

# LES CAHIERS

DE L'INSTITUT D'AMENAGEMENT  
ET D'URBANISME  
DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

## FRANGES DES MÉTROPOLIS

*Des territoires de projets*





INSTITUT D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME  
DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

Fondation reconnue d'utilité publique  
par le décret du 2 août 1960.

Directeur général  
M. Hervé GAY

Organisme d'études du Conseil régional, l'IAURIF apporte en priorité son appui technique aux collectivités locales d'Ile-de-France.

Il réunit un large éventail de compétences : aménagement urbain et rural, environnement, transports, logement et modes de vie, économie et développement local, équipements et foncier, santé.

Ses diagnostics et ses propositions permettent ainsi de préparer les choix des élus régionaux et locaux avant de les traduire en terme de projets.

Il agit en partenariat avec d'autres opérateurs français et européens à travers son Système d'Information Géographique et sa Médiathèque en réseau.

Il exporte ce savoir-faire à travers des contrats directs et des accords de coopération technique.

## Composition du conseil d'administration au 1<sup>er</sup> avril 2003

### Président

**M. Jean-Paul HUCHON**  
Président du Conseil Régional d'Ile-de-France

### Vice-présidents

**M. Bertrand LANDRIEU** 1<sup>er</sup> vice président  
Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris

**M. Jean-Claude BOUCHERAT** 2<sup>e</sup> vice président  
Président du Conseil Économique et Social  
Régional d'Ile-de-France

### • Six Vice-Présidents :

**Mme Marie-Michelle BATAILLE**  
**M. Jean-Loup MORLÉ**  
**Mme Myriam CONSTANTIN**  
**M. Pascal-Michel DELMAS**  
**Mme Jocelyne RIOU**  
**Mme Sylvie BOULEAU**  
Secrétaire : **M. Joseph TREHEL**  
Trésorier : **M. Robert CADALBERT**

### Conseillers régionaux

#### Titulaires

**Mme Janine HADDAD**  
**Mme Jocelyne RIOU**  
**M. Robert CADALBERT**  
**Mme Sylvie BOULEAU**  
**Mme Myriam CONSTANTIN**  
**M. Joseph TREHEL**  
**M. Pierre BEDIER**  
**M. Jean-Loup MORLÉ**  
**Mme Marie-Michelle BATAILLE**  
**Mme Marie-Christine du LUART**  
**Mme Isabelle de KERVILER**  
**M. Pascal-Michel DELMAS**  
**M. Jean-Michel DUBOIS**

#### Suppléantss

**N.**  
**M. José RUIZ**  
**M. Jean-Luc LAURENT**  
**M. Lucien FERRIER**  
**Mme Jeanne CHEDHOMME**  
**M. Laurent DUMOND**  
**M. Didier JULIA**  
**M. Xavier CHINAUD**  
**M. Jean BARDET**  
**Mme Annick DOULCET**  
**M. Régis HUMBERT**  
**M. Christian LE SCORNEC**  
**M. Jacques OLIVIER**

Le Président du Conseil Economique et Social Régional :  
**M. Jean-Claude BOUCHERAT**

### • Deux membres du Conseil Economique et Social Régional :

#### Titulaires

**Mme Joséphine COPPOLA**  
**Mme Isabelle DROCHON**

#### Suppléants

**Mme Danielle DESGUÉES**  
**M. Noël ZELLER**

### • Quatre représentants de l'Etat

**M. Bertrand LANDRIEU**, Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, représentant le Ministre chargé de l'Intérieur  
**M. Alain CHARRAUD**, Directeur régional de l'INSEE, représentant le Ministre chargé du Budget  
**M. Bertrand MEARY**, Directeur régional de l'Équipement d'Ile-de-France, Préfet, représentant le Ministre chargé de l'Urbanisme  
**M. Patrick LABIA**, représentant le Ministre chargé des Transports

### • Quatre membres fondateurs

**M. Jean-Pierre MONNOT**, représentant le Gouverneur de la Banque de France  
**M. Patrick TERROIR**, représentant le Directeur général de la Caisse des Dépôts et Consignations  
**M. Patrick BAYON DE LA TOUR**, Président du Directoire du Crédit Foncier de France  
**M. Henry SAVAJOL**, représentant la Présidente du Directoire du Crédit de l'Équipement des P.M.E.

Le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris,  
représenté par  
**M. Jacques DERIEUX**

Directeur de la publication  
Hervé GAY

[hervé.gay@iaurif.org](mailto:hervé.gay@iaurif.org)

Rédactrice en chef

Dominique LOCHON (01.53.85.77.11)

[dominique.lochon@iaurif.org](mailto:dominique.lochon@iaurif.org)

Coordinatrice

Anne-Véronique VERNARDET (01.53.85.79.61)

[anneveronique.vernardet@iaurif.org](mailto:anneveronique.vernardet@iaurif.org)

Comité de lecture

Ruth FERRY,  
Anne-Marie ROMÉRA,  
Fouad AWADA,  
Joseph BERTHET,  
François DUGÉNY,  
Gérard LACOSTE,  
Philippe MONTILLET,  
Jean-Pierre PALISSE,  
Christian THIBAUT

Presse

Catherine GROUÉE-BRAMAT (01.53.85.79.05)

[catherine.bramat@iaurif.org](mailto:catherine.bramat@iaurif.org)

Traductions

ILTI, Traduc'Tik

Secrétariat administratif

Christine MORISCEAU (01.53.85.75.48)

[christine.morisceau@iaurif.org](mailto:christine.morisceau@iaurif.org)

Direction artistique - Fabrication

Denis LACOMBE (01.53.85.79.44)

[denis.lacombe@iaurif.org](mailto:denis.lacombe@iaurif.org)

Maquette, illustrations

Claudine LHOSTE-ROUAUD (01.53.85.79.42)

[claudine.lhoste@iaurif.org](mailto:claudine.lhoste@iaurif.org)

Cartographie

Didier PRINCE (01.53.85.79.47)

[didier.prince@iaurif.org](mailto:didier.prince@iaurif.org)

Bibliographie

Christine ALMANZOR (01.53.85.79.23)

[christine.almanzor@iaurif.org](mailto:christine.almanzor@iaurif.org)

Claire PAULET (01.53.85.79.20)

[claire.paulet@iaurif.org](mailto:claire.paulet@iaurif.org)

Médiathèque - Photothèque

Micette HERCELIN (01.53.85.79.66)

[micette.hercelin@iaurif.org](mailto:micette.hercelin@iaurif.org)

Cécile MORTIER (01.53.85.75.18)

[cecile.mortier@iaurif.org](mailto:cecile.mortier@iaurif.org)

Nicole ROMPILLON (01.53.85.75.32)

[nicole.rompillon@iaurif.org](mailto:nicole.rompillon@iaurif.org)

Coordination de fabrication

Roland GUENIFFET (01.53.85.79.43)

[roland.gueniffet@iaurif.org](mailto:roland.gueniffet@iaurif.org)

Impression : Giuntina

Commission paritaire N° 811 AD  
ISSN 0153-6184

© I.A.U.R.I.F.

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés.

Les copies, reproductions, citations intégrales ou partielles pour utilisation autre que strictement privée et individuelle, sont illicites sans autorisation formelle de l'auteur ou de l'éditeur

La contrefaçon sera sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal

(loi du 11-3-1957, art. 40 et 41).

Dépôt légal : 1<sup>er</sup> trimestre 2003

Diffusion vente et abonnement :

Olivier LANGE (01.53.85.79.38)

[olivier.lange@iaurif.org](mailto:olivier.lange@iaurif.org)

Le numéro :	France 36 €	Étranger 38 €
Abonnement pour 4 numéros :	87 €	98 €
Étudiants *	Remise 30 %	

Sur place :

LIBRAIRIE ÎLE-DE-FRANCE, accueil IAURIF  
15, rue Falguière, Paris 15<sup>e</sup> (01.53.85.77.40)

Olivier LANGE (01.53.85.79.38)

[olivier.lange@iaurif.org](mailto:olivier.lange@iaurif.org)

Par correspondance :

INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME  
DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE  
15, rue Falguière, 75740 Paris Cedex 15

abonnement et vente au numéro :

<http://www.iaurif.org>

\* Photocopie carte de l'année en cours. Tarif 2003

# Sommaire

Éditorial :

**Franges des métropoles  
européennes :  
des territoires de projets**

Hervé Gay - Directeur général de l'IAURIF

5

**La maîtrise  
du développement  
des franges urbaines :  
un enjeu majeur  
pour un développement  
durable des métropoles**

7

**Les franges urbaines  
des grandes régions  
métropolitaines**

15

**Les cadrages régionaux  
et locaux**

25

**La métropole francilienne**

27

**Le Sud-Est anglais**

39

**La Province  
de Hollande méridionale**

51

**La région de la Ruhr**

61

**La région Rhein-Neckar**

69

77

**Analyse thématique  
des franges  
des métropoles**



79

**Espaces naturels  
et agricoles**



89

**Interaction  
ville-campagne**



99

**Maîtrise  
des déplacements**



107

**Institutions**



115

**Recueil de bonnes  
pratiques**



139

**Le séminaire final :  
restitution du projet  
et ouvertures**



144

**Bibliographie**

153

**Biblio Brèves**

156

**Brèves Rencontres**

160

**Brèves Lectures**



**Crédits photos**

Sauf mentions contraires, les photographies  
utilisées dans ce document sont issues  
des travaux effectués par le groupe  
de partenaires du projet.



**Les équipes ayant permis  
la réalisation du projet  
Franges des Métropoles**



**Iaurif**

Jean-Pierre Palisse, Anne Véronique Vernardet,  
Nelly Barbieri, Dominique Riou

**Avec la participation de :**

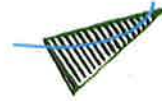
Sandrine Bitler-Barreiro, Hervé Blumenfeld,  
Isabelle Chagnot, Claude Gaudriault, Laurent Perrin,  
Ingrid Ernst (consultante), Laurence Laporte,  
Corinna Lochmann, Nicolas Quatremère,  
Birgit Schlenker, Marc Tuitino

**Le studio graphique de l'Iaurif :**

Élodie Beaugendre, Agnès Charles, Olivier Cransac,  
Denis Lacombe, Claudine Ihoste, Didier Prince,  
Annie Ribonet, Jean-Eudes Tilloy

**Secrétariat :**

Virginie Cioni, Brigitte Merckens, Yolande Oestreicher,  
Isabelle Zugetta



OISE LA VALLÉE

**Oise-la-Vallée**

Lucile Mozet



**Serplan** (dissout en mars 2001)

Brian Wilson, Alan Wheeler (consultant),

**Avec la participation de :**

Emily Lauder



**London Borough of Bromley**

Robin Cooper, Mike Ibbott

**Avec la participation de :**

Ross Jones, Béatrice Crabb, Valérie Voisembert  
(GL Hearn consultants)



**Essex County Council**

Peter Hakes



**Kommunalverband Ruhrgebiet**

Franck Bothmann, Michael Schwarze-Rodrian

**Avec la participation de :**

Pétra Dolenga



**Provincie Zuid-Holland**

Axel Hartman, Ben Mosterl, Frits Van Gulick

**Avec la participation de :**

Martijn Leyten



**Ministerie van Volkshuisvesting,  
ruimtelijke Ordening  
en Milieubeheer**

Ineke Smits



**Planungsgemeinschaft Rhein-Pfalz**

Klaus Mandel

**Avec la participation de :**

Aniye Hauptvogel



**Universität Mannheim/  
Geographisches Institut**

Paul Gans, Christina West

Ce projet a bénéficié d'un financement européen au titre du FEDER,  
dans le cadre de l'initiative communautaire INTERREG IIC

<b>Editorial :</b> <b>Fringes of European metropolitan areas: territories for projects</b> Hervé Gay - General Manager of the IAURIF	<b>4</b>	<b>Analysis of the MetroFringes Project</b>	<b>76</b>
<b>Keeping urban fringe development under control: a major issue for the sustainable development of metropolises</b>	<b>6</b>	<b>Natural areas and farmland : Protecting, enhancing, managing</b>	<b>80</b>
<b>The fringes zones bordering metropolitan areas</b>	<b>14</b>	<b>Interaction between town and country in its social economic and spatial dimensions</b>	<b>90</b>
<b>The regional and local reference frames</b>	<b>24</b>	<b>Controlling commuting and travel and reducing their impact on the environment</b>	<b>100</b>
<b>The Paris Ile-de-FranceMetropolis</b>	<b>28</b>	<b>Institutions and methods used for organisation and management</b>	<b>108</b>
<b>South-East England</b>	<b>40</b>	<b>A compendium of good practices</b>	<b>114</b>
<b>The Province of South Holland</b>	<b>52</b>	<b>The final seminar: handing over the project and openings</b>	<b>138</b>
<b>The Ruhr region</b>	<b>62</b>		
<b>The Rhine/Neckar region</b>	<b>70</b>		

### The "Cahiers" MetroFringes

An English-language version of the "Cahiers" can now be obtained on line from the IAURIF web-site:



From now on, translations of every article will be available on line, allowing you not only to consult them on your computer screen but also to print them out. In the paper version, only the introductions to the articles and the illustration captions will be expressed in both French and English.

By making an English-language version available on line, we are hoping to increase the international readership of our "Cahiers".

## *Fringes of European metropolitan areas: territories for projects*

*The metropolitan regions in North-Western Europe are now faced with the consequences of periurbanisation and today they are attempting to set up some principles for lasting development in these peripheral territories.*

*In Ile-de-France, as in the other European metropolitan regions, these sensitive areas are subjected to urbanisation pressures and to their consequences that are detrimental to the balance of the metropolis as a whole. As a corollary to the issue of the «compact city,» the issue of the future of these fringe areas remains acutely topical.*

*In France, as in other countries in North-West Europe, some projects have emerged in the fringes of the metropolitan areas, which grant as much importance to creative actions as to protective regulations. In Ile-de-France, the regional natural parks illustrate this approach perfectly.*

*At the beginning of this 21<sup>st</sup> century, planning authorities from several European countries have begun to swap their experiences regarding this kind of territories. Their works have been summarised in a «Declaration for the future of the MetroFringes areas», which offers the metropolitan regions an approach to development aimed at restoring the balances there in a lasting manner.*

*These experiences show an integrated approach to policies on habitat, economic development, training, relocation and environment. They mobilise the public and private actors on the fringe territories from the regional level to the local level.*

*The aim of the Cahier de l'IAURIF N° 136 is to publicise them. It is also meant to help to identify the approaches for a new, more strategic way to conceive regional planning in Ile-de-France.*

**Hervé Gay**

General Manager  
of the Iaurif

## Franges des métropoles européennes : des territoires de projets

*L*es régions métropolitaines du Nord-Ouest de l'Europe sont confrontées aux conséquences de la périurbanisation et tentent aujourd'hui de mettre en œuvre des principes de développement durable dans ces territoires de périphérie.

En Ile-de-France, comme dans les autres régions métropolitaines européennes, ces territoires sensibles subissent les pressions de l'urbanisation et leurs conséquences néfastes pour l'équilibre de l'ensemble de la métropole. Corollaire de celle de la «ville compacte», la question du devenir de ces territoires reste d'actualité.

En France comme dans d'autres pays du Nord-Ouest de l'Europe, des projets émergent dans les franges des métropoles, qui accordent autant de place à l'action créatrice qu'à la réglementation protectrice. En Ile-de-France, les parcs naturels régionaux illustrent parfaitement cette démarche.

En ce début de 21<sup>e</sup> siècle, les organismes d'aménagement de plusieurs pays européens ont échangé leurs expériences sur ce type de territoires. Leurs travaux se sont concrétisés par une «Déclaration pour l'avenir des franges des métropoles» qui propose aux régions métropolitaines une approche du développement visant à y restaurer durablement les équilibres.

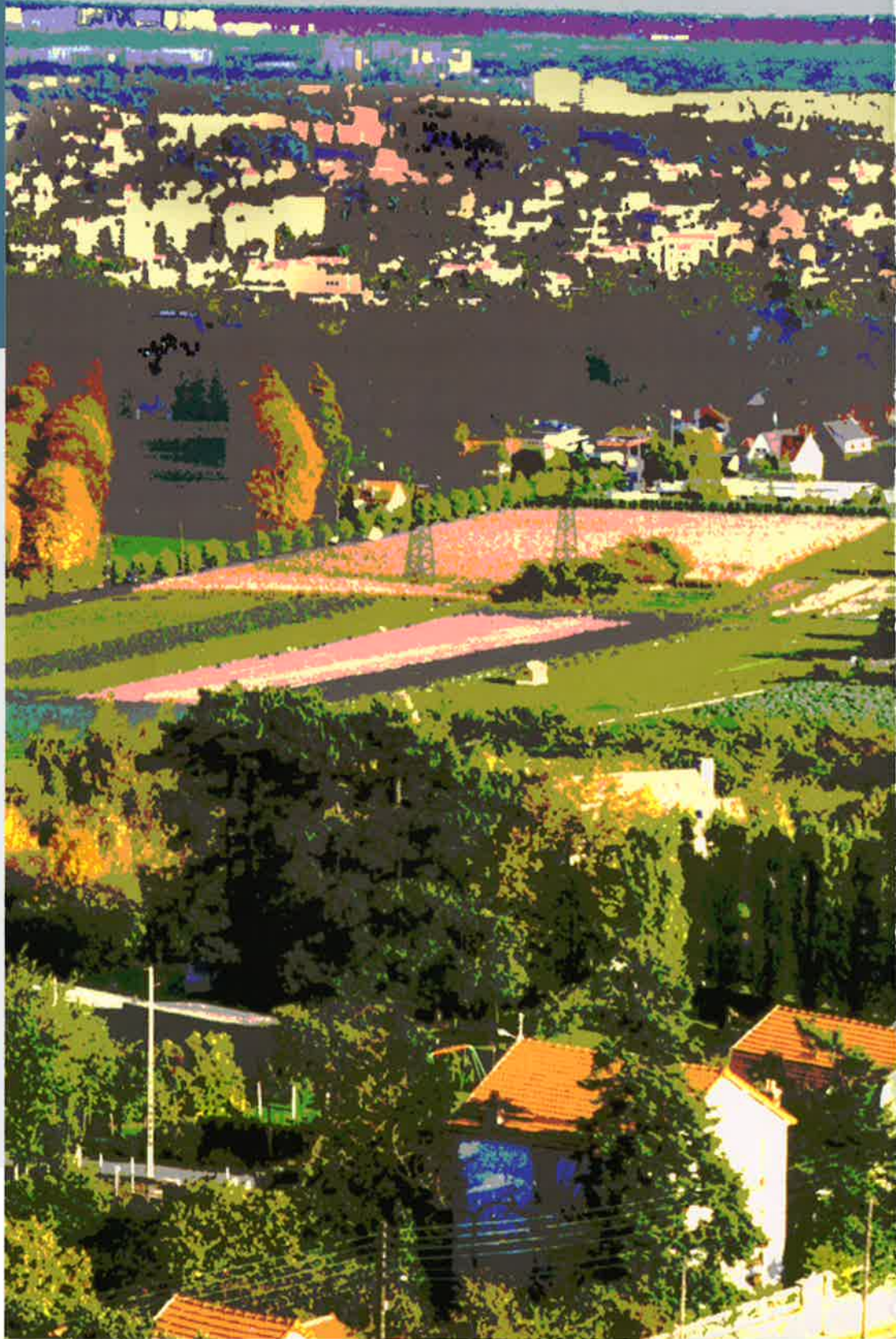
Ces expériences montrent une approche intégrée des politiques d'habitat, de développement économique, d'équipement, de déplacement et d'environnement. Elles mobilisent sur les territoires de franges les acteurs publics et privés, du niveau régional au niveau local.



**Hervé Gay**  
Directeur général  
de l'Iaurif

L'objectif du Cahier de l'IAURIF n° 136 est de les faire connaître. Il a aussi pour ambition d'aider à identifier les démarches d'une nouvelle manière –plus stratégique– de concevoir la planification régionale en Ile-de-France.

Keeping urban  
fringe  
development  
under control:  
a major issue  
for the sustainable  
development  
of metropolises



L. Reynart/laurif



# LA MAÎTRISE DU DÉVELOPPEMENT DES FRANGES URBAINES :

Jean-Pierre Palisse  
Iaurif

un enjeu majeur pour un développement durable des métropoles

L'Ile-de-France, comme la plupart des métropoles européennes, a connu pendant un siècle et demi une croissance urbaine considérable. L'IAURIF estime que la surface bâtie est passée de 15 000 hectares au début du XIX<sup>e</sup> siècle à plus de 130 000 hectares à la fin du XX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. Elle avait plus que doublé entre 1850 et 1900, presque triplé entre 1900 et 1960 et avait été multipliée par 1,4 entre 1960 et 1994. Face à l'expansion tentaculaire de l'agglomération parisienne et ses conséquences sociales, sanitaires et fonctionnelles, les pouvoirs publics ont tenté de juguler puis d'organiser cette croissance. Les plans d'urbanisme (Prost de 1934, le PARP et le PADOG de 1960) visaient à freiner l'étalement urbain mais la crise du logement et les besoins de la croissance économique de l'après guerre ont amené à élaborer un projet d'aménagement beaucoup plus ambitieux. Ce projet –le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne (SDAURP de 1965), s'est fondé sur la création de villes nouvelles aux franges de l'agglomération et sur la mise en place d'un réseau de transport régional puissant. Contrairement à l'agglomération londonienne qui, dès la fin des années 30, avait assuré la protection de sa *Green Belt*, ce n'est qu'en 1976 que le Schéma directeur s'est préoccupé de préserver les territoires ruraux entourant l'agglomération dans le cadre d'une politique de Zones naturelles d'équilibre (ZNE) qui a conduit à la création des parcs naturels régionaux et seulement en 1994 que le schéma a intégré le principe de «Ceinture verte» proposé par le Conseil régional.

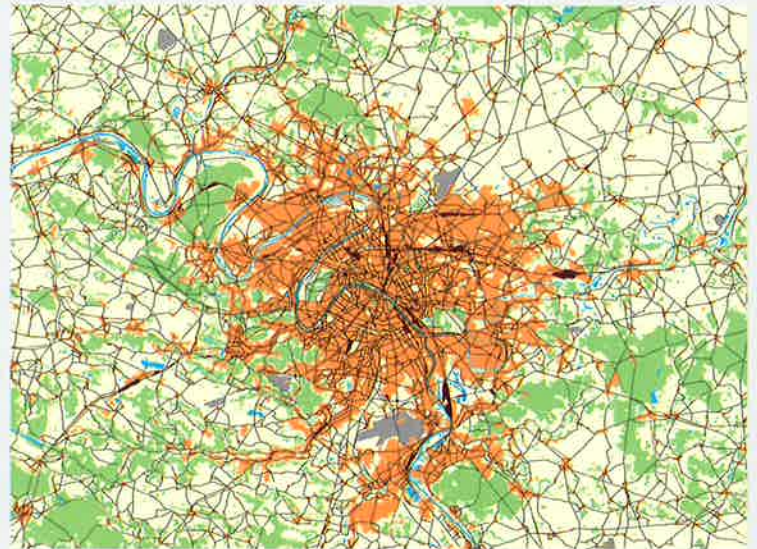
(1) Cf. n° 119 des «Cahiers de l'IAURIF», «Trois siècles de cartographie en Ile-de-France».

Évolution de l'agglomération parisienne  
de 1830 à nos jours

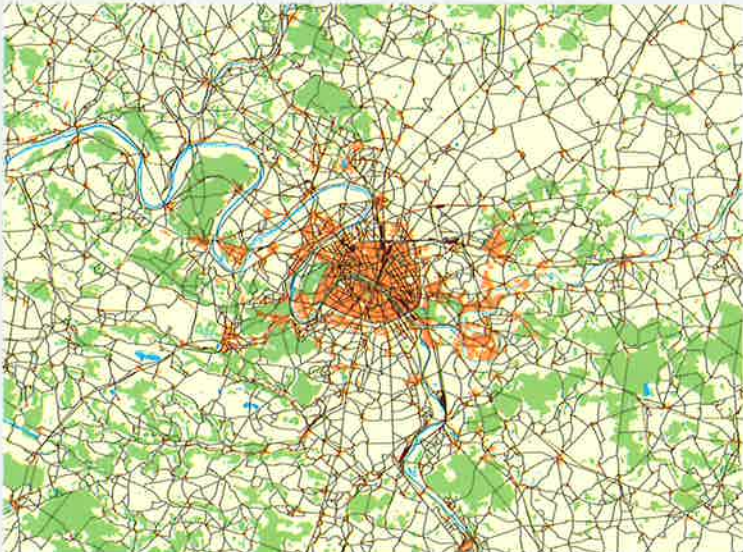
1830



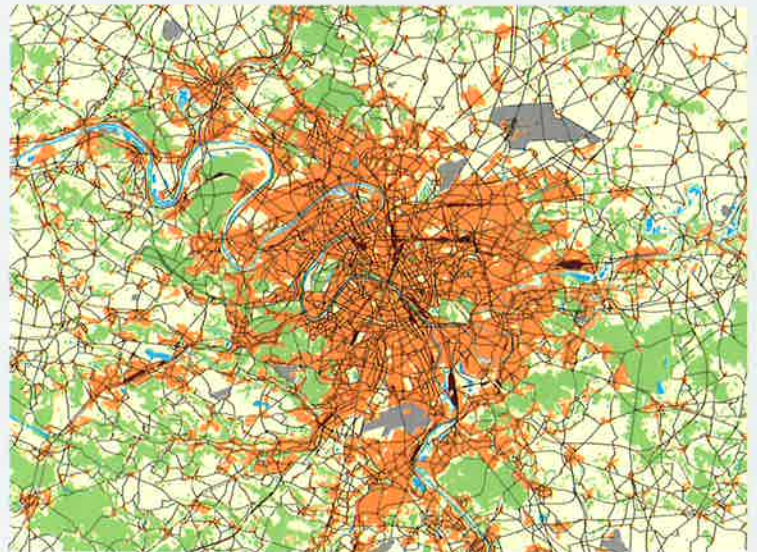
1900



1960



2000

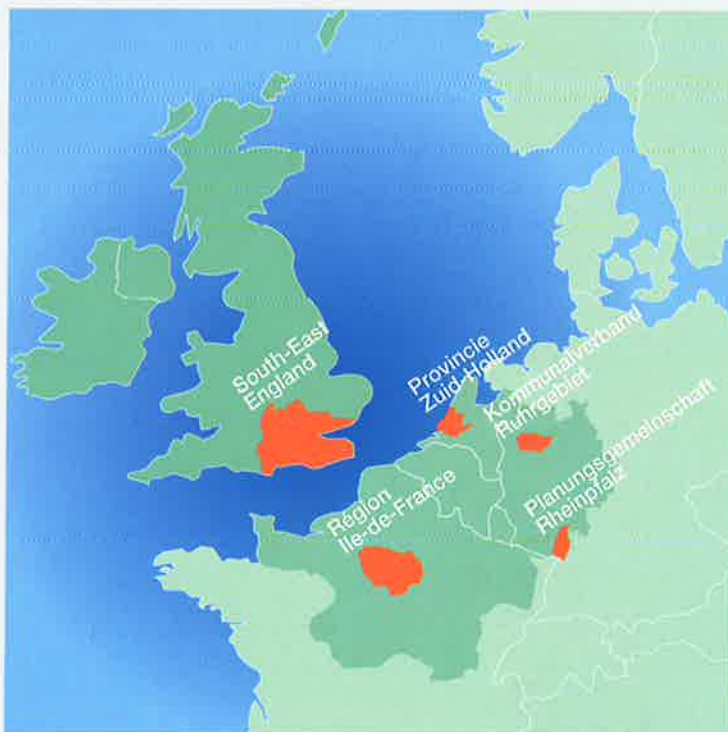


© Iaurif

En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, alors que tous les acteurs conviennent de la nécessité de rénover la planification régionale de l'Île-de-France, le devenir des territoires de franges de l'agglomération parisienne trouve une actualité et une acuité particulières. Ces territoires ne peuvent plus seulement être considérés comme des espaces d'opportunité foncière dont il s'agit d'organiser rationnellement l'urbanisation. La prise de conscience des enjeux environnementaux du développement urbain (préservation des ressources et des richesses naturelles, sauvegarde de la qualité du cadre de vie, impacts biologique, physique et climatique des activités et des déplacements) conduit à la recherche de modes de développement urbain plus durables, plus respectueux du patrimoine naturel et plus économes d'espaces. Le ralentissement de la croissance démographique dans les pays européens et l'épuisement de l'exode rural ont réduit les besoins d'urbanisation nouvelle mais l'attractivité économique des métropoles en fait toujours des lieux de polarisa-

tion de la croissance. La facilité conduit à utiliser les périphéries des métropoles comme espaces de services fournissant des terrains bon marché où sont implantés logements, activités et infrastructures gênantes au cœur de la métropole. Cette tendance est d'autant plus forte que les fonctions traditionnelles de ces territoires, l'agriculture en particulier, sont fragilisées par l'évolution du contexte économique mais aussi par les difficultés de cohabitation avec l'urbain. Les mesures de protection (classement de site, zonage 1 des documents d'urbanisme) ne suffisent plus à se prémunir contre une dégradation des espaces naturels dont la gestion et l'entretien ne sont plus correctement assurés. Pour freiner ce processus d'étalement urbain, le recyclage des espaces urbanisés déqualifiés ou désaffectés est devenu une priorité affichée par la plupart des métropoles européennes. C'est l'objectif de la politique de «renaissance urbaine» prônée en Angleterre par le rapport Rodgers, mais aussi de la politique de «renouvellement urbain» contenue en France dans la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU). Mais ces politiques coûteuses, complexes et longues à mettre en œuvre, sont insuffisantes si, en corollaire, une politique de maîtrise et de valorisation des franges métropolitaines n'est pas engagée.

L'aire métropolitaine du Nord-Ouest de l'Europe et la localisation des régions partenaires



© Iaurif

### Contenir l'expansion urbaine incontrôlée

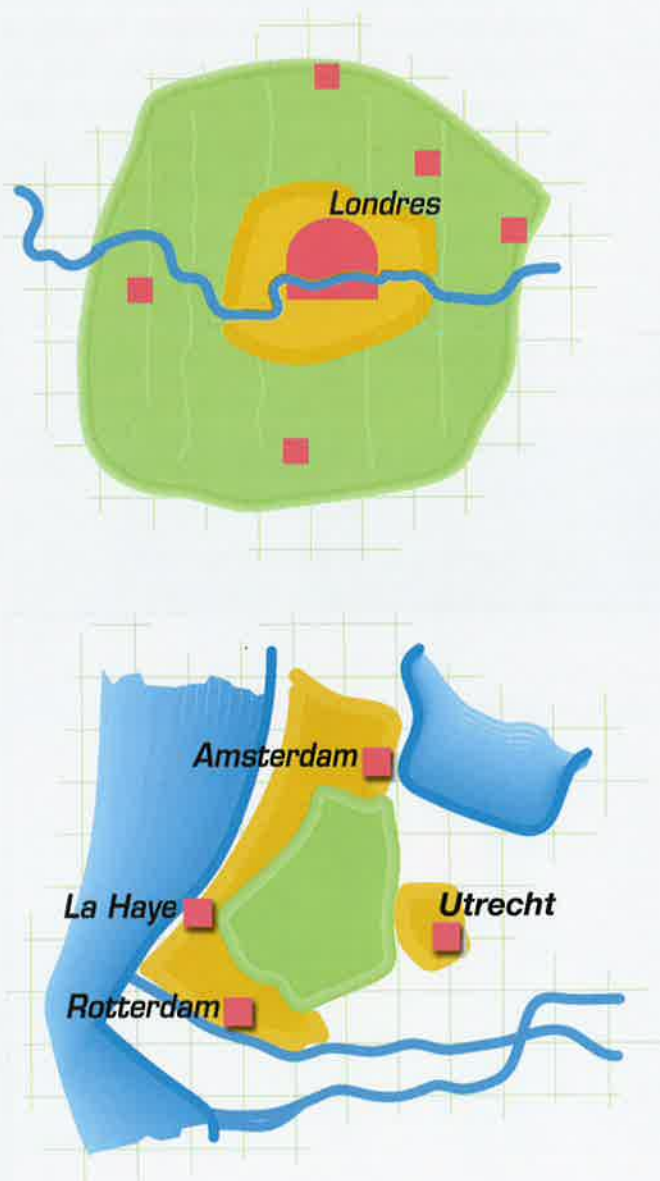
Le Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) approuvé à Potsdam en 1999 par l'Union européenne a recommandé aux Etats membres et à leurs collectivités locales et régionales la prise en compte du concept de «ville compacte», minimisant l'extension des surfaces urbanisées et a retenu, comme option de politique commune, le soutien aux méthodes efficaces pour contenir l'expansion urbaine incontrôlée. Il était donc logique que le projet «Franges des métropoles» (MetroFringes, initié par l'IAURIF en 1998 à la demande de la Région Ile-de-France, rencontre un accueil particulièrement favorable auprès du secrétariat chargé par la Commission européenne de la mise en œuvre du programme transnational Interreg II C dans «l'Aire métropolitaine du Nord-Ouest» (AMNO).

## Susciter des synergies entre métropoles et des coopérations entre organismes de planification

Toutes les grandes villes du monde sont confrontées à la maîtrise du développement des franges urbaines, mais les métropoles du Nord-Ouest européen, conscientes de l'importance de la qualité du cadre de vie pour leur attractivité, partagent un même objectif de développement durable qui les conduit à imaginer des politiques innovantes et concrètes pour ces territoires. Dans le cas de métropoles monocentriques comme celles de Paris ou de Londres, il s'agit des territoires qui entourent l'agglomération centrale et qui constituent leur ceinture verte ou *Green Belt*. Dans le cas des métropoles polycentriques comme la Randstad et la Ruhr, il s'agit des territoires interstitiels entre les agglomérations, le Cœur vert (*Groen Hart*) en Hollande ou les coupures vertes (*Grünzüge*) en Allemagne. L'objectif du projet «Franges des métropoles» était de susciter par l'échange et le dialogue une synergie transnationale entre ces démarches. Mené dans le cadre d'un véritable partenariat, il a permis une coopération concrète entre les organismes de planification de cinq régions métropolitaines de l'AMNO qui assurent la promotion de ces concepts : l'Ile-de-France (Paris), le Sud-Est anglais (Londres), la Province de Hollande méridionale (La Haye et Rotterdam), la région Rhin-Ruhr ainsi que la région de Mannheim-Ludwigshafen.

A partir d'une analyse comparée des problèmes rencontrés par les territoires périurbains de ces métropoles et d'une confrontation des démarches et des outils utilisés, le projet «Franges des métropoles» a permis à des praticiens, mais aussi à des responsables régionaux et locaux (élus ou techniciens), de confronter expériences et savoir-faire de façon très enrichissante. Ces échanges ont apporté à chacun des participants au projet des idées susceptibles d'être appliquées dans leurs régions ; ces échanges ont aussi contribué, à leur échelle, à la cohésion européenne, en favorisant une meilleure connaissance et une plus grande compréhension mutuelle, en permettant de dépasser les différences culturelles et juridiques.

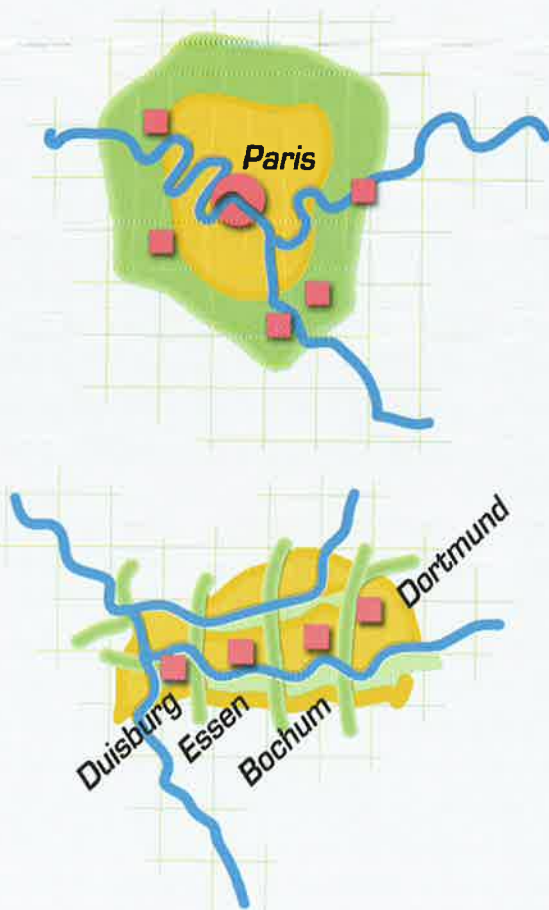
Des exemples de bonnes pratiques ont été observés et analysés sur le terrain. Les partenaires de l'IAURIF se sont particulièrement intéressés à l'expérience francilienne des Parcs naturels régionaux ou à l'action menée par le GIP emploi autour de l'aéroport de Roissy. Inversement, les Franciliens ont été impressionnés par l'ambition de l'IBA *Emscher Park* dans la Ruhr, par le dynamisme des partenariats public-privé dans le Sud-Est anglais et par la transversalité du programme de réhabilitation de la vallée de l'Ijssel en Hollande.



© Iaurif

### Une «Déclaration pour l'avenir des franges», pour un développement équilibré et durable des métropoles

Mais la leçon la plus importante à tirer de ce partenariat se trouve dans la «Déclaration pour l'avenir des franges des métropoles» qui a été présentée lors du séminaire conclusif, les 13 et 14 septembre 2001 à Paris, et qui a rassemblé une centaine de techniciens et de décideurs des régions partenaires. Cette Déclaration propose aux régions métropolitaines une approche de la planification et du développement de leurs territoires de franges qui évitera que la compétition inévitable entre les métropoles entraîne un développement déséquilibré et non durable. S'appuyant sur de nombreuses expériences, elle ouvre la voie à une stratégie renouvelée qui pourra aider l'Ile-de-France à concevoir un futur schéma directeur régional plus efficace et constructif en s'appuyant sur un partenariat actif avec les échelons locaux.



Le premier principe à mettre en œuvre est de passer d'une attitude protectrice à une attitude constructive. Il s'agit moins de défendre les territoires de franges contre les pressions et les retombées négatives de l'urbanisation que de leur proposer un projet de développement spécifique valorisant leurs opportunités et leurs spécificités.

Il ne s'agit pas de faire des territoires de franges les témoins figés d'une campagne disparue, mais de donner aux espaces ouverts ou de faible densité qui constituent les poumons verts de la métropole une véritable fonction sociale et économique qui assurera leur durabilité à long terme.

Bien entendu, ce projet devra permettre un développement durable, c'est-à-dire intégrer les besoins économiques, sociaux et environnementaux des générations futures. Il devra prendre en compte les problèmes d'échelle régionale, c'est-à-dire inscrire l'action locale dans une stratégie régionale cohérente ; cette stratégie régionale visant la création d'une armature verte de la métropole devra être emblématique et fédératrice des projets territoriaux.

Les projets locaux devront combiner la préservation des ressources et des richesses locales avec leur valorisation. Il ne s'agit ni d'une reconstitution historique, ni d'une «réserve d'indiens», mais d'une offre territoriale spécifique riche en espaces ouverts et donnant au travers de son patrimoine naturel et culturel une visibilité aux racines régionales.

Cela suppose d'accorder plus de place à l'action créatrice qu'à la réglementation protectrice.

Cela suppose aussi une approche intégrée du développement, c'est-à-dire la mise en cohérence et en synergie des différentes politiques thématiques –habitat, développement économique, formation, environnement, déplacements.

Cela suppose enfin une coopération active de tous les acteurs tant au niveau régional que local, un renforcement des partenariats entre secteur public et secteur privé, un effort de dialogue et de participation démocratique et un esprit d'innovation à l'égard des processus autant que des projets.



Aux franges de Mannheim et de Ludwigshafen : l'usine de la BASF

L'application de ces principes conduira à concevoir une planification régionale très différente de celle du SDRIF dans sa forme, dans son contenu et dans sa démarche d'élaboration.

En mettant en avant les dynamiques de développement et la gestion de l'espace, et en privilégiant les partenariats entre les acteurs régionaux et les acteurs locaux, cette stratégie impose de rompre avec une tradition de planification descendante fondée sur la règle et l'interdit.

Les expériences locales observées et évaluées dans le cadre du projet « Franges des métropoles » ont montré l'intérêt et l'efficacité des programmes labellisés de développement local intégré : parcs naturels régionaux en Ile-de-France, *Community Forest* ou *Regional Park* en Angleterre, *Landschaft Spark* en Allemagne. Un concept de parcs régionaux périurbains adaptant l'expérience des PNR au contexte et aux problèmes particuliers des territoires de franges nous semblerait une réponse intéressante.

Même si les territoires des franges, du simple fait de leur situation, sont fortement dépendants de la métropole, ils peuvent trouver en eux-mêmes des ressources et des points d'appui pour un développement endogène. Toutes les opportunités de requalification ou de réutili-

sation de terrains ou de bâtis doivent être saisies pour favoriser une économie d'espace naturel et pour valoriser l'héritage patrimonial. En même temps, il convient d'assurer la valorisation des savoir-faire locaux présents dans la main d'œuvre et les entreprises locales et de promouvoir les facteurs d'attractivité constitués par un cadre de vie devenu exceptionnel dans l'aire métropolitaine. Cette approche locale du développement, conduite en coopération avec les territoires voisins et l'échelon régional, doit aussi permettre de préserver un équilibre social et économique (mixité résidentielle suffisante, accès aux lieux d'emploi et de service, animation de la vie locale).

