourg, le PLU de Strasbourg, les stratégies de l'Eurodistrict, l'accessibilité à grande échelle, les trames vertes régionales et locales, les réseaux armature de déplacement... sont autant de domaines immédiats d'application.

De plus, c'est avec une gouvernance renouvelée en terme d'articulation des échelles de territoire et des protagonistes concernés, que les processus seront mis en place. Le triptyque société civile/partenaires/élus est pressenti comme incontournable. Les habitants sont conscients de la nécessité des changements, ils sont prêts à y contribuer, ils attendent des solutions, certes plutôt à confort égal. Des partenariats sont indispensables, entre partenaires publics, mais également avec des partenaires privés.

Retenons pour finir que l'acceptabilité et la qualité s'obtiennent avec la co-construction, qui prend du temps, et qu'elles ont leur place avant la décision des élus. Ces derniers, dans ces périodes de mutation, sont attendus pour ouvrir de nouveaux horizons aux citoyens. En transformant nos interrogations en un récit dans lequel tous les citoyens, jeunes et anciens, pourront se projeter, les élus les amèneront à produire le quotidien à venir que ces 4 journées de débat ont exploré.

Les partenaires :



Directrice de la publication : Anne Pons

Rédacteur en chef : Ahmed Saib

Ont participé : Cathie Allmendinger, Sylvie Blaison, Pierre de Cadenet, Fanny Chailloux, Fabienne Commessie, Nicole Crucy, Mathilde Delahaye, Vincent Flickinger, Yves Gendron, Jean Isenmann, Youssef Katiri, Colette Koenig, Sandrine Lechner, Yannick Locoge, Géraldine Mastelli, Nadia Monkachi, Sophie Monnin, Virginie Muzart, Mélanie Pous, Pierre Reibel, Janine Ruf, Valentine Ruff, Ahmed Saib, Laurent Stemmelen, Amina Thou, Fabienne Vigneron et Benoît Vimbert.

Participants aux tables rondes : Henri Bava, Philippe Bies, Jacques Bigot, Françoise Buffet, Hans Gunther Clev, Gilles Corman, Pierre Dhénin, Didier Guénin, Michel Guéry, Dieter Karlin, Jean-Philippe Lally, Jean-Luc Mantelet, Philippe Petitprez, Pierre Radanne, Vincent Renard, Jean-Baptiste Schmider, Jacques Sparfel, Catherine Trautmann, Henry Uhrig, Christian Vandermotten, Sylvain Wassermann et Jean-Marc Willer.

Animation des tables rondes : Didier Bonnet (journaliste-Agence de presse alsacienne), Laurent Miguët (journaliste - Le Moniteur) et Christian Robischon (journaliste - Urbapress).

Synthèses des tables rondes : Bernadette Guyon-Benoite, (ALGOE Consultants)