La question des déplacements est particulièrement délicate à résoudre dans une optique de développement durable dans des territoires de franges où la faible densité et la dispersion rendent l'usage de l'automobile particulièrement adapté aux besoins et l'offre de transport particulièrement difficile à organiser et à rentabiliser. Pourtant, une poursuite de la croissance de l'usage de l'automobile dans les franges aurait des conséquences lourdes sur le trafic global de la métropole, sur le fonctionnement du réseau routier et sur son impact environnemental, qualité de l'air notamment.

La mise en œuvre de politiques de déplacements globales dans ces territoires est donc une priorité afin de peser sur tous les facteurs susceptibles de favoriser l'usage de modes alternatifs à l'automobile, transports collectifs ou circulations douces. Au-delà des actions traditionnelles sur les réseaux et les infrastructures, il s'agit d'améliorer fortement la qualité et l'adéquation aux besoins des services offerts mais aussi de faire, en termes de localisation et de densité, les choix de développement urbain les plus favorables à l'usage de ces modes de déplacement.

#### Des actions concrètes mises en œuvre au niveau des territoires

L'observation des territoires franciliens nous conduit à penser que cette stratégie est jouable. D'ores et déjà, plusieurs territoires ont engagé une réflexion dans ce sens, certains projets sont même sur les rails : en Seine-et-Marne, le projet de territoire Marne et Gondoire ; en Essonne, les communes de Saulx les Chartreux, Marcoussis ; en Yvelines, la boucle de Verneuil-Vernouillet ; en Val d'Oise, la plaine de Pierrelaye.

Au niveau européen, le programme Interreg III vise à favoriser la mise en œuvre concrète des principes et des idées avancés dans le programme Interreg II. L'Union européenne a réservé des financements importants nécessaires à leur concrétisation, qui dépend à présent de l'initiative locale. Il ne s'agit plus d'études ou d'échanges mais d'actions concrètes sur le terrain qui ne peuvent être que portées par les collectivités locales. Bien entendu, l'expérience et les réseaux européens de l'IAURIF pourront être mis au service de ces collectivités pour donner une dimension transnationale à leurs projets et constituer les partenariats indispensables à l'obtention des aides européennes.

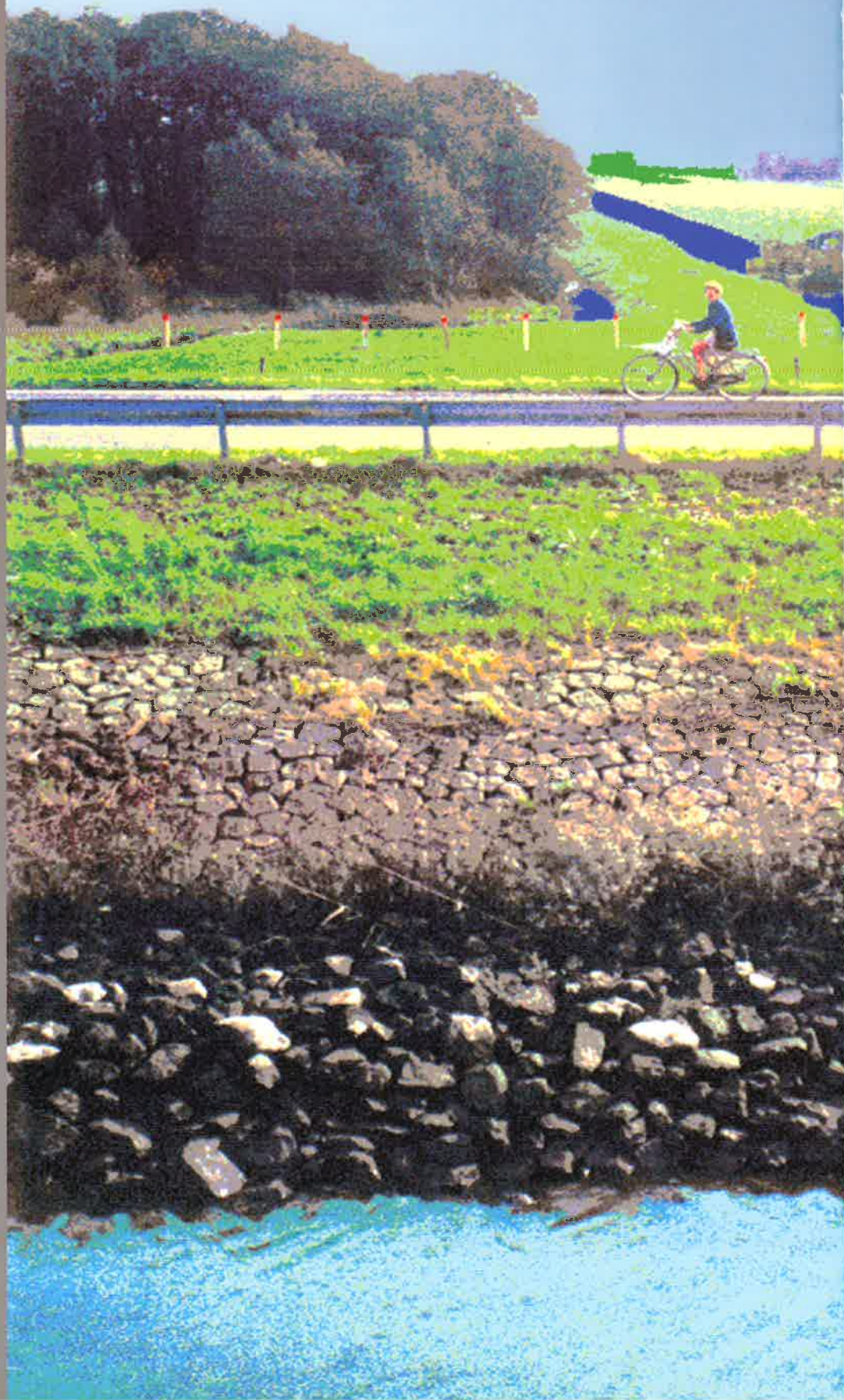
Nous espérons que ce dossier suscitera des vocations pour initier ou participer à un tel projet. Il offrira, de toute manière, des références utiles et éclairantes à tous ceux qui s'attachent à mettre les territoires périurbains dans le chemin d'un développement durable.



## The fringe zones bordering metropolitan areas


**F**aced with urban sprawl and its harmful consequences, the metropolitan regions of North West Europe are seeking to control urbanisation and to implement the principles of sustainable development in the areas surrounding major cities.

The project will reinforce co-operation on this theme between the regional and local authorities of five metropolitan regions: Paris and the Ile-de-France, London and South East England, the Ruhr, Rotterdam/The Hague, and the Mannheim/Ludwigshafen conurbation. It will encourage transfer of experience on controlling dispersion of urbanisation and restructuring outer metropolitan areas, maintaining and restoring the socio-economic balance, and implementing sustainable development that takes into account social, economic, and environmental objectives.





# LES FRANGES URBAINES DES GRANDES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES



Confrontées aux conséquences néfastes de la périurbanisation, les régions métropolitaines du Nord-Ouest de l'Europe cherchent à mettre en œuvre des principes de développement durable dans ces territoires de périphérie.

À cette fin, cinq d'entre elles se sont retrouvées pour mettre en œuvre un projet dont l'ambition est de renforcer la coopération sur ce thème entre les autorités régionales et locales de cinq régions urbaines :

l'Île-de-France, le Sud-Est anglais, la région de la Ruhr, le Sud-Ouest de la Randstad et la région Rhein-Neckar.

Le projet encourage le transfert d'expériences concernant la maîtrise de la dispersion de l'urbanisation et la restructuration des espaces périurbains, le maintien et la restauration de l'équilibre socio-économique, la mise en œuvre d'un développement durable qui tienne compte des questions sociales, économiques et environnementales.

## Les caractéristiques des franges urbaines

Les territoires de franges des grandes métropoles sont formés de systèmes complexes : agglomérations petites et moyennes entrecoupées d'espaces ouverts souvent fragiles, espaces «rurbanisés» où une urbanisation dispersée se mêle à des espaces ouverts cloisonnés. Ces territoires de périphérie participent pleinement au fonctionnement urbain, socio-économique et environnemental des métropoles. Ils présentent des problèmes communs liés à leur faible densité et à une relative dispersion de l'urbanisation, aux pressions urbaines et économiques considérables qui s'y exercent, à la présence de grandes infrastructures de transport ou de distribution d'énergie, à l'alternance d'espaces agricoles et naturels de grande qualité et d'autres dégradés, à des conflits d'usage des sols.

## Les objectifs du projet

Le projet «Franges des métropoles», conduit dans le cadre de l'initiative communautaire Interreg II C avait l'ambition de faire progresser la réflexion de chaque métropole sur la maîtrise et la mise en valeur de ses espaces périurbains et avait l'ambition d'initier de nouvelles pratiques et de nouveaux outils de planification spatiale, d'aménagement et de développement local. Grâce à un réseau permanent d'informations et d'échanges entre les décideurs locaux et les responsables du développement des territoires considérés, il a entraîné une meilleure coordination des politiques d'aménagement et a enrichi la panoplie des moyens d'actions. Une évaluation comparative de l'efficacité des politiques et des outils mis en œuvre a été entreprise. Les productions concrètes ont consisté en un matériel de sensibilisation, d'information et de diffusion des savoir-faire et ont proposé des solutions innovantes aux problèmes des territoires périurbains. Le projet est une base pour le lancement d'actions innovantes répondant aux objectifs de développement durable et, grâce à des références communes,

pour la cohésion des démarches et l'émergence de la vision spatiale du développement des métropoles européennes.

## La mise en œuvre du projet

### L'organisation : un comité de pilotage et quatre groupes techniques thématiques

Le comité de pilotage a réuni un représentant des cinq partenaires et a validé l'état d'avancement du projet. Son secrétariat a été assuré par l'IAURIF qui a assumé la responsabilité de chef de file. Il s'est réuni pour approuver la détection et l'évaluation des actions, l'évaluation de la phase d'échanges et l'analyse des possibilités de transfert d'expériences, la synthèse et les propositions d'actions.

La coordination des travaux dans chacun des quatre thèmes a été répartie entre les régions partenaires qui ont désigné un coordinateur. Il s'est appuyé sur un groupe technique thématique comprenant un délégué de chaque région. Le coordinateur a assuré l'animation technique et a rédigé la synthèse des travaux portant sur le thème.

### Le déroulement du projet

Le projet s'est déroulé sur 2 ans et demi.

- Dans la première phase de détection et d'évaluation des actions, des cadrages régionaux et locaux des secteurs d'études ont été réalisés. La problématique et la méthode de travail ont été affinées et une grille de critères d'évaluation des actions élaborée. Un diagnostic thématique et un bilan critique des actions conduites dans les secteurs d'étude ont été produits.
- Le transfert d'expériences comprend les échanges entre responsables de l'aménagement régional et local sous forme de rencontres, de débats et de visites *in situ*. Une évaluation des visites par chaque partenaire a été réalisée. La synthèse des évaluations et l'analyse des possibilités de transfert d'expériences ont constitué le point final de cette deuxième étape.

- Des conclusions et des propositions ont été formulées dans la phase suivante. Une synthèse générale et des projets pilotes ont été proposés.
- La dernière étape avait pour but de faire connaître le projet et d'en diffuser les enseignements.

### La diffusion et la communication

Différents réseaux d'échanges ont été mis en place tels que les réseaux techniques thématiques. Un réseau de concertation permanent a été installé. Un site Web a été mis à profit pour les relations entre les partenaires et a servi à assurer une diffusion extérieure des expériences. La phase de visites a été l'occasion de rencontres entre les décideurs locaux des cinq régions. Chaque partenaire a organisé à sa guise une structure informelle permettant d'associer le plus étroitement possible les décideurs locaux.

Diverses productions ont été réalisées : des documents de synthèse, un «guide de bonnes pratiques», un CD-ROM, une exposition itinérante et des actions pédagogiques. Enfin, un séminaire final ouvert aux métropoles de la zone du NWMA a été organisé les 13 et 14 septembre 2001<sup>1</sup>.

### Les actions envisagées au-delà du projet

Des actions mériteraient d'être poursuivies au-delà de la durée du programme :

- diffusion des résultats du projet, des outils et des méthodes grâce, par exemple, au montage de sessions de formation transnationales destinées notamment aux décideurs locaux,
- proposition et mise en œuvre de projets pilotes innovants (méthodes de planification originales, actions transversales concourant à l'aménagement durable d'un territoire, propositions d'harmonisation de procédures),
- constitution d'un réseau permanent entre les régions de la zone NWMA,
- élargissement des champs de réflexion.

### Le financement du projet

La réalisation du projet a été assurée grâce à l'engagement financier des cinq partenaires ainsi que de l'agence Oise-la-Vallée, du *London Borough of Bromley*, de l'*Essex County Council*, du ministère hollandais du Logement et de l'aménagement et de l'université de Mannheim et par le financement d'une partie des coûts par le fonds du programme INTERREG IIC. Le projet s'est déroulé sur la période 1999/2001.

### Le programme INTERREG II C

L'initiative communautaire INTERREG IIC (1997-2001), financée par le FEDER (Fonds européen de développement régional), a contribué au développement de la coopération transnationale sur l'aménagement de l'espace en cofinçant des projets d'intérêt européen.

Le programme proposait trois thèmes d'investigation : systèmes urbains et régionaux, infrastructures et communications, ressources naturelles et patrimoine culturel.

Le projet «Franges des métropoles» a été retenu le 18 février 1999 par un comité de programmation composé de représentants des régions de l'aire métropolitaine du Nord-Ouest. Il s'inscrivait dans la première mesure et plus précisément dans la sous-mesure de «développement durable, qualité urbaine et régionale et localisation équilibrée du développement».

### Au cœur du projet, la découverte des pratiques des cinq régions métropolitaines et des onze secteurs d'études

Les cinq régions métropolitaines investies dans ce projet présentent des systèmes d'organisation divers dans lesquels l'étalement urbain se traduit différemment, par péri- ou suburbanisation.

Les agglomérations de Paris et de Londres sont typiquement concentriques alors que la région de la Ruhr, la conurbation de Mannheim et Ludwigshafen et la Randstad constituent des régions urbaines polycentriques. Cette variété de situations autorisera le transfert des expériences à d'autres métropoles européennes.

(1) Cf-supra «Le séminaire final : restitution du projet et ouvertures», p 139

Onze secteurs ont fait l'objet d'investigations approfondies : deux en Ile-de-France, trois dans le Sud-Est anglais, deux dans la Randstad, trois dans la Ruhr et un en Rhein-Neckar. Ils ont été choisis en raison de leur rôle stratégique pour l'aménagement régional, du caractère innovant des réflexions et des projets en cours et de leurs caractéristiques «exemplaires» en terme de situation et d'expériences.

### La population

Au total, environ 35 millions d'habitants vivent dans les cinq régions concernées par le projet. L'Ile-de-France compte 11 millions d'habitants et le Sud-Est anglais 12,7 millions. Dans la Ruhr, la population est de 5,4 millions. La Hollande méridionale accueille environ 3,3 millions d'habitants et la région Rhin-Neckar environ 2,3 millions.

### Une grande variété de situations

Les secteurs proposés ont des dimensions (de 15 000 à 200 000 ha) et des poids de population (de 300 000 à deux millions d'habitants) divers. La densité de population y varie de 450 habitants/km<sup>2</sup> dans le secteur nord-est de Londres à 2 000 habitants/km<sup>2</sup> dans la Randstad et le nombre d'emplois de 130 000 dans le secteur «Saint-Quentin/vallée de Chevreuse» en Ile-de-France à 900 000 dans la zone comprise entre Rotterdam et La Haye.

Leur morphologie urbaine est complexe et variée : elle comprend, selon les cas, un tissu urbain dispersé, des communes de banlieue dense, des noyaux urbains isolés, des villages.

### Une forte pression urbaine

Tous ces secteurs concentrent des infrastructures de transport, aérien (Heathrow, Stansted, Roissy), routier (autoroutes, routes nationales, réseaux locaux), ferré (grandes lignes, réseaux régionaux) et fluvial (Rhin, Oise, Tamise, canaux). Ils subissent une forte demande pour la création de logements, de zones d'activités, d'immobilier d'entreprise ou pour la localisation d'équipements d'infrastructure au service de la métropole.

### Des démarches stratégiques pour l'aménagement régional

Les secteurs proposés sont fortement impliqués dans l'aménagement et le développement économique de leur région. La complexité des structures administratives y a souvent nécessité la création d'organismes de coopération intercommunale pour améliorer l'efficacité de la gestion de ces territoires.

Les préoccupations environnementales des métropoles les conduisent à mettre en œuvre des politiques de préservation ou de requalification des espaces naturels : «ceinture verte» de l'agglomération parisienne, «*Metropolitan Green Belt*» de l'agglomération londonienne, «*Groene Hart*» de la Randstad, «*Emscher Landschaftspark*» dans la Ruhr «*regionaler Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz*» pour la région Rhin-Neckar.

Conjointement à ces considérations écologiques, les secteurs proposés entendent rester dynamiques. Ceci se traduit par la mise en œuvre de projets tels que :

- le pôle technologique du plateau de Saclay en Ile-de-France qui entend, tout en préservant l'agriculture, «tirer parti de la densité de structures de recherche et d'enseignement supérieur» ;
- le plan de conversion au nord-est de Londres qui prévoit des zones d'emploi complémentaires et la croissance du parc de logements ;
- l'opération «*internationale Bauausstellung*» dans la Ruhr qui poursuit une stratégie de développement durable pour un renouveau économique ;
- la réalisation dans la Randstad d'opérations de logements ;
- le projet de «*Regionaler Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz*» qui intègre des aspects sociaux et économiques aux préoccupations environnementales.

## DÉCLARATION POUR L'AVENIR DES FRANGES DES MÉTROPOLIS DU NORD-OUEST EUROPÉEN

### La promotion d'une démarche de qualité

Les expériences des métropoles partenaires montrent la nécessité de réaliser une stratégie de développement durable à l'échelle métropolitaine. Celle-ci doit bénéficier d'une forte implication des territoires infra-régionaux de façon à être localement opérationnelle.

Les pratiques analysées montrent qu'il est possible de conduire, au-delà de la protection statique de l'environnement et des ressources naturelles, des démarches dynamiques de création de valeurs respectant des principes de précaution. Il est possible d'orienter l'action publique vers la recherche d'emplois adaptés au contexte local et parallèlement de produire les logements et services nécessaires.

Pour ce faire, les partenaires du projet «Franges des métropoles» proposent d'entreprendre une démarche de qualité. Ils expriment leurs points de vue communs dans une Déclaration pour l'avenir des Franges des métropoles, illustrée par des propositions thématiques. Le guide de bonnes pratiques élaboré par les partenaires rassemble des exemples d'actions contribuant au développement durable des franges urbaines.

Les partenaires ont, au fil du projet «Franges des métropoles» [MetroFringes], constaté la diversité et la vitalité de nombreux territoires de franges urbaines. Souvent appréhendés comme des espaces affectés par de multiples menaces, les territoires de franges urbaines ont montré qu'ils étaient porteurs de chances et d'opportunités. Les nombreuses démarches intégrées repérées par les partenaires dans chacune de leur région prouvent la volonté de ces territoires d'être véritablement multi-fonctionnels ; ils s'engagent dans la recherche d'un modèle urbain plus respectueux de l'homme et de son environnement et contribuent ainsi à l'équilibre de l'ensemble de la métropole.

Une approche intégrée pour la gestion de ces territoires de franges est nécessaire : elle peut satisfaire la recherche actuelle d'une compétitivité économique qui fonde l'amélioration du niveau social et de la qualité de vie des populations sans porter atteinte de façon irréversible aux ressources naturelles.

La coopération entre partenaires, telle que celle du projet «Franges des métropoles» [MetroFringes] est riche et utile. Elle permet la recherche d'innovation, le recueil et l'évaluation des pratiques conduites dans d'autres territoires. Au terme de ce projet, les partenaires souhaitent promouvoir auprès des territoires de franges urbaines du Nord-Ouest européen une démarche de qualité respectueuse des trois principes du développement durable :

- le développement prend en compte le progrès social et la préservation de l'environnement et des ressources naturelles,

- la préservation des équilibres écologiques prend en compte les besoins des populations en difficulté comme ceux des territoires économiquement compétitifs et contribue à la création de valeurs,
- le développement contribue à la lutte contre les inégalités et contre les exclusions et intègre des préoccupations culturelles.

Pour ce faire, la Déclaration des «Franges des métropoles» rappelle la nécessité d'une stratégie régionale clairement affirmée et propose aux territoires de franges :

- l'articulation des échelles de décision (prise en compte des problèmes globaux à l'échelle locale),
- le principe de précaution (articulation entre les générations),
- la hiérarchisation de l'action publique et la recherche d'innovations institutionnelles dans les processus décisionnels pour plus de démocratie, et
- le traitement des situations qui provoquent une évolution vers la non-durabilité.

Les territoires de franges urbaines disposent d'un potentiel élevé de créativité et d'inventivité pour conduire un véritable projet de développement durable auquel tous les acteurs s'identifient. Les partenaires du projet «Franges des métropoles» [MetroFringes] suggèrent aux territoires de franges urbaines de rester attentifs aux expériences conduites dans leur propre région et dans d'autres régions et de coopérer avec les territoires avoisinants de manière à diffuser les résultats de leur action et à contribuer à plus de solidarité au sein de l'espace métropolitain. Leur stratégie de communication et de marketing peut valoriser cette volonté d'équilibre et d'ouverture. Les territoires de franges urbaines du Nord-Ouest européen se reconnaissent dans cette démarche pourront se souder au sein d'un réseau pour valoriser leur travail et poursuivre leur enrichissement mutuel.

La Déclaration des franges des métropoles insiste sur la nécessité de l'approche transversale de l'aménagement de ces territoires. Elle énonce certains principes qu'il conviendrait de suivre. C'est un enjeu pour que ces territoires de passage constituent de véritables lieux de vie.

### 1. Conditions géographiques

Quels territoires ? Quelles opportunités ?

Les territoires infra-régionaux concernés par la présente Déclaration sont localisés dans les franges des métropoles du Nord-Ouest européen. Espaces intermédiaires entre centres urbains et espaces ruraux, ils subissent de fortes pressions urbaines et éprouvent des difficultés à remplir leur fonction d'articulation entre ville et campagne. Ils sont par essence extrêmement variés d'une métropole à l'autre et au sein même des métropoles. Ces territoires constituent pourtant un ensemble géographique cohérent et pertinent et sont riches de leur diversité.

## 2. Des modes de coopération renouvelés

*Quel animateur ? Quelle qualité ?*

Les territoires de «Fringes des métropoles» se construisent autour d'une communauté de projets. Ils sont en mesure d'assurer la maîtrise d'ouvrage des actions qu'ils projettent ou de mobiliser d'autres maîtres d'ouvrage. Ils sont susceptibles d'être soutenus par l'État ou la collectivité régionale de façon à faire coïncider vision régionale et attentes de chaque territoire et à solliciter des sources de financement complémentaires. Il est souhaitable que les territoires des «Fringes des métropoles» disposent d'une équipe d'animation technique pour fonder la réflexion et susciter des projets innovants.

*Une approche intégrée et un processus opérationnel dynamique*

Les territoires de «Fringes des métropoles» coopèrent à la formulation d'un plan de cohérence métropolitain et à la définition des stratégies thématiques régionales. Ils explorent les diverses possibilités de coopération inter-régionale et inter-autorités et mettent en œuvre des outils fiscaux et financiers conformes à leur ambition. Ils dépassent les logiques sectorielles et cherchent l'intégration des différents champs thématiques. Ils s'inscrivent dans les politiques de contractualisation pour mettre en œuvre les projets. Ils cherchent à élargir leur accès aux ressources financières grâce à l'utilisation collective des fonds permettant d'obtenir d'autres sources de financement. Ils organisent des appels à projets innovants avec un engagement financier. Ils développent les partenariats public-privé. Les bonnes pratiques sont valorisées et promues.

*Le renforcement du processus démocratique*

Les territoires de «Fringes des métropoles» mettent à profit les technologies d'information et de communication pour renforcer la communication entre l'ensemble des acteurs. Ils s'attachent à ce que l'ensemble de la population ait accès à l'usage de ces technologies. Ils s'attachent à constituer des réseaux de décideurs et à élargir leur culture de l'aménagement et du développement. Ils développent forums, lieux de rencontres, d'échanges, de débats et d'élaboration de projets.

## 3. Conditions de réflexion et de transversalité

*Quelles potentialités ? Quelle méthode ?*

Dans les territoires des «Fringes des métropoles», l'approche transversale a la primauté sur l'approche thématique et vise à leur recombinaison spatiale, économique et sociale. Cette approche intégrée tient compte des besoins, des idées et de la créativité des populations y résidant et/ou y travaillant. Les territoires de franges s'attachent à les comprendre au travers

d'études et de recherches et grâce aux centres d'information pluri-thématiques qu'ils peuvent créer. Les travaux d'études entrepris par les territoires de «Fringes des métropoles» visent à identifier les enjeux (ce qui est véritablement en jeu pour la survie du territoire), les éléments favorables et les situations non-durables. L'exigence de développement durable requiert le suivi d'indicateurs simples (évolution de la population, prix des logements, accès par les transports collectifs, desserte en espaces verts...). Évalués périodiquement, ils permettent d'appréhender et de mesurer - avant, pendant et après la mise en œuvre - l'éventail des conséquences d'un projet sur d'autres dimensions. Ce processus d'évaluation permanent, nécessaire à l'adaptation des décisions, est une démarche essentielle pour l'équilibre du développement.

## 4. Valorisation des espaces ouverts : contribution au réseau de parcs régionaux périurbains

*Quels besoins ? Quelles fonctions ?*

*La qualité des espaces ouverts*

Les territoires des «Fringes des métropoles» contribuent à la qualité de l'espace métropolitain en préservant et valorisant les espaces ouverts stratégiques et les ressources naturelles pour le bien-être des populations. Ils tiennent compte des relations des espaces non bâtis entre eux (corridors écologiques, exigences de la faune et de la flore sauvages). Ils déterminent les caractéristiques de leur paysage et de leur identité et les renforcent. Ils sont attentifs à la régénération et à la multi-fonctionnalité des voies d'eau qui les traversent. Ils contribuent au maintien de l'espace et de l'activité agricoles et à la promotion de pratiques agricoles moins intensives en partenariat avec la profession. Dans les territoires des «Fringes des métropoles», la réutilisation d'espaces en friches ou dégradés s'oriente aussi vers la création d'espaces ouverts et de loisirs.

*Une démarche de qualité et un processus durable*

Les territoires de «Fringes des métropoles» élaborent des programmes pour une gestion durable et active des espaces ouverts stratégiques, adaptés à la fonction qu'ils entendent leur donner. Ils entendent la haute qualité de leur environnement comme un facteur de bien-être de la population et de localisation d'entreprises. Dans un souci d'éducation et de sécurisation de cet environnement, ils s'attachent à montrer aux propriétaires privés la plus-value de leur participation à une gestion active des espaces périurbains. Ils peuvent être amenés à acquérir des espaces, les louer ou fixer des conventions avec leur propriétaire pour une utilisation par le public.

## 5. Renouveau du développement social et économique : des projets de développement équilibrés et le recours aux ressources locales

Quelles règles ? Quelles ambitions ?

*Étudier et planifier*

Pour une utilisation plus économe de l'espace, le développement urbain dans les franges urbaines est prioritairement localisé en zone urbaine de préférence à une urbanisation ex nihilo. Ces territoires cherchent aussi à reconquérir les terrains dégradés ou sous-utilisés. Ils mettent en œuvre un mode de développement qui limite l'inflation des coûts directs (équipements et infrastructures...) ou induits (sociaux, environnementaux...) liés à l'urbanisation. Dans le respect du principe de précaution, les projets de développement urbain dans les franges urbaines tiennent compte des considérations énergétiques, des risques naturels et du paysage. Chaque projet peut être soumis individuellement à un 'test de durabilité'.

*Une attention portée à la qualité de vie locale et aux secteurs désavantagés*

Suivant le principe du développement endogène, les territoires des «Franges des métropoles» recherchent toute action visant à assurer la valorisation des ressources locales, notamment la main d'œuvre, et le développement de leurs capacités technologiques. Ils s'attachent à développer des partenariats économiques au sein de leur territoire et à contribuer à ceux de leur région. Ils cherchent à créer les conditions dans lesquelles peut s'épanouir la vie locale : mixité résidentielle, opportunités d'accès à l'emploi, aux services et équipements, développement culturel, mise en valeur du patrimoine local, attractivité des centres urbains, implication des citoyens dans la gestion et l'animation du territoire. Ils cherchent à conduire sur leurs zones défavorisées des programmes intégrés de renaissance urbaine et de réinsertion sociale. Ces diverses pratiques renforcent la confiance des utilisateurs du territoire en lui-même.

## 6. Réduction des conséquences négatives des déplacements : principes pour une mobilité durable

Quelles options ?

*L'évaluation des conséquences des choix*

Les territoires de Franges des Métropoles cherchent à évaluer les conséquences sur les déplacements de leurs choix en matière de développement urbain et, inversement, les conséquences sur l'urbanisation des choix en matière d'infrastructures et de services. A ce titre, ils utilisent au mieux les possibilités de développement urbain autour des nœuds d'interconnexion et dans les zones déjà urbanisées.

*L'amélioration de l'efficacité du transport public*

La réalisation d'un plan de déplacements est suggérée, dans une démarche concertée et grâce à une coopération renforcée entre les opérateurs du transport en commun. Les territoires de franges urbaines recherchent l'adhésion de la population aux transports collectifs grâce à des moyens attractifs : horaires, billets combinés, desserte des équipements de loisirs et des lieux touristiques, systèmes innovants de desserte des zones peu denses, lignes express entre centres urbains.

*Le renforcement de l'accessibilité et les modes alternatifs*

Les territoires de Franges des Métropoles s'inscrivent dans les politiques de développement des réseaux cyclables conduites à l'échelle métropolitaine. À l'échelle locale, ils recherchent l'amélioration de la qualité des espaces publics : réseaux piétonniers et cyclables desservant gares, écoles, équipements, règles de stationnement limitant l'usage de la voiture, limitation de vitesse. Ils aident par ailleurs les entreprises à développer leur propre plan de déplacements pour réduire l'usage des véhicules personnels.

## 7. Un plan d'actions stratégiques robuste et flexible

Quelles priorités ?

Des méthodes sont à imaginer pour mieux articuler la vision d'avenir claire à long terme et le cheminement de sa mise en œuvre à court terme. Les territoires de Franges des Métropoles peuvent lancer des appels à projets dans des domaines variés. Ils développent des critères de qualité pour les projets qu'ils suscitent : qualité environnementale, accessibilité en transport en commun, prise en compte de la dimension patrimoniale... Leur plan d'actions affiche des lignes directrices claires mais les évaluations intermédiaires peuvent conduire à la redéfinition du programme de mise en œuvre. La mise en œuvre des projets passe par l'organisation de partenariats stratégiques entre élus, entreprises, autorités diverses, associations, etc.

## Les partenaires du projet

Cinq partenaires se sont engagés dans ce projet accompagnés par des financeurs additionnels :

- l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF), chef de file du projet, 15, rue Falguière - F 75740 Paris cedex 15
- SERPLAN
- la Province de Hollande méridionale, *Provinciehuis* - Zuid-Hollandplein 1 - Postbus 90602 - NL 2509 LP Den Haag
- le *Kommunalverband Ruhrgebiet*, Kronprinzenstrasse 35 - D 45128 Essen
- le *Raumordnungsverband Rhein-Neckar*, P7, 20-21 (Planken) - D 68161 Mannheim
- l'Agence Oise La Vallée, 13 allée de la Faïencerie - F 60100 Creil
- Le *London Borough of Bromley*, Civic Centre, Stockwell Close, UK Bromley Kent - BR 130 H
- l'*Essex County Council*
- l'Université de Mannheim
- le Ministère van VROM

### IAURIF : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France

Agence régionale d'études, l'IAURIF a pour mission première de proposer des politiques d'aménagement et de développement de l'Ile-de-France et de concevoir les outils pour les mettre en œuvre.

Centre de ressources, il dispose de nombreuses bases de données et a mis en place un puissant Système d'Information Géographique Régional.

Pôle de proposition, il assure un rôle permanent d'appui au Conseil Régional d'Ile-de-France à toutes les échelles de l'aménagement régional, en relation avec l'aménagement du territoire français et européen, et traduit les projets et politiques au niveau local.

Force d'expertise de 210 personnes dont 160 spécialistes de toutes disciplines, il apporte en priorité aux collectivités locales d'Ile-de-France un large éventail de compétences dans tous les domaines : aménagement du territoire, aménagement urbain et rural, environnement, transports et déplacements, logement, économie, finances et développement local, foncier, sécurité et modes de vie, etc. Il intervient également en partenariat avec d'autres opérateurs français et européens et a déjà exporté son savoir-faire dans plus de quarante métropoles étrangères.

Outil de communication, il diffuse les résultats de ses travaux dans ses nombreuses publications et sur son site Internet [www.iaurif.org](http://www.iaurif.org).

### La Province de Hollande méridionale

La Province est un des trois niveaux politiques aux Pays-Bas entre l'État et les communes. La Province de Hollande méridionale (*Provincie Zuid-Holland*) est une des 12 Provinces des Pays-Bas. Elle compte 95 communes et 13 conseils de l'eau. Elle résulte de la division par Napoléon de la précédente Province de Hollande, créée en 1648, en Hollande du Nord et Hollande du Sud.

Tous les quatre ans, les 83 membres du Conseil Provincial sont élus par les habitants. Ce Conseil élit ensuite six de ses membres qui formeront le «cabinet exécutif» de l'administration provinciale. Le Conseil Provincial est compétent pour le développement de la Province. Ses champs d'actions recouvrent : l'aménagement, l'économie, les transports, l'environnement et la gestion de l'eau, les loisirs, les paysages et les espaces verts, l'agriculture, l'action sociale, la culture, les services publics et la surveillance de la gestion financière des communes. L'urbanisme opérationnel est de la compétence communale.

### Le SERPLAN, London and South East Regional Planning conference

Cette organisation régionale d'aménagement et de transport était constituée par 138 autorités locales du Sud-Est anglais. Elle avait une double mission de conseil auprès des autorités en charge de l'aménagement et de l'État : veille et information, définition de la stratégie régionale et comme contribution à la production du *Regional Planning Guidance*. Elle était dirigée et pilotée par un comité de membres élus des collectivités locales. Le SERPLAN travaillait avec un large éventail d'organisations publiques et privées et pouvait consulter et représenter la région auprès du gouvernement et d'autres organismes à propos des questions majeures d'aménagement. Il a été remplacé par de nouvelles structures régionales en 2001.

### Le Kommunalverband Ruhrgebiet

Le *Kommunalverband Ruhrgebiet* (association intercommunale) est la plus vieille association régionale allemande. Il a été fondé en 1920 et s'appelait alors *Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk*. A l'origine, l'association avait pour but de rédiger les schémas d'aménagement de la région dans l'optique de son développement industriel et économique. L'association fut créée dans le but de résoudre les problèmes liés à la croissance très rapide de la Ruhr au début du siècle. En 1975, suite à une réforme des administrations locales, le SVR perd ses compétences de planification et est remplacé par le *Kommunalverband Ruhrgebiet*. Une loi de 1979 définit ses nouvelles compétences : développement régional, protection des espaces ouverts (acquisitions foncières), Emscher Landschaftspark, les espaces boisés et les équipements de loisirs. Sa mission principale reste de renforcer et de développer les espaces ouverts d'importance régionale.

Le KVR est constitué de 11 *kreisfreie Städte* (villes de Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisbourg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim et Oberhausen) et de 4 districts ruraux ou *Kreise* (Ennepe-Ruhr, Recklinghausen, Unna et Wesel). Chaque entité participe au financement proportionnellement à son poids démographique.

La spécificité du KVR est de développer des concepts d'aménagement local pour la région de la Ruhr et de participer financièrement, dans un deuxième temps, à leur réalisation. Il a ainsi la faculté de prendre l'initiative de préparer et de développer des projets ou des programmes sur le territoire de la région.

### La région de Rhin/Neckar

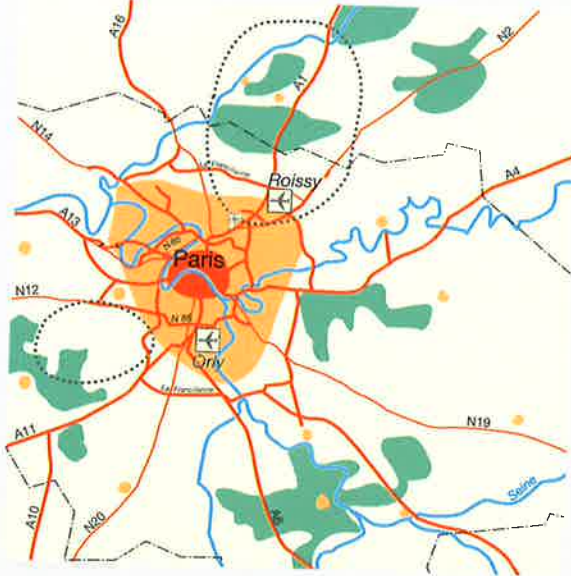
Dès 1969, le besoin d'une structure pour «intégrer» les différents documents de planification s'est fait sentir. Le *Raumordnungsverband Rhein-Neckar* (ROV) est créé en 1970. Trois Länder sont concernés : Hesse, Rhénanie-Palatinat, Bade-Wurtemberg. Une réforme administrative a eu lieu en 1972 en Rhénanie-Palatinat et Bade-Wurtemberg. Les Länder définissent les périmètres de planification : Rhenipfalz, Süd-Hessen, Unterer Neckar. Le ROV est chargé d'étudier les objectifs de chaque Land concerné et de les «intégrer» dans un plan unique. Ce document, qui requiert l'accord des trois Länder, devient alors une référence pour les documents de planification. En 1998, les partenaires ont souhaité que ce document soit plus orienté vers le développement, le pilotage et la concertation.

Les compétences du ROV sont : la promotion économique, la planification «intégrée» des transports, la protection et l'amélioration de l'environnement, l'optimisation de la gestion des déchets, la définition de localisations prioritaires pour l'habitat et les activités économiques, le développement de zones touristiques et d'équipements de loisirs, l'information et la communication.

A l'heure actuelle, l'assemblée du ROV n'est pas élue au suffrage direct. Elle est composée de délégués des structures de planification eux-mêmes désignés au niveau des communes.



Les régions concernées et les secteurs d'étude proposés



Ile-de-France



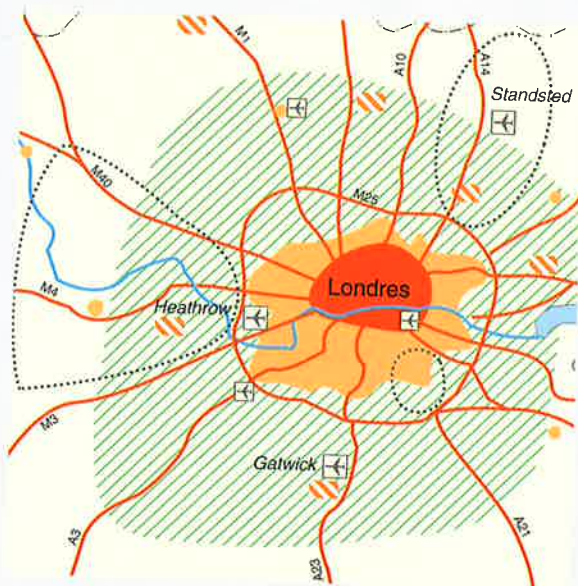
Hollande méridionale



Ruhr



Rhin-Neckar



Sud-Est anglais

- centre urbain
- agglomération urbaine
- ville nouvelle
- forêt
- ceinture verte, Groene Hart
- autoroute, route principale
- limite régionale
- Kommunalverband Ruhrgebiet
- secteur d'étude
- Regionaler Grünzug, Grüne Brücke
- aéroport

© Iaurif


## The regional and local reference frames

Prior to identifying the policies and practical actions conducted in the fringes of their metropolises, the partners in the "MetroFringes" project had exchanges on their regions and the study sectors that they chose.

Those exchanges were essential to understanding the problems encountered by the urban fringe areas in each region. The choice of the study sectors was motivated by their being representative of urban fringes and by them having a wide variety of actions implemented in them. The visits on the ground that were organised for the planning and development players of the partner regions made it possible to become more aware of the problems and practices of each region, to compare these urban fringe regions with one another, and to stimulate the search for new development modes. The first part presents a summary of the regional and local reference frames, and the visits on the ground.




# LES CADRAGES RÉGIONNAUX ET LOCAUX



**P**réalablement à l'identification des politiques et actions concrètes conduites dans les franges de leurs métropoles, les partenaires du projet «Franges des métropoles» ont échangé sur leurs régions et les secteurs d'étude qu'ils ont retenus. Cet échange était indispensable à la compréhension des problématiques des territoires périurbains de chaque région. Le choix des secteurs d'étude a été motivé par leur caractère représentatif de franges urbaines ainsi que par la diversité des actions qui y sont mises en œuvre. Les visites de terrain qui y ont été organisées pour les acteurs de l'aménagement et du développement des régions partenaires ont permis de mieux prendre conscience des problèmes et des usages de chaque région, de comparer ces territoires périurbains entre eux et de stimuler la recherche de nouveaux modes de développement. Cette première partie présente une synthèse des cadrages régionaux et locaux ainsi que des visites de terrain.



# La métropole francilienne

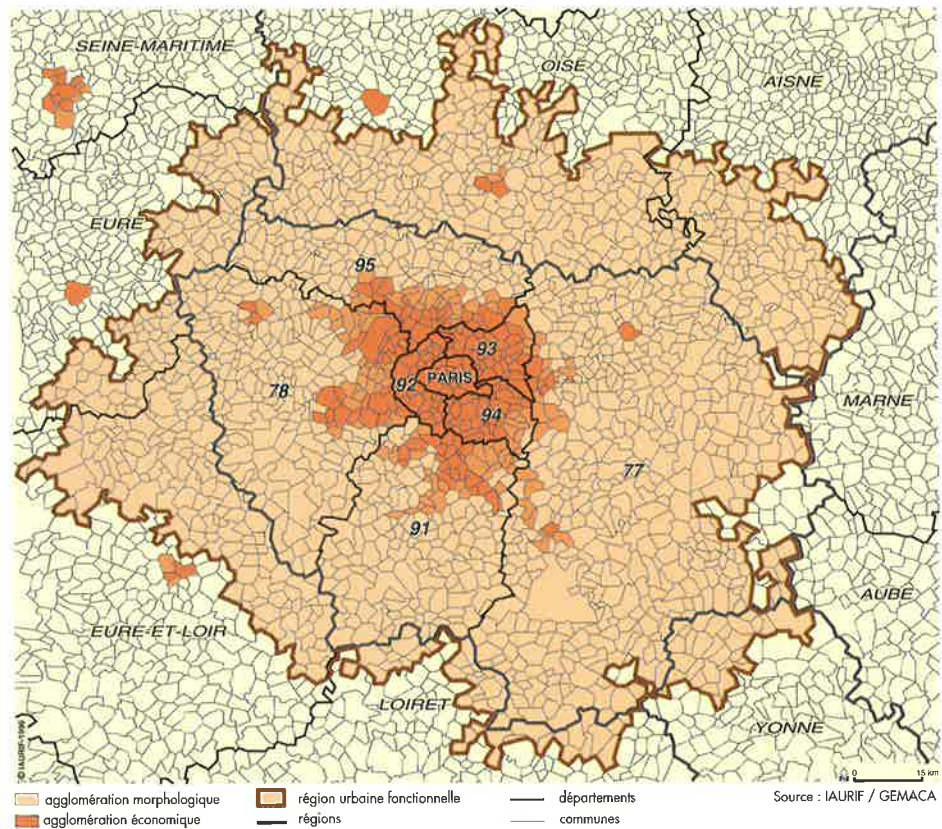


La région Ile-de-France couvre 1,3 million d'hectares autour de Paris, dont 80 % d'espaces ruraux. Elle regroupe 11 millions d'habitants, dont 9 millions dans l'agglomération. Avec un solde migratoire négatif depuis les années soixante, elle connaît une croissance démographique modérée, imputable à l'excédent naturel. L'Ile-de-France regroupe plus de 5 millions de salariés privés et publics, le tertiaire étant le principal moteur de la croissance. Aujourd'hui, les franges de l'Ile-de-France occupent une place de plus en plus importante, tant au niveau de sa population que de l'activité économique.

# The Paris Ile-de-France Metropolis

## Région urbaine fonctionnelle de Paris

The Ile-de-France Region covers 1.3 million hectares around Paris, 80% of which is constituted by rural areas. It has a population of 11 million, 9 million of whom live within the conurbation. With a negative migratory balance since the nineteen sixties, it has been undergoing moderate demographic growth, ascribable to natural surplus. Ile-de-France accounts for over 5 million private-sector and public-sector employees, and the tertiary sector is the main driving force behind growth. Today, the fringes of Ile-de-France are playing a more significant part, in terms both of population and of economic activity level.



## Amenagement régional et maîtrise de l'étalement urbain

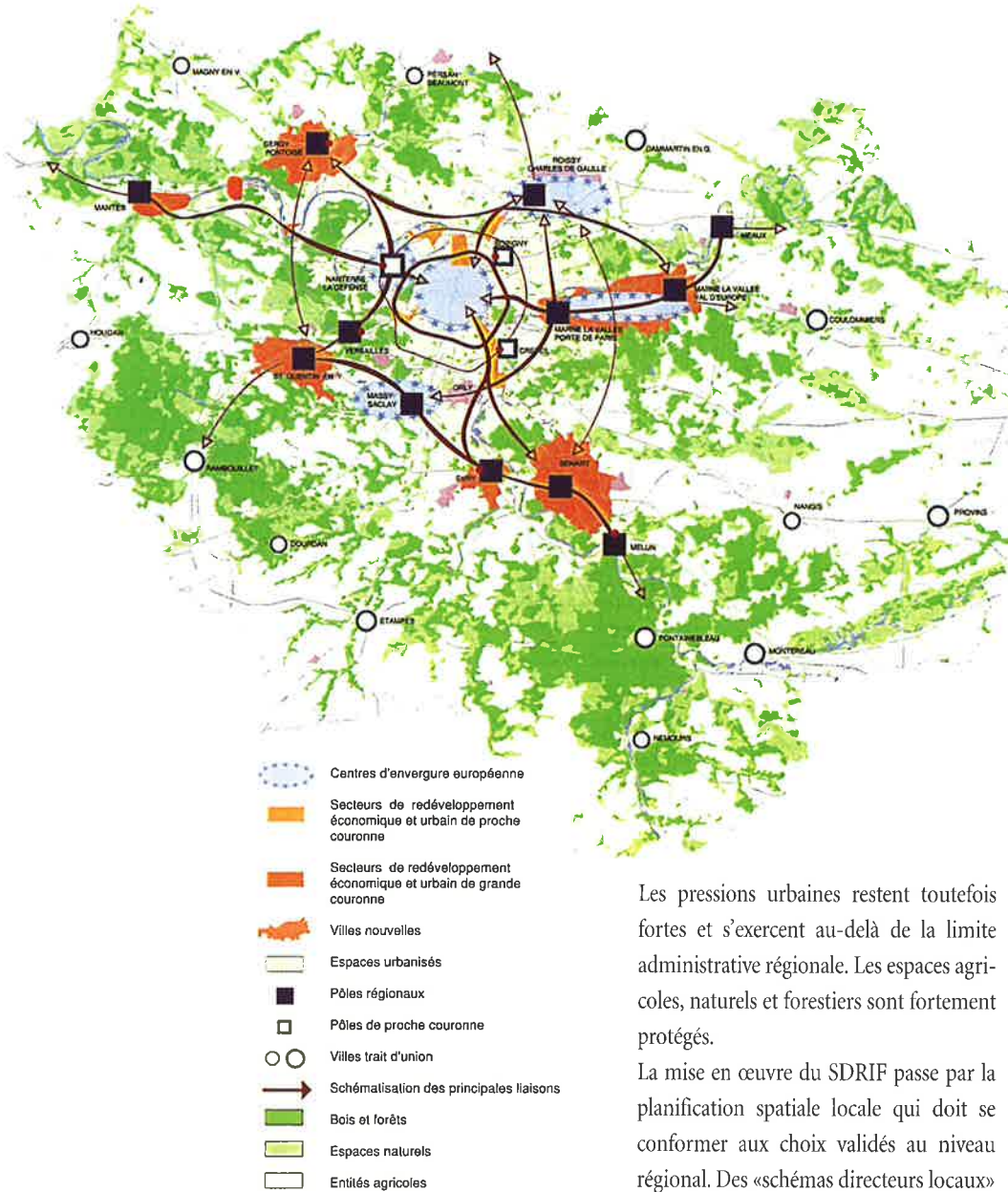
La métropole parisienne a connu plusieurs phases de développement. Au début du 19<sup>e</sup> siècle, à la veille de la révolution industrielle, l'espace urbanisé se limite à Paris *intra muros*. Les territoires de franges, principalement ruraux, se structurent autour de villes comme Versailles ou Saint-Denis. A partir de 1850 et jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, la banlieue se développe sous une forme essentiellement pavillonnaire autour des lignes de chemin de fer et dans les vallées. A la fin des années cinquante, de grands ensembles d'habitat social sont construits et contribuent à colmater l'espace en occupant des plateaux et des plaines agricoles interstitielles. A partir de 1965, le premier Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la

région parisienne (SDAURP) focalise l'urbanisation autour des «villes nouvelles».

Depuis 1983, la gestion de l'aménagement de la métropole est de plus en plus décentralisée. La Région renforce progressivement ses compétences en matière d'aménagement du territoire (révision du SDRIF de 1994, entrée dans le Syndicat des transports parisiens,...).

Le Schéma Directeur Régional (SDRIF), adopté par l'État en 1994, définit les principales orientations de l'aménagement régional, les prescriptions qui s'imposent au niveau local, l'organisation et la localisation des grands équipements et infrastructures. Il vise à freiner l'étalement de la région parisienne et à susciter une reconquête urbaine par une organisation polycentrique. Les espaces destinés à l'urbanisation future sont situés principalement dans les périmètres des villes nouvelles et en continuité des agglomérations urbaines existantes. L'extension, des bourgs et villages doit être modérée.

Les lignes de force du projet de SDRIF



Source : Iaurif

Les pressions urbaines restent toutefois fortes et s'exercent au-delà de la limite administrative régionale. Les espaces agricoles, naturels et forestiers sont fortement protégés.

La mise en œuvre du SDRIF passe par la planification spatiale locale qui doit se conformer aux choix validés au niveau régional. Des «schémas directeurs locaux» sont élaborés à un niveau intercommunal.

Il en existe une cinquantaine en Ile-de-France couvrant quasiment la totalité des départements de la grande couronne. Le Contrat de Plan État-Région 2000/2006 contribue à la mise en œuvre de la stratégie régionale de développement.

**Ralentissement de la croissance démographique et enjeux de cohésion sociale**

Au cours des vingt dernières années, la croissance démographique a été particulièrement marquée dans les franges tandis que la partie centrale connaissait un déclin sensible. En 1962, 33 % des Franciliens habitaient Paris et 27 % en grande couronne. En 1999, le rapport est de 44 % pour la grande couronne et moins de 20 % pour Paris. Entre 1990 et 1999, la population régionale n'a progressé que de 30 000 habitants.

En dépit de son dynamisme économique, la région souffre de déséquilibres internes : revenus, emploi, environnement urbain... Les difficultés se concentrent sur les territoires de tradition industrielle en proche banlieue, dans les franges, au nord et au sud-est de l'agglomération, sur la Seine aval (Les Mureaux, Mantes) ; dans les secteurs les plus anciens des villes nouvelles, dans les villes moyennes de grande couronne (Meaux, Melun et Montreuil).

Les quartiers constitués de grands ensembles d'habitat social bénéficient de dispositifs spécifiques au titre de la politique de la ville (Grand projet de ville, Zone franche urbaine, Zone urbaine sensible,...).

Saint-Quentin-en-Yvelines

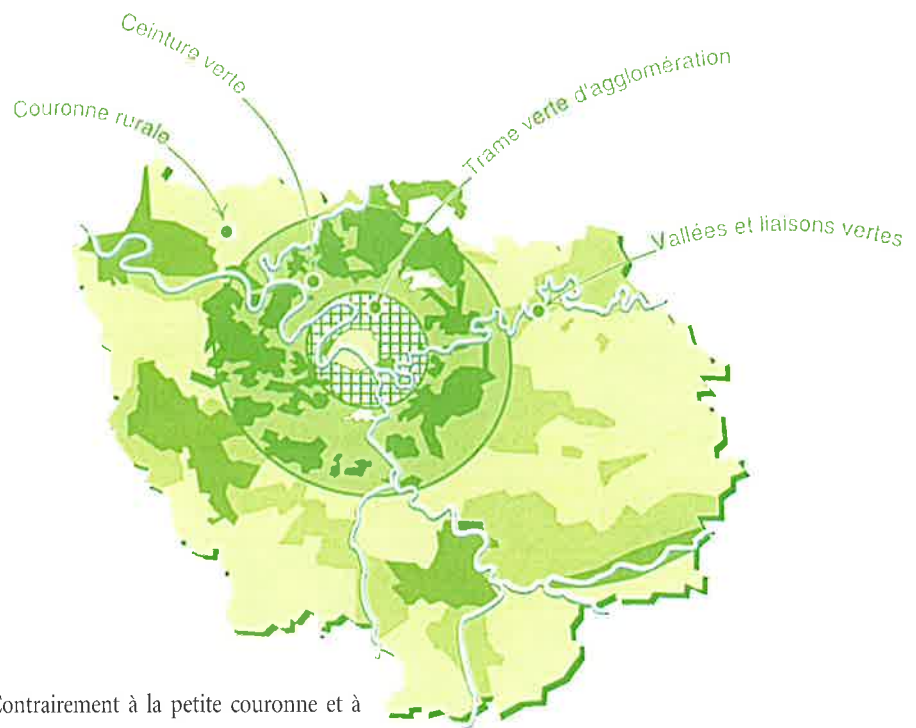


## La vitalité économique des franges de l'agglomération

L'Ile-de-France est une des principales métropoles de l'Union européenne. Son rayonnement est alimenté par des pôles de développement de haut niveau plus ou moins spécialisés autour de fonctions tertiaires, de technologie ou de logistique mais aussi par des universités, des centres de recherche ou de fonctions touristiques. Ces principaux pôles sont localisés à Paris et sa proche couronne ouest et sud ouest, autour d'Orly, sur le corridor Paris/Roissy, dans les villes nouvelles (Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Evry, Marne-la-Vallée et Sénart), et dans les secteurs périphériques comme la Seine Aval à l'ouest, le plateau de Saclay/Massy au sud ouest.

L'Ile-de-France est la région de France qui détient le plus grand nombre d'emplois (22,4 % du total en 1995). Cependant, l'évolution de l'emploi est quantitativement moins favorable que dans l'ensemble de la France. Le taux de chômage régional (9 % en 2000) reste inférieur à la moyenne nationale. En dehors du quartier d'affaires de la Défense et de ses environs, les pôles de développement économique les plus dynamiques en terme de création d'emplois se situent dans les secteurs de franges.

### Le Plan Vert régional



© Iaurif

Contrairement à la petite couronne et à Paris, les quatre départements de la grande couronne ont gagné des emplois entre 1979 et 1997. Ces emplois se localisent dans les villes nouvelles, le long de l'axe Saint-Quentin/Evry et dans les secteurs des deux aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et d'Orly.

Le secteur tertiaire représente 80 % des emplois en Ile-de-France. Les nouveaux emplois de la région sont créés dans ce secteur. Ces créations résultent de mouvements internes contrastés : recul des activités financières et commerciales, développement de l'hôtellerie-restauration, des transports et communications et des activités de services hors activités financières.



Jardins familiaux à Trappes



Plaine de France

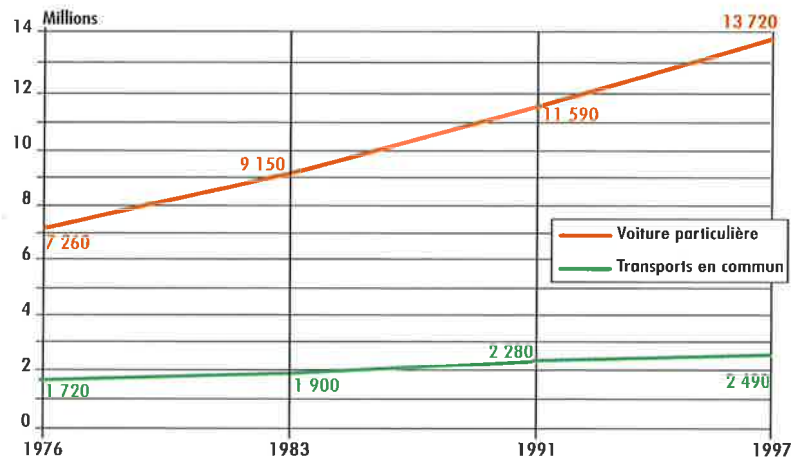


## Un réseau d'infrastructures essentiellement radial

Le réseau de transport est fortement centralisé sur Paris. Or les déplacements croissent chaque année (+9 % entre 1991 et 1997) et se font de plus en plus de banlieue à banlieue. Les infrastructures actuelles sont incapables de répondre à cette nouvelle demande de mobilité. Les déplacements en voiture individuelle (+3 % de part de marché entre 1991 et 1998) augmentent au détriment des transports en commun (-2 % de part de marché entre 1991 et 1997). Des infrastructures routières nouvelles sont prévues pour répondre à la saturation des axes tangentiels : l'autoroute A86 devrait être bouclée, la Francilienne à beaucoup plus long terme.

Le « plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France », élaboré par l'État en association avec la Région, a pour objectif de concilier la demande de déplacement et les exigences de protection de l'environnement. Il préconise des mesures pour diminuer la circulation automobile, développer l'usage des transports collectifs, développer

### Évolution des déplacements banlieue-banlieue



Source : Dreif - Enquête globale transport

la marche à pied et l'usage du vélo, partager la voirie au profit des modes de déplacement économes en énergie et peu polluants, réorganiser les stationnements, organiser le transport et la livraison de marchandises.

La région est desservie par deux aéroports internationaux qui font face à des difficultés pour poursuivre leur développement. Orly est enserré dans un tissu urbain dense qui lui interdit toute extension et Roissy-Charles-de-Gaulle est limité par un plafond sonore et ne peut donc compter que sur un accroissement des capacités des avions ou sur des avancées technologiques réduisant le bruit des réacteurs.

## Un territoire régional encore très rural

L'Ile-de-France dispose d'un patrimoine naturel et historique de grande qualité : elle bénéficie de la présence de grands massifs forestiers et de vastes espaces agricoles d'un grand intérêt paysager et environnemental (80 % de la superficie régionale est constituée d'espaces naturels, agricoles ou forestiers). Différents parcs naturels régionaux (trois existent et deux sont à l'étude) permettent de mettre en valeur et de préserver ce patrimoine naturel dans un souci de développement endogène.

Face à l'importance et au caractère diffus de la consommation d'espaces naturels qui affecte particulièrement les territoires des franges, l'urbain et le rural cohabitent de plus en plus difficilement. Entre 1990 et 1994, 15 000 hectares d'espaces naturels et agricoles ont été consommés dont 60 % destinés à l'urbanisation.

Le « plan vert » établi par la Région a défini une stratégie de protection et de mise en valeur des espaces naturels structurants. Il distingue la trame verte d'agglomération, la ceinture verte, la couronne rurale et les vallées et liaisons vertes. Il propose pour chacun de ces secteurs des mesures et des actions d'aménagement. Elles sont mises en œuvre par les collectivités locales avec l'aide de la Région et de l'Agence des espaces verts (AEV).



École polytechnique à Palaiseau

## VISITES ET ÉCHANGES

### 21 et 22 septembre 2000

La décision de créer cinq villes nouvelles dans les années 1960 a servi à endiguer une partie de l'étalement urbain qui se produisait « en doigt de gant » le long des vallées et des principales infrastructures. Si des protections fermes ont été instaurées sur des espaces naturels et agricoles sensibles, l'urbanisation plus ou moins organisée des espaces ouverts en limite de la zone agglomérée dense s'est poursuivie dans les 20 dernières années et s'est répandue, dans une moindre mesure, au-delà. En 1999, la zone agglomérée de Paris regroupe 9,6 millions des 11,5 millions d'habitants de la région Ile-de-France. L'enjeu aujourd'hui est la constitution dans cet anneau de la ceinture verte de territoires multi-fonctionnels à l'identité affirmée et la définition de la fonction et du mode de gestion des espaces ouverts stratégiques.

### Des pratiques d'échelle régionale

Des outils et des politiques d'échelle métropolitaine contribuent à développer de façon équilibrée le territoire régional et à conférer aux territoires de franges urbaines un caractère multi-fonctionnel.

### Le schéma directeur régional

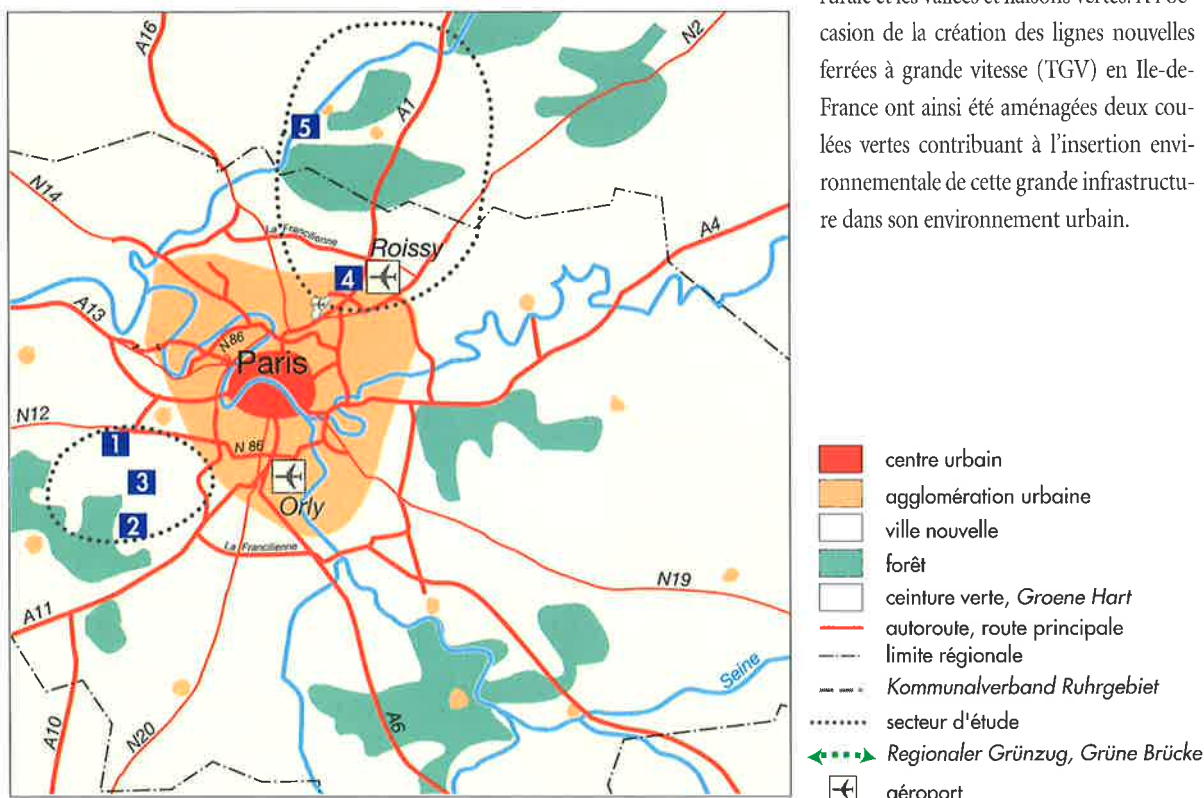
L'Ile-de-France bénéficie tout d'abord d'une tradition de planification territoriale. Le Schéma Directeur Régional actuel (SDRIF), qui définit les orientations de l'aménagement régional, les prescriptions qui s'imposent au niveau local, l'organisation et la localisation des grands équipements, vise à orienter le développement urbain au travers d'une organisation polycentrique autour des villes nouvelles et des agglomérations secondaires. Il assure la préservation d'espaces agricoles, naturels et forestiers.

### Le plan des déplacements urbains

Autre document d'échelle régionale, le Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France tente de concilier la demande de déplacements et les exigences de protection de l'environnement, en proposant des mesures pour diminuer la circulation automobile, développer les modes de déplacement doux et organiser les réseaux de communication.

### La ceinture verte

Le projet de ceinture verte a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France en 1983. Il concerne un territoire de 350 000 ha, en anneau autour de Paris à une distance de 10 à 30 km du centre. 5 000 ha de forêts régionales ont depuis lors été ouvertes au public dans la ceinture verte. Dans le Plan Vert Régional, le Conseil Régional d'Ile-de-France a proposé en 1995 une stratégie de protection et de mise en valeur des espaces naturels structurants du territoire régional. Ce plan vert distingue : le réseau vert de l'agglomération centrale, la ceinture verte, la couronne rurale et les vallées et liaisons vertes. À l'occasion de la création des lignes nouvelles ferrées à grande vitesse (TGV) en Ile-de-France ont ainsi été aménagées deux coulées vertes contribuant à l'insertion environnementale de cette grande infrastructure dans son environnement urbain.



© Iaurif



*Le Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse*

Les Départements ont par ailleurs la possibilité, grâce à la législation sur les Espaces Naturels Sensibles, de définir les espaces naturels stratégiques qu'ils entendent préserver et sur lesquels ils peuvent préempter, avec éventuellement l'aide de l'Agence des espaces verts. Créée en 1976, cette Agence est un établissement public régional à caractère administratif. Elle est chargée de mettre en œuvre la politique régionale en matière d'espaces verts, de forêts et de promenade grâce à des opérations d'acquisition, de gestion et d'aménagement et des aides à l'ouverture au public d'espaces verts.

### **Les parcs naturels régionaux**

Le Conseil Régional contribue à la préservation et au développement équilibré de «territoires ruraux et vivants, à l'équilibre fragile et disposant d'un patrimoine naturel et culturel riche» grâce à son intervention au travers des Parcs Naturels Régionaux de la Haute-Vallée de Chevreuse, du Vexin

français, du Gâtinais français et des Trois Forêts. Leurs syndicats mixtes ont élaboré chacun une charte constitutive sur la base de laquelle le ministre de l'Environnement les a classés par décret en Parc naturel régional. Cet outil n'est malheureusement pas adapté aux territoires de franges urbaines mais pourrait inspirer des démarches similaires.

### **Le contrat de plan État-Région**

Le contrat de plan État-Région définit les actions que l'État et la Région s'engagent à mener conjointement par voie contractuelle pour une période de 7 ans (2000-2006, investissements de 7 milliards d'euros) afin de permettre un aménagement durable de l'Ile-de-France, d'améliorer la qualité de vie quotidienne, d'accroître le rayonnement de la région et de développer les solidarités. Il contribue à une conception renouvelée de l'aménagement régional par une approche territoriale des politiques menées.

## Saint-Quentin-en-Yvelines/ Haute-Vallée de Chevreuse Comment concilier valorisation du patrimoine naturel et contribution au fonctionnement métropolitain ?

Ce territoire du sud-ouest de l'Île-de-France bénéficie d'un environnement naturel et d'un patrimoine bâti de très haute qualité ainsi que d'un tissu économique performant notamment dans le domaine de la recherche et développement. Il est pleinement inséré au fonctionnement de la métropole francilienne. Le nombre et la diversité des actions conduites dans ce territoire pour lui assurer un développement équilibré ont présidé à son choix en tant que terrain de visite. Il est constitué par la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, le parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse et le district intercommunal du plateau de Saclay (Saclay Scientipôle).

### 1 La ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines

Sur la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines qui rassemble 143 000 habitants, les opérations suivantes ont été visitées :

- la base de plein air et de loisirs, d'une superficie de 600 ha, a été créée en 1967. C'est l'une des 12 bases de loisirs en Île-de-France. Elle combine valorisation d'espaces ouverts essentiels à l'équilibre des territoires de franges urbaines (réserve naturelle de 90 ha) et offre d'espaces et d'équipements de détente et de loisirs (base nautique de 120 ha, golf) qui sont une des fonctions importantes des franges urbaines. Il est possible d'y séjourner. Elle présente la caractéristique de s'insérer dans un territoire subissant de fortes pressions urbaines ;



Saint-Quentin-en-Yvelines

- la Maison de l'entreprise a été créée par le Syndicat d'agglomération nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, en partenariat avec les acteurs économiques. Elle propose des services d'accompagnement aux personnes souhaitant créer, développer ou transmettre une entreprise grâce à la fédération d'experts économiques et financiers. Un de ses outils, la bourse de compétences, accessible par l'Internet, a été présenté aux participants : il s'agit de faire connaître les compétences des établissements de Saint-Quentin, de valoriser leur savoir-faire et de susciter ou développer le rapprochement entre offreurs et demandeurs de compétences ;
- l'Écomusée a été créé en 1977. Désormais géré par le Syndicat d'agglomération nouvelle, il cherche à fédérer les habitants de la ville nouvelle autour d'une histoire commune. Pour ce faire, il observe et étudie la ville ; il collecte, rassemble et conserve les objets retraçant la mémoire de la ville ; il diffuse documents et témoignages sur l'histoire de la ville ;



Chevreuse

- les participants ont emprunté le chantier du site propre pour autobus entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy. Il rend ce mode de transport plus sûr, plus régulier, plus rapide et plus confortable. Il constitue une nouvelle liaison directe de banlieue à banlieue et présente la particularité de traverser le secteur peu dense du Plateau de Saclay. 25 km de lignes sont prévus pour un coût de 95 millions d'euros. A ce jour, 3,5 km sont opérationnels dans la ville nouvelle.

## 2 Le parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse

Au sud de la ville nouvelle, les visiteurs ont ensuite découvert le montage, la gestion et les actions du Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse. Il s'agit du premier parc naturel régional créé en Ile-de-France (1985). Il contribue, par la mise en œuvre de sa Charte, au développement intégré - économique, social et culturel - d'un territoire peu dense de 25 000 ha et 46 000 habitants, tout en préservant ses ressources naturelles et en valorisant le patrimoine. Deux de ses actions ont été présentées sur le terrain :

- l'Opération de Restructuration de l'Artisanat et du Commerce a pour objectif de dynamiser l'appareil commercial de proximité ainsi que l'artisanat dans ce bassin d'emploi fragilisé par le contexte démographique et économique. Elle contribue à redynamiser la vie locale grâce à l'implication des acteurs économiques et la sensibilisation des habitants. Elle accorde de manière coordonnée des aides indirectes collectives (formation, groupements de commerçants ou artisans, promotion, etc) et directes individuelles (réhabilitation du local, subvention pour du nouveau matériel, etc) ;



La prairie de la Gravelle

- la prairie de la Gravelle : il s'agissait d'introduire sur cette prairie humide de 13 ha des animaux de race bovine rustique (Highlands) de façon à en préserver l'existence et à éviter son artificialisation. Cette action a été menée en collaboration avec la Bergerie nationale de Rambouillet. Le succès de cette opération conduit à envisager l'implantation de ces animaux dans d'autres prairies.

## 3 La préservation des espaces naturels

Les exposés ont ensuite concerné :

- la politique des espaces naturels sensibles du Département des Yvelines : une loi de 1985 autorise les Départements à mettre en place des zones de préemption à son bénéfice avec l'accord des communes concernées pour protéger, valoriser et ouvrir au public des espaces naturels sensibles. Les Départements peuvent instituer une taxe affectée à l'acquisition, l'aménagement et l'entretien de ces espaces.

Le Département des Yvelines a ainsi inscrit 30 000 ha en zone de préemption, dont 80 % sur le territoire du parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse et en a acquis 1 360 ha grâce à des subventions de l'Agence des espaces verts. Le Département distingue les espaces naturels selon cinq fonctions : maîtrise de l'urbanisation, paysage, agriculture, fonction écologique, fonction récréative ;

- l'action de l'Agence des espaces verts sur le plateau agricole de Saclay : conformément aux documents d'urbanisme, l'agriculture doit rester présente et active sur le plateau. Une convention entre l'Agence des espaces verts (AEV), la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER) et le District Intercommunal du Plateau de Saclay permet d'acquérir les terres agricoles soumises à une forte pression urbaine (400 ha à ce jour) et les louer à des agriculteurs. Cette procédure contribue à rétablir le prix du foncier et à limiter la spéculation foncière.

Les visiteurs ont perçu les pressions urbaines s'exerçant sur ce territoire et la richesse de son patrimoine naturel et bâti. Ils ont apprécié le rôle de l'Agence des espaces verts - qui présente des similitudes avec le *Kommunalverband Ruhrgebiet* - ainsi que la possibilité de préempter sur des espaces naturels pour les préserver et d'instituer une taxe à leur bénéfice. La possibilité d'intervenir sur les espaces agricoles a notamment été jugée utile. La structure de parc naturel régional est estimée particulièrement positive au regard des concepts de parc en vigueur dans les autres régions. Les modes de coopération entre collectivités recueillent l'intérêt des visiteurs. La bourse de compétences de Saint-Quentin-en-Yvelines a trouvé un écho chez les visiteurs allemands.



Goussainville

## Roissy / Oise-la-Vallée

### Comment organiser les pressions liées à l'aéroport et le développement économique et social ?

Le secteur de Roissy/Oise-la-Vallée, au nord de l'agglomération parisienne, tire bénéfice de la présence de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle et supporte un pôle économique d'importance internationale autour des activités industrielles et de logistique internationale. Il subit des pressions d'urbanisation très fortes qui marquent durablement l'espace et qu'il est difficile d'enrayer. Son armature urbaine demeure dispersée. Les difficultés sociales y sont notables et dans certains secteurs s'aggravent. Les pressions urbaines se répercutent, au-delà de la limite administrative d'Ile-de-France, jusque dans le département de l'Oise. La plupart des actions qui ont été présentées aux visiteurs ont pour but de multiplier les opportunités de participation de la population locale à l'activité économique et ainsi d'équilibrer développement économique et développement social.

#### 4 La première partie de la visite a concerné les alentours de la plate-forme aéroportuaire :

- dans ce secteur de la Plaine de France, l'État et la Région mettent en place un établissement public pour en organiser le développement ;
  - les visiteurs ont pris connaissance des projets de la commune de Tremblay-en-France, au sud de l'aéroport. Cette commune de la ceinture verte présente plusieurs visages : un centre ancien, des secteurs de développement résidentiel et économique et des espaces agricoles et naturels en frange de l'aéroport sur lesquels s'est portée l'intervention de l'Agence des espaces verts ;
  - le Groupement d'Intérêt Public Emploi Roissy Charles-de-Gaulle : créé en 1998, le GIP regroupe collectivités, entreprises, chambres consulaires, organisations patronales et syndicales. Il contribue au développement social de ce secteur en cherchant à faire bénéficier les populations riveraines des opportunités d'emploi et d'insertion professionnelle
- résultant des activités localisées sur la plate-forme ou générées par elles alentour : création d'une bourse de l'alternance, dispositifs de formation, forums pour l'emploi, salons... ;
- Allobus, transport à la demande de la zone aéroportuaire de Roissy : ce système de transport fonctionne sur quatre lignes «virtuelles» que le client peut solliciter par appel téléphonique. Dans ce secteur peu dense, cette desserte fine du territoire «à la carte», adaptée aux horaires de travail atypiques sur la plate-forme, permet à des actifs non motorisés d'accéder à l'emploi sur la zone aéroportuaire. Elle offre une alternative à la voiture particulière ;
  - la communauté de communes de Roissy Porte de France : cette structure créée en 1994 rassemble 11 communes et 27 000 habitants. Elle est financée par la taxe professionnelle pour un budget annuel de l'ordre de 30 millions d'euros. Elle cherche à valoriser harmonieusement, pour ses habitants et le territoire, la présence de la plate-forme aéroportuaire. Elle exerce de larges compétences : urbanisme, aménagement (ex : zones d'activités économiques), développement économique (ex : mise en place d'un centre intercommunal de formation), protection de l'environnement et des paysages (ex : protection des fonds de vallée et circulations douces), gestion des équipements intercommunaux, transports (ex : service de taxis privés communautaires), culture.



Tremblay en France

## 5 La seconde partie de la journée s'est déroulée dans le département de l'Oise :

- l'agglomération de Creil compte environ 68 000 habitants. Elle fait partie de l'Association pour le développement et l'aménagement de la vallée de l'Oise (Oise-la-Vallée) qui s'est dotée d'une agence d'urbanisme ;
- les Marches de l'Oise : ce site de 30 ha, en plein cœur de l'agglomération de Creil, a été abandonné en 1996 par une usine de construction automobile qui employait 5 000 personnes. Les collectivités locales se sont fortement impliquées pour surmonter ce traumatisme. Elles ont pu racheter le site et engager sa réindustrialisation dans une logique d'occupation pluri-entreprises. Une soixantaine d'entreprises, représentant plus de 500 emplois, sont déjà implantées et profitent d'incitations fiscales ;
- le grand projet de ville de l'agglomération de Creil : cette opération s'intègre au programme national de renouvellement urbain (2001-2006) qui concerne 50 sites sur le territoire français. Ce programme favorise des interventions lourdes réservées aux sites qui cumulent de lourds handicaps sociaux et d'intenses problèmes d'aménagement spatial. Souffrant de l'accroissement du chômage et de la précarité

et d'un déclin démographique, l'agglomération s'est fixé deux axes d'intervention : la reconquête du centre de l'agglomération pour transformer son image de façon durable, le désenclavement physique et social des quartiers les plus en difficulté pour les insérer au développement global de l'agglomération. L'État interviendra à hauteur de 11 millions d'euros qui seront complétés par l'Union européenne, les collectivités... ;

- le parc naturel régional Oise - Pays de France : après dix ans consacrés à son élaboration, l'association des 62 communes a déposé son projet de charte au ministère de l'environnement en janvier 2001. Ce parc naturel couvre une superficie de 110 000 ha et présente la caractéristique d'être inter-régional. Il compte 60 000 habitants. Son territoire s'articule autour des massifs forestiers de Chantilly, Halatte et Ermenonville. Ces riches forêts, propriétés de l'État, s'étendent sur plus de 20 000 ha. Il dispose de vastes zones humides ainsi que d'un riche patrimoine bâti. Toutefois de fortes pressions urbaines s'y exercent et le fragilisent. La charte du parc matérialise le contrat passé entre les collectivités impliquées. Elles s'engagent à mettre en œuvre un projet de développement harmonieux, fondé sur la préservation et la valorisation des patrimoines.



Agglomération de Creil

Les visiteurs ont pu appréhender les diverses problématiques de ce secteur complexe se développant autour de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle et les actions mises en œuvre pour équilibrer le développement spatial du secteur et en faire bénéficier la population locale. Les pratiques liées à la politique de la ville, notamment dans l'agglomération de Creil, ont particulièrement intéressé les visiteurs néerlandais et anglais. Le GIP Emploi a rencontré l'intérêt des visiteurs anglais ainsi que Allobus et l'Agence des espaces verts, notamment pour la gestion des espaces en bordure des aéroports.



L'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle





# Le Sud-Est anglais

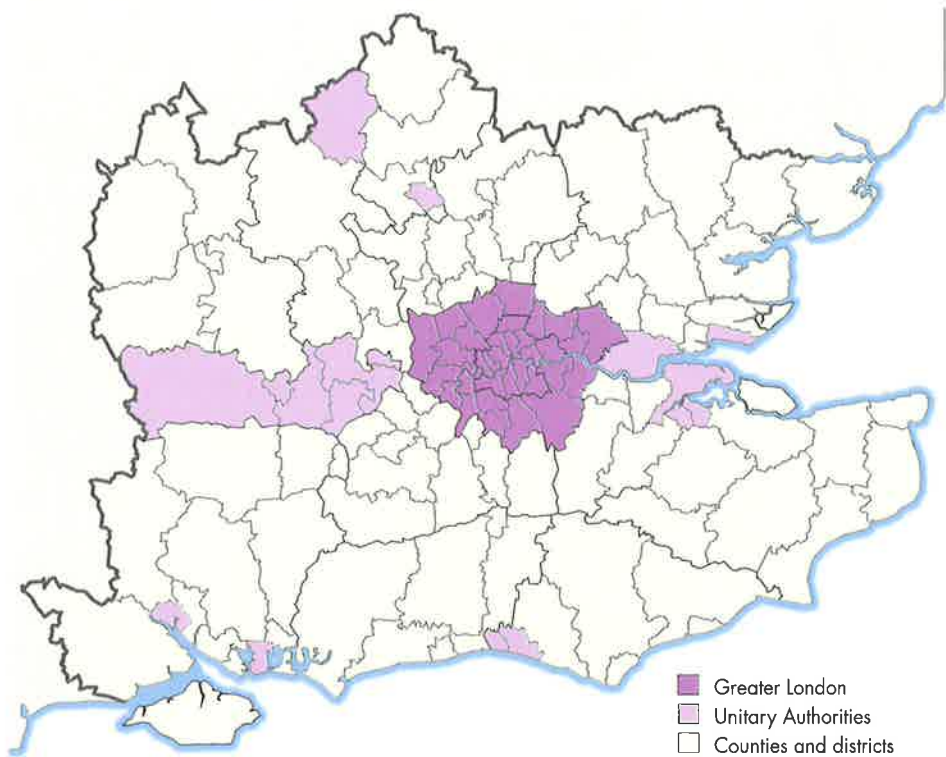


Le South East, région de 18 millions d'habitants, regroupe Londres (7 millions d'habitants) et les territoires adjacents du sud-est anglais (11 millions d'habitants). Autour de Londres, 12 villes comptent plus de 100 000 habitants. L'organisation de l'agglomération est clairement concentrique. Le South East est desservi par quatre aéroports internationaux, deux gares de chemin de fer internationales, différents ports et un réseau étendu d'autoroutes. Le tunnel sous la Manche a permis de rapprocher la région du continent européen. La première phase de la réalisation de la ligne à grande vitesse entre Londres, Ashford et le tunnel devrait renforcer ce lien après 2003. L'environnement de bonne qualité fait de la région un endroit agréable et attrayant pour vivre et travailler. Une grande partie des zones rurales est protégée par un classement spécifique. Au total, en incluant les classements à l'échelle des Counties, 82 % des zones non urbanisées sont protégées.

# South-East England

The South East, a region with a population of 18 million, covers London (7 million inhabitants) and the surrounding areas of South-East England (11 million inhabitants). Around London, 12 cities have populations of over 100,000. The layout of the conurbation is clearly concentric. The South East is served by four international airports, two international railway stations, various ports, and an extensive network of motorways. The Channel Tunnel has made it possible to bring the region closer to Continental Europe. The first phase of the new high-speed line between London, Ashford, and the Tunnel should reinforce this link as of 2003. The good quality of the environment makes the region a pleasant and attractive place in which to live and work. Much of the rural areas are protected by specific listing. In all, including the designations at County level, 82 % of the non-urbanised areas are protected.

## Sud-Est anglais - Périmètre du SERPLAN<sup>1</sup>



(1) London and South East Regional Planning Conference

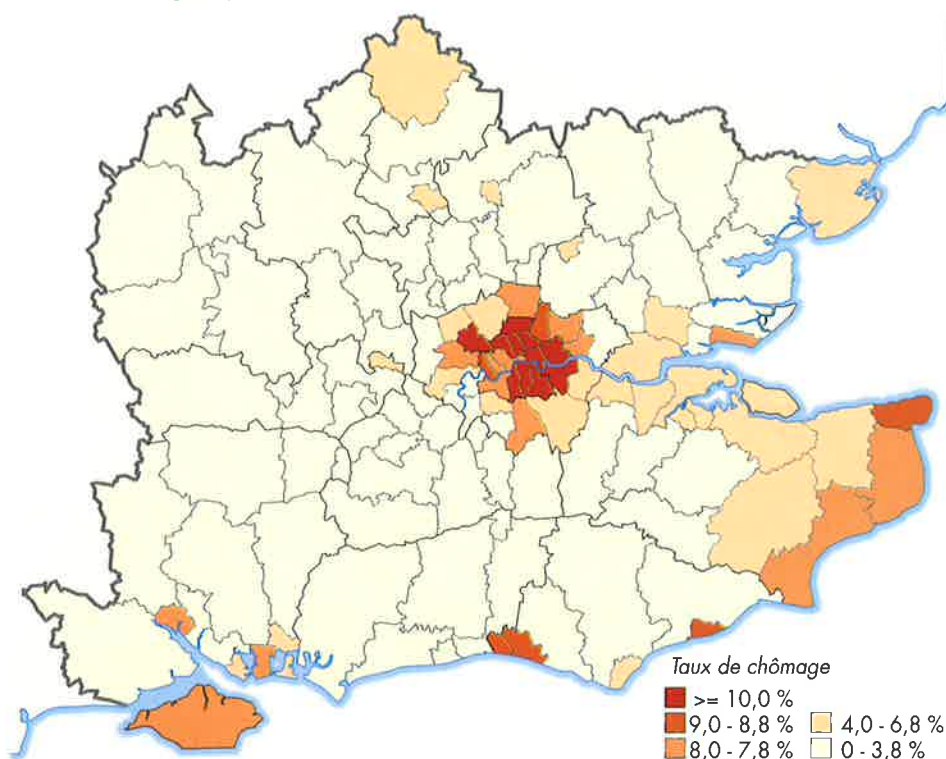
## La Metropolitan Green Belt

La ceinture verte de Londres a été dessinée dans ses grandes lignes en 1944 puis formellement définie en 1959 ; sa surface actuelle est deux fois celle prévue alors. Elle couvre 490 000 ha autour de Londres. Ses principaux objectifs sont le contrôle de l'étalement urbain, la lutte contre la fusion de villes proches, la protection des zones rurales contre l'urbanisation, la préservation du caractère des villes historiques, l'aide au renouvellement urbain par l'encouragement au traitement des friches urbaines. Elle a été très efficace dans la prévention du développement urbain dans les zones rurales. Elle est aujourd'hui en question puisque le développement urbain l'a «enjambée». Des réflexions sont en cours pour conserver l'esprit de la ceinture verte tout en assurant des modes durables de développement.

## Présentation administrative

Le gouvernement britannique a engagé un processus de régionalisation qui entraîne des modifications administratives importantes dans la région de Londres. Le sud-est anglais est désormais divisé en trois régions dotées d'agences d'aménagement et de développement. La *London region* comprend la *City of London* et les 32 *London Boroughs*. L'*Eastern region* est composée de trois counties de l'ancien Sud-Est (Essex, Herfordshire, Bedfordshire) ainsi que de trois counties extérieurs (Cambridgeshire, Suffolk, Norfolk). La *South East region* comprend alors les counties de l'ouest et du sud de Londres. Dans le cadre de cette réorganisation, le SERPLAN a cessé d'exister en avril 2001. L'élection au printemps 2000 du maire de Londres a marqué la mise en place de ces nouvelles institutions.

Taux de chômage, septembre 1997



## Une longue tradition de planification

Le *South East* est décrit comme la région la plus anciennement encadrée par des plans d'aménagement au monde. Dès les années 1920 et 1930, émerge l'idée de gérer la croissance de l'agglomération. Ces réflexions conduisent à la notion de *Green Belt* pour assurer aux citoyens un accès à des zones rurales proches de la ville.

En 1944, le *Greater London Plan* de Sir Patrick Abercrombie insiste sur la nécessité de séparer les zones d'activités de celles d'habitat et de développer les moyens de communication. Il affiche également la volonté de déplacer un million de personnes de Londres vers sa périphérie pour libérer des espaces en centre-ville. Ce plan a dominé les réflexions des vingt années suivantes et garde une influence sur certains points aujourd'hui.

En 1970, le *Strategic Plan for the South East* est adopté. Son impact principal est la décision de développer une deuxième génération de villes nouvelles autour de

Londres pour faire face aux distances de plus en plus importantes parcourues par les habitants de la région. Milton Keynes en est l'exemple emblématique.

Après 1979, l'approche en matière d'aménagement devient plus politique. Le SERPLAN transmet dans un premier temps au gouvernement des avis sur les politiques et les besoins de la région. Dans un deuxième temps, le ministère de l'Environnement donne sa réponse au travers du *Regional Guidance*. Il s'agit d'une traduction des lois nationales au niveau régional reprenant les différents points soumis par le SERPLAN. Depuis 1980, le contenu des différents *Regional Guidance* s'est étoffé et le système a été étendu à d'autres régions du Royaume-Uni.

La réflexion récente à propos de la *Sustainable Development Strategy for the South East 2016* a voulu éviter le déterminisme ou l'approche normative. L'évolution de la région ne peut pas être prévue dans ses moindres détails ni être complètement pilotée. Les deux mots-clé de cette stratégie sont donc robustesse et flexibilité. Les objectifs adoptés ont été complétés par des options qui seront mises en œuvre en fonction des résultats de l'observation et du suivi des données sociales, environnementales et économiques.



## Londres, moteur économique du Sud-Est anglais

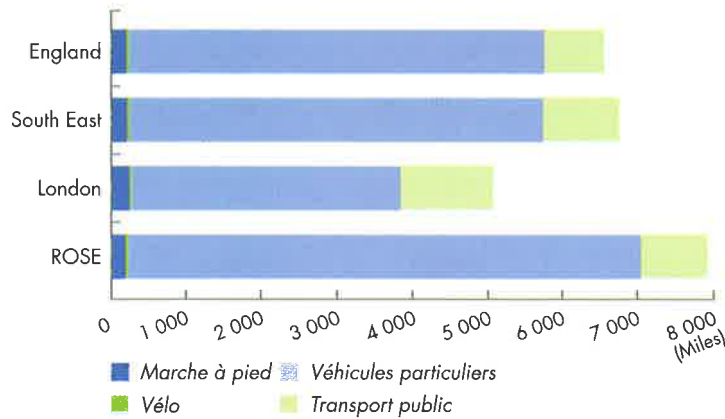
Londres exerce une influence majeure sur l'économie régionale et reste un site très attractif pour les investisseurs internationaux. Le reste du sud-est bénéficie de son attractivité et attire aussi des activités grâce à ses propres atouts (développement des entreprises de technologie de l'information et de la communication dans la vallée de la Tamise...).

Au cours des vingt dernières années, les emplois et les logements se sont déplacés vers la périphérie de l'agglomération préférant des localisations plus abordables, respirables et facilement accessibles en voiture aux centres urbains pollués et congestionnés. Les installations commerciales ou de loisirs ont suivi la même tendance. Ce phénomène se fait à nouveau sentir avec la reprise économique après la crise du début des années 1990. Des restructurations d'envergure ont été menées au cours de cette période dans l'industrie et les services. Londres et certains centres urbains principaux (par exemple Portsmouth, Southend-on-Sea, Brighton) ont été les plus touchés et gardent aujourd'hui des taux de chômage plus importants que la moyenne. Les zones touchées ont souvent un tissu urbain très dégradé par la présence de friches industrielles importantes ou d'emprises ferroviaires.

A Londres, un processus de densification résidentielle est en cours mais l'accès au logement reste un problème épineux pour de nombreuses catégories de population. Dans le reste du sud-est, 55 % des terrains réservés au logement le sont dans des zones déjà urbanisées et des outils pour encourager le redéveloppement urbain sont recherchés.

Les zones rurales ont connu un déclin des secteurs traditionnels (agriculture, indus-

### Distance parcourue par personne et par an par mode de transport 1993-1995



Source : Office for National Statistics (1997), *Regional Trends 32*

trie minière) mais une croissance dans les industries des loisirs, du tourisme ou manufacturière. La concentration et la rationalisation des services ont conduit à une disparition progressive des équipements en zone rurale. Le *South East* présente une grande diversité de terrains agricoles sur 1,6 million d'hectares de terres. L'agriculture intensive a profondément marqué les paysages du *South East*. La PAC et les engagements pris dans le cadre de l'Agenda 2000 auront également un impact sur la formation ou la conservation des paysages.



Down House, la maison de Charles Darwin



## Un réseau d'infrastructures au bord de la saturation

Son réseau de communication contribue à la position relativement forte du sud-est anglais. Toutefois, les trajets de plus en plus longs et le développement des déplacements (transports scolaires...), risquent de provoquer une saturation du réseau routier. La voiture individuelle est le mode de déplacement le plus utilisé à l'extérieur de Londres. Mais les investissements nécessaires au développement d'un réseau de transport autre que routier n'ont pas été réalisés. La prospérité de la région peut s'en trouver menacée.

Les dernières années ont vu la privatisation des chemins de fer, la dérégulation du réseau de bus et une nouvelle attitude dans la construction de routes.

Les navetteurs<sup>1</sup> empruntent des trajets qui ne sont pas desservis par les transports en commun et des axes de transport importants, comme la M25 ou la M4, se retrouvent bloqués par le trafic. Il a été reconnu que les transports publics avaient pour but de réduire le besoin de voyager individuellement, de créer un système de transport combiné. Ils doivent être rendus attractifs pour dissuader les usagers de prendre leur voiture. Il faudra également encourager le report du fret de la route vers le rail.

Les investissements dans de nouvelles infrastructures de transport doivent compléter les liens avec le continent européen. L'ouverture d'autres gares internationales pourra accompagner ou favoriser le développement économique. Leur financement (par exemple, *Charnel Tunnel Rail Link* ou *Thameslink 2000*) relèvera principalement du secteur privé au travers du *Private Finance Initiative*.



## Des pressions urbaines en contradiction avec les contraintes environnementales

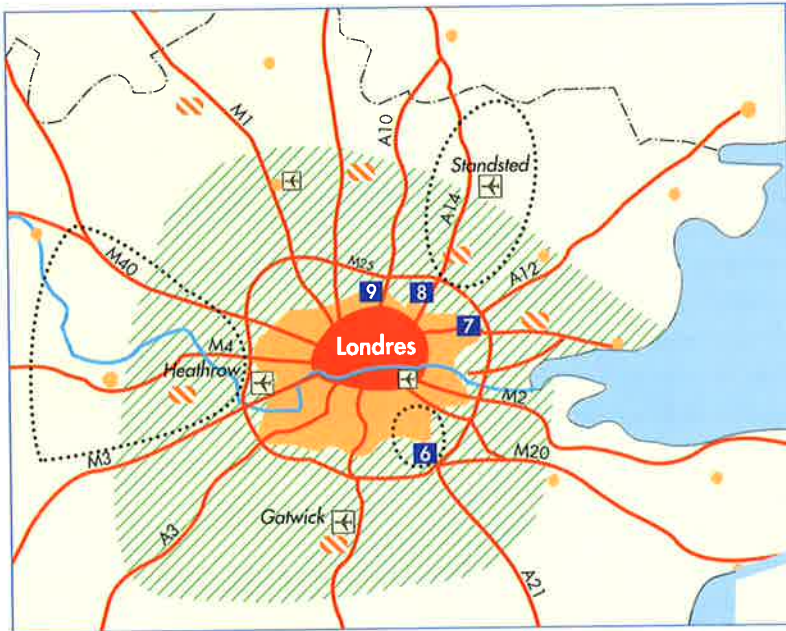
Par le passé, le *South East* a été largement auto-suffisant pour son approvisionnement en eau, en agrégats primaires et pour l'enfouissement de ses déchets. La disponibilité des ressources en eau ainsi que la préservation de leur qualité deviennent des enjeux de développement pour la région.

Au rythme actuel, les capacités d'enfouissement des déchets seront atteintes en 2008 si rien n'est fait pour diminuer les quantités produites. Les extractions d'agrégats représentent une nuisance de plus en plus difficile à accepter. Une solution alternative est envisageable grâce aux ports et au dragage. Le recyclage devient une priorité aussi bien pour réduire la dépendance vis-à-vis des agrégats que pour préserver des capacités d'enfouissement des déchets.

L'*Environment Agency*, issue de la fusion des anciennes agences de contrôle des pollutions en 1996, représente une entité unique agissant dans les domaines de l'air, de l'eau ou du sol.



(1) Les navetteurs réalisant quotidiennement un trajet aller-retour domicile-travail



© Iaurif

- centre urbain
- agglomération urbaine
- ville nouvelle
- forêt
- ceinture verte, *Groene Hart*
- autoroute, route principale
- limite régionale
- Kommunalverband Ruhrgebiet*
- secteur d'étude
- Regionaler Grünzug, Grüne Brücke*
- ✈ aéroport

## VISITES ET ÉCHANGES

### 28 et 29 septembre 2000

Dans le Sud-Est anglais, la création des villes nouvelles et la mise en œuvre de la ceinture verte métropolitaine sont intervenues plus tôt qu'en Ile-de-France. La solidité de l'armature urbaine autour de Londres et l'urbanisation de grands domaines fonciers ont permis de canaliser la croissance urbaine et de préserver une campagne typée à laquelle les habitants gardent un grand attachement. La ceinture verte subit toutefois aujourd'hui les assauts des pressions urbaines. L'enjeu est aujourd'hui de reconquérir des espaces urbains délaissés ou sous-utilisés pour réorienter le développement vers les cœurs urbains. Toutefois, la pression résidentielle rend inéluctable une partie de la construction en périphérie et donc la remise à plat du modèle de *Green Belt*. Parallèlement sont recherchés des outils contribuant au maintien d'espaces ouverts aux franges de l'agglomération qui soient utiles à la population, vivants et clairement délimités ainsi que les moyens d'assurer vitalité et équilibre aux centres urbains secondaires.



La Lee Valley Regional Park

## Deux exemples de pratiques d'échelle régionale

### La Metropolitan Green Belt

Le concept initial était celui de *leisure rings*. Formulée ensuite par Sir Abercrombie en 1944, la *Metropolitan Green Belt* a été depuis gardée dans tous les documents. Elle est immédiatement devenue populaire auprès de la population et des hommes politiques qui y voyaient la garantie de la stabilité de leur circonscription. En 1971, le plan régional décida d'autoriser des zones de développement au-delà de la *Green Belt* (Reading, Milton Keynes...). Le rayon de la *Green Belt* s'accrût ; il est de 24 km en certains endroits. 70 % du territoire de la *Green Belt* sont agricoles. La *Metropolitan Green Belt* compte 2,5 millions d'habitants et 30 zones urbaines majeures en dehors de Londres. Elle est une des zones les plus prospères de Grande-Bretagne.

## La stratégie économique régionale : l'exemple du South East England

La Grande-Bretagne compte 8 régions, plus Londres. Chacune est dotée d'une assemblée représentative, depuis 1994 d'une représentation gouvernementale (*Government offices*) et depuis le *Regional Development Agency Act* de 1998, d'une agence de développement (*Regional Development Agencies*). Les membres de cette «troika régionale» exercent des rôles complémentaires.

Trois régions composent la région métropolitaine de Londres, le SERPLAN ayant été supprimé au 31 mars 2001 : *Greater London*, *East of England*, *South East England*. La *South East England Development Agency* (SEEDA) conduit depuis le 1er avril 1999 une stratégie de développement économique durable dans la région. Sa mission est de faire du Sud-Est de l'Angleterre, qui est la plus grande des régions en terme de population, une région de niveau international en améliorant la prospérité économique, la qualité environnementale et l'insertion sociale. En deux ans, SEEDA a investi 242 millions d'euros dans des projets de régénération urbaine et rurale, la promotion et le développement des compétences, le renforcement de la compétitivité des entreprises, l'investissement et l'innovation. Les financements proviennent essentiellement des ministères (*Trade and Industry*, *Environment*, *Transport and Regions*, *Education and Employment*).

Cette région du *South East England* inclut 12 *Unitary Authorities* and 55 *District/Borough councils*.

*South East England* compte 8 millions d'habitants, concentre 15 % du PIB du Royaume-Uni, rassemble 24 institutions d'enseignement supérieur, bénéficie d'un réseau de communication international (Heathrow, Gatwick, Southampton, ports maritimes...) et 11 *Areas of Outstanding Natural Beauty*.



Présentation du site d'intérêt scientifique de Downe Bank

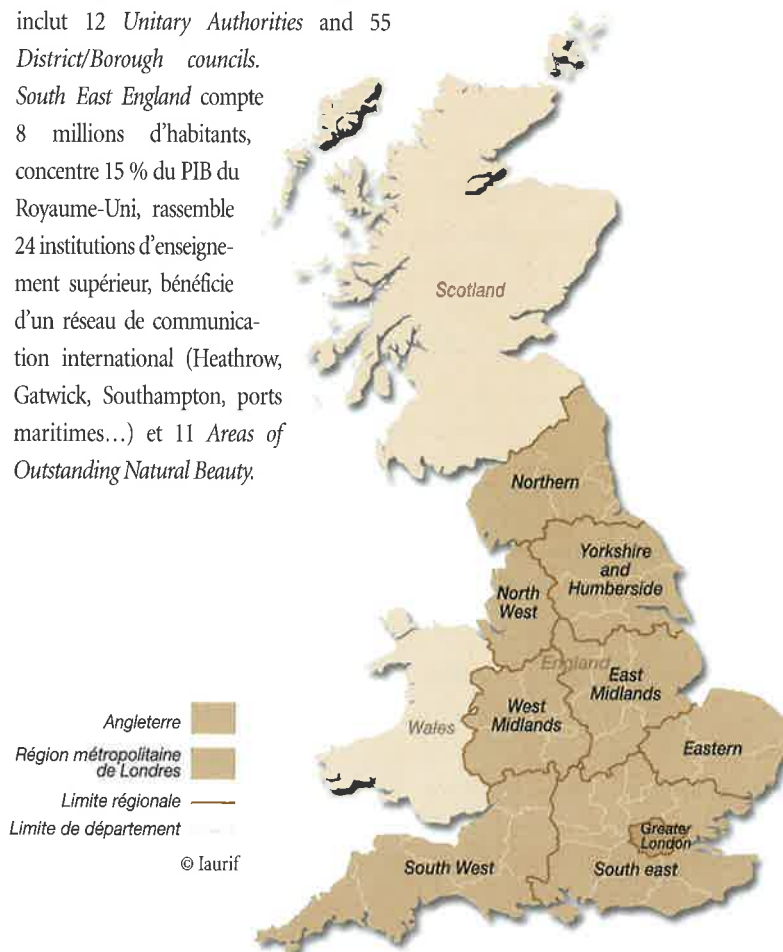
### London Borough of Bromley Comment mettre en œuvre un développement endogène durable ?

Ce Borough du sud de Londres compte 297 000 habitants. La moitié de son territoire est localisé dans la *Metropolitan Green Belt*. Il bénéficie d'un paysage et d'un environnement de grande qualité soumis à des pressions urbaines fortes et des occupa-

tions du sol illicites. L'empreinte de Charles Darwin marque son patrimoine. Cet environnement résidentiel de grande qualité rend les prix des logements prohibitifs. Parallèlement aux options de développement durable qu'il prend dans son *Unitary Development Plan*, le *London Borough* de Bromley conduit, participe ou soutient de nombreux projets visant à la conservation et la restauration du patrimoine naturel et paysager, moteur de développement du potentiel économique local.

### Private Finance Initiative

La visite a débuté par un exemple d'initiative de financement privé (*Private Finance Initiative*) d'équipements publics : le *Farnborough Hospital*. L'introduction de capitaux et de compétences privés dans les équipements et services à la population a une longue histoire et la PFI n'est qu'un des modes de partenariat public-privé en Grande-Bretagne. Face aux restrictions des budgets publics, la PFI est devenue la principale méthode de financement des projets d'équipements publics. Elle met en concurrence les opérateurs privés les encourageant à être innovants. Le *Farnborough Hospital* de Bromley est le neuvième projet hospitalier financé dans le cadre d'une PFI.



### Countryside Management Service

L'action du service de gestion de la campagne de Bromley (Countryside Management Service) a été présentée aux visiteurs. Créé en 1987, ce service travaille avec les propriétaires fonciers et la population volontaire et bénévole pour améliorer et mettre en valeur la biodiversité locale grâce à des modes de gestion appropriés. Il a depuis réalisé 500 projets (enquêtes, évaluation, protection des zones humides, signalétique, entretien de sites sensibles, plantations...). Il contribue à la promotion de l'intérêt et du plaisir pour la campagne. Deux techniciens à temps plein sont employés par le Borough et encadrent les volontaires. Ceux-ci ont par ailleurs contribué à l'élaboration du plan d'action pour la biodiversité de Bromley (*biodiversity action plan*) : *the future of Darwin's wildlife in Bromley*.



*Downe Bank, la maison de Charles Darwin à Bromley*

### 6 Downe Bank

Les travaux et l'héritage de Charles Darwin, qui résida durant 40 ans à Bromley, ont été présentés aux visiteurs. Ils conditionnent aujourd'hui les choix de préservation et de valorisation des espaces naturels de Bromley. Les volontaires du *Countryside Management Service* participent ainsi avec des associations spécialisées à l'entretien raisonné du site d'intérêt scientifique (site of special scientific interest) de Downe Bank dans le but de retrouver la biodiversité de l'époque de Charles Darwin.

### Kent Downs

Le territoire du *London Borough* de Bromley est en partie concerné par la zone de grande richesse naturelle (*Area of Outstanding Natural Beauty*) des *Kent Downs* qui s'étend jusqu'à la côte. Ce territoire contribue traditionnellement à la qualité de vie des Londoniens. Classé en

1968 pour la valeur de son paysage et de son architecture, il s'est doté en 1997 d'un comité mixte de consultation pour guider l'élaboration d'une stratégie de gestion. Un plan d'actions accompagne cette stratégie. Les projets en cours concernent la restauration du paysage, la préservation du caractère des villages, le maintien des chemins ruraux.

### Bottom Barn Farm

Les espaces agricoles restent très présents dans la *Green Belt*. Les exploitations agricoles souffrent cependant de contraintes économiques qui les conduisent à diversifier leur activité. Les participants ont pu visiter la ferme de *Bottom Barn* (*Bottom Barn Farm*) ; elle participe au programme d'entretien de la campagne (*Countryside Stewardship Scheme*) conduit et financé par le ministère de l'Agriculture (*ministry of agricultural, fisheries and food*).



*Bottom Barn Farm*

Ce programme incitatif a pour objectif la protection, la mise en valeur, la restauration de paysages, d'habitats naturels et de lieux historiques et le développement d'opportunités d'accès pour le public. *Bottom Barn Farm* a reçu son agrément pour 10 ans en octobre 1999. L'aide attribuée au titre du CSS lui permet de diversifier son activité dans le sens d'un plus grand respect de l'environnement (ex : création d'une mare pour les invertébrés et amphibiens), du paysage (ex : haies et prairies), de l'histoire (ex : préservation de sites archéologiques) et du public (ex : création de 2 km de sentiers et chemins piétonniers).



### *Down House*

Le groupe a pu ensuite visiter Down House où vécut Charles Darwin. C'est ici et dans la campagne alentour qu'il développa sa théorie de l'évolution par la sélection naturelle et qu'il rédigea «de l'origine des espèces». Monument historique classé, Down House a été reconstituée à l'image de ce qu'elle était au temps de Darwin. Des outils pédagogiques sont proposés. L'ensemble du site, comprenant un classement pour intérêt paysager (Area of Special Landscape Character), deux classements pour intérêt scientifique (Sites of Special Scientific Interest) et plusieurs classements pour intérêt écologique (Sites of Nature Conservation Interest), est proposé à l'UNESCO au titre du patrimoine mondial.

### *London Outer Orbital Path*

Après avoir longé des parcelles illégalement occupées (campements sauvages, élevage de chevaux non autorisé, ventes en plein air), les visiteurs se sont rendus sur l'itinéraire de promenade du LOOP, London Outer Orbital Path. Il fait partie du réseau de 242 km de chemins de randonnée autour de Londres. La Green Chain Walk (promenade verte) quant à elle relie 200 espaces ouverts dans le sud-est de Londres. Chaque section de ce réseau piétonnier débute et se termine à un arrêt de transport en commun. Ces cheminements renforcent l'accès de la population aux espaces naturels et de loisirs. Ils constituent un outil pédagogique permettant au public d'apprécier le patrimoine naturel et la vie sauvage dans les zones urbaines et périurbaines.

Les actions conduites par le London Borough de Bromley contribuent à un développement local endogène et durable. Aux pratiques de valorisation des espaces de la Green Belt s'ajoutent d'ailleurs des opérations à caractère social (Cray Valley) et économique (Biggin Hill Airport). L'intégration des préoccupations environnementales, culturelles, touristiques et pédagogiques va dans le sens d'une gestion durable des richesses du territoire. Les participants ont par ailleurs remarqué l'attachement de la population à la campagne qui s'étend autour de Londres et tous se disent impressionnés par le travail des volontaires. La valorisation de Down House et de son environnement et le partenariat public-privé ont suscité beaucoup d'intérêt chez les visiteurs.

### *Downe Bank*



## West Essex

### Comment gérer le développement exogène et restructurer les modes d'usage du sol à l'interface urbain/rural ?

Le comté de l'Essex s'étend au nord-est de Londres sur le territoire de 12 districts ou boroughs. Il compte 1,29 million d'habitants. L'Essex est traversé sur sa frange sud par la M25, voie de contournement de Londres et sur sa frange ouest par la M11 qui dessert l'aéroport international de Stansted. L'aéroport se trouve dans une campagne attractive. En dehors du développement du site lui-même, il induit des développements autour des villes de Harlow, Chelmsford et Braintree. BAA, l'opérateur de l'aéroport, s'est engagé dans des projets contribuant à réduire les impacts environnementaux de l'aéroport sur les alentours : amélioration de la qualité de l'air, de la qualité des eaux de surface, bassins de retenue, réduction du bruit, protection de la faune et de la flore, acquisition de patrimoine bâti et déplacement de certains, étude archéologique. Les opérateurs proposent l'accroissement des capacités de l'aéroport.

### Des actions à l'échelle du Comté

Les diverses autorités de l'Essex sont regroupées depuis 1996 au sein de l'association des conseils de l'Essex. Cinq sous-groupes fonctionnent : agendas 21 locaux, sécurité, développement économique, démocratie locale, stratégie régionale d'aménagement. Le groupe a organisé un forum sur l'environnement en 1997, un forum sur la jeunesse en 1998, un rapport sur le développement durable (*Sustainability Report*) en 1999, le plan d'action pour la biodiversité (*Biodiversity Action Plan*) de l'Essex en 1999.

Le Comté de l'Essex sollicite le système de *Private Finance Initiative* pour ses équipements scolaires et ses projets routiers.

Sur ses territoires ruraux, le Comté de l'Essex conduit une démarche stratégique intégrée dite *Essex Rural Strategy* publiée en 1998 dans laquelle les besoins sociaux et économiques des personnes qui y vivent et y travaillent ont une importance équivalente à celle de la mise en valeur de la campagne. Un plan d'actions accompagne cette stratégie depuis 1999. Un forum de l'Essex rural a été mis en place.

Conformément aux recommandations du Livre Blanc sur les déplacements publié par le Gouvernement en juillet 1998, le Comté de l'Essex a réalisé son plan de déplacements (*Essex Local Transport plan*). Les actions proposées concernent : l'amélioration des infrastructures routières et ferrées (support de la régénération urbaine, réduction des délais...), le renforcement des interconnexions, la gestion de la circulation en centre-ville et en milieu rural, les aménagements pour les piétons et les cycles, la sécurité routière, la sécurité des trajets pour l'école... Le Gouvernement central accorde des fonds pour conduire ces actions. Ce programme de 5 ans représente un investissement du secteur public de 266 millions d'euros. Le Comté de l'Essex conduit parallèlement le projet *Essex Travelwise* : son objectif est de réduire la dépendance à la voiture grâce à des actions de prise de conscience, d'éducation, de promotion des initiatives.

La visite d'étude a concerné le West Essex où résident 263 000 habitants. Ce territoire bénéficie de terres agricoles de grande qualité, de paysages attractifs et d'une riche biodiversité. Il est en partie concerné par la Green Belt et compte dans son périmètre deux opérations-phares : *Thames Chase Community Forest* et *Lee Valley Regional Park*. Ses capacités environnementales sont soumises à de multiples pressions et rendent crucial l'enjeu de développement durable.



Thames Chase Community Forest



Lee Valley Regional Park



Thames Chase Community Forest

## 7 Thames Chase Community Forest

La visite de terrain a d'abord concerné la *Thames Chase Community Forest*, l'une des 12 *community forests* britanniques. Instituées en 1990 dans un but de reforestation, elles sont devenues le pivot de la régénération environnementale. La *Thames Chase* contribue à la régénération durable du corridor de la Tamise, porte d'entrée Est de la capitale. La *Thames Chase* couvre une superficie de 10 300 ha d'espaces ouverts très accessibles dans la *Green Belt*, en frange de zones de suburbanisation développées dans l'entre-deux guerres. C'est une mosaïque d'espaces appartenant en partie au Comté de l'Essex : paysages agricoles, bois, anciennes carrières, anciennes décharges, ... La *Thames Chase Community Forest* contribue à l'amélioration du paysage en reconquérant des sites dégradés. Elle offre de nouvelles opportunités pour le sport et les loisirs (création d'un golf par exemple) et l'usage pédagogique du secteur. Elle préserve les meilleures terres agricoles et fournit des occasions de diversification agricole. Elle contribue au développement d'une filière bois et à la création d'emplois. Elle recherche la participation active de la

population ainsi que le soutien et l'investissement du secteur privé. Cette requalification environnementale doit contribuer à la revalorisation économique et sociale du secteur : facteur de localisation d'entreprises, confiance et identité, augmentation de la valeur de la propriété... La proximité de zones urbaines sensibles impose un travail particulier : en effet, les bois peuvent devenir des repères pour la drogue, le vandalisme et il faut prendre garde à ne pas créer de zones dangereuses, à ménager des percées partout. Une équipe de 5 personnes gère le projet dont les objectifs reposent sur un document non réglementaire, le *Thames Chase Plan*. Un Forum de la Forêt donne l'occasion aux habitants de s'exprimer sur la mise en œuvre de ce plan. Le circuit a permis de découvrir les saccages dont est victime ce territoire (voitures incendiées, dépôts sauvages...) et des réaménagements auxquels contribue la *Thames Chase Community Forest* tels que *Kennington park*. Ce nouveau parc de 10 ha a été aménagé sur une ancienne gravière. Il est aujourd'hui bordé par un site actif d'enfouissement des déchets qui pourra éventuellement être intégré au parc.

## 8 Epping Forest

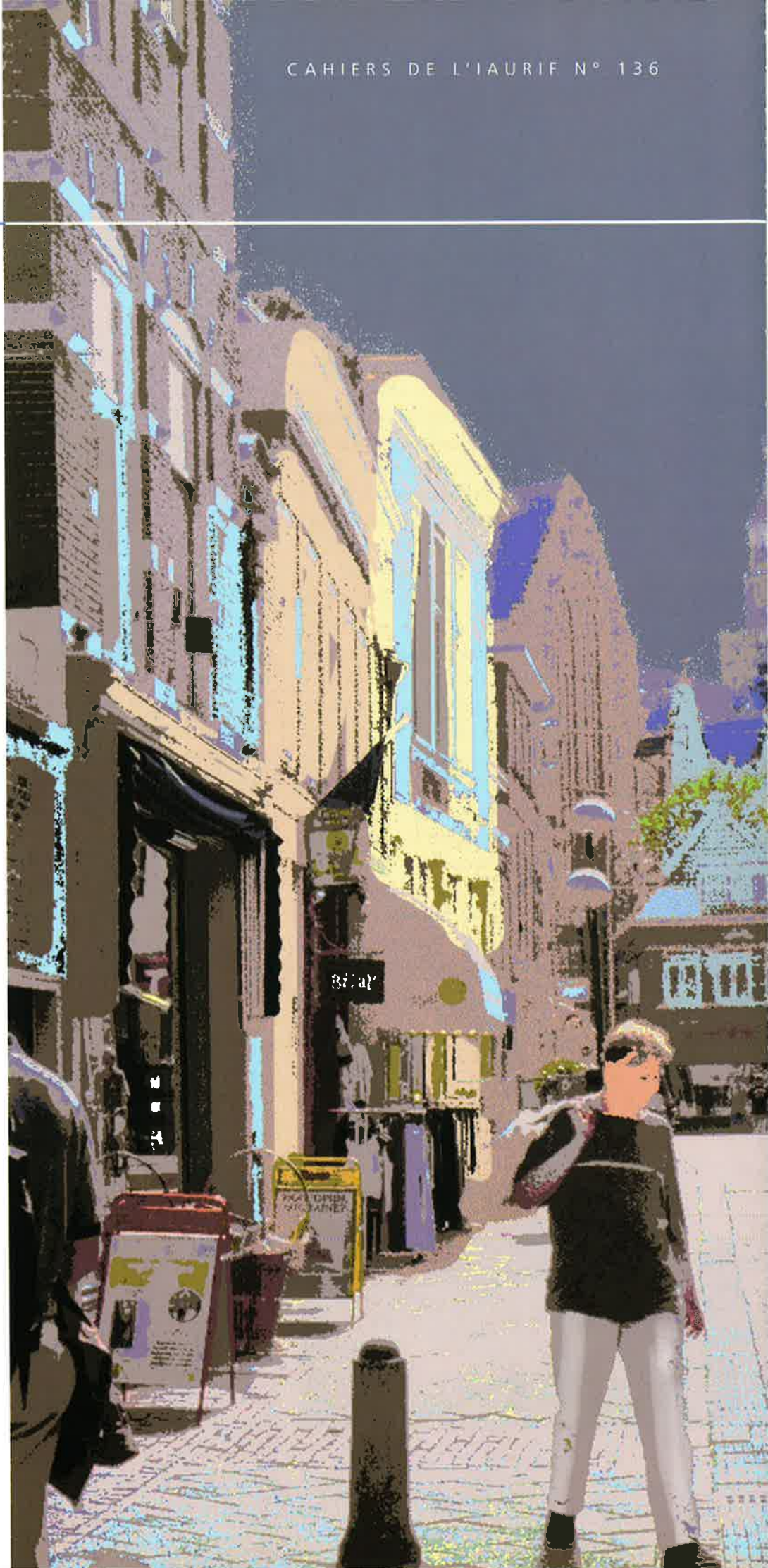
La visite s'est poursuivie par *Epping Forest*. Cette forêt de la *green belt* appartient à la *City of London* (the conservators of *Epping Forest*) depuis 1978. D'une superficie de 1 700 ha, elle offre un espace de loisirs et l'apparence d'un territoire pleinement naturel. Elle souffre toutefois des nuisances et des pollutions liées à la pression urbaine : bruit, fumées, intrusions visuelles, difficulté à traverser les voies, luminosité, changements d'affectation de bâtiments agricoles... Diverses mesures sont entreprises telles que la préservation d'une zone-tampon aux lisières ou la mise en œuvre d'une stratégie de limitation de la circulation.

## 9 Lee Valley Regional Park

La dernière opération visitée a été le *Lee Valley Regional Park*. Ce parc régional, unique au Royaume-Uni, a été créé en 1966 sur des sites dégradés. C'est aujourd'hui une alternance d'espaces ouverts et d'équipements de loisirs, de zones protégées pour la faune et la flore d'importance régionale et nationale, de poches résidentielles, industrielles et horticoles. Sa superficie est de 4 050 ha et il s'étend sur 37 km le long de la rivière *Lee*. Il joue un rôle important dans la régénération de l'est londonien et les territoires de franges alentour. Son développement est géré par la *regional park authority* au travers du *park plan*. Les décisions sont prises au regard de 6 critères : caractère durable, caractère régional et unique, accessibilité et disponibilité, qualité et plaisir, innovation et créativité, usage effectif des ressources. Il a été question durant la visite du réaménagement en parc du site d'une ancienne industrie poudrière. Les autorités publiques fournissent une contribution annuelle de 14,5 millions d'euros.

L'utilité des exposés a été saluée par les visiteurs. La *South East England Development Agency* a stimulé la discussion sur la rénovation de l'aménagement régional dans la région de la Ruhr. Les participants français ont noté des similitudes en terme de prise en compte des déplacements. Les opérations de la *Thames Chase Community Forest* et du *Lee Valley Regional Park* ont impressionné les visiteurs du fait de leur ampleur et de leur contribution à l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de la *green belt*. Plusieurs d'entre eux ont vu des possibilités d'adaptation dans leur propre territoire de ces opérations de régénération de la ceinture verte. L'idée d'un réseau de parcs régionaux nord-ouest européens a fait son chemin. Les visiteurs reconnaissent l'engagement du Comté de l'Essex à conduire des démarches intégrées.





# La Province de Hollande méridionale



La Hollande méridionale est une des quatre provinces de la Randstad, conurbation de l'ouest des Pays-Bas. Elle s'articule autour de quatre villes importantes : Rotterdam, La Haye, Leiden et Delft.

La Haye est la capitale des Pays-Bas et un pôle international de justice. Trois universités importantes sont implantées à Leiden, Delft et Rotterdam.

La province compte 95 municipalités et 3,38 millions d'habitants en 1999. Sa population a crû de 5,5 % (6,5 % aux Pays-Bas) entre 1989 et 1998. Cette croissance est d'abord assurée par l'excédent naturel puis par l'immigration étrangère. La province perd toutefois de la population au profit des autres provinces.

Elle est considérée comme le lieu de la première expérience professionnelle.

# The Province of South Holland

## Le Corridor vert-bleu

-  **Groenblauwe singer**  
- herontwikkelingen in Groenblauwe singer in voorbereiding of uitvoering  
- uitbreiding ecologische ruimtelijke structuur-verbindingen  
- goede aansluiting stedelijke landschap op groenstructuren  
- goede ecologische recreatieve verbindingen stad-land  
- agrarische herontwikkeling-verbindingen t.b.v. de landbouw
-  **Aansluiting bovenregionale groenstructuur**  
- realisatie ecologische/recreatieve verbindingen
-  **Randstadgroenstructuurproject**
-  **Rijksbufferzone**
-  **Begrenzing Groene Hart**
-  **Bestaande infrastructuur**  
- verbetering ecologisch/recreatieve verbindingen
-  **(Opties) nieuwe infrastructuur**  
- realisatie ecologisch/recreatieve verbindingen  
(mogelijkheid/bereikbaarheids maatregelen)  
- inhoudig aanpassing t.b.v. de landbouw
- L.I.** Landinrichting



South Holland is one of the four provinces in the "Randstad" conurbation in west Netherlands. The Randstad includes four big cities, Rotterdam, The Hague, Leiden and Delft.

The Hague is the political capital of the Netherlands, and is also an important international legal centre. The cities of Leiden, Delft and Rotterdam each have a thriving university.

The province had 95 municipalities and 3.38 million inhabitants in 1999. Its population grew by 5.5% (compared to 6.5% in the Netherlands as a whole) from 1989 to 1998. This growth rate is due primarily to natural growth, then to foreign immigration. However, the province is also losing population to other provinces. It is seen as a place for a first job, rather than as a place to settle down.

## Un territoire entre terre et mer

La Hollande méridionale est bordée par la mer du Nord à l'ouest des Pays-Bas. La façade maritime de la province est un ensemble monumental de digues de protection contre la mer. Des polders ont permis de gagner des terres sur la mer (24 % de la surface des Pays-Bas sont situés en dessous du niveau de la mer). Les Pays-Bas sont à 60 % un territoire de delta entre la Meuse, le Rhin et l'Escaut. L'évacuation de l'eau, primordiale dans ce secteur où les inondations ont été meurtrières, est à l'origine d'un réseau très important de fossés de drainage, de collecteurs et de canaux.

## L'aménagement du territoire des Pays-Bas est marqué par les nota

Les *nota's* (rapports) publiés par le gouvernement des Pays-Bas définissent le cadre dans lequel les communes agissent en matière d'aménagement, d'urbanisme et d'environnement. Les traductions réglementaires des *nota's* se font au travers de PKB adoptés par le parlement national.

Le premier rapport sur la planification urbaine (*Nota inzake de Ruimtelijke Ordening*) fut publié en 1960. Son but était de polariser le développement urbain autour de villes à l'extérieur de la Randstad pour endiguer l'urbanisation excessive de cette zone.

Le deuxième rapport (*Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening*) a été présenté en 1966. Son objectif essentiel était de maîtriser ce qui apparaissait comme le début d'une urbanisation incontrôlée des banlieues.

Le troisième rapport, couvrant la période 1973/1983 (*Derde Nota de Ruimtelijke Ordening*), s'est intéressé à l'urbanisation (densification) des banlieues autour des villes principales et incita au développement du nord du pays ainsi que de la partie sud-est.

Le quatrième rapport (*Vierde Nota de Ruimtelijke Ordening*) a été approuvé par le ministère du Logement et de l'Urbanisme (VROM) en 1988. Il vise à redonner une place enviable aux Pays-Bas sur la scène économique européenne. Il insiste sur l'importance à accorder au cadre de vie et met l'accent sur la notion de compétition liée à l'économie de marché.

Le VINEX (*Vierde Nota EXtra*) est une modification du quatrième rapport suite à un changement de gouvernement en 1989. Il a été approuvé par le Parlement en 1995. Il concerne l'urbanisation, les transports et les ressources naturelles. Le VINEX affirme la nécessité de renforcer la position internationale de la Randstad grâce notamment à une amélioration de sa qualité environnementale et la limitation du «tout-automobile». En conséquence, l'extension spatiale des villes doit être encadrée sévèrement et le cœur vert préservé. Sept régions urbaines ont été définies pour accueillir le million de logements neufs nécessaires d'ici 2015. L'État souhaite que les opérations VINEX se développent de façon intégrée, en incluant logements, transports collectifs, aires de loisirs, zones commerciales, bureaux et autres services urbains. Les phases de réalisation de ces opérations sont toujours accompagnées d'une communication forte pour impliquer la population.

## La Randstad, moteur économique des Pays-Bas

La Randstad représente 46 % de la population et 24 % de la surface des Pays-Bas. Son avenir économique se présente sous les meilleurs auspices : 85 % des marchandises traitées aux Pays-Bas transitent par cette zone, 90 % des logements construits le sont ici. Les prix fonciers de la province de Hollande méridionale sont les plus élevés des Pays-Bas.

Le port de Rotterdam, les entreprises internationales, l'industrie chimique, l'agriculture intensive, l'horticulture et le tourisme marquent l'économie régionale. Les PME représentent le moteur économique de l'aile sud de la province de Hollande méridionale. L'agriculture intensive sous serres est largement développée surtout dans le Westhoek à l'ouest de La Haye.

Dans les aires urbaines, les institutions financières, les services commerciaux et les administrations dominent. La Haye est une capitale administrative nationale et internationale.

Le taux de chômage est en forte diminution depuis 1995. Il est de 6,6 % à La Haye et de 8,9 % à Rotterdam.

## Des infrastructures routières saturées

La Hollande méridionale est largement tournée vers l'international en terme de transport. Le port international de Rotterdam est un des plus importants au monde. La liaison à grande vitesse sur la ligne Paris / Amsterdam permet un accès rapide à la Belgique et à la France. L'ancrage de la Province au réseau grande vitesse sera renforcé après la réalisation de la gare internationale de Rotterdam et l'achèvement de la construction des voies rapides.

Un programme de réalisation de lignes ferroviaires a été mis en place et se construit actuellement pour renforcer l'offre de transports collectifs.

*Au Cœur Vert de la Randstad*



## L'aile sud de la Randstad : annature urbaine

Le *Fileplan* de Rotterdam a permis la mise en place de lignes de bus gratuites, de voies réservées au transport de fret ou de lignes de bus vers les zones d'activités pendant les heures de pointe. Les résultats de ce dispositif sont très positifs : le niveau de congestion des infrastructures est revenu à son niveau de 1993. Le taux d'usage des transports publics (trains) est en hausse, de 7 % en 1986 à 10 % en 1998. Cependant, il n'existe pas de signe clair d'un report du trafic automobile sur les transports en commun.

Le vélo est un mode de déplacement largement utilisé aux Pays-Bas. La Province de Hollande méridionale développe son réseau de pistes cyclables depuis plus de 60 ans. La Province prépare actuellement un «plan vélo 2000» pour renforcer le réseau et le confort des cyclistes.

La Province réalise également un travail important dans le domaine autoroutier sur l'axe principal de la Randstad, A4 (nord-sud). Ce corridor relie l'aéroport de Schiphol/Amsterdam et les agglomérations de La Haye et de Leiden ainsi que les complexes de production horticole de Westhoek et le port de Rotterdam. Le réseau routier de la Province est utilisé au-delà de ses capacités et se retrouve régulièrement saturé. Le trafic routier de fret augmente plus rapidement que celui lié aux voitures individuelles.

## Un Cœur Vert pour résister aux pressions de la ville et de l'agriculture

Le territoire est soumis à de fortes pressions sur l'environnement liées à la culture intensive sous serres (6 000 ha de serres), même si celle-ci est en recul (3 000 ha en 4 ans).

Une zone de protection sur le modèle de la ceinture verte a été établie au centre de la Randstad autour de la ville de Gouda : le Cœur Vert. Sa coordination est assurée par



© Province de Hollande méridionale

une plate-forme entre autorités nationales, provinciales et locales. Les espaces de grande valeur sont très protégés et aménagés pour former un réseau d'espaces naturels comprenant des marais, des paysages culturels (moulins par exemple) ou des liens écologiques ou de loisirs. Les espaces de moindre valeur sont souvent des zones de drainage ou des abords d'infrastructures. La seule amélioration qui peut leur être apportée consiste à les redessiner et à les aménager de manière paysagère.

Un accent tout particulier est porté sur la réalisation de liens entre les espaces naturels à une échelle plus large que la seule dimension locale. Le programme *De Groenblauwe Slinger* (corridor vert-bleu) est une de ces actions d'envergure (20 000 ha sur 16 communes). Comprenant des espaces ouverts humides entre Rotterdam, La Haye et le Cœur Vert, le périmètre d'action est déjà fortement urbanisé.

### Exploitation horticole dans le Cœur Vert





## Une vision à 2015 pour le Cœur Vert



Le projet cherche à rétablir un équilibre entre espaces bâtis et naturels. De 850 à 1 050 ha seront restructurés pour permettre de relier les espaces naturels isolés. La gestion de l'eau et des multiples canaux et petites mares de cette zone occupe une place importante dans le projet. Cette action devrait permettre de valoriser le cadre de vie pour en faire un atout dans

## Une stratégie de développement pour l'aile sud de la Randstad

Son «aile sud» (*Zuidvleugel*) est la partie urbanisée de la Province de Hollande méridionale et représente une région économiquement très importante pour les Pays-Bas. 20 % de la richesse nationale sont produits sur 50 % de la superficie de l'aile sud. Elle a aujourd'hui besoin d'un nouveau souffle car la croissance économique stagne et des problèmes sociaux apparaissent. Les autorités ont mis en place une plate-forme temporaire de coopération (BPZ) entre secteur public (Province de Hollande méridionale, municipalités de Rotterdam et de La Haye, syndicats intercommunaux, ministères) et privé dans le but de définir les nouveaux axes du développement de l'aile sud. Il est prévu de mener à bien dix actions principales dans les domaines des transports (TGV, tramways et autoroutes), du renouvellement urbain (Rotterdam, Leiden,...), de l'environnement (*Groenblauwe Slinger*) et de la diversité économique (restructuration du Westhoek) pour un montant financier atteignant 10,5 milliards d'euros sur 10 ans. La volonté affichée est de parvenir à la création de 230 000 emplois d'ici 20 ans et de générer 0,6 % de croissance par an.

l'accueil de nouvelles entreprises employant des cadres. Le *Groenblauwe Slinger* est bordé de nouvelles zones d'urbanisation dans le cadre du VINEX qui accueilleront à terme 100 000 habitants. La Province étudie la possibilité de créer une forêt pour reconstruire quelques espaces naturels dans cet espace défiguré par l'agriculture intensive. La côte présente, au travers du milieu dunaire, des caractéristiques écologiques très riches mais très fragiles qui nécessitent une protection spécifique.

### Zone VINEX



## VISITES ET ÉCHANGES

### 12 et 13 octobre 2000

La Hollande méridionale constitue l'aile sud de la Randstad. Le développement de la conurbation Amsterdam - Utrecht - Rotterdam représente l'essentiel de la croissance de l'ensemble des Pays-Bas. Sa position stratégique, le port de Rotterdam et l'aéroport de Schiphol contribuent à la vitalité du territoire : plus de la moitié du PIB est générée par le commerce international. D'après le 5<sup>e</sup> rapport gouvernemental sur l'aménagement du territoire, cette région devra accueillir 38 % des besoins nationaux en logements et activités. Elle doit ainsi supporter d'intenses pressions - qui se traduisent par une flambée des prix des logements, des terrains constructibles

et des terres agricoles - et une forte congestion des réseaux (déplacements domicile-travail et fret) alors que son territoire reste structurellement fragile. L'homme y a façonné ses espaces de vie, gagnant des terrains sur la mer. Les contraintes liées à l'eau et à la rareté de l'espace impliquent de contenir l'urbanisation en continuité des villes, et en relation désormais avec les opportunités offertes par la régénération urbaine. L'enjeu de préserver un Cœur Vert (*Groene Hart*) au sein de la conurbation conduit à appréhender le rôle de ces espaces ruraux comme une véritable fonction urbaine. Le 5<sup>e</sup> rapport insiste sur le projet *Deltametropool*, métropole Delta verte, pour cette région de l'ouest des Pays-Bas. Il propose de considérer le *Groene Hart* en tant que site classé national et de développer les zones-tampons entre ville et campagne en parcs régionaux.

## Une stratégie pour l'aile sud de la Randstad

Une grande partie de la Province de Hollande méridionale constitue l'aile sud de la Randstad (*Zuidvleugel*) concernée par une stratégie active de développement. Ce territoire de l'estuaire du Rhin et de la Meuse couvre une surface de 1 500 km<sup>2</sup>. Il regroupe 2,6 millions d'habitants et plus d'un million d'emplois, principalement dans les villes de Rotterdam, La Haye, Leiden, Dordrecht et Delft. Cette ville en réseau dispose d'un système dense de communication et de transport et d'une synergie entre composantes urbaines et rurales mais souffre de l'étalement urbain et de l'augmentation de la spécialisation. Dotée d'une densité de population élevée, elle cumule des problèmes de pollution. L'aile sud de la Randstad tire l'économie néerlandaise. Elle génère 20 % du revenu national sur seulement 5 % de sa surface.



- centre urbain
- agglomération urbaine
- ville nouvelle
- forêt
- ceinture verte, *Groene Hart*
- autoroute, route principale
- limite régionale
- Kommunalverband Ruhrgebiet*
- secteur d'étude
- Regionaler Grünzug, Grüne Brücke*
- aéroport

C Iaurif

### Wateringse Veld



Elle présente une grande diversité de paysages et d'activités. Cette conurbation se développe cependant avec moins de succès que le reste des Pays-Bas. Cinq menaces pèsent sur elle : insuffisance de la vitalité économique, érosion de la cohésion sociale, accroissement de la congestion et diminution de l'accessibilité, défaut de qualité du parc de logements et des conditions de vie, dégradation de l'environnement.

Les fortes tensions qui s'exercent sur ce territoire rendent indispensables la concertation et la coopération. Une plateforme institutionnelle a ainsi été mise en

place en 1997 pour contrer ces phénomènes. Elle est présidée par le représentant de la Reine pour la Province et rassemble des représentants de la Province de Hollande méridionale, des collectivités, du secteur de l'horticulture sous serres, des ministères. Elle élabore une vision à long terme, la traduit en projets concrets et en programmes et suit leur réalisation. Des organisations sociales et le secteur privé sont associés aux discussions au travers de débats et de tables rondes et au travers de l'Alliance pour l'Aile Sud (*South Wing Alliance*).

«*from a mainport to a brainport*». Pour atteindre cet objectif, un programme d'investissement ambitieux a été arrêté. Il contient dix projets et trois programmes «the top 10+3» (infrastructures, zones urbaines, restructuration de zones d'agriculture sous serres, armature verte, réseaux d'information, économie urbaine, renaissance urbaine). La mise en œuvre de ce top 10+3 requiert un investissement de 10,5 milliards d'euros sur la période 2000-2010. Il est attendu une croissance de 230 000 emplois dans les vingt ans à venir.

*Groenblauwe Slinger*



*L'hôtel de ville de Gouda*



Une commission consultative pour l'aile sud, combinant secteurs public et privé, a été mise en place en septembre 1999. Elle détermine l'urgence des problèmes et présente une stratégie de réalisation des programmes. Elle recommande l'ouverture d'un fonds d'incitation pour l'aile sud pour stimuler les projets.

L'objectif poursuivi est de faire de ce territoire un centre économique international de premier plan, un site d'implantation privilégié pour les entreprises et les habitants, en s'appuyant sur une offre de services renforcée, sur de hautes qualifications

## 10 Les zones résidentielles VINEX

En 1990 fut publié un supplément, dit VINEX, au 4<sup>e</sup> rapport sur l'aménagement du territoire aux Pays-Bas. Ce document désigne 20 zones en continuité des zones urbaines, dont la moitié en Hollande méridionale, dans lesquelles doivent être construites une grande partie des logements neufs de la Randstad.

Le territoire dit de Haaglanden qui fut l'objet de la visite compte 930 000 habitants. Le 4<sup>e</sup> rapport extra estimait à 70 000 le nombre de logements à y construire entre 1995 et 2010. L'objectif sera finalement revu à la baisse en 2000 et les capacités internes aux zones urbaines mieux valorisées. Une collaboration s'est engagée entre l'État et 16 municipalités, dont la ville-centre de La Haye, la ville historique de Delft, la ville nouvelle de Zoetermeer et le secteur du Westland où s'étendent les cultures sous serres. Après trois ans de négociation, une convention de réalisation a été arrêtée par ces autorités. Il a été décidé entre autres de construire 25 000 logements dans les zones *VINEX Wateringse Veld* et *Ypenburg*. L'État contribue financièrement dans la construction de logements (30 % de logements sociaux), les infrastructures de transport et les programmes de dépollution des sols. Les municipalités alimentent un «fonds régional pour les coûts de développement».

Les visiteurs ont pu découvrir la zone VINEX de *Wateringse Veld* au travers d'un exposé au centre d'information ouvert en septembre 2000 et d'une visite du site. Il s'agit d'une zone de développement résidentiel dans un secteur précédemment occupé par des serres et des espaces agricoles. Une ligne de tramway relie cette zone au centre-ville. Les équipements publics et commerciaux sont conçus pour ne pas entrer en concurrence avec le centre-ville. *Wateringse Veld* fait partie depuis 1994 de la ville de La Haye après plus de 20 ans de discussions pour modifier les limites administratives. Une société mixte a été constituée regroupant la ville et un opérateur privé dont le rôle est la conception, l'aménagement et le développement de cette zone de 260 ha. Une autre zone VINEX résidentielle a été évoquée : il s'agit de *Ypenburg* qui est développée sur un ancien aéroport militaire.

### Randstadrail et pistes cyclables

Le projet de transport en commun léger, dit *Randstadrail*, entre les villes de Rotterdam, La Haye et Zoetermeer, a été présenté aux visiteurs. Le premier tronçon devrait être opérationnel en 2004. Le coût de cette infrastructure est estimé à 840 millions d'euros. Il s'agit d'un des projets du top 10 de la stratégie pour l'aile sud de la Randstad. Le *Randstadrail* est conçu pour être un système de transport public rapide et confortable d'échelle régionale avec des inter-stations de 10 à 30 km. Il se raccorde aux systèmes existants de train, tramway et métro à La Haye et Rotterdam. Il devrait réduire les temps de transport et améliorer considérablement l'accessibilité aux villes. Il dessert des zones VINEX et devrait réduire le recours à la voiture.

Depuis plus de 60 ans, la Province de Hollande méridionale développe activement son réseau de pistes cyclables. Le schéma de 1986 a été révisé en 2000. Il distingue les pistes pour les déplacements domicile-travail, pour les trajets domicile-école, pour les loisirs...

La bicyclette reste cependant proportionnellement peu utilisée dans les déplacements domicile-travail et, dans les villes, de nombreuses pistes ont été coupées ou intégrées aux voies routières. L'investissement pour les projets stratégiques dans les zones de loisirs est estimé à 3,5 millions d'euros ; pour l'aménagement de nouveaux abris à vélos aux arrêts de bus, 450 000 euros ; et, pour la construction dans les 15 prochaines années de 400 km supplémentaires de pistes, 90 millions d'euros.



### 11 Groene Hart

Lors de la réception à l'Hôtel de Ville de Gouda, la politique nationale du *Groene Hart*, Cœur Vert de la Randstad, évoquée depuis 1958, a été présentée aux participants. Gouda compte 72 000 habitants et se trouve au centre du Cœur Vert. Celui-ci constitue une zone rurale (élevage, agriculture, horticulture, loisirs de plein air) entourée par les villes d'Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht. Il présente un paysage diversifié de tourbières, de prairies, de zones humides, de villages... Il est soumis à de fortes pressions urbaines



(transports, loisirs, suburbanisation) qui tendent à le fragmenter. La fonction agricole classique y diminue au profit de fonction de détente et de loisirs et l'agriculture doit se diversifier. La gestion de l'eau dans le Cœur Vert reste par ailleurs d'une importance vitale pour le pays. Le *Groene Hart* est, avec 600 000 résidents, l'espace ouvert le plus peuplé en Europe. L'État en a fixé les limites en 1990. Une plate-forme institutionnelle a été mise en place en 1996 pour réaliser les plans de développement du Cœur Vert. Elle rassemble les ministères concernés, les trois provinces, les municipalités, les villes riveraines, les syndicats de l'eau, la chambre de commerce, des organisations traitant d'environnement et d'infrastructures. La superficie du *Groene Hart* a toutefois diminué, notamment entre La Haye, Delft, Rotterdam et Zoetermeer. Sa préservation requiert un effort considérable d'autant plus que les prix sont élevés. De nombreux débats ont eu lieu sur l'avenir du Cœur Vert. Certains estiment que l'interdiction d'urbaniser dans le Cœur Vert entraîne la disparition des espaces ouverts intra-urbains et que cette densification urbaine représente un risque de diminution de la qualité de vie. Les consultations font cependant ressortir l'attachement de la plupart à cette politique. 14 projets stratégiques ont été identifiés dont : *Groenblauwe Slinger* et *Hollandsche IJssel*.

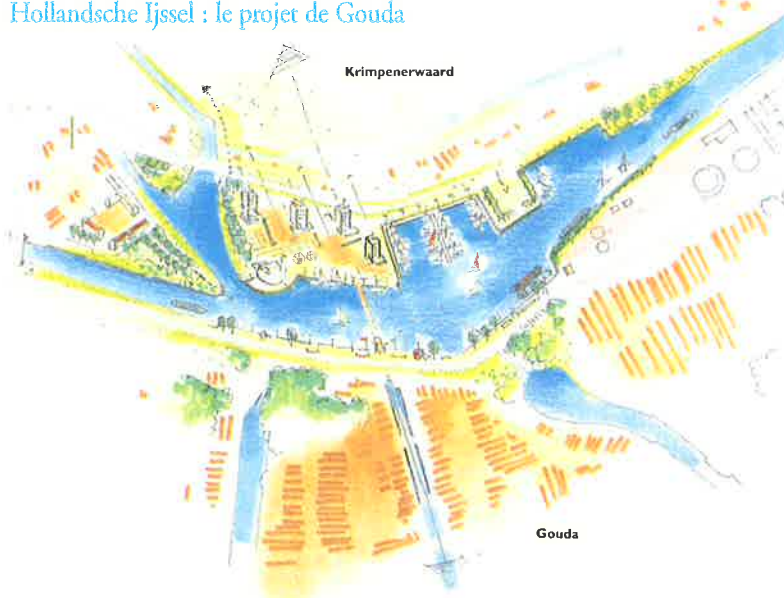
## 12 *Groenblauwe Slinger*

Le *Groenblauwe Slinger*, Corridor vert et bleu, est un des projets du top 10 de la stratégie pour l'aile sud de la Randstad. Initié par la Province, il vise à maintenir une structure verte entre Rotterdam et La Haye. Il se caractérise par une forte présence de l'eau qui est traitée comme un élément de liaison. Sa mise en œuvre concrète passe par de l'acquisition de terres, par l'organisation de tables rondes, par la constitution de comités de secteurs pour renforcer les relations entre ces zones vertes et l'environnement urbain. D'un point de vue régional, il s'agit de zones vertes qui doivent être interconnectées et séparer les villes. D'un point de vue local, ce sont des zones de franges très aisément accessibles et soumises à de fortes pressions urbaines. Les zones vertes sont destinées aux loisirs, à la nature, au paysage, aux sites historiques et à l'agriculture. 20 000 ha sont concernés dont 1 600 à transformer en nature, eau et espaces de loisirs. 16 autorités locales, 2 régions (Haaglanden et Rotterdam) et 3 conseils de l'eau sont impliqués.

## 13 *Hollandsche IJssel*

Les participants ont ensuite pris part à une excursion en bateau. A cette occasion leur a été exposé l'ambitieux projet *Hollandsche IJssel* qui concerne 20 km de rivière entre Rotterdam et Gouda. La pollution de cette rivière a débuté dès avant la seconde guerre mondiale. Elle a longtemps été considérée comme la plus polluée des Pays-Bas (détritus chimiques sur les rives et le fond, pollutions agricoles, eaux usagées domestiques et industrielles...). En 1983, un quartier d'habitation construit sur un terrain pollué dû être démolit. Cet axe est emprunté par de nombreux bateaux pour le fret ou les loisirs. C'est une artère vitale du *Groene Hart* dont en période de sécheresse, l'administration des eaux laisse s'écouler l'eau dans les polders, menaçant ainsi l'environnement du *Groene Hart*.

### Hollandsche IJssel : le projet de Gouda



En 1987, les 6 municipalités bordant l'IJssel ont fait appel à la Province. Une plate-forme institutionnelle a été constituée en 1988 entre 13 partenaires. Une vision pour ce territoire a été élaborée et le projet *Hollandsche IJssel* est finalement devenu l'un des 14 projets stratégiques du *Groene Hart*. En 1997, l'État a décidé d'affecter 89 millions d'euros à la dépollution des berges et du lit de l'IJssel et la Province de Hollande méridionale, 11,8 millions. Un programme est engagé pour la période 1999-2010 : berges, amélioration de l'image, promenades récréatives, économie.

Les habitants sont associés à la démarche et tous les deux mois un article paraît dans la presse. Ce programme de restructuration améliore la qualité de la rivière et de ses abords permettant l'accueil de logements et de zones de loisirs.

Les visiteurs sont impressionnés par l'intérêt que l'ensemble de la société hollandaise semble exprimer pour l'aménagement de son territoire. La politique du *Groene Hart* qui défend la valeur sociale, écologique et économique des espaces ouverts, est apparue très positive. Les participants y ont vu des enseignements en terme de coordination de la planification des développements urbains et celle des espaces ouverts. Le projet *Groenblauwe Slinger* a intéressé les visiteurs par son approche intégrée et l'harmonie recherchée entre l'aménagement urbain et rural. Des similitudes sont faites avec certains concepts de parcs régionaux (*Ruhrgebiet*). La procédure des zones résidentielles VINEX a particulièrement intéressé les visiteurs anglais et allemands bien qu'ils aient été surpris par leur mono-fonctionnalité. La stratégie pour l'aile sud de la Randstad et le projet *Hollandsche IJssel* ont trouvé plus d'écho chez les visiteurs français et allemands. La manière de conduire les projets stratégiques est notamment mise en avant par les participants français.

### Hollandsche IJssel





# La région de la Ruhr



**B**assin industriel et minier, la Ruhr est la concentration urbaine la plus étendue du Land de Rhénanie du Nord - Westphalie.

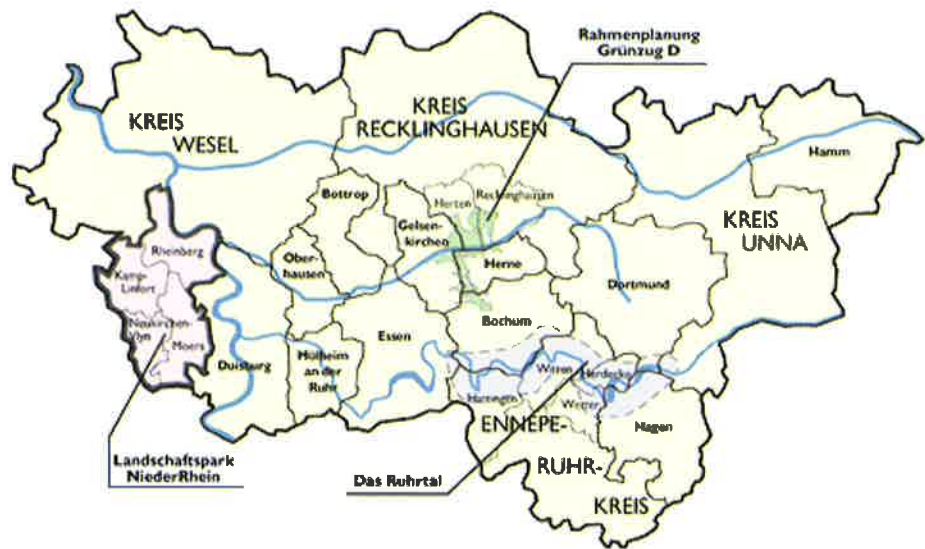
Son développement est intimement lié à son essor minier et industriel : charbon et production d'acier. Cette agglomération polycentrique regroupe 52 communes dont trois villes principales : Essen (609 000 habitants), Dortmund (595 000) et Duisbourg (530 000). La région possède une réelle identité au travers de son économie, de sa culture industrielle et de ses modes de fonctionnement.

Des discussions sont en cours aux niveaux politique et administratif visant à redéfinir les limites de la région.

La partie urbanisée centrale, le long de la vallée de l'Emscher, est structurée par des coulées vertes nord/sud. Aux franges, ces coulées vertes se fondent dans le paysage supra-régional.

# The Ruhr region

Localisation des secteurs d'étude  
et limites administratives du Kommunalverband Ruhrgebiet



An industrial area and mining basin, the Ruhrgebiet is the largest area of urban concentration in the Land of North-Rhine-Westphalia. Its development is intimately linked to its growth as a coal-mining and steel-producing area.

This polynuclear agglomeration covers 52 municipalities, three of which are major cities: Essen (609,000 inhabitants), Dortmund (595,000) and Duisburg (530,000).

The economy, the industry and the way of functioning all contribute to a real regional identity. Discussions are underway on a political and administrative level with the aim to create new borders for the regions.

The urbanised central part along the Emscher valley is structured around green corridors running north/south. Around the fringes, these green corridors merge into a supraregional landscape.

## 80 ans de gestion de l'aménagement régional

Dès les années vingt, la notion de couloirs verts avait déjà été évoquée par le *Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk* mais n'avait pas pu se concrétiser. Les aménagements actuels reprennent en grande partie les projets de cet organisme qui avait une compétence pour réaliser des documents d'orientation. L'extraction du minerai se faisant à ciel ouvert, l'industrie minière a dès le début de l'exploitation mené des réflexions sur le devenir des sites épuisés. De 1989 à 1999, l'IBA *Internationale Bauausstellung Emscher Park* a été une expérience de reconquête qualitative de la Ruhr. Ce programme a repris la tradition allemande des expositions d'architecture. La vallée de l'Emscher qui était devenue un réseau d'égouts à ciel ouvert, a été son territoire d'action. Durant ces dix années,

plus d'une centaine de projets ont vu le jour dans tous les domaines : écologie, emploi, habitat social, parcs paysagers, reconversion industrielle... L'effet principal, immédiatement mesurable, de cette opération a été la transformation de l'image de la Ruhr auprès des Allemands et à l'étranger.

## Le déclin de la population régionale

La Ruhr compte une population de 5,5 millions d'habitants soit environ un tiers du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie. Alors que le nombre d'habitants du Land croît régulièrement, la population de la région de la Ruhr diminue depuis 1993 d'environ 1 % chaque année. Cette tendance devrait se poursuivre pour atteindre 5,1 millions d'habitants en 2015.



### Évolution de la population de la région de la Ruhr



Un quart de la population a moins de 25 ans et 17 % plus de 65 ans. La population étrangère, majoritairement d'origine turque, représente 12,3 % de la population totale. Au sein de la population immigrée, 42 % ont moins de 25 ans et seulement 3 % ont plus de 65 ans. C'est donc grâce à cette population que la Ruhr garde un nombre de jeunes important.

La région de la Ruhr dispose de 7 universités et 7 écoles techniques. 162 500 étudiants y étaient inscrits en 1997 principalement à Bochum, Hagen, Dortmund, Essen et Duisbourg.

### Les mutations économiques

L'économie régionale reste dominée par l'industrie minière et manufacturière qui emploie 388 500 personnes. Ces secteurs sont en perte de vitesse : la production de charbon diminue de façon continue alors que la production d'acier se maintient.

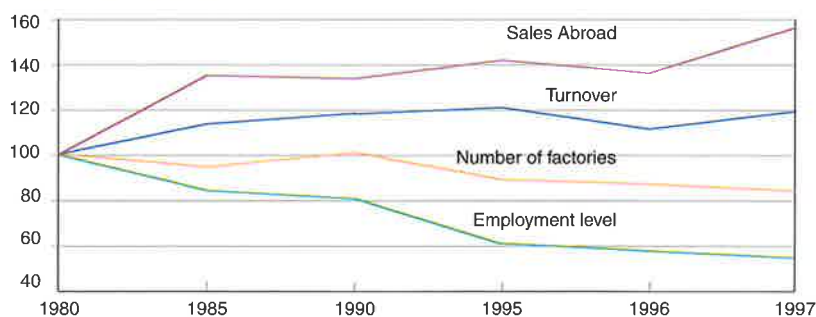
A côté de l'économie traditionnelle, se développent de nouveaux secteurs d'activité comme les technologies médicales, la robotique, l'optique, l'industrie du verre et de la céramique ou l'automobile.

Les vingt dernières années ont été marquées par de fortes restructurations dans l'industrie. Depuis 1976, 233 000 emplois ont été perdus. Les pertes énormes de l'industrie n'ont pas pu être compensées par la création de nouveaux emplois dans le secteur des services. Aujourd'hui, 60 % des

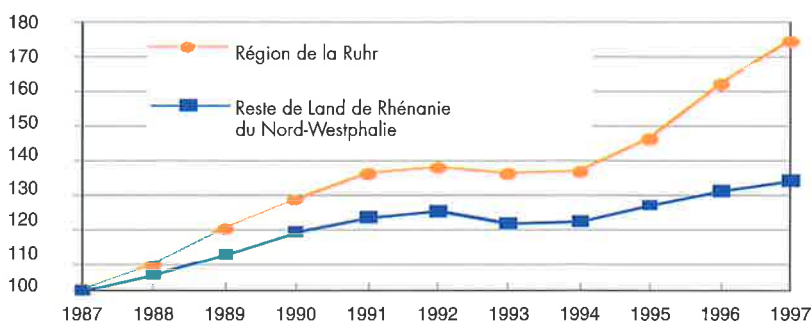
salariés travaillent dans le secteur des services, 39 % dans l'industrie et moins de 1 % dans l'agriculture. Le taux de chômage reste important (13,8 %) et supérieur de 4 points à celui de la Rhénanie Westphalie. Les espaces ouverts couvrent encore 50 % de la superficie régionale ; 155 000 ha sont des terres agricoles et 55 000 ha des espaces

boisés et forestiers. La tendance est à la concentration des exploitations qui sont de plus en plus nombreuses à dépasser les 50 ha. 2,2 millions de personnes ont visité la Ruhr en 1998. La fréquentation est en constante augmentation : + 74 % depuis 1987. Les visiteurs ne restent en général que pour une courte durée (2 jours en moyenne) et sont à 85 % Allemands. Il existe un réel potentiel de développement pour l'activité touristique autour notamment du patrimoine industriel. De plus, de grands équipements, commerciaux par exemple tel que le *Centr'O d'Oberhausen*, ont une aire de chalandise qui atteint la Belgique et les Pays-Bas.

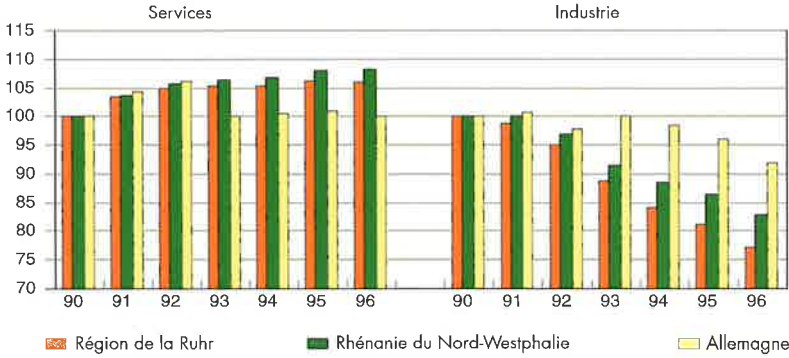
### Évolution de l'industrie du charbon et de la sidérurgie (base 100 en 1980)



### Évolution du tourisme dans la Ruhr et le reste de la Rhénanie du Nord-Westphalie (base 100 en 1987)



Évolution de l'emploi (base 100 en 1990)



Un réseau de transport de qualité

La Ruhr est desservie par un réseau autoroutier assez bien maillé. Le trafic routier est de plus en plus important et certaines infrastructures sont saturées. La desserte locale a des difficultés à répondre aux besoins de déplacements liés au travail.

Le réseau de transport en commun est largement développé sous toutes ses formes : trains express ou régionaux, tramway, bus. 57 % des actifs ayant un emploi habitent à proximité de celui-ci. Chaque jour, environ 37 000 personnes de plus sortent de la Ruhr (vers Cologne ou Düsseldorf) qu'il n'en rentre. Ce déficit a plus que doublé depuis 1991.



Stratégie pour une armature verte

Le *Kommunalverband Ruhrgebiet* cherche à renforcer et à développer les espaces naturels. Le premier axe de ce projet consiste à renforcer les liaisons vertes entre le nord industriel et le sud rural de la conurbation (*Grünzug A à G*). Le deuxième axe consiste en la création de traversées vertes reliant l'ouest et l'est de l'agglomération (*Emscher Park*). Ces coulées vertes se rejoignent à l'extérieur de la zone urbanisée pour former un paysage d'intérêt régional. Le rôle de ces zones naturelles est à la fois de préserver des zones naturelles mais aussi de fournir des espaces de loisirs aux habitants de la Ruhr. Elle affirme la structure polycentrique de la région.



Les problèmes spécifiques de la région de la Ruhr :

- son fort taux de chômage
- suite aux mutations économiques structurelles : comment passer de l'industrie du charbon et de l'acier à plus de technologie et de tertiaire ?  
quels usages pour les friches industrielles ?
- consommation de l'espace et qualité inadéquate des espaces ouverts dans le centre de la région
- congestion du trafic routier
- charges élevées et endettement des autorités locales

Les potentiels pour un développement durable :

- préserver et redévelopper des espaces ouverts
- recycler les friches des mines et des aciéries
- gérer de façon sensée le trafic individuel et dans le même temps valoriser le réseau existant pour le transport public
- développer le tourisme sur la base de la culture industrielle propre à la région.



## VISITES ET ÉCHANGES 26 et 27 octobre 2000

La région de la Ruhr est engagée dans un processus de redynamisation économique. Celle-ci passe par la reconquête des friches industrielles, la reconstruction du paysage et le développement des activités touristiques. La réhabilitation et la valorisation de l'héritage industriel renforcent la confiance et l'identité régionale culturelle et économique. Dans cette conurbation, de larges espaces de franges au paysage hétérogène s'intercalent entre les villes. Aménager ces espaces de respiration s'entend comme une contribution à la reconstruction, au changement d'image, à la recherche de qualité urbaine. Les éléments fondamentaux de cette armature sont sept liaisons vertes nord-sud (*regionale Grünzüge A-G*) et une liaison verte est-ouest centrale, le parc paysager de l'Emscher, *Emscher Landschaftspark*. La mise en œuvre de cette vision appelle des méthodes de coopération



nouvelles et une ouverture au dialogue ainsi qu'une projection dans le long terme. Ces démarches ont été exposées aux visiteurs dans le centre d'information Haus Ripshorst du parc paysager de l'Emscher.

### 14 Internationale Bauausstellung Emscher park

Cette opération du Land de Rhénanie du Nord- Westphalie est devenue emblématique de la région de la Ruhr. Il a contribué au processus de transformation du Nord de la région, le territoire de l'Emscher qui concentre 2 des 5,4 millions d'habitants de la région de la Ruhr. L'IBA a été créée en 1989

pour une durée de 10 ans. Son ambition était de donner une impulsion à de nouvelles idées et de nouveaux projets : développement urbain, social, culture, mesures écologiques. L'IBA concerne un territoire de 800 km<sup>2</sup> dans lequel 320 km<sup>2</sup> - hétérogènes, chaotiques, entrecoupés d'infrastructures, marqués par les emprises industrielles - devaient être reconquis pour les aménagements paysagers. La coopération avec les 17 autorités locales, les industriels, les groupes de pression, la population, a permis la réalisation de quelque 120 projets. L'IBA intervenait comme un modérateur ou un initiateur. Un groupe de pilotage regroupant le Land, les villes, l'industrie, les associations de protection de la nature, d'aménagement et architecture prenait la décision d'accepter ou non les projets qui lui étaient soumis. D'un point de vue financier, l'IBA a permis la combinaison de divers mécanismes financiers et la liaison entre les investissements du Land, de l'Union européenne... pour un impact plus conséquent. 2,5 milliards d'euros ont été investis dans les projets de l'IBA, provenant aux 2/3 de fonds publics et 1/3 de fonds privés. Le parc paysager de l'Emscher *Emscher Landschaftspark* est le maillon central de l'opération IBA. La vision développée sur l'Emscher *Landschaftspark* combine des objectifs écologiques, esthétiques et sociaux de façon à en faire un vecteur de renouvellement économique.



- centre urbain
- agglomération urbaine
- ville nouvelle
- forêt
- ceinture verte, *Groene Hart*
- autoroute, route principale
- limite régionale
- Kommunalverband Ruhrgebiet*
- secteur d'étude
- Regionaler Grünzug, Grüne Brücke*
- aéroport

© Iaurif

Projet majeur pour la réalisation du parc paysager de l'Emscher, le réseau cyclable du parc de l'Emscher a ouvert en 1994. Il se compose d'une route Nord de 130 km entre Duisburg et Hamm et d'une route Sud de 100 km entre Duisburg et Kamen. Elles sont reliées entre elles, aux sites intéressants et aux gares par un réseau de 50 km.

### Trois exemples de parcs régionaux

#### Parc paysager *NiederRhein*

Le projet de *Landschaftspark NiederRhein* est conduit par les communes de Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn et Rheinberg avec le soutien du Land de Rhénanie du Nord - Westphalie et de l'Union européenne et l'appui technique du KVR. Il relie le secteur de la Ruhr et la rive gauche du Rhin inférieur et assure la transition entre environnement industriel et environnement naturel. Il contribue ainsi aux changements structurels en renforçant la qualité du milieu naturel, en créant des zones attractives pour les loisirs et le tourisme et en constituant un lien entre espaces ouverts et zones bâties. Cinq champs d'action sont poursuivis : écologie et environnement ; loisirs et tourisme ; art dans le paysage ; restructurations urbaines aux franges du parc ; transports et déplacements. Une plantation

d'arbres en 1997 a marqué symboliquement l'inauguration du parc.

#### Liaison verte D du parc de l'Emscher

En 1990, les villes de Bochum, Gelsenkirchen, Herne, Herten et Recklinghausen et d'autres partenaires (IBA, KVR, Kreis...) se sont regroupés au sein d'une association pour mettre en œuvre le projet de *Grünzug D*, au centre de l'armature verte régionale et comme partie du parc de l'Emscher. Cette liaison verte contribue à valoriser le patrimoine bâti et naturel qui la borde. La vision stratégique de la liaison verte D, arrêtée en 1995, développe le thème de 'culture industrielle et aménagement paysager'. Sa réalisation est en cours. Le Land et l'Union européenne contribuent à son financement.

#### Vallée de la Ruhr

Au sud de la région, les villes de Bochum, Hagen, Hattingen, Herdecke, Wetter, Witten et le Ennepe-Ruhr-Kreis ont engagé une coopération pour la création d'une nouvelle conscience régionale et comme partie du parc de l'Emscher. Avec le soutien du KVR, elles ont répondu à l'appel à projets REGIONALE 2004 «espaces de culture et de nature» lancé par le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie. Le projet Ruhrthal vise à faire découvrir ce territoi-

re dominé par la rivière grâce à d'autres modes de transport que la voiture par la combinaison du bateau, du rail et de la bicyclette. Les différents usages de la rivière, entendue comme une «ligne de vie», doivent être adaptés aux contraintes environnementales du site. La richesse du patrimoine bâti est aussi l'occasion de renforcer l'identité historique et culturelle de cette vallée (châteaux fortifiés, demeures aristocratiques, mines, aciéries...). La rivière doit être rendue accessible depuis les villes qui la bordent et qui doivent la reconquérir. Le projet est au début de la phase de réalisation opérationnelle.

Un exposé a été proposé aux visiteurs sur l'atelier interdisciplinaire d'analyse du paysage conduit sur une boucle de la vallée de la Ruhr (*Landschaftsbauhütte Ruhrthal*) à l'initiative du musée Karl Ernst Osthaus de Hagen. La beauté de ce site de 4 km<sup>2</sup> est notée depuis le 19<sup>e</sup> siècle. La colline du Kaisberg située au centre est le seul point de vue à 360° sur la vallée. Infrastructures, sols contaminés, campements sauvages, variété d'habitat... émergent des espaces cultivés et boisés donnant l'impression d'être dans l'œil du cyclone. Le groupe a pour objectif de donner à voir ce qui existe grâce à une analyse historique, sociologique, biologique, photographique et journalistique.

*Jahrhunderthalle*



*Westfälisches Industriemuseum*



*Westfälisches Industriemuseum*





### 15 *Erzbahntrasse et Jahrhunderthalle*

L'excursion a conduit les visiteurs sur l'ancienne voie ferrée *Erzbahntrasse* qui servait au transport du minerai de fer. Longue de 9 km, elle relie les villes de Bochum et Gelsenkirchen. Le projet, développé par le KVR pour le compte des villes de Bochum, Gelsenkirchen et Herne, est de la reconverter en piste cyclable pour les loisirs et la découverte de la culture industrielle. Elle constitue une liaison fondamentale au sein du *Grünzug D*. Elle offre de nombreux points de vue, parfois d'une hauteur de 15m, sur les sites historiques industriels et le paysage environnant. Elle se caractérise par 15 ponts de grande qualité architecturale.

*Erzbahntrasse,  
ancienne voie ferrée industrielle*



L'*Erzbahntrasse* sera reliée au Westpark de Bochum et à la *Jahrhunderthalle*. Ce bâtiment classé du début du 20<sup>e</sup> siècle fait partie des anciennes aciéries Krupp AG. Il est remarquable par son architecture de fer. Il est aujourd'hui ouvert au public pour diverses manifestations. Le reste de la friche industrielle est transformé en un parc. Des logements et des activités sont aussi prévus.

### 16 *Parc d'activités et paysager Henrichshütte et musée de l'industrie de Westphalie à Hattingen*

L'exemple du parc paysager et d'activités de Hattingen, petite ville du sud de la région de la Ruhr, montre l'enjeu du renouvellement urbain que constitue la reconquête des friches industrielles. En 1987, Thyssen ferma l'aciérie *Henrichshütte* construite en 1854. Elle avait employé jusqu'à 12 000 personnes et comptait encore 6 500 ouvriers. Ce site de 140 ha fut acheté entre 1988 et 1995 grâce au fonds foncier développé par le Land de Rhénanie du Nord - Westphalie et géré par la LEG (*Landesentwicklungsgesellschaft*). Ce fonds permet l'acquisition de vastes friches industrielles pour des opérations de redéveloppement et est un élément essentiel dans la reconversion de la région. Particulièrement bien localisé le long de la rivière Ruhr, le site de *Henrichshütte* fait l'objet d'un parti d'aménagement mixte : combinaison d'une zone d'activités et d'un parc paysager ; réaménagement du cours de la rivière comme par le passé avec paysage de prairie ; liaison entre le centre-ville historique et la rivière ; mixité emplois, services sociaux, espaces de détente et équipements de loisirs ; intégration des monuments historiques. Une partie des bâtiments accueille depuis septembre 2000 le musée de l'industrie de Westphalie, *Westfälisches Industriemuseum*.

### *Route Industriekultur*

*Henrichshütte* se trouve sur la Route de la Culture Industrielle (Industrial Heritage Trail) qui met en valeur les monuments industriels de la région de la Ruhr,

gigantesques reliques de l'histoire récente. Dans les dix dernières années, de nombreux bâtiments industriels délaissés ont été transformés en musées, centres d'art, d'expositions ou de spectacles. Ce passage de l'histoire industrielle au patrimoine industriel a entraîné un développement du tourisme. Quatre routes thématiques relient ainsi les sites : culture industrielle ; nature industrielle ; marques et art paysager (*landmarks and landart*) ; architecture et culture de construction. La Route de la Culture Industrielle est développée par le *Kommunalverband Ruhrgebiet* en coopération avec la société allemande pour le patrimoine industriel (*Deutsche Gesellschaft für Industriekultur e.V.*). Elle relie 19 sites accessibles en voiture, train, bus, vélo ou bateau, tous marqués d'un grand signe jaune et 6 musées de l'histoire technique et sociale. 9 points de vue ont été aménagés dont le Tétrædre de Bottrop où les visiteurs ont pu se rendre en soirée.

Sans en avoir l'ampleur de la région de la Ruhr, chaque région est peu ou prou confrontée à la reconversion économique. L'intérêt de la visite a ainsi été partagé par l'ensemble des participants : ils ont insisté sur l'envergure et l'audace des actions de requalification et leur contribution à la mise en valeur de la mémoire des générations et de la fierté du passé industriel. La visite a permis de prendre connaissance d'autres projets, tout aussi fondamentaux, que l'*TIBA Emscher Park* désormais internationalement reconnue. Les visiteurs retiennent de cette visite l'importance d'un traitement global (environnement naturel, patrimoine culturel, fonction économique, potentiel touristique, modes de déplacements, attentes de la société, mise en réseau des initiatives, communication) lors de chaque intervention dans ces territoires de franges. Ils constatent les effets d'une vision claire à long terme et de la disponibilité de ressources financières à la mesure des problèmes. L'innovation dans le montage d'opérations, la créativité et l'exigence de qualité ont été saluées par les visiteurs.



# La région de Rhin-Neckar

## U ne région partagée entre trois Länder

La région Rhin-Neckar est à cheval sur trois Länder : Hesse, Rhénanie-Palatinat, Bade-Würtemberg.

Ce territoire est à 60 km au nord de l'agglomération de Karlsruhe et à 70 km au sud de Rhein-Main.

C'est une agglomération polycentrique au croisement entre l'axe nord-sud et l'axe ouest-est de l'armature de transport européenne. Elle représente la 7<sup>e</sup> conurbation allemande. C'est une terre de contrastes : l'industrie lourde cohabite avec un vignoble réputé, des villages historiques sont conservés à proximité immédiate de la ville...

La région compte 2,3 millions d'habitants. Les deux villes les plus importantes sont Mannheim (308 900 hab) et Ludwigshafen (165 000 hab). Elles doivent être considérées dans la continuité de la trame urbaine le long du Rhin.



# The Rhine/Neckar region

A region shared between three Länder  
The Rhine/Neckar region straddles across three Länder: Hesse, Rhénanie-Palatinat, Bade-Württemberg.

This territory lies 60 km North of the agglomeration of Karlsruhe and 70 km South of Rhein-Main.

It is a polycentric built up area at the intersection between the North-South axis and the West-East axis of the European transportation grid.

It is the 7th largest German conurbation. It is a land of contrasts: heavy industry cohabits with a well-known wine-producing area, some historical villages have been preserved right next to the city...

The region holds 2.3 million inhabitants.

The two largest cities are Mannheim (308,900 inhabitants) and Ludwigshafen (165,000 inhabitants).

They should be deemed to be in the extended area of the urban stretch along the river Rhine.



## Le secteur secondaire occupe une place importante dans l'économie régionale

- centre urbain
- agglomération urbaine
- ville nouvelle
- forêt
- ceinture verte, Groene Hart
- autoroute, route principale
- limite régionale
- Kommunalverband Ruhrgebiet
- secteur d'étude
- ←→ Regionaler Grünzug, Grüne Brücke
- ✈ aéroport

© Iaurif

Le secteur secondaire représente encore 42 % de l'activité économique et 43 % des emplois de la région Rhein-Neckar. Cependant, le nombre d'employés dans l'industrie est en constante diminution contrairement à celui des employés du secteur tertiaire. La main d'œuvre hautement qualifiée reste rare.

Ludwigshafen présente une orientation économique plutôt industrielle alors que Mannheim combine des fonctions tertiaires et industrielles en étant surtout un centre commercial. Heidelberg est une ville universitaire qui offre un fort potentiel de recherche. La recherche universitaire est depuis longtemps intégrée au processus industriel.

L'entreprise la plus importante du secteur est la BASF à Ludwigshafen (Badische Anilin und SodaFabrik) qui possède un très important complexe chimique et emploie environ 44 000 personnes. Ce complexe représente la plus grande usine chimique d'Europe.

A Mannheim, John Deere fabrique des tracteurs et Mercedes possède une usine de production de bus. 49 % de la production industrielle de la région est exportée.

La région fait face à un taux de chômage de 10 % environ, qui se concentre autour de Mannheim, et doit surmonter la transition entre l'économie de production et celle de l'information.

La partie occidentale de la zone appartient à la plus grande région viticole d'Allemagne et attire de ce fait de nombreux touristes sur la Weinstrasse. Le sud de la région possède des terres agricoles de très bonne qualité qui favorisent les cultures maraîchères et fruitières.





J.P. Polisse/laurif

## Un réseau de transport diversifié

Le secteur est traversé par quatre autoroutes. Il est desservi par deux voies ferrées principales et par tout un réseau de transport régional et de tramways.

Le Rhin est un axe essentiel du transport fluvial et Mannheim possède un port important (8,03 millions de tonnes) et des installations facilitant le transfert modal. Le trafic est principalement constitué de conteneurs en provenance ou à destination des Pays-Bas. Plus de 5 millions de tonnes de marchandises ont transité par la gare de Mannheim en 1998 qui est aussi une plaque tournante à l'échelle européenne du réseau IC ou ICE. Le port de Ludwigshafen a traité un volume de 7,18 millions de tonnes en 1998.

L'aéroport international de Frankfurt / Main assure à la région un accès à la plupart des destinations mondiales.

Les déplacements liés aux trajets domicile-travail sont en constante augmentation. La population des centres-villes n'est pas assez qualifiée pour répondre à la demande en nouveaux emplois du secteur tertiaire.

## Les franges urbaines sous pression

La région reste très peu urbanisée : 84 % de la surface est cultivée, couverte de forêts ou naturelle. Cependant, l'agriculture intensive (souvent sous serres) pratiquée dans la plaine représente une menace pour les nappes phréatiques.

Les villages de la Weinstrasse ont souvent conservé un caractère typique même s'ils sont aujourd'hui en proie à une pression résidentielle très forte. Cette pression urbaine de plus en plus importante sur les espaces naturels a conduit le ROV à la définition du projet de regionaler Landschaftspark, en cours de réalisation, pour permettre de relier les espaces forestiers du Pfälzerwald à l'ouest et de l'Odenwald à l'est du Rhin. Ce parc permettra de concilier des aspects de protection de la nature et de loisirs pour les habitants des zones urbanisées proches.

La région doit également faire face à l'industrialisation importante le long du Rhin et à la présence d'industries chimiques. La BASF a d'ailleurs, depuis 10 ans, engagé un programme de revalorisation de son image quant à son impact sur le milieu.

J.P. Polisse/laurif



### Regionaler Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz

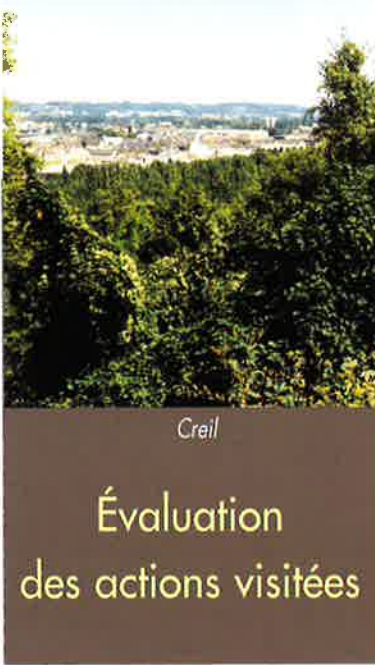
Le territoire autour de Mannheim, Ludwigshafen et Heidelberg est très urbanisé. Il contient des paysages de qualité : les fleuves et les étangs, les zones agricoles, les forêts ou les parcs et jardins. Ces paysages sont menacés par une pression urbaine de plus en plus forte.

Le projet de Regionaler Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz s'étend de la ville de Bad Dürkheim à l'ouest à celle d'Heidelberg à l'est en passant par Ludwigshafen et Mannheim. Il assure la liaison entre deux espaces forestiers importants : le Pfälzerwald et l'Odenwald.

Le projet de parc s'articule autour de quelques axes :

- garantir un espace pour le paysage en ville
- relier les espaces écologiquement riches et les aires de loisirs
- permettre la mise en place de «modules écologiques» reliés entre eux par des corridors

Une attention particulière est portée au travail en partenariat avec la population. Le but est de construire un parc qui respecte les attentes des habitants en termes d'utilisation, d'espaces naturels ou de loisirs. Le parc devra aussi être un lieu de mémoire et de développement des traditions rurales de la région.



Suite aux visites et au recueil des points de vue des participants, les partenaires ont souhaité engager une réflexion sur la contribution au développement durable des franges urbaines des actions ainsi présentées. Loin de tout jugement de valeur et conscients de leurs différences de cultures et d'administration, les partenaires ont partagé leurs points de vue sur les enseignements qu'ils tirent de ce partage d'expériences et sur les possibilités de transfert qui apparaissent. Cette analyse permet aussi d'identifier les lacunes, les besoins d'informations complémentaires qui sortent du champ du projet «Franges des métropoles». Les partenaires ont retenu un choix d'actions emblématiques des démarches conduites dans les franges urbaines et les ont évaluées selon quatre questions :

- en quoi cette action répond-elle aux objectifs de développement durable ?
- quelles sont ses caractéristiques les plus utiles ?
- quelles questions poserait cette action lors d'un éventuel transfert ?
- à quelles idées innovantes cette action fait-elle appel ?

## Des pratiques exemplaires pour le développement durable des franges urbaines

### La Hollande méridionale *Groenblauwe Slinger*

Cette action concrétise le *Groene Hart* et renforce la zone-tampon entre La Haye et Rotterdam. Elle contribue au maintien et à la valorisation des espaces ouverts et de l'eau pour l'agriculture, les loisirs, la nature et le paysage. Des plates-formes, des comités de secteurs, des forums de coopération sont mis en place pour définir les fonctions de ces espaces de franges urbaines et soutenir les projets ponctuels. L'acquisition foncière par la Province de Hollande méridionale est possible. Les participants anglais y voient de nombreux rapports avec ce qu'ils connaissent comme les Community Forests. Ils évoquent la possibilité de

remplacer les acquisitions publiques par la mise à disposition de foncier par les propriétaires sur la base du volontariat. Le contenu de cette opération la rapproche des parcs régionaux de la région de la Ruhr.

### *Hollandsche IJssel*

L'amélioration de la qualité environnementale de la rivière navigable de l'IJssel, dans le cadre du *Groene Hart*, se traduit par une approche intégrée combinant l'environnement naturel, le logement, l'économie, les loisirs. La conduite de ce projet par la Province de Hollande méridionale se base sur une large concertation et fait appel à des financements complexes. Chaque commune est responsable de la mise en œuvre du projet. Le plan d'actions stratégiques est particulièrement efficace. Une équipe interdisciplinaire regroupe du personnel des autorités partenaires. En terme de contenu, cette opération est proche de l'expérience Ruhrtaal et des transferts sont envisageables.

### *Gouda*



## Le Sud-Est anglais *Metropolitan Green Belt*

Les concepts d'armature verte à l'échelle métropolitaine se retrouvent dans les cinq régions partenaires. La *Metropolitan Green Belt* londonienne prime par son antériorité. Ses modes de mise en œuvre sont aussi déterminants. La population est aussi particulièrement attachée à la campagne.

### *Down House*

La préservation de ce site patrimonial passe par l'intégration des préoccupations environnementales, culturelles, paysagères et historiques. Le Borough de Bromley s'est beaucoup engagé dans cette opération. La population bénévole participe à l'entretien du site (*Countryside Management Service Volunteers*). L'action des bénévoles a un rôle pédagogique et productif, visible par eux, et représente une économie de fonds publics. Cette démarche contribue à l'identité du



territoire (Charles Darwin) et à une gestion durable des espaces ouverts. Divers moyens sont articulés (bénévolat, privé, public). Des rapprochements sont évoqués avec des sites de franges urbaines eux aussi exploités et valorisés dans le passé par des scientifiques, des artistes ou des intellectuels.

### *Lee Valley Regional Park*

Ce parc, créé par décision du Parlement, est unique au Royaume-Uni. Son rôle est la régénération environnementale d'un secteur complexe de la *Green Belt*.

L'autorité de gestion du parc assure, grâce au plan du parc opposable et au plan d'affaires stratégique, l'aménagement, le développement et la gestion de ce territoire et de ses équipements. Le parc concilie : aménagement d'un corridor vert d'échelle régionale, préservation de la biodiversité, développement des sports et des loisirs. Les décisions sont prises après évaluation selon six critères : caractère durable, régional et unique, accessibilité et disponibilité, qualité et plaisir, innovation et créativité, usage effectif des ressources. Cette opération pourrait inspirer des réflexions le long des rivières d'Ile-de-France.

### *Thames Chase Community Forest*

Créée dans une optique de reforestation, la *Thames Chase Community Forest*, mise en œuvre par une petite équipe technique, contribue elle aussi à la régénération environnementale d'un secteur de la *Green Belt*. Les opérations de requalification des espaces ouverts sont variées, étendues et multi-fonctionnelles. Elles contribuent à l'amélioration de l'image du secteur, du cadre de vie de ses habitants et au développement local. La coopération se fait avec les habitants (au travers d'un forum), les agriculteurs, les entreprises, les collectivités. Des rapprochements sont faits avec l'Ile-de-France et pourraient inspirer des actions en ceinture verte.



## Métropole francilienne Agence des espaces verts d'Ile-de-France

L'environnement est une compétence du Conseil Régional. L'AEV intervient à l'échelle de la région en partenariat avec d'autres organismes et dispose d'un statut institutionnel légal. Elle définit un plan d'action annuel pour acquérir, subventionner et aménager des espaces verts et forestiers. Les compétences de l'AEV la rapprochent du KVR. Cependant, la législation sur le droit de préemption sur les espaces ouverts diffère d'un pays à l'autre. La convention AEV/SAFER/DIPS est intéressante pour sa contribution au maintien de l'activité agricole sur le plateau de Saclay.

## Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse

Le PNR dispose d'un budget et d'un personnel propre. Dans le cadre d'une approche intégrée du développement de son territoire, il conduit de nombreux partenariats. Le PNR conduit une initiative exemplaire d'aide aux commerçants et artisans. Il poursuit l'objectif important d'éduquer le public. Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec sa Charte. Le syndicat mixte est adapté à l'échelle intercommunale et à la conduite d'un projet transversal mais difficile à créer. En Grande-Bretagne, ce type d'intervention et de financement public est peu envisageable mais les objectifs et le type de structure sont transférables. Le Borough de Bromley est intéressé par une poursuite des échanges avec un PNR. Le contenu, l'organisation et le mode de financement peuvent être un modèle



*Château de La Madeleine, Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse.*

pour créer des structures similaires de mise en œuvre des parcs régionaux dans la région de la Ruhr.

## GIP Emploi Roissy Charles-de-Gaulle

Le GIP cherche à ce que lors des recrutements la priorité soit donnée à la population des environs de la plate-forme aéroportuaire et entreprend toute démarche innovante en ce sens. Ce mode d'action est envisageable dans d'autres territoires comme par exemple autour de l'aéroport de Stansted et dans les secteurs de régénération urbaine (Cray Valley).

## Les Marches de l'Oise à Creil

L'agglomération de Creil bénéficie d'un Grand Projet de Ville. L'opération de renouvellement urbain des Marches de l'Oise bénéficie du classement en Zone franche urbaine. Les collectivités locales se sont fortement mobilisées pour la réindustrialisation de ce site. Le Borough de Bromley est intéressé par une poursuite des échanges avec l'agglomération de Creil.

## La région de la Ruhr

### IBA Emscher Park

Cette opération limitée dans le temps a servi de levier pour la reconversion écologique, économique et sociale de la région de la Ruhr. Elle a permis la reconquête d'espaces de franges délaissés dans la perspective de servir une vision et une identité régionale. L'IBA est riche d'enseignements pour toutes les régions partenaires : organisation, exigence de qualité, convergence de moyens financiers et techniques, processus de concertation, traitement global, prise en compte du facteur temps, partenariats et coopérations...

### Landschaftspark NiederRhein

Ce concept de parc vise à améliorer l'environnement, créer des lieux attractifs pour les loisirs, relier les espaces urbains et ruraux et inciter à la création d'emplois. Il intègre aussi des préoccupations artistiques, d'urbanisme et de déplacements. Des tables rondes sont organisées. La gestion active du patrimoine industriel culturel est très marquante. Ce type de coordination infra-régionale pourrait être utile dans la *Green Belt* de Londres ou la ceinture verte de Paris.

### Parc d'activités et paysager Henrichshütte

Ce projet de reconquête d'une friche industrielle est marquant par sa taille, son audace et la mixité du programme. Rendu possible grâce à l'action essentielle du fonds foncier du Land géré par la LEG, le projet concilie les impératifs de développement économique et de renouvellement de l'image. Il tient compte des besoins d'espaces de détente et de respiration dans l'environnement urbain. Il valorise les bâtiments historiques et le musée grâce à la route de la culture industrielle. Des rapprochements sont faits avec d'autres expériences de reconquête de friches industrielles dans les régions partenaires.



Mannheim

## La région Rhin-Neckar

*Il n'a pas été organisé de visite dans la région Rhin-Neckar dans le cadre de la 2<sup>e</sup> phase du projet. Cette agglomération, à la croisée de trois Länder, s'affirme en tant que pôle régional et conduit des projets intéressants. Sa configuration administrative rend indispensable le dialogue et la concertation (conférence régionale).*

### Densification autour des gares

Une démarche partenariale réunit les acteurs publics et privés liés aux secteurs dégradés autour des gares afin de proposer de nouvelles zones d'habitat bien desservies et une meilleure utilisation des transports publics.

## Regionaler Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz

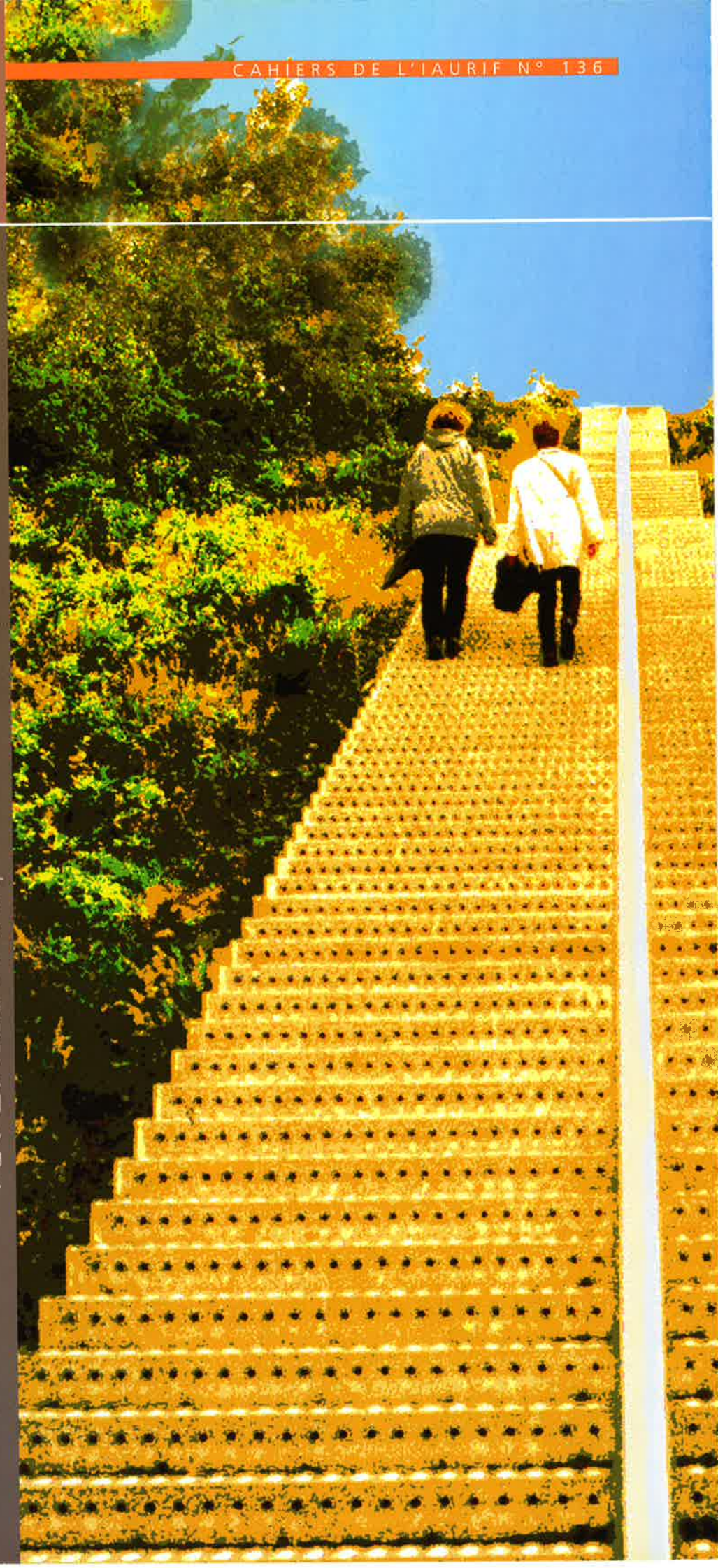
Ce projet vise à créer un réseau d'espaces ouverts dans la partie centrale de la région, à renforcer l'identité régionale et à relier les espaces urbains et ruraux. Le projet soutient aussi les activités agricoles, horticoles et touristiques. Il intègre des critères sociaux. Un accès facilité par les transports en commun est recherché. Le projet recherche une gestion active de l'environnement qui intéresse particulièrement les visiteurs anglais pour la *Green Belt*. La complexité du projet du fait de l'implication de plusieurs Länder rappelle la situation vécue par le projet de parc naturel régional Oise-Pays de France à cheval sur deux régions.

## Analysis of the MetroFringes Project


**T**he MetroFringes project seeks to reinforce co-operation and transfer of experience in working towards achieving sustainable development in peri-urban areas.

It covers four complementary themes :

- preserving, re-classifying, and managing peri-urban natural and farm land,
- town and country interaction in its social, economic and spatial dimensions,
- controlling commuting and travel and reducing their impact on the environment,
- institutions and methods for organising and managing peri-urban areas.



# ANALYSE THÉMATIQUE DES FRANGES DES MÉTROPOLES



Le projet «Franges des métropoles» a contribué à renforcer la coopération et le transfert d'expériences pour un développement durable des territoires de périphérie. Il porte sur quatre thèmes complémentaires :

- préservation, requalification et gestion des espaces agricoles et naturels périurbains,
- interaction ville-campagne dans ses dimensions sociales, économiques et spatiales,
- maîtrise des déplacements et réduction de leur impact environnemental,
- institutions et méthodes d'organisation et de gestion des territoires périurbains.






# Espaces naturels et agricoles

Pilotage :

Kommunalverband Ruhrgebiet et  
Raumordnungsverband Rhein-Neckar

Préservation, requalification  
et gestion



**D**ans les territoires de franges d'agglomération où sont imbriquées zones urbaines et zones naturelles, la préservation, la requalification et la gestion des espaces naturels et agricoles périurbains constituent une question essentielle pour l'avenir des régions métropolitaines et des écosystèmes. Un examen des pratiques mises en œuvre a été effectué pour chacune des régions portant sur :

- les protections réglementaires de l'espace agricole et forestier,
- la reconquête des zones délaissées par les activités et les services,
- la revitalisation de l'économie agricole,
- les nouveaux usages comme les loisirs et le tourisme,
- la coordination de la gestion du patrimoine naturel et culturel,
- la prise en compte des problèmes d'environnement pour l'insertion des infrastructures.

Des actions sont engagées, certaines depuis suffisamment longtemps pour qu'une évaluation puisse en être faite. Certaines peuvent donner lieu à un transfert d'expériences.

# Natural areas and farmland: Protecting, enhancing, managing

In the fringes of conurbations, urban zones and natural zones are intertwined.

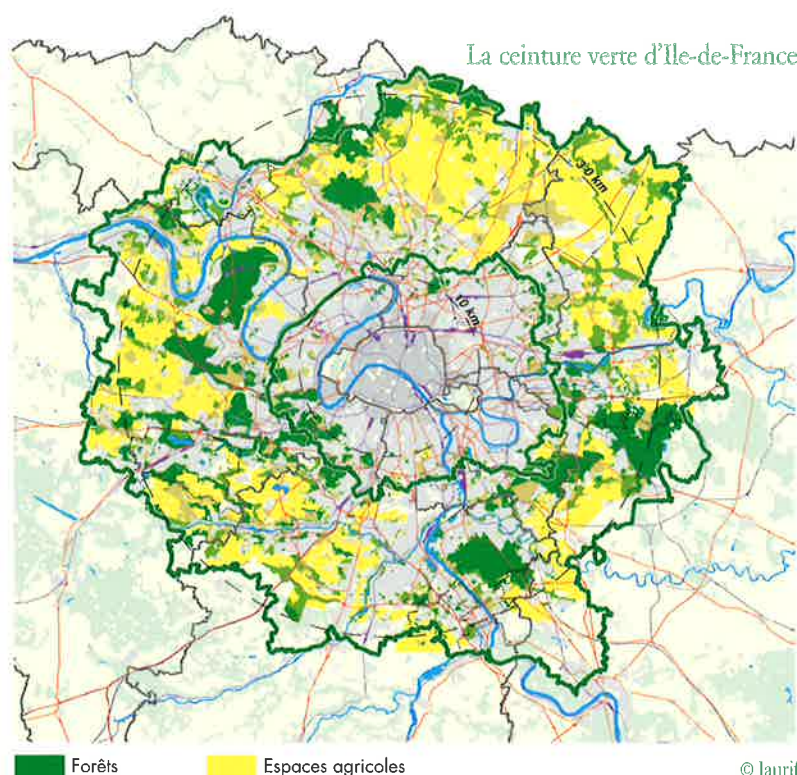
Protecting, enhancing and managing peri-urban natural areas and farmland is an essential issue for the future of the metropolitan regions and ecosystems.

During the first phase of the project, an examination was made of how each region puts the following into practice: regulatory protections of farmland and forests, reclaiming areas deserted by industry, business, and services, revitalising the agricultural economy, new uses such as leisure or tourist activities, co-ordination of management

of natural and cultural heritage, and taking into account environmental problems when inserting infrastructures.

Actions have been undertaken (some have been under way for quite a long time now) to enable assessment to be made.

Some of these actions can be used for experience transfer.



© laurif

Les cinq régions partenaires recherchent les moyens d'endiguer l'expansion urbaine à laquelle elles sont confrontées. Alors que les espaces naturels et ruraux restent considérés comme de futurs terrains à urbaniser, elles ont été conduites à mettre en avant, dans tous leurs documents de planification, l'objectif de protection des espaces naturels en particulier ceux qui sont en contact avec l'urbanisation. Certains sont établis depuis des dizaines d'années comme la *Metropolitan Green Belt* de Londres, véritable référence par son antériorité et sa permanence.

La politique de protection des espaces naturels et ruraux prend une importance croissante dans les politiques d'aménagement. Elle fait également l'objet de documents particuliers de caractère stratégique, comme le Plan Vert de l'Île-de-France, le *Groene Hart* de la Randstad, les *Landschaftspark* des régions de la Ruhr et Rhin-Neckar. Il est de plus en plus évident que le maintien à long terme de ces espaces, situés aux franges de l'urbanisation,

exige de relayer leur classement en espaces non constructibles par leur prise en compte comme espaces aux qualités et aux potentialités intrinsèques à valoriser. Il est par conséquent indispensable d'en assurer une gestion plus active.

## La variété des armatures vertes métropolitaines et la diversité des outils

### La métropole francilienne

L'Île-de-France reste une région naturelle où les espaces boisés et agricoles occupent respectivement 25 % et 55 % du territoire. Son territoire est marqué par de vastes forêts, de nombreux parcs et jardins liés ou non à des châteaux ou demeures aristocratiques, de riches plateaux agricoles et de nombreuses vallées.

Ces espaces sont mis en danger par la poussée de l'urbanisation. Depuis le schéma directeur de 1965, la maîtrise du front urbain est un objectif majeur de la planification régionale. Les mesures de gestion prises pour pérenniser cette protection se sont traduites par des acquisitions par les collectivités territoriales. La Région est dotée de compétences en la matière et a créé à cette fin l'Agence des espaces verts. Celle-ci agit par des créations propres ou par subventions. Une synthèse des actions et des objectifs est proposée dans le document stratégique le Plan Vert d'Ile-de-France. La Région conduit par ailleurs une politique de parcs naturels régionaux et de

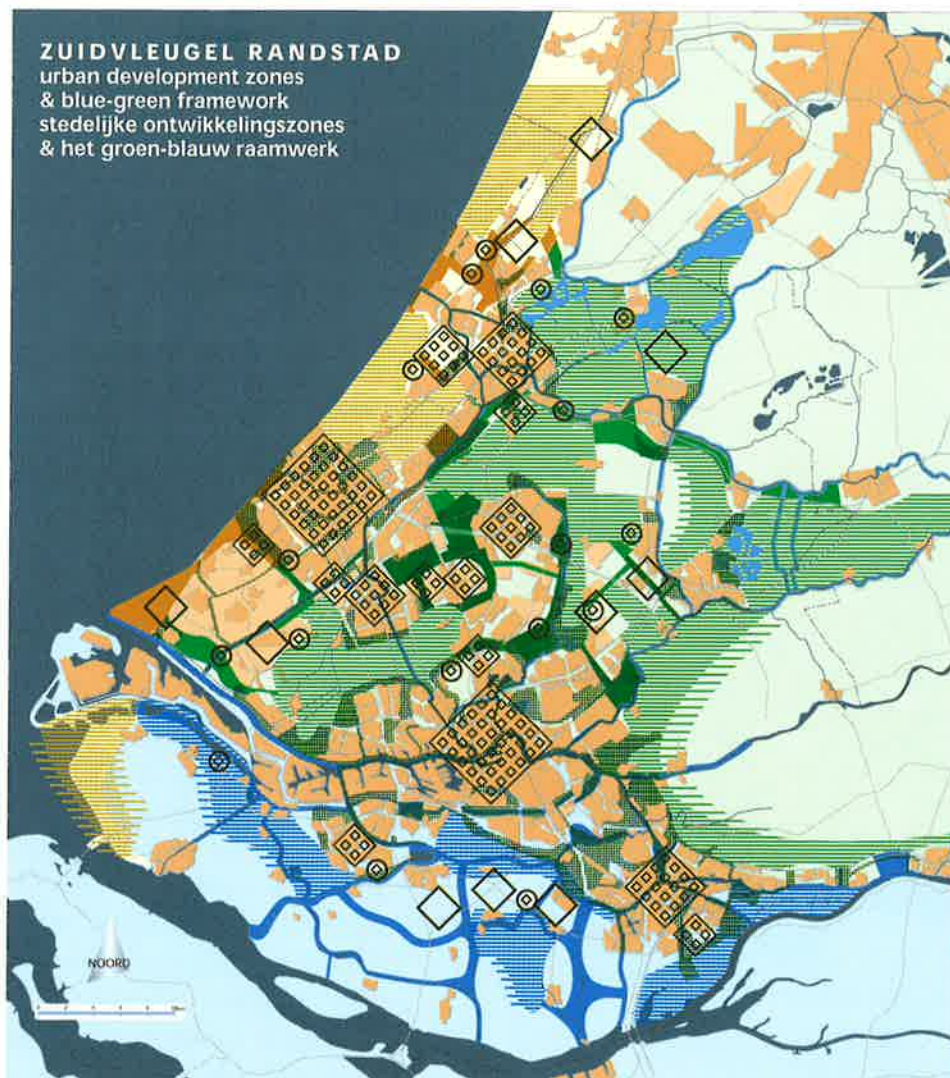
bases de loisirs et de plein air. Les départements de leur côté peuvent se doter d'une politique des espaces naturels sensibles.

### La Hollande méridionale

La Hollande méridionale est une région très urbanisée, notamment dans sa partie sud autour de La Haye, Delft et Rotterdam. La pression de l'urbanisation est très forte sur ce territoire restreint et convoité dans lequel la contrainte liée à l'eau reste primordiale. Les cultures intensives sous serres ont des conséquences spatiales importantes et le départ d'activités industrielles laisse au bord des rivières des problèmes de pollution.

Au centre de la Randstad, dont la Hollande méridionale forme la partie sud-ouest, se trouve une vaste région à dominante agricole appelée le *Groen Hart* ou Cœur Vert. Depuis plusieurs dizaines d'années, le Gouvernement entend le protéger en y développant des formes moins compétitives d'utilisation du sol : agriculture, forêts, nature, loisirs. Le *Groen Hart* se prolonge et pénètre dans l'espace urbanisé par une armature reliant entre eux, des espaces verts, des zones humides et des berges de cours d'eau. Mais la compétition entre les différentes occupations du sol reste vive et le débat a lieu pour ouvrir certains secteurs du cœur vert et de la trame verte à l'urbanisation.

#### L'armature verte et bleue de l'aile sud de la Randstad



Les espaces ouverts protégés dans le Sud-Est anglais

**Le Sud-Est anglais**

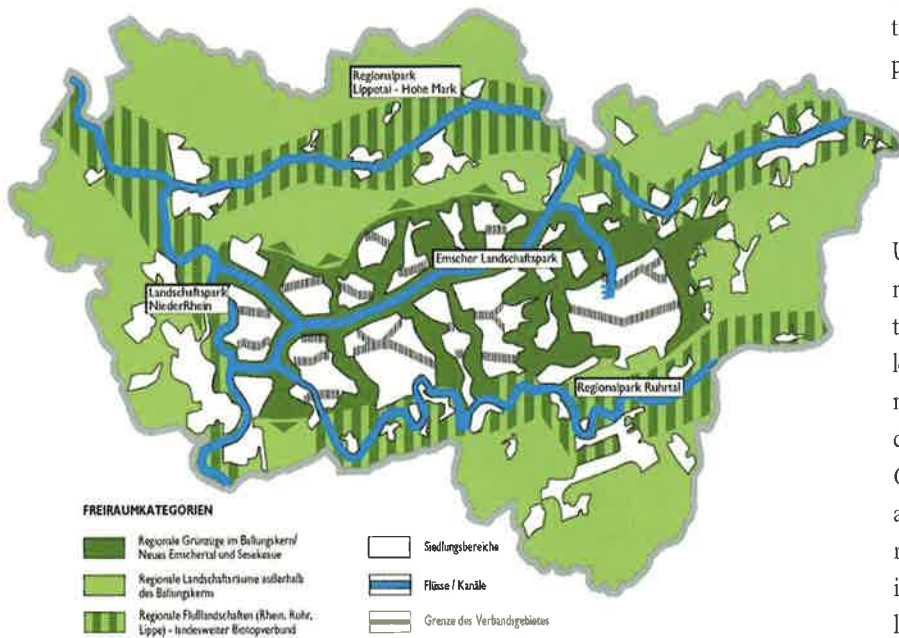
L'agglomération centrale de Londres est relativement étalée du fait de faibles densités résidentielles. Cet état est à l'origine du premier projet stratégique de limitation de l'étalement urbain : la *Metropolitan Green Belt* de Londres dessinée dans ses grandes lignes dès 1944. L'extension de l'urbanisation y est exclue sauf forte nécessité. L'efficacité de cette mesure est attestée sur le terrain : la campagne est aux portes de la ville. La pression urbaine l'a toutefois enjambée et entraîne des dysfonctionnements au-delà. La question actuellement débattue porte sur le maintien d'une politique aussi restrictive en nouvelles constructions dans le périmètre de la Green Belt ou l'assouplissement des règles pour mieux protéger les espaces plus extérieurs. La gestion et la mise en valeur de la *Green Belt* donnent lieu à des démarches intéressantes : restauration des sites naturels étudiés par Charles Darwin dans le Borough de Bromley, régénération d'espaces dégradés dans le cadre de la *Thames Chase Community Forest* dans l'Essex...



**La région de la Ruhr**

Elle a été particulièrement affectée par le déclin des industries minières et métallurgiques et connaît une diminution et un vieillissement démographiques. L'espace libéré par les emprises industrielles constitue un enjeu de recyclage urbain - chacune occupait plusieurs centaines d'hectares - et a été en partie acheté par le Land à l'aide du fonds foncier. La création de nouvelles zones d'activités adaptées aux activités industrielles modernes ou aux activités tertiaires n'en consomme qu'une partie. Le projet de réhabilitation paysagère de l'*Emscher Park* a pu voir le jour dans le but de redonner une nouvelle image de la région, préalable à sa revitalisation, en valorisant l'héritage industriel. Une structure exceptionnelle, l'IBA, a été mise en place pour les premières réalisations en 1989 pour dix ans. Aujourd'hui, les communes et le syndicat intercommunal ont en charge la poursuite de la création de l'*Emscher Landschaftspark* et de ses *Grünzüge*. La vallée de la Ruhr elle-même, agricole et verdoyante recèle des sites intéressants d'un point de vue écologique dont il convient de concilier la protection et l'usage pour les loisirs.

Les espaces ouverts de la Ruhr



### La région Rhin-Neckar

La région du confluent Rhin/Neckar se développe autour des villes de Mannheim et de Ludwigshafen. Elle concerne trois Länder. Bien que marquée par les emprises industrielles, la vallée du Rhin offre ses coteaux aux vignobles. Les vergers et les espaces boisés sont aussi caractéristiques. Toutefois, la dispersion de l'urbanisation rend plus difficile la gestion des pressions urbaines. Les structures responsables de la planification projettent la mise en œuvre du parc régional *Rhein-Neckar-Pfalz* entre Ludwigshafen et Bad-Dürkheim.

En Hollande, la politique nationale d'aménagement qui institue entre autre le Cœur Vert et les coupures vertes entre les villes, doit être appliquée et précisée par les Provinces sur leur territoire respectif. Le pouvoir du Gouvernement sur les Provinces a pour cela été renforcé.

Le *Regionales Freiraumsystem Ruhrgebiet* et le *Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz* envisagent l'avenir des espaces ouverts respectivement des régions de la Ruhr et de Rhénanie-Palatinat.

Ces plans réglementaires, estimés essentiels mais insuffisants, sont relayés par des pro-

jets stratégiques, généralement à l'échelle régionale ou pluricommunale, comme par exemple : le Plan vert d'Ile-de-France, la *Green Belt* de Londres, l'Emscher Park dans la Ruhr, le *Regional Park* à l'ouest de Mannheim, l'*Hoodfastructuur groen* du *Zuid Holland West*.

La gestion et la valorisation des espaces naturels exigent d'autres approches plus opérationnelles qui ne peuvent être mises au point qu'à l'échelle de territoires plus restreints. Pour ces approches, dans chaque région, des projets variés sont développés, comme :

- la *Thames Chase Community Forest* au nord de Londres, dans l'Essex,
- le *Lee Valley Regional Park* dans le même comté,
- le *Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz* dans la région de Mannheim,
- le *Landschaftspark NiederRhein* le long du Rhin dans la région de la Ruhr,
- le *Regionaler Grünzug D* dans la même région,
- les Parcs Naturels Régionaux de la Haute-Vallée de Chevreuse ou Oise-Pays de France en Ile-de-France et en Picardie.

La caractéristique commune de tous ces outils est qu'ils sont le fruit ou qu'ils supposent une bonne coopération entre partenaires de niveau local et régional publics et parfois privés.

Projet de parc régional Rhein-Neckar-Pfalz



### Les protections réglementaires

Dans toutes les régions, des protections réglementaires, de niveau européen, national, régional ou local, s'attachent aux espaces naturels et ruraux dans le but de les rendre inconstructibles.

La Ceinture Verte de Londres est strictement protégée par une réglementation nationale, les constructions y sont interdites, mais cela a pour effet de reporter les extensions urbaines au-delà de son périmètre extérieur, selon le phénomène du "leap-frogging".

En Ile-de-France, la protection des espaces naturels est inscrite dans le Schéma Directeur Régional qui délimite également de larges zones d'extension urbaine imbriquées entre les espaces naturels.



## La reconquête des zones délaissées par les activités

Dans les régions étudiées, les zones de friches industrielles ou les anciennes carrières, généralement bien desservies par les infrastructures de transport, représentent un capital important qui ne peut être uniquement utilisé pour densifier l'urbanisation. Il doit servir aussi à combler les carences en espaces ouverts dont souffrent ces agglomérations. C'est particulièrement le cas de la Ruhr où, dans la vallée de l'Emscher, des centaines d'hectares ont été abandonnées par les mines et l'industrie lourde. La réhabilitation paysagère de ces espaces devient une condition de la revitalisation économique.

Plus au sud dans la vallée du Rhin autour de Ludwigshafen, les zones d'anciennes carrières se rapprochent de l'agglomération. Le site est retenu pour l'aménagement du *Landschaftspark*.

Dans le Sud-Est anglais, leur utilisation répond à des objectifs de renaissance urbaine. Dans la vallée de la Lee, au nord-est de Londres, le réaménagement d'anciennes carrières et de friches industrielles fait alterner l'implantation de nouvelles zones d'activités avec des équipements de loisirs et des espaces naturels.

Dans ces régions, des objectifs très ambitieux ont été fixés pour que les extensions urbaines sur des terrains libres ne puissent se faire qu'une fois les friches industrielles utilisées.

De tels espaces délaissés sont moins étendus en Hollande méridionale et en Ile-de-France. En Ile-de-France, les grandes friches industrielles sont enserrées dans l'agglomération et les grandes zones d'anciennes carrières ont déjà été transformées en bases de loisirs régionales. En Hollande méridionale, où l'espace est rare, ce sont les zones de serres maraîchères (comme dans le Westland), proches de l'agglomération, qui devraient laisser place à de nouveaux aménagements urbains, après transfert plus loin à l'intérieur des terres.

## La revitalisation de l'économie agricole

Partout l'économie agricole dépend en premier lieu de la politique agricole européenne. L'Ile-de-France et la Hollande méridionale se distinguent par la richesse de leur agriculture, l'une pour le blé en raison de terres de très bonne qualité, l'autre pour les cultures spécialisées maraîchères et horticoles. Dans ces régions, l'agriculture a tendance à s'intensifier dans les zones qui disposent de bonnes conditions et à disparaître ailleurs, laissant place à la pression de l'urbanisation.

Dans la Ruhr, où l'agriculture est beaucoup moins présente, il s'agit de conforter les exploitations pour la gestion de vastes espaces.

La diversification, la pluri-activité sont, dans tous les cas, un moyen de renforcement économique des exploitations. Le renouveau des productions locales est un moyen de tirer parti de la proximité de grands bassins de consommation. Dans tous les cas, l'attention doit porter sur les sujétions et les nuisances entraînées par la proximité des zones urbanisées, afin de prendre des mesures pour les atténuer.

Dans les zones où l'agriculture est devenue marginale, son remplacement par de nouveaux usages, autres que l'urbanisation, est à envisager. Mais ces nouveaux usages ne pourront pas occuper des superficies très étendues, comparables à celles utilisées par l'agriculture.





## Coordination de la gestion du patrimoine naturel et culturel

L'absence de coordination entre les différents niveaux de collectivités impliquées dans des actions de protection du patrimoine est constatée. Cette situation est reconnue comme dommageable pour assurer sa mise en valeur effective. Les outils existants ne réussissent pas à contrôler le développement aux franges.

De cette coordination dépend la valorisation conjuguée de l'écologie, du patrimoine mais aussi de l'économie. L'image d'un site et de son environnement conditionne en effet en partie le choix d'implantation des entreprises. La Route de la Culture Industrielle de la Ruhr est un exemple de réalisation à l'échelle de la région.

## Prise en compte de l'impact des nouvelles infrastructures

L'évaluation *a priori* de l'impact des infrastructures sur l'environnement est généralisée dans toutes les régions. Le problème majeur à résoudre est la coupure que les infrastructures introduisent dans le paysage et dans le fonctionnement local.

En Angleterre, des tests de compatibilité environnementale contribuent à l'optimisation des dimensions des nouvelles infrastructures pour minimiser leurs effets sur l'environnement.

En Ile-de-France, la création de la Coulée Verte du Sud Parisien est une réalisation marquante de réduction et de compensation de la coupure introduite par la nouvelle ligne TGV.

## Nouveaux usages de loisirs et de tourisme

Les besoins croissants en espaces de loisirs de plein air des habitants des grandes agglomérations se font de plus en plus sentir. Les aménagements de loisirs doivent être correctement ajustés aux caractéristiques paysagères des lieux. Ceux-ci doivent rester dans leur majorité des zones naturelles et devront participer à leur amélioration écologique. Toutefois, ils n'occuperont pas des superficies aussi importantes que l'agriculture.

Le projet de l'Emscher Park se distingue par son ampleur. Il se développe sur une superficie de 30 000 ha. Cet aménagement contribue à la réhabilitation écologique et paysagère de toute une région ainsi qu'à son identité au travers de son histoire industrielle.





## Exemple d'actions concrètes à différentes échelles

### L'action régionale en Île-de-France : un échelon de coordination

En subventionnant les collectivités locales, départements ou communes, pour l'acquisition et l'aménagement d'espaces verts, en participant à des acquisitions menées par l'État et à l'aménagement de forêts domaniales, en intervenant sur le marché des terres agricoles, par l'intermédiaire de son Agence des espaces verts, la Région assure de fait une coordination des diverses interventions. L'ensemble de ces actions concourent à la protection de la nature, à l'ouverture de nouveaux espaces pour la détente et les loisirs et au maintien de l'agriculture péri-urbaine. Ces démarches concernent notamment les franges de l'agglomération où est développé le projet de ceinture verte régionale, mosaïque d'espaces boisés, agricoles et naturels mis en réseau.

Dans la couronne rurale, la Région intervient pour faire directement et pour aider à des actions exemplaires en matière de gestion d'espaces naturels. Cette intervention porte sur les territoires ayant un très grand intérêt patrimonial dans le cadre de Parcs Naturels Régionaux.

### Le Countryside Management Service du London Borough de Bromley dans le Sud-Est anglais

Cet organisme de gestion rurale a été créé pour sensibiliser les propriétaires à l'environnement et à la conservation de la nature dans la ceinture verte. Il travaille avec des volontaires non rémunérés sur des actions pratiques pour réparer les atteintes à l'environnement dues aux intrusions, au vandalisme, aux dépôts d'ordures ou pour ouvrir précautionneusement au public des espaces de grande richesse naturelle. Il assure la signalisation de chemins existants (*London Outer Orbital Path*), il crée des chemins

manquants, met en place des barrières, plante des haies ou entretient des zones humides. Les volontaires contribuent aussi dans le Borough à la préservation des sites étudiés par Charles Darwin. Ces actions sont conduites pour des collectivités locales qui apportent une aide en moyens par exemple, mais aussi pour des propriétaires privés engagés dans des actions de protection de la nature par contrat avec l'État, avec l'aide des communes.

### Le Groenblauwe Slinger en Hollande méridionale

Le maintien du Cœur Vert de la Randstad comprend la préservation de "couloirs" d'espaces verts entre les villes assurant la pénétration du Cœur Vert à travers la zone urbaine. Ces zones tampons linéaires vertes et bleues sont formées par la mise en réseau d'espaces verts, de petits lacs, de canaux et de chemins, qui s'opposent à l'étalement de la conurbation.





Le *Groenblauwer Slinger*, méandre vert et bleu, est un couloir de 20 000 ha situé entre Rotterdam et La Haye. Il combine zones agricoles, zones de loisirs et zones de protection de la nature ; sa partie centrale est fortement soumise aux pressions de l'urbanisation (coupures des infrastructures, 5 nouveaux projets de logement...). L'objectif est de transformer 1 600 ha en espaces naturels, aquatiques ou de loisirs en utilisant l'eau comme élément de liaison et en adoptant une planification plus intégrée. La Province de Hollande méridionale en est l'initiateur.

### Le projet de *Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz* en région *Rhein-Neckar*

Ce parc doit constituer un pont vert de part et d'autre du Rhin entre d'une part la Weinstrasse (route du vin) et la forêt de Pfälzerwald et d'autre part la Bergstrasse (route des montagnes) et la forêt de l'Odenwald. Au cœur de la région Rhin-Neckar, le territoire inclut les trois agglomérations de Mannheim, Heidelberg et Ludwigshafen. Il s'agit de développer un réseau d'espaces ouverts, dans un esprit de développement durable, pour renforcer la conscience régionale. Les partenaires sont le *Raumordnungsverband Rhein-Neckar*, le *Regionalverband Unterer Neckar* et la *Planungsgemeinschaft Rheinpfalz*, ainsi que les collectivités locales. Ce parc doit répondre à des objectifs écologiques de réhabilitation d'une zone dégradée mais aussi à des considérations économiques et aux besoins de la population (réalisation d'une enquête). Il doit participer à la réduction du trafic motorisé pour un usage de loisirs.

### L'*Erzbahntrasse* dans la Ruhr

L'*Erzbahntrasse* est une ancienne voie ferrée industrielle. Elle devient une piste cyclable entre les villes de Bochum, Gelsenkirchen, Herne et sera la principale desserte du Grünzug D, une des sept coupures vertes composant l'*Emscher Park*. Cette nouvelle piste cyclable s'inscrit dans le plan général du réseau qui traversera la totalité du parc, reliant les sept coupures vertes et favorisant l'accès aux divers centres d'intérêt : sites industriels historiques, points de vue paysagers. Elle desservira la population locale et jouera un rôle comme élément attractif pour les touristes. Elle passe par des anciennes décharges dont les points hauts ont été aménagés en points de vue panoramiques. L'acquisition de l'emprise aux anciennes usines métallurgiques a été réalisée par le Land, de nouveaux franchissements sont à l'étude pour la continuité du parcours, avec réutilisation de ponts métalliques historiques.



# Interaction ville-campagne

Pilotage : SERPLAN

dans ses dimensions sociales,  
économiques et spatiales

Les enjeux d'un meilleur équilibre  
entre villes et campagne :

- renforcer la complémentarité économique et sociale entre franges et zones agglomérées et au sein des franges,
- renouveler le rôle des villes historiques et réorganiser leurs fonctions centrales,
- contrôler l'offre et la demande de terrains urbanisables et les changements d'affectation des sols,
- combattre les tendances à la ségrégation économique et sociale,
- adapter et moderniser les services grâce aux technologies de communication,
- revitaliser la sociabilité locale,
- valoriser les ressources locales pour créer des emplois et des richesses.

# Interaction between town and country in its social, economic and spatial dimensions

Seven issues have been identified by the partners as the key to more evenly balanced interaction between town and country:

- the strengthening of economic and social complementarity between the periurban and urban areas and within the periurban areas themselves,
- the renewal of the role of historic towns and cities and reorganising their central functions,
- the controlling of supply and demand in terms of building land and changes in land use,
- the prevention of trends towards economic and social segregation,
- the adaptation and modernisation of services using communications technologies,
- the revitalisation of the local social life,
- the leveraging of local resources to create jobs and wealth.

## De la compétitivité économique des métropoles à la gestion de ses conséquences spatiales sur leurs franges

Les régions métropolitaines cherchent à renforcer leur compétitivité économique. Cela aiguise les concurrences entre les territoires infra régionaux et a des conséquences en matière d'occupation du sol et de consommation d'espace.

La première phase du projet a mis en évidence une exacerbation des principaux problèmes de l'aménagement régional dans les territoires de franges urbaines où l'étalement urbain menace l'équilibre interne des métropoles.

Certains territoires de franges souffrent d'une intégration passive au fonctionnement métropolitain : à la fragilité de leur compétitivité dans une économie ouverte sur le monde vient s'ajouter une diffusion insuffi-

sante et sélective des pôles de développement les plus dynamiques et des disparités dans la répartition des fruits du développement économique régional. La difficulté de ces secteurs à se raccrocher aux pôles ou aux fonctions métropolitaines, mais aussi à faire face à des pressions multiples et à des transformations rapides, sont à l'origine d'importants déséquilibres environnementaux.

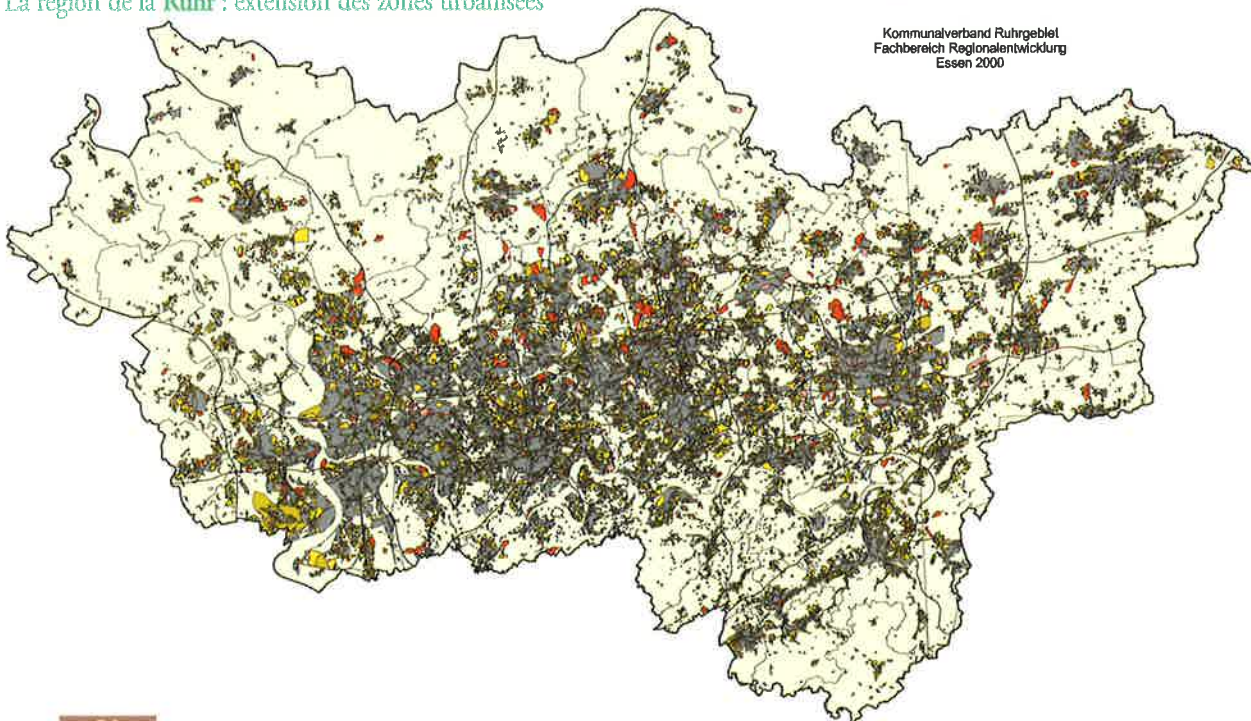
L'importance de développer les territoires périurbains de manière équilibrée, de mettre au point des outils pour la mise en œuvre d'un développement mixte et polarisé et de mieux diffuser la croissance dans les franges a été soulignée. L'intégration à la fois active et positive des franges dans le fonctionnement métropolitain a été identifiée comme un objectif majeur.

### Siedlungsflächen

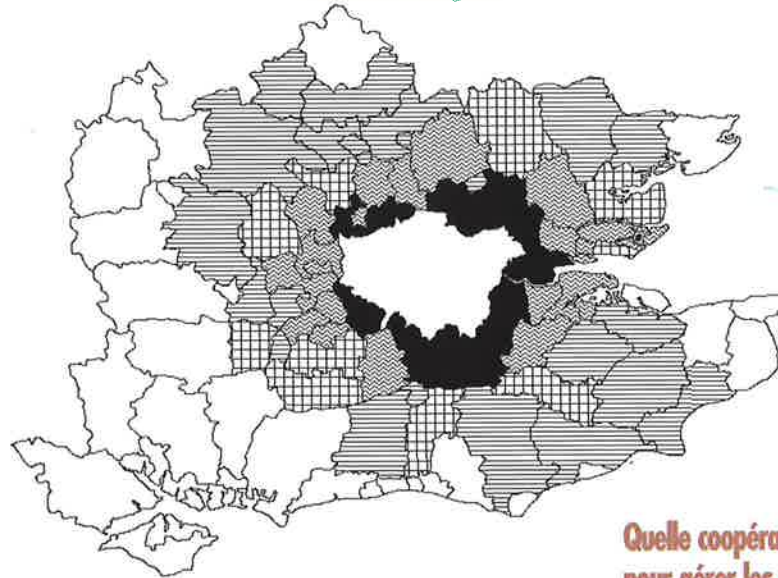


Kommunalverband Ruhrgebiet  
Fachbereich Regionalentwicklung  
Essen 2000

La région de la Ruhr : extension des zones urbanisées

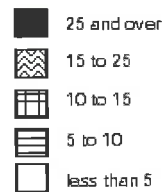


## Le Sud-Est anglais



A l'échelle régionale, la structuration du territoire, en favorisant la polarisation, la densification et l'accessibilité, permettra d'organiser une meilleure diffusion des richesses. Les actions entreprises à l'échelle locale favoriseront une revalorisation endogène du territoire.

Key: % of economically active population who travelled to work in Gtr London



### Un constat commun : la tendance au renforcement des disparités socio-spatiales

La comparaison des régions partenaires a mis en évidence des caractéristiques communes. Depuis les années 1960, les 5 régions ont connu un important déclin industriel, tandis que la part des emplois tertiaires dans l'emploi total ne cessait de s'accroître. Toutefois, la création d'emplois tertiaires s'est essentiellement concentrée au cœur des agglomérations. Dans certains secteurs de franges, elle n'est pas parvenue à compenser les pertes accusées dans l'industrie : la reconversion industrielle a laissé derrière elle des poches de pauvreté et de précarité.

Le développement de nouvelles technologies et l'amélioration des réseaux de transport ont entraîné des changements dans la forme et le choix de localisation des activités économiques. Le desserrement de l'activité économique, mais aussi de l'habitat, au profit des franges métropolitaines, s'est fait sur un mode plus ou moins valorisant selon les secteurs, entraînant une ségrégation socio-économique accentuée par la faible accessibilité de certains secteurs défavorisés.

### Quelle coopération aux franges pour gérer les rapports entre agglomération et espaces ruraux ?

L'internationalisation a un impact sur la croissance économique globale des régions. Certains secteurs de franges, orientés à l'international (zones aéroportuaires de Roissy ou d'Heathrow) ont bénéficié de retombées économiques importantes et accueillent une part croissante des emplois créés dans les régions partenaires.

Des secteurs d'activités économiques se sont délocalisés vers les franges où ont émergé, selon les motifs d'implantation, des tendances à la spécialisation, plus ou moins valorisante, ou au contraire à la banalisation. Dans le Borough londonien de Bromley, la finance et les affaires représentent aujourd'hui plus de 25 % des emplois. Le secteur de Saint-Quentin/Saclay/Chevreuse en Ile-de-France concentre plus de 140 000 emplois dont plus de 65 % dans le secteur tertiaire. A l'inverse, dans la Ruhr, où malgré un déclin continu l'industrie minière et manufacturière emploie encore près de 390 000 personnes, la proportion d'emplois créés dans les secteurs les plus porteurs de l'industrie (pharmacie, cybernétique, optique) ne cesse de s'accroître.

La Hollande méridionale



Dans les ceintures vertes, les régions cherchent à préserver l'équilibre au travers de politiques de protection, de gestion et de développement endogène. La coexistence de différents usages de l'espace, par exemple dans les Parcs naturels régionaux, soulève des conflits d'intérêt entre résidents et acteurs économiques. Dans le Borough londonien de Bromley, les activités agricoles, principalement concentrées dans la ceinture verte, sont aujourd'hui menacées par le développement des loisirs et du tourisme (golf).

Les tendances au desserrement vers les franges concernent tant l'habitat que l'activité économique. D'une part, les franges ont dû accueillir de nouveaux habitants, notamment dans les bourgs et villages. D'autre part, les tentatives entreprises pour ramener le développement économique vers les centres urbains ont souvent échoué, pour partie du fait d'un régime fiscal plus favorable et de coûts d'implantation moindres dans les espaces naturels des franges. Les régions économiques s'étendant au-delà des limites administratives régionales, les autorités publiques de rang supérieur ont entrepris de développer la coopération locale et la concertation entre elles.

**Comment rompre avec la désaffection pour les centres urbains ?**

D'une façon générale, les territoires de franges, distendus par l'étalement urbain, souffrent fréquemment d'une image négative et d'un manque d'identité. Le secteur de Roissy/Vallée de l'Oise en Ile-de-France enregistre un recul de la population dans les communes urbaines. Le développement du commerce à la périphérie des villes, qui se fait souvent à la faveur d'un manque de contrôle des autorités locales, contribue largement à déstabiliser le commerce traditionnel des centres.

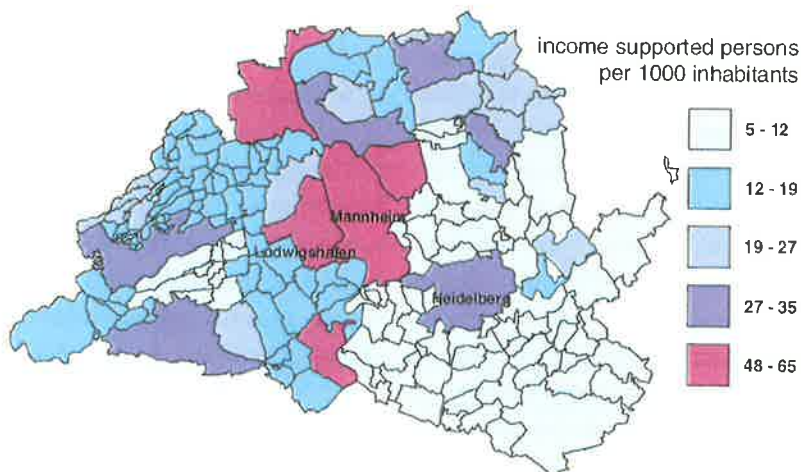
En outre, les nouveaux arrivants, souvent de culture urbaine, expriment des demandes, notamment en matière d'équipements et de services, qui pour certaines ne sont pas satisfaites par les centres traditionnels, ni par les nouvelles centralités.

**Quelles structures urbaines pour un développement durable ?**

La facilité de mobilisation du foncier dans les franges et le développement de formes d'urbanisation adaptées à l'automobile rendent ces espaces attractifs et contribuent à l'avancée du front urbain. Les zones rurales ou semi-rurales des franges ont accueilli d'importants développements résidentiels et des activités fortement consommatrices d'espaces. A Bromley, 53 % de la superficie du borough est comprise dans la *Green Belt* londonienne ; le borough est particulièrement sensible aux pressions de l'urbanisation. Dans la région Rheinpfalz, l'amélioration du réseau routier et l'étalement urbain ont entraîné, à partir des années 1970, l'affaiblissement de Ludwigshafen et la croissance de villes périphériques. La Weinstrasse, région

viticole la plus étendue d'Allemagne, est alors devenue une zone résidentielle privilégiée. Dans le secteur de Roissy, entre 1982 et 1994, les espaces urbains construits ont augmenté de 21 % contre 12 % au niveau régional. Mais l'armature urbaine reste peu dense : à l'exception de Creil, le secteur n'accueille aucun centre urbain traditionnel important.

La région Rhein-Neckar



Parallèlement, certains terrains dans les centres urbains sont sous-utilisés ou occupés par des friches industrielles. Dans le Sud-Est anglais, où les besoins en logements sont élevés, la croissance urbaine s'est concentrée sur les zones périphériques ; de nombreux secteurs urbanisés côtoient aujourd'hui, sans transition, des espaces naturels classés ou protégés.

Des actions de densification («urbanisme endogène») sont mises en œuvre pour limiter l'étalement urbain mais elles restent délicates : le choix des pôles urbains à privilégier, l'adaptation des programmes et le mode d'assouplissement des procédures pour la mise au point de nouveaux outils fonciers soulèvent des questions. Certains pays mettent en œuvre des systèmes de compensation foncière plus ou moins efficaces. Dans la Ruhr, l'aménagement des friches constitue un enjeu particulièrement important.

### Comment assurer une répartition spatiale et sectorielle adéquate de l'activité ?

La spécialisation des territoires conduit à des formes de ségrégation socio-spatiale qui ont tendance à se creuser à l'intérieur des régions et parfois des secteurs (concentration spatiale des logements sociaux et des problèmes socio-économiques). La ségrégation est également sensible au niveau des filières de formation, mieux représentées dans les secteurs favorisés où elles développent davantage de relations avec le tissu économique local.

Dans le borough de Bromley, les cadres représentent 42 % de la population active (contre 34 % dans la région du Grand Londres). Dans ce secteur où la polarisation des emplois est très nette, les zones d'emplois présentent des profils distincts : le *Bromley Town Centre* concentre des activités financières, administratives et commerciales et plus de 30 % des emplois du secteur Beckenham est spécialisé dans la finance et *Orpington Town Centre* dans le commerce tandis que la vallée de la Cray, Biggin Hill et Lower Sydenham concentrent les activités manufacturières.

La restructuration des économies régionales a eu des incidences diverses sur les territoires : les espaces qui ont perdu le plus d'emplois du fait de la désindustrialisation ne sont pas ceux qui en ont gagné le plus dans les secteurs des nouveaux services ou de la haute technologie. Depuis 1976, le nombre d'emplois de la Ruhr a reculé de près de 13 % tandis que le reste du Land de Rhénanie-Westphalie bénéficiait d'une augmentation de plus de 10 % sur la même période. La création d'emplois dans le secteur des services (+25 % contre +43 % dans le reste du territoire) n'a pas permis de compenser les pertes enregistrées. Les villes d'Essen (69,7 %), Dortmund (66,6 %) et Oberhausen (65,3 %) enregistrent le plus d'emplois tertiaires dans la Ruhr mais sont encore loin des niveaux affichés par Düsseldorf (77,3 %), Münster (77,8 %) ou Cologne (73,4 %). Certains secteurs connaissent des problèmes de spécialisation sociale : les «villes A» (A pour Arme -pauvres, Alte -vieux-, Arbeiter -ouvriers-, chômeurs -Arbeitlose-, apprentis -Auszubildende) concentrent les populations en situation précaire. Le taux de chômage de la Ruhr dépasse celui de la Rhénanie-Westphalie et des autres Länder. Aujourd'hui, la création d'emplois dans les secteurs émergents ne correspond pas systématiquement à l'offre constituée par la main d'œuvre locale. Certains facteurs (qualification de la main d'œuvre, image, qualité de l'environnement) concourent à la valorisation ou à la dévalorisation d'un territoire et à sa faculté d'attirer des entreprises. Contrairement aux tendances observées à l'échelle du Land, la Ruhr connaît une diminution et un vieillissement démographiques. Les objectifs de mixité restent difficiles à définir et à atteindre. A Creil, où près de 70 % du parc de logements est constitué de logements sociaux, la commune doit faire face à une double difficulté : enrayer le déficit migratoire et diversifier le marché de l'habitat.



### Comment moderniser les services dans les franges grâce aux technologies de l'information et de la communication ?

Si l'ampleur de leur impact reste encore mal connu, les NTIC ne manqueront pas d'avoir une incidence sur le développement et l'implantation des entreprises, l'accès aux services, les déplacements...

Toutefois, de nettes différences sont déjà observables au sein des régions métropolitaines entre les secteurs riches, bien reliés, et les secteurs moins favorisés. Le Sud-Est anglais développe actuellement le concept de *Wired Region* (région câblée).

### Comment influencer les comportements sociaux ?

L'installation dans les secteurs périurbains d'habitants n'exerçant pas leur activité professionnelle sur place a entraîné un appauvrissement de la sociabilité locale. Peu présente dans la commune de résidence, une partie de la population se désintéresse de la vie locale. En outre, les niveaux d'équipement des communes de franges sont hétérogènes et l'armature urbaine disparate.

Selon leur tranche d'âge et leur catégorie socio-professionnelle, les résidents des franges accèdent aussi de façon plus ou moins aisée aux services et s'intègrent diversement à la vie locale. Le risque est grand de voir s'installer des personnes de façon transitoire, comme de voir se polariser des personnes d'un même groupe d'âge ou de revenus.

Face au manque d'animation dont souffrent ces espaces, certaines collectivités locales entreprennent des opérations de revitalisation commerciale et culturelle. Mais quel développement culturel est-il envisageable de suggérer dans les franges urbaines ?

### Comment encourager le développement social et économique ?

Le développement d'activités touristiques représente un potentiel important de développement endogène, même s'il profite essentiellement aux régions bénéficiant d'un environnement de qualité, ce qui contribue encore à creuser les inégalités entre les territoires de franges. En 1999, la Ruhr a accueilli plus de 2,2 millions de visiteurs. Avec une croissance de plus de 70 % au cours de la dernière décennie (contre 33 % pour le reste de la région sur la même période), l'industrie touristique (Essen, Bochum, Ennepe-Ruhr-Kreis) a réalisé un bond considérable grâce à des actions comme la Route de la culture industrielle.

Les principales opportunités de développement endogène des franges résident dans l'afflux de nouveaux résidents (opportunités de développement de services publics et privés aux particuliers) et de nouvelles entreprises (développement des services publics et privés aux entreprises, développement de la sous-traitance locale). Ces gisements doivent être identifiés et une bonne adéquation favorisée entre nouvelles activités et main-d'œuvre résidente. Dans la région Rhin-Neckar, les autorités veillent à ce que la population active puisse bénéficier d'une formation adaptée aux nouveaux développements économiques. En Ile-de-France comme en Picardie, les autorités locales sont fortement impliquées dans des démarches de développement local et d'accompagnement des personnes en recherche d'emploi. Cet enjeu est souvent à l'origine d'un développement de la coordination entre les acteurs locaux.



### Des objectifs partagés

Les mutations économiques, sociales et spatiales intervenues au cours des dernières années dans les grandes régions métropolitaines ont conduit à la remise en cause de certaines formes traditionnelles de cohésion et appellent aujourd'hui des formes innovantes de régulation publique. Les partenaires s'accordent sur l'aspect fondamental d'une bonne coordination entre action régionale et action locale. L'une des problématiques essentielles pour les franges urbaines reste la limitation de la consommation des espaces naturels au travers de la prise en compte et de la valorisation des interdépendances entre franges urbaines et vie métropolitaine.



Au niveau local, le défi est de créer des opportunités pour permettre aux franges de bénéficier des activités des pôles et/ou du cœur de l'agglomération :

- en développant l'animation dans les centres urbains et en maintenant la vie économique et sociale des zones rurales habitées (rôle des villes marchés, vitalité commerciale des centres urbains), en préservant le patrimoine et en utilisant les opportunités, en maintenant une hiérarchie des fonctions, des implantations et des espaces ;
- en développant des mesures d'accompagnement : intégration à la vie locale, promotion des compétences et talents locaux, formation, loisirs et détente.

### Quatre leviers d'actions pour atteindre l'équilibre entre protection et développement endogène

- Les territoires de franges doivent offrir un environnement de qualité, qu'il s'agisse de l'environnement économique (développement des services aux entreprises, des réseaux économiques au travers de programmes de soutien et de conseil à la création d'entreprises ou de politiques volontaristes de développement local), de la qualité de l'habitat et des conditions d'accès au logement, du niveau d'équipement (services à la population, accès aux équipements publics) ou de la qualité de l'environnement urbain et naturel (qualité des espaces publics, nuisances réduites, animation).
- Le niveau d'accessibilité physique - réseau routier et transports en commun - (mise en place de plans de déplacements locaux) et la constitution de réseaux de télécommunication (*Wired Region*), éléments importants d'attractivité des territoires, doivent être pris en compte dans la détermination des politiques d'aménagement.

Au niveau régional, l'enjeu est de parvenir, en structurant le territoire, à un mode de développement durable :

- en utilisant mieux l'espace pour vivre, travailler et se détendre, en limitant la consommation d'espaces naturels, en améliorant la qualité des espaces, en organisant un schéma de développement plus économe en espaces, en développant les fonctions autour de nouvelles centralités urbaines (gares, centres commerciaux) ;
- en réalisant une distribution équitable de la croissance économique dans la région (augmentation des opportunités économiques), en assurant des conditions de vie équivalentes dans tous les secteurs de franges, en réconciliant la croissance économique avec le maintien d'une mixité de population, en relevant les défis de modernité.



- Le niveau de qualification de la population active et les savoir-faire des entreprises implantées dans ces espaces, constituent des ressources et potentiels importants en terme de développement endogène. Les collectivités locales favorisent le développement de formations adaptées à la demande des entreprises, de la sous-traitance auprès des entreprises locales, du financement de PME locales par du capital de proximité, de la concentration de centres de recherches.
- La cohésion des acteurs et des territoires joue un rôle déterminant dans le caractère durable de l'aménagement des franges. A l'échelle régionale, la création de structures, au travers de leur mission de veille et d'appui aux autorités chargées de définir les orientations, peuvent contribuer au développement équilibré du territoire. A l'échelle locale, l'élaboration de plans locaux d'orientation et d'affectation des sols parfois couplée avec des programmes locaux d'investissement, des partenariats avec l'État ou le développement d'une coopération intercommunale, permettent un développement cohérent à une échelle infra régionale.



## Des exemples d'actions significatives

### Ile-de-France/Picardie : régénération urbaine à Creil

Frappée par la désindustrialisation, l'agglomération creilloise est aujourd'hui confrontée à des problèmes liés à la surreprésentation des logements sociaux, à un taux de chômage élevé et à la présence de terrains délaissés par l'industrie au centre de l'agglomération. Elle tente d'y remédier par divers types d'opérations : implantation d'un multiplex et d'activités économiques au centre de l'agglomération sur

l'ancien site Chausson, réhabilitation de l'habitat, projet de remise en service de l'étoile ferroviaire de Creil, pépinière d'entreprises et aide à l'investissement et à la création d'entreprises par le développement de réseau d'entreprises locales, constitution d'un pôle de recherche en lien avec les activités implantées.

### Sud-Est anglais : *Regional Economic Strategies*

Les agences de développement régional (RDAs), créées par l'État, ont développé depuis novembre 1999 et en partenariat avec les principaux acteurs de la région, des stratégies de développement économique. Ces stratégies fixent les priorités régionales et définissent les programmes de mise en œuvre qui devront permettre à la région d'accroître sa compétitivité au travers de politiques en faveur de l'investissement, de l'emploi et des compétences.

### Hollande méridionale : *Drechtveers*

A Dordrecht et dans les environs, une opération de réaménagement de terrains en friches, cherche, grâce à une coopération intercommunale efficace, à développer des activités de loisirs et de tourisme, à renforcer la cohésion entre les fonctions urbaines, à résoudre les problèmes environnementaux des deux rives, à transformer la rivière en un élément cohérent du paysage et à améliorer l'image de cet espace. Parallèlement a été créée une ligne fluviale de transport en commun, une connexion rapide en ferry avec Rotterdam. Il s'agit de transformer un ancien site industriel pollué en zone d'habitat et de déplacer une usine polluante. La coopération intercommunale se poursuit aujourd'hui dans d'autres domaines. C'est l'une des premières régions néerlandaises à avoir développé une approche stratégique « ascendante ».



### **Ruhr : Gewerbe und Landschaftspark Henrichshütte (Hattingen)**

La commune (Stadt) de Hattingen s'est lancée dans l'aménagement de friches d'une ancienne aciérie (140 ha) dont les terrains présentent une valeur considérable en raison de leur superficie et de leur localisation. Elle cherche à y implanter des activités et à créer des emplois en combinant fonctions commerciales, culturelles et de loisirs, et à restructurer le paysage (réaménagement des rives de la Ruhr et du parc naturel, réalisation d'une liaison entre le centre-ville ancien et la rivière, aménagement des espaces ouverts et création d'équipements de loisirs et de récréation, protection des bâtiments historiques).

L'opération est conduite par la commune de Hattingen, l'association de développement du territoire (LEG) et le musée industriel de Westphalie (WIM) et financée par le *Grundstücksfond Nordrhein-Westfalen* et l'AELE. Le KVR y contribue et le site est sur la Route de la culture industrielle.

### **Rhin Neckar : Rhein-Neckar-Dreieck e.V.**

Rhein-Neckar-Dreieck e.V. est une association privée, créée en 1989, regroupant des acteurs publics et privés (entreprises, communes, universités, associations) dont l'objectif est de favoriser l'implantation d'entreprises au travers de la promotion de l'image régionale (organisation de campagnes et d'événements culturels) et du développement d'une « conscience régionale ». L'association a constitué différents groupes de travail (média, tourisme, formation, environnement, culture et art, loisirs et sports).





# Maîtrise des déplacements

et réduction de leur impact  
environnemental

Pilotage : Iaurif



Except  
cycles

Pour le thème "maîtrise des déplacements et réduction de leur impact environnemental", les partenaires ont structuré les diagnostics, l'énoncé des objectifs locaux et régionaux et le recueil d'une quarantaine de fiches d'actions en cinq champs de réflexion. En effet, limiter la croissance des déplacements et favoriser un report vers les transports en commun ou des modes de déplacement non polluants supposent de développer des politiques et des méthodes nouvelles qui concernent :

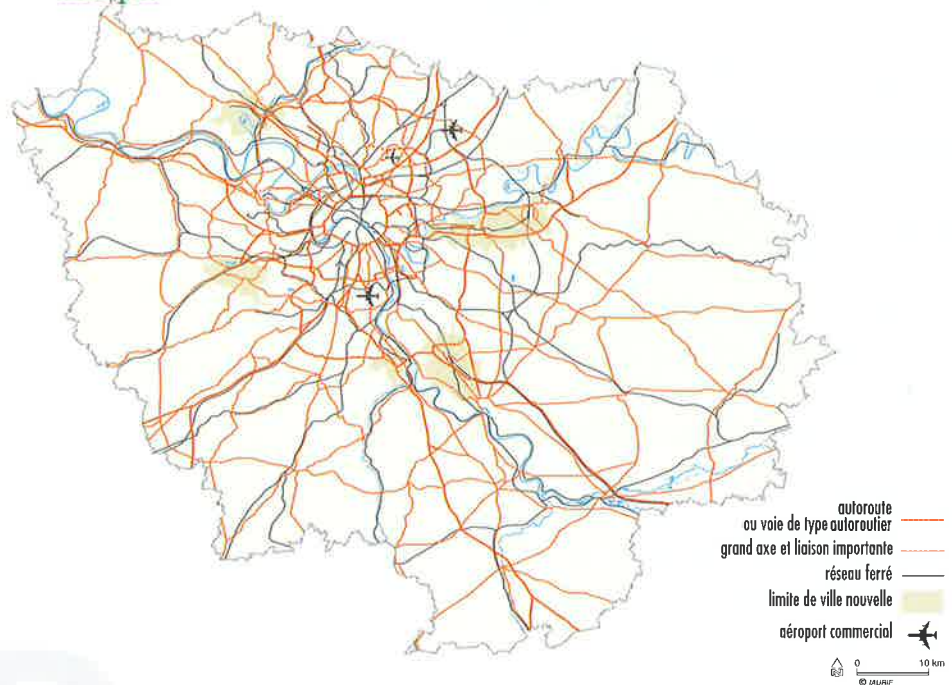
- la localisation et la forme de l'urbanisation,
- l'implantation et la desserte des activités inductrices de déplacements,
- l'évaluation et le contrôle des effets des investissements en infrastructures de transport sur la génération du développement,
- l'innovation en matière de techniques de transport des personnes et des biens,
- la coordination des transports à l'échelle des bassins de vie et d'emploi.

# Controlling commuting and travel and reducing their impact on the environment

For the "controlling commuting and travel and reducing their impact on the environment theme," the partners have structured the diagnoses, the listing of the local and regional objectives, and the gathering of about forty action sheets into five fields. Limiting the growth in commuting and travel and encouraging going over to public transport or non-polluting modes of travel assumes that new methods and policies are developed concerning :

- location and form of urbanisation;
- location and access and transport services to activities that induce travel;
- assessing and monitoring the effects of transport infrastructure investment on development generation;
- innovation as regards techniques for transporting people and goods; and
- co-ordinating transport at working and living catchment area level.

## La métropole francilienne - Infrastructures existantes



## Prendre en compte les déplacements pour un nouvel équilibre urbain

Si l'automobile conserve toute son utilité sociale et économique, d'autres façons d'organiser les transports et de maîtriser l'urbanisation sont à inventer pour créer les alternatives nécessaires à un développement durable des territoires périurbains. Parallèlement, les investissements dans les transports publics sont fondamentaux pour la régénération urbaine.

La mobilité accrue remet en cause la ville compacte. L'éventail des choix offerts dans les formes urbaines émergentes et l'usage de l'automobile multiplie les déplacements et les sources de nuisances. L'accessibilité aux territoires périphériques revêt une grande importance pour contrer les tendances à la ségrégation et aux disparités socio-économiques. La question des transports y est d'autant plus cruciale qu'ils supportent des trafics de transit pouvant nuire à une mobilité déjà rendue difficile par une faible densité. L'enjeu est de concilier l'aspiration des habitants à se déplacer, la vie économique de ces territoires et la réduction des nuisances.

## Un constat commun : la tendance à l'étalement urbain et à l'usage croissant de la voiture

### La métropole francilienne

L'agglomération parisienne se développe autour d'une ville centre très dense. L'urbanisation périphérique s'étend de manière continue en première couronne puis de manière plus morcelée en seconde couronne. Cette dispersion de l'habitat et de l'activité a été rendue possible principalement grâce à l'usage de l'automobile. La création de villes nouvelles a permis néanmoins de contrer ce phénomène d'étalement urbain. Le réseau autoroutier est très développé avec trois niveaux de rocade autoroutières et de nombreuses autoroutes radiales. Le réseau de transports collectifs est dense et efficace sur Paris grâce au métro. Le réseau RER et les trains de banlieue offrent de bonnes relations entre le centre et la périphérie. Par contre, peu de lignes de rocades importantes en transport en commun existent, ce qui rend l'usage de la voiture incontournable pour les déplacements banlieue-banlieue.

### La Hollande méridionale

C'est une conurbation polynucléaire (La Haye, Rotterdam...) entrecoupée d'espaces naturels et de zones agricoles. Cette forme urbaine semble favorable au développement et à l'usage d'un réseau maillé de transports collectifs. Les niveaux d'accessibilité automobile n'encouragent toutefois pas l'usage des transports collectifs et conduisent à habiter loin du lieu de travail. Les politiques d'aménagement cherchent à y remédier (ABC, VINEX...) mais la qualité de service des transports en commun n'est pas suffisamment attractive. Les franges urbaines comme une grande partie du territoire régional se situent dans l'hinterland des zones portuaires et connaissent un fort trafic de marchandises en transit.

### La région de la Ruhr

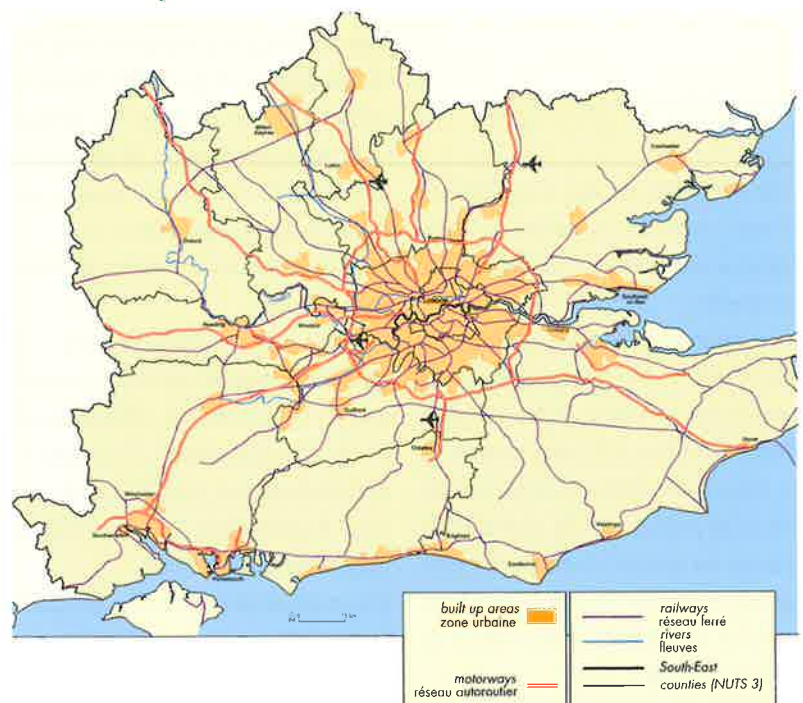
Cette conurbation polycentrique (Duisbourg, Essen, Dortmund...) est distribuée par des réseaux denses d'autoroutes et de voies ferrées. L'offre en transport public garantit la mobilité dans chaque centre-ville mais reste insuffisante dans les territoires ouverts interstitiels et extérieurs. L'excellente accessibilité automobile incite toutefois à l'usage intensif des véhicules particuliers.

### Le Sud-Est anglais

L'agglomération londonienne, monocentrique elle aussi, est centrée sur la City et limitée par la *Green Belt*. Le Grand Londres (*Greater London*) présente une urbanisation continue très étendue. Au-delà de cette limite, l'urbanisation est concentrée sur des villes secondaires parfois très importantes. L'agglomération ne possède qu'une seule rocade autoroutière, la M25, et les autoroutes radiales ne pénètrent pas en première

couronne (Inner London). Le réseau de transport en commun présente un bon niveau de maillage, dans le centre avec un métro très étendu et de très nombreuses lignes de bus, ainsi qu'en périphérie grâce à un réseau ferré dense. Ce système de transports collectifs présente cependant des faiblesses en termes de confort et de régularité de l'offre. Les déplacements de rocade, de banlieue à banlieue, restent difficiles.

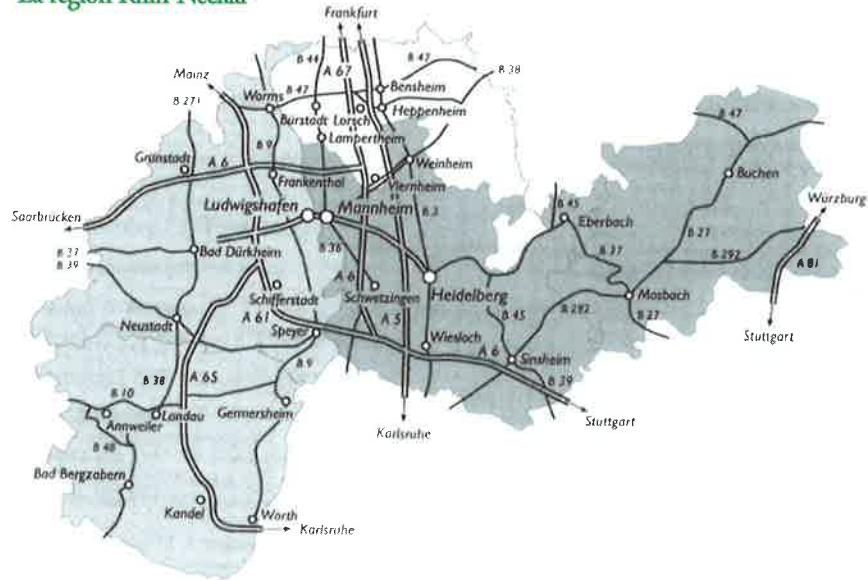
### Le Sud-Est anglais



## La région Rhin-Neckar

### La région Rhin-Neckar

Cette région du confluent du Rhin et du Neckar se trouve à la croisée des grandes voies de circulation est-ouest et nord-sud (intersections d'autoroutes et de lignes nationales de chemin de fer). La ville principale de Ludwigshafen a vu ces dernières années son importance faiblir au profit de villes secondaires et de l'urbanisation des territoires périphériques rendue possible grâce à un usage croissant de l'automobile dans les déplacements.



### Des objectifs partagés

Une majorité des objectifs et des principes à mettre en œuvre en matière de déplacements sont partagés par les régions partenaires.

Bien que les territoires étudiés présentent, à plus d'un titre, des contextes différents, ils connaissent les mêmes problèmes liés à l'étalement urbain et à l'usage croissant de la voiture. Les dysfonctionnements sont liés à des politiques et des stratégies très proches en matière d'urbanisation mais surtout en matière de transports avec le choix de l'automobile comme mode de déplacement prépondérant.

Aujourd'hui, les régions considèrent qu'il est nécessaire de corriger cette tendance et voient leurs réflexions converger sur les moyens à mettre en œuvre pour améliorer l'environnement, retrouver un nouvel équilibre urbain et être en mesure d'assurer la mobilité de tous.

La maîtrise du développement des franges métropolitaines s'inclut dans ces stratégies. Les choix de localisation et de forme de l'urbanisation sont fondamentaux pour inverser la tendance à l'usage croissant de la voiture. La ville doit avant de s'étendre se reconstruire sur elle-même. Il convient d'envisager de mieux valoriser les secteurs

bien desservis par les transports collectifs, de développer des zones aux fonctions multiples afin de privilégier les déplacements de courtes distances, de favoriser un habitat proche des lieux de travail et des autres fonctions économiques et de services, en liaison avec les réseaux de transports collectifs.

L'évaluation et le contrôle des effets des investissements en infrastructures de transport sur la génération du développement sont encore peu développés. Ils sont cependant fondamentaux pour briser le phénomène de spirale entre étalement urbain et usage croissant de la voiture.

Une meilleure coordination des transports à l'échelle des bassins de vie et d'emploi est à rechercher pour que l'automobile devienne moins incontournable. Il s'agit de mettre en œuvre des actions favorisant les transports publics en améliorant les pratiques multimodales tout en contraignant simultanément la voiture sur certaines parties du territoire (centres, quartiers, accès aux espaces de loisirs).

Enfin, l'innovation en matière de techniques de transport des personnes et des biens a un rôle non négligeable à jouer dans la diminution de la pollution atmosphérique et des impacts négatifs sur l'environnement. Des solutions alternatives à l'usage systématique de la voiture émergent progressivement. De nouvelles technolo-

gies peuvent contribuer à réduire les problèmes de congestion de trafic et diminuer les émissions de polluants. Garantir dans le futur une bonne mobilité aux personnes comme au fret demande un développement important des solutions multimodales de transport.

### Les actions identifiées jouent sur plusieurs leviers

À l'échelle régionale, elles concernent la planification (densification autour des gares, dans la région Rhin-Neckar), la stratégie (stratégie régionale de stationnement dans le Sud-Est anglais), les outils opérationnels (nouvelle ligne de tramway La Haye – Wateringse Veld), la coordination (coordination des transports publics « Verkehrsverbünde » dans la région Rhin-Neckar ou de la Ruhr) et la communication (outils de communication et de publicité pour les transports publics dans la région Rhin-Neckar).

Au niveau local, ces leviers relèvent d'outils opérationnels (bus en site propre entre Saint-Quentin et Massy TGV en Ile-de-France), de la coordination (« Plan Vert » des transports dans les entreprises anglaises), de l'innovation (opération Allobus dans le secteur de Roissy en Ile-de-France) et de la communication (circuits touristiques à Kemnade dans la Ruhr).



## L'exigence de l'accessibilité

Les déplacements et les infrastructures de transport sont au cœur des enjeux de l'aménagement des métropoles. A l'heure de la mondialisation des informations et des échanges électroniques, l'accessibilité matérielle depuis l'extérieur, pour les personnes comme pour les biens, compte toujours plus pour la compétitivité d'une métropole vis-à-vis des concurrences nationales et internationales. A l'échelle européenne, la mise en réseau des grandes agglomérations et la construction économique de l'Union se fondent sur les réseaux de transport pour le déplacement des personnes (réseau ferré à grande vitesse en cours d'extension avec la desserte prochaine du Sud-Est anglais) comme des marchandises (connexion des réseaux fluviaux grand gabarit, percement de nouveaux tunnels). Au niveau régional, le dynamisme économique des métropoles est lié à leurs niveaux d'accessibilité interne : maillage des réseaux, intermodalité, gestion de la congestion. L'augmentation de la mobilité individuelle se double en effet de la multiplication des buts de déplacements (par exemple, en Ile-de-France, les déplacements domicile-travail représentent moins de 50 % des déplacements motorisés).

## D'importantes conséquences locales

Les conséquences de l'accessibilité sont doubles pour les franges. Elles supportent les grandes infrastructures de liaison inter-régionales et internationales (par exemple, aéroports internationaux Roissy Charles-de-Gaulle en Ile-de-France, Heathrow dans le secteur de Western Wedge et Stansted dans le West Essex dans le Sud-Est anglais et dont les perspectives d'extension posent de nombreuses questions notamment quant à leur desserte). Elles attirent les activités de logistique avec des conséquences parfois mal gérées sur l'environnement et l'occupation de l'espace. Elles constituent une réserve pour la gestion de l'accessibilité interne de l'agglomération lorsque celle-ci se fonde sur l'usage de la voiture particulière. En effet, les territoires périurbains se caractérisent par une relative dispersion de l'urbanisation dont l'utilisation prépondérante de l'automobile est à la fois cause et conséquence. Aujourd'hui le moteur de la transformation urbaine est moins la croissance démographique que l'utilisation généralisée de l'automobile.

## La voiture, «moteur» de la mobilité

Malgré leurs différences, ces régions urbaines présentent une caractéristique commune : celle de la tendance à l'étalement urbain et à l'usage croissant de la voiture avec ses conséquences négatives sur les équilibres sociaux et économiques ainsi que sur l'environnement.

Les constats formulés par les partenaires convergent sur bien des points et peuvent guider la recherche de nouvelles réponses durables aux problèmes de mobilité et d'urbanisme :

- la croissance du trafic automobile est parallèle à l'émergence de nouvelles formes urbaines peu denses,
- des relations directes de cause à effet entre nouvelles infrastructures de transport et développement urbain ont été partout vérifiées,
- la ville peu dense rend difficile le développement des transports publics traditionnels,
- toute lacune ou déficience dans l'organisation des transports publics profite à la voiture,
- il apparaît nécessaire de développer de nouveaux modes de transport, alternatifs à l'automobile et intermédiaires vis-à-vis des transports collectifs traditionnels.

L'automobile est le mode privilégié pour tous les déplacements de moyenne et longue distance. Par exemple, en Ile-de-France, 80 % des déplacements de banlieue à banlieue se font en voiture. Les transports collectifs, principal mode concurrent, ont des difficultés à se développer et à se maintenir. Les conditions d'exploitation techniques (impact de la congestion du trafic, temps de parcours élevés) et économiques (gestion des déficits) sont difficiles. L'automobile devient le mode exclusif, au détriment de la marche à pied et du vélo, sur les courtes distances.



Rapide, efficace, d'une grande souplesse d'utilisation, la voiture est devenue l'outil principal de la mobilité, support incontournable des rapports sociaux et économiques, du travail et des loisirs. Elle répond à la demande croissante en déplacements générée par l'étalement urbain, la dispersion des équipements et des zones d'activités et la multiplication des infrastructures routières, auxquels elle a contribué.



## La nécessité de modes alternatifs à la voiture

Les limites d'un système de déplacement fondé sur la voiture individuelle apparaissent aujourd'hui de manière accrue. Les réseaux de voirie sont de plus en plus saturés. Leur développement coûte très cher et n'est pas toujours à souhaiter au regard d'objectifs de maîtrise de l'étalement urbain. La mise en œuvre de péages aux heures de pointe est évoquée dans certaines régions. La gestion du stationnement pose de nombreuses questions conduisant à l'élaboration de stratégies régionales comme par exemple dans le Sud-Est anglais. La voiture ne peut plus être retenue comme mode unique de déplacement sans de fortes conséquences sociales. Toute la population est loin d'y avoir accès même si des actions ponctuelles visent par exemple à aider les demandeurs d'emplois en leur louant une voiture à des tarifs préférentiels. La ville peu dense fondée sur l'usage de la voiture tend à se dresser contre la mixité. Favoriser des modes de transport moins polluants, plus économes en énergie et en espace, est un leitmotiv dans les régions partenaires qui fondent une partie des attentes sur le rail et l'eau. La région Rhin-Neckar par exemple développe un concept urbain autour des gares et la concordance des horaires des bus et des trains.

## Allobus, transport à la demande desservant la zone aéroportuaire de Roissy (Ile-de-France)

Ce réseau de bus fonctionne sur le principe de lignes virtuelles activées sur appel téléphonique. Il se positionne en réponse aux demandes de déplacements des employés de la zone aéroportuaire travaillant en horaires décalés. Les points de ramassage sont ceux des lignes régulières. 8 minibus tournent 24h/24 et 7j/7. Le système a assuré 210 000 déplacements en 1 an après son lancement et connaît depuis, une croissance très forte. Il est accessible avec l'abonnement Carte orange. Piloté et financé par le Syndicat des transports parisiens, il bénéficie d'un partenariat avec les départements et collectivités locales concernés, ainsi qu'avec Aéroports de Paris et des compagnies de transport.





### Les Green Transport Plans (Sud-Est anglais)

Initiés par l'État et son *Department of the Environment, Transport and the Regions*, ils font partie d'un ensemble de mesures visant à limiter l'usage de la voiture. Le GTP est mis en œuvre au niveau d'une entreprise. Il consiste en un guide pour une meilleure gestion des problèmes de transport liés à l'entreprise et au travail. Les principes sont, par exemple, les suivants : limitation des places de parking, desserte en bus, navettes depuis les stations de transports collectifs et aides pour l'achat d'abonnements de transports collectifs, informations internes en temps

réel sur les transports publics, organisation du co-voiturage, encouragement à l'usage des deux-roues (parking, douches et vestiaires), développement du télé-travail, création d'un poste de coordinateur pour le suivi du Plan et la mise en œuvre des actions. L'incitation pour l'entreprise à s'engager dans ce type de démarche se fait notamment par un système d'allègement des taxes. Un GTP a été élaboré par exemple au sein de l'entreprise Vodafone Airtouch dans le Berkshire à l'ouest de Londres en partenariat avec les collectivités locales et les transporteurs publics.

### Coordination des transports publics dans la région de la Ruhr : Le Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH

Le Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH est une structure de coordination de transporteurs publics. Elle réunit 24 entreprises ainsi que la société nationale allemande de chemin de fer (*Deutsche Bahn*). Elle organise les transports publics sur 16 villes soit 12 000 km de lignes de bus et de chemin de fer et 4 millions de passagers par jour. Elle propose un ensemble de tarifs combinés et multimodaux et développe des actions de marketing et de relations publiques. Ce réseau a connu une progression de trafic de 30 % ces 10 dernières années.

### Nouvelle ligne de tramway La Haye – Wateringse Veld (Hollande méridionale)

C'est un prolongement de ligne du réseau de tramway de La Haye vers une nouvelle zone d'habitat située dans la banlieue à Wateringse Veld. Elle offre aux personnes allant travailler à La Haye une réelle alternative à l'usage de la voiture. Ce projet, principalement financé par l'État, a été piloté par le syndicat intercommunal de La Haye (*Haaglanden*) en partenariat avec les villes desservies (La Haye, Rijswijk) et la compagnie de tramway. Les deux premiers mois d'exploitation (novembre et décembre 1999) ont montré la réelle pertinence de cette nouvelle offre avec des résultats dépassant toutes les prévisions.

### Densification autour des gares (région Rhin-Neckar)

La région Rhin-Neckar en association avec les chemins de fer (*Deutsche Bahn*), les communes et les associations de transport, a lancé un programme d'études visant à initier un mouvement de renouvellement urbain et de densification autour des gares. Ce sont des secteurs en déclin, délaissés depuis des années suite notamment à la privatisation des chemins de fer et aux mutations des activités liées au transport ferroviaire. Ils constituent une réserve foncière stratégique pour un urbanisme répondant aux exigences du développement durable : meilleure utilisation des infrastructures existantes de transport public, réduction des distances de transport, protection de l'environnement.





# Institutions

## et méthodes d'organisation et de gestion

Pilotage :  
Province de  
Hollande méridionale

L'évolution des franges métropolitaines conduit à repenser les méthodes et les outils de gestion et d'organisation de ces territoires. Il s'agit de trouver un équilibre entre un développement économique créateur d'emplois et de ressources et la préservation de l'environnement et du cadre de vie.

Les outils de gestion et de planification doivent contribuer à économiser l'espace tout en répondant aux besoins de la population, notamment en termes de déplacements et d'habitat. L'analyse des systèmes et des expériences innovantes a porté sur : l'organisation institutionnelle et des périmètres de planification et de projet, la répartition des responsabilités et des compétences, les méthodes innovantes de planification, l'utilisation d'outils fiscaux ou financiers, les méthodes innovantes dans le montage d'opérations, le développement des partenariats public/privé, la concertation avec la population.

## Institutions and methods used for organisation and management



Crif/laurif

The evolution of metrofringes leads to totally rethinking methods, management tools and restructuring tools for reorganising these areas. The problem is to find the balance between an economic development that creates jobs and resources, and the need to conserve the environment, particularly the environment people live in. Management and planning tools must be concerned with space conservation and at the same time with meeting the population's needs in terms of transport and housing. The following subjects have been studied, by analysing systems and new experiences: institutional organisation and perimeters of planning and projects, sharing responsibilities and skills, new planning methods, using financial tools or tax tools, innovative methods of implementing planning and development operations developing partnerships between the public and private sector consulting the local population.

**D**ans un premier temps, le projet a permis d'appréhender le contexte juridique, administratif et institutionnel des différentes régions partenaires. Il a ensuite examiné la capacité des actions et méthodes présentées par les partenaires à mettre en œuvre les politiques thématiques et à assurer la compatibilité et la complémentarité des options retenues à différentes échelles géographiques par les institutions concernées. En dernier lieu, il a abordé la possibilité d'adapter ces outils à d'autres territoires de franges. Le contexte actuel rend nécessaire l'adaptation et le renouvellement des outils et méthodes de planification et de gestion des territoires de franges pour répondre aux problématiques de ces territoires : protection et valorisation des espaces naturels, développement socio-économique, déplacements. Les documents ne doivent plus seulement définir l'occupation du sol, l'implantation des bureaux et logements, la surface à protéger ou à urbaniser. Ils doivent poursuivre un objectif de développement durable des franges et définir les conditions d'un développement équilibré des différents territoires métropolitains.

### Des tendances communes

Héritage historique et reflet des cultures socio-politiques, l'organisation institutionnelle et les mécanismes de planification et de gestion des territoires sont très différents d'une région partenaire à l'autre.

Les compétences des autorités locales sont plus ou moins significatives en fonction du niveau de décentralisation, les documents plus ou moins réglementaires, les moyens d'intervention des régions, qu'ils soient juridiques, humains ou financiers, d'importance variable. Les situations des territoires d'étude sont également différentes au niveau de l'occupation du sol. Pour certains, il s'agit de préserver une ceinture verte, pour d'autres de requalifier de vastes espaces industriels périurbains en déshérence, ou bien encore de valoriser des espaces naturels pour en faire un levier économique, etc. Des tendances communes aux régions partenaires apparaissent pourtant comme le renforcement du rôle des niveaux intermédiaires, l'insuffisance et la dispersion croissante des ressources financières ou la complexité croissante des pouvoirs et responsabilités.

Face à ces évolutions, les régions tentent d'apporter des réponses, souvent convergentes, autour de l'élaboration de concepts régionaux de développement, du renouvellement des outils de mise en œuvre des projets, de l'émergence d'instruments informels ou de la multiplication des partenariats.

### Le renforcement du rôle des niveaux intermédiaires

Dans les pays concernés, les échelles nationale et communale gardent une importance majeure. Le gouvernement central fixe au minimum les orientations globales d'aménagement du territoire (Schémas de Services Collectifs en France, *Planning Policy Guidance Notes* en Angleterre) qui doivent être prises en compte dans les documents locaux de planification. Les communes définissent les règles d'utilisation des sols dans des documents opposables aux tiers (Plan d'Occupation des Sols en France, *Bestemmingsplan* aux Pays-Bas, *Bebauungsplan* en Allemagne).

Partout se ressent le besoin d'un niveau intermédiaire de conception des politiques d'aménagement. Cette échelle de réflexion permet de combiner la connaissance des enjeux locaux et une vision cohérente de l'espace en termes de développement économique, de déplacements, de pressions urbaines et de valorisation des espaces naturels. Cette échelle doit s'affranchir des limites administratives pour s'attacher à la pertinence du territoire, aux bassins de vie. Seule cette approche du territoire permet de promouvoir une stratégie de l'aménagement et de développer des projets adaptés aux spécificités et besoins locaux.

En Allemagne, la région Rhein-Neckar reprend une partie des trois Länder de Baden-Württemberg, Rhénanie-Palatinat et Hessen, qui ont signé un accord pour la création d'une association, le

*Raumordnungsverband Rhein-Neckar*, afin de coordonner leurs actions sur ce territoire. En Allemagne, le pouvoir décisionnel des structures régionales est toutefois limité. En Angleterre, le gouvernement encourage la constitution de chambres régionales. Ce besoin d'un niveau intermédiaire de réflexion et d'action conduit à renforcer les compétences des institutions en place. Un double mouvement centralisation-décentralisation est noté. Aux Pays-Bas, l'État a adopté des CBBs (Décisions Politiques Opératoires) qui s'imposent aux Provinces, celles-ci pouvant à leur tour définir des orientations qui s'imposent aux communes. Le ministère de l'Agriculture, de la Pêche et des Espaces naturels a transféré une partie de ses compétences aux Provinces. En France, la loi d'orientation d'aménagement et de développement durable du territoire permet au Conseil Régional d'Île-de-France d'initier la révision du Schéma Directeur d'Île-de-France, document de planification élaboré par l'État, mais le schéma restera approuvé par un décret en Conseil d'État.

### L'insuffisance et la dispersion croissante des ressources financières

Les finances locales obéissent à des règles différentes selon les régions partenaires. En France, les institutions locales bénéficient de ressources propres, alors qu'aux Pays-Bas, les ressources sont majoritairement redistribuées par l'État. Toutefois, dans toutes les régions, les ressources financières des institutions intermédiaires ou communales ne permettent généralement pas de répondre au renforcement des compétences, malgré les subventions du gouvernement central. Les territoires de franges sont particulièrement touchés par ce manque de moyens. Beaucoup de communes ont vu leur population croître de façon importante. Ceci a occasionné un

coût important en matière d'équipements, d'autant qu'il s'agit bien souvent d'une population d'origine urbaine qui attend un niveau de services équivalent à celui de la zone agglomérée. Face à ces nouveaux besoins et aux nouvelles responsabilités qui leur incombent, les institutions locales sont en permanence à la recherche de nouveaux modes de financement : participation de tous les acteurs à un projet (Emscherpark), mise en commun de certaines ressources (établissements publics de coopération intercommunale en Île-de-France), etc.

### La complexité croissante des pouvoirs et responsabilités

Une imbrication croissante des responsabilités est constatée, liée au mouvement - commun à toutes les métropoles concernées - de centralisation-décentralisation, au financement croisé des projets, au développement des structures formelles ou informelles aux compétences souvent sectorielles et aux documents et formes contractuelles de planification. L'aménagement reste chez toutes les régions partenaires une compétence partagée entre le gouvernement central et les collectivités locales, impliquant une mise en cohérence souvent difficile des différentes politiques.

Dans certains États, cette complexité est renforcée par la mise en œuvre de profondes réformes des structures administratives. En Hollande, la création des Villes-Provinces n'a pas formellement abouti et reste en suspens. A Londres, de nouvelles institutions ont été mises en place : élection d'une nouvelle assemblée dirigée par un maire, processus de régionalisation conduisant au découpage de la région du sud-est anglais en plusieurs entités, création d'agences régionales de développement. Elle renforce les interrogations sur les compétences d'élaboration des politiques de planification et de leur mise en œuvre.

Le découpage administratif des régions partenaires

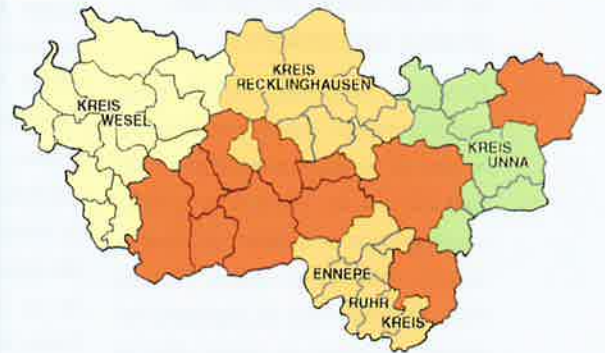
Dans les régions partenaires, les structures administratives et l'attribution des compétences en aménagement du territoire et urbanisme sont différentes. De plus, les différents échelons administratifs ne possèdent pas le même niveau d'autonomie financière.

La France compte quatre niveaux administratifs qui sont : l'État, la Région, le Département et la commune ; l'Allemagne quatre : le *Bundesstaat* (État fédéral), le *Bundesland* (État), le niveau régional (*Kreis*) et le niveau local (*Gemeinde*) ; Le Royaume-Uni trois : le *National Government*, le *County* et les *District* et *Borough* ; Les Pays-Bas trois : le *Rijk* (État), la *Provincie* et la *Gemeente* (commune)

Ile-de-France



Ruhr



Hollande méridionale



Sud-Est anglais



Rhein-Neckar





## Une évolution convergente des méthodes

### Des concepts de développement d'échelle régionale

La nécessité de concevoir l'aménagement à l'échelle de la région est mise en avant par tous les partenaires. Le développement durable du territoire passe par une gestion conjointe des zones urbaines de l'agglomération et des espaces de franges. Des documents de planification de la région sont donc élaborés. Ces documents ont toutefois une force juridique différente selon les régions. En Ile-de-France, dans le Sud-Est anglais ou dans le Sud-Hollande, il existe un rapport de compatibilité entre les documents locaux et le document régional. Ainsi, en Ile-de-France, les schémas de

cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme doivent respecter les orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Par exemple, les communes de franges ne disposant pas de zones urbanisables au SDRIF doivent respecter le principe dit «de développement modéré des bourgs» afin de limiter la consommation d'espaces naturels.

L'idée d'une planification intégrée au niveau régional a conduit à la création du Kommunalverband Ruhrgebiet. Ce syndicat, qui a vocation de par la loi à protéger et aménager les espaces ouverts d'intérêt régional, développe une stratégie d'aménagement à l'échelle du territoire qu'il recouvre et aide les collectivités locales membres dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme mais n'a plus compétence en terme de planification régionale.

Les concepts régionaux de développement présentent des similitudes : favoriser le polycentrisme ; densifier les zones urbaines tout en améliorant le cadre de vie ; limiter la consommation des espaces naturels et agricoles ; développer le potentiel économique des franges ; mieux prendre en compte les déplacements afin de limiter l'utilisation de l'automobile.

Les réflexions actuelles portent sur la façon d'intégrer ces différents concepts au sein d'une stratégie globale de planification et sur la façon de les mettre en œuvre.

### Le renouvellement des outils de mise en œuvre des projets

L'articulation des concepts régionaux de développement et leur mise en œuvre imposent de revoir les outils. Il s'agit de développer les politiques de projets structures d'études et de conception des projets, structures institutionnelles décisionnelles, modes de financement des projets, etc.

Dans les régions partenaires ont été instaurées ou vont l'être des structures d'étude, de réflexion et de conception des projets : Jaurif, Association Oise-la-Vallée ou lieux d'échanges comme la Regional-konferenz dans la région Rhin-Neckar.

Les intercommunalités de projet sont incitées, notamment en France avec les lois Voynet et Chevènement et la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU), mais aussi en Hollande avec la tentative de création des «Villes Provinces» ou dans la Ruhr avec le Kommunalverband Ruhrgebiet qui a réuni les matériaux nécessaires à l'aménagement de l'Emscher Park.

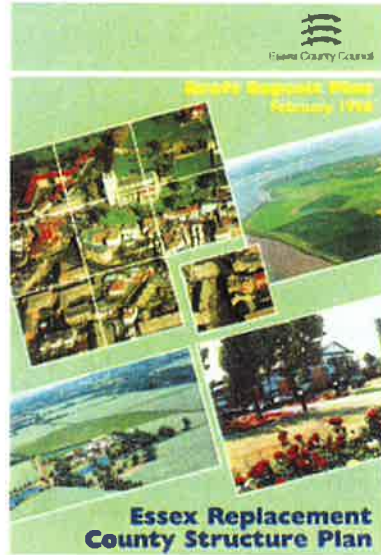
Durant 10 ans, l'aménagement de l'Emscher Park dans la Ruhr a été l'occasion de repenser les outils de mise en œuvre en termes de conception des projets avec l'exposition internationale (IBA Emscher Park), de participation des citoyens et de financement (1/3 des investissements proviennent de fonds privés).

### Dix opérations stratégiques pour l'aile sud de la Randstad



## L'émergence d'instruments informels

Les limites des outils existants et leur manque de flexibilité ont conduit à la conception d'instruments informels laissant davantage de place à la négociation et pouvant être adaptés plus facilement aux évolutions socio-économiques. Ces instruments prennent différentes formes. Il s'agit par exemple de documents de planification sectoriels non réglementaires, donc plus souples, et développant une analyse plus qualitative. Ces documents thématiques viennent parfois préciser, compléter ou corriger les options retenues dans les documents réglementaires. A titre d'illustration, Le Plan Vert de la région Ile-de-France détermine la politique de la région en matière de protection et de création d'espaces verts en fonction des nécessités et des richesses locales. Dans le Sud-Est anglais, les *Regional Economic Strategies* sont développées par les agences de développement régional en partenariat avec les principaux acteurs et fixent les



priorités et les programmes de mise en œuvre. Le Plan de référence de Creil définit les orientations d'aménagement et de développement du territoire et doit en principe guider les choix d'aménagement traduits par les communes dans leurs documents d'urbanisme ou leurs actions opérationnelles.

Ces outils peuvent également prendre la forme de contrats qui permettent de mettre en œuvre des politiques d'aménagement ou de les réorienter. Les contrats ruraux et contrats régionaux développés en Ile-de-France permettent aux communes de faire participer la région au

financement de projets qui s'inscrivent en principe dans ses orientations d'aménagement et de gestion des territoires (valorisation du patrimoine touristique, aménagement de berges, etc.).

Il peut s'agir d'outils d'aide à l'élaboration de projets et à la décision comme l'exposition internationale IBA-Emscher Park dans la Ruhr pour l'appel à projets, ses modalités et la sélection des projets d'aménagement du site ou le «comité des espaces verts» en Hollande qui aide la Province à définir sa politique en matière de gestion des espaces naturels et agricoles.

## La multiplication des partenariats

Devant la nécessité de multiplier les sources de financement, de mettre en œuvre des projets à bonne échelle et de mieux appréhender les besoins et les évolutions socio-économiques, les collectivités développent les formes de partenariat, entre collectivités publiques, avec les acteurs du secteur privé et avec la population.

Ce phénomène se traduit par exemple par une multiplication des coopérations intercommunales, voire supracommunales. Dans les secteurs d'étude d'Ile-de-France, de nombreuses structures de





planification. Elle regroupe 80 communes, 5 structures intercommunales, l'État, la région et le département, mais également des acteurs de la vie économique locale (comme les banques, les centres de recherches, etc), mobilisés par le développement économique de ce territoire. L'Angleterre cherche à développer les private finance initiatives afin de bénéficier des capacités financières et d'expertise des entreprises privées pour la réalisation de projets publics. Par ailleurs, la participation des citoyens est de plus en plus recherchée. Les régions allemandes mettent en place un système moins formel, les Regionalkonferenzen, afin de mieux connaître les attentes des acteurs de l'aménagement mais aussi de la population en matière de développement de leur territoire et de gestion du cadre de vie. L'aménagement de l'*Emscher Park* a laissé une place importante à l'information et à l'écoute des citoyens, au travers de la presse, de comités locaux, etc.

Cinq leviers d'action ont été identifiés par les partenaires pour conduire le renouvellement des institutions et méthodes d'organisation et de gestion des territoires de franges et répondre à l'objectif de leur développement durable :

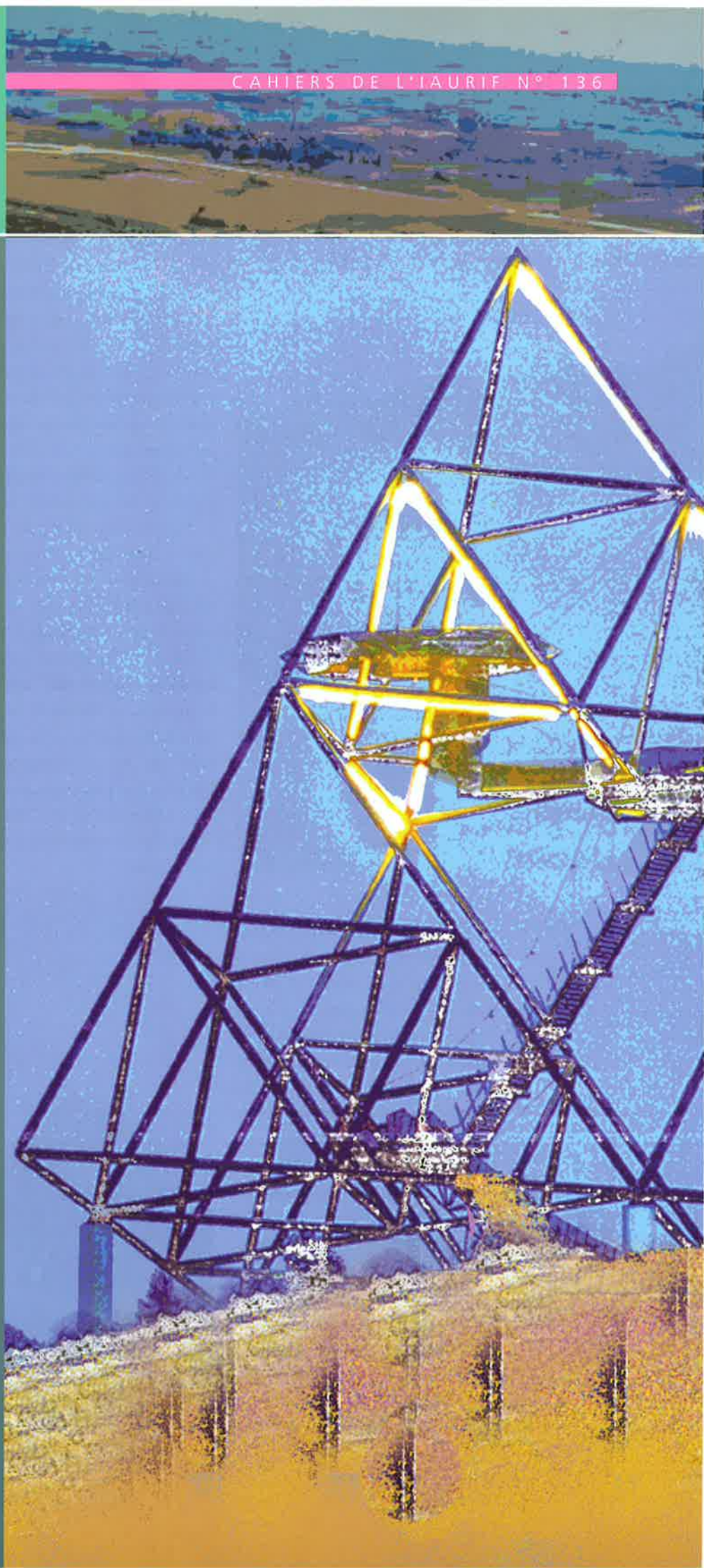
- 1- définition de stratégies régionales afin d'organiser un développement équilibré des différents territoires infra-régionaux en tenant compte de leurs interdépendances (*Regional Economic Strategies* en Angleterre, Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France),
- 2- réalisation de projets concrets à une échelle pertinente (*Emscher Park* dans la Ruhr),
- 3- coordination de la mise en œuvre des politiques locales (Plan de Référence de Creil dans l'Oise),
- 4- convergence des ressources financières (Contrat de plan État/Région en France),
- 5- renforcement du processus démocratique (mise en oeuvre de l'Agenda 21 local de Reading dans le Sud-Est anglais).

coopération entre collectivités publiques sont actives. Sur le secteur de Roissy, la communauté de communes de Roissy regroupe 11 communes qui lui ont délégué les compétences en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement, de politique du cadre de vie et de gestion des équipements publics communautaires. En Allemagne, le *Raumordnungsverband Rhein-Neckar* est une association qui coordonne les actions menées par les trois Länder de Baden-Württemberg, Rhénanie Palatinat et Hessen sur le territoire de la région du confluent Rhein-Neckar. Les régions partenaires développent également différentes formes de partenariat avec le secteur privé. L'Association Oise-la-Vallée assure les compétences d'aménagement et de développement économique et de




## A compendium of good practices

**T**hroughout the duration of the MetroFringes Project, partners compared the different issues in urban fringes planning and development in their own regions. From the start, the project was built around a problem common to all of them: urban sprawl, and its negative consequences. The joint consultations that were organised, and meetings held between politicians and technicians, resulted in a shift of perspective. The attitude is now more positive, and focuses on the many opportunities that urban fringes areas offer.



# RECUEIL DE BONNES PRATIQUES



**D**urant le projet «Franges des métropoles», les partenaires ont comparé les problématiques d'aménagement et de développement des territoires de franges de leurs régions. Le projet s'était initialement construit sur la base d'un problème partagé par tous : l'étalement urbain et les conséquences néfastes en découlant. Les réflexions communes qui ont été conduites et les échanges entre élus et techniciens ont fait évoluer la perception des territoires de franges vers une plus grande attention à leurs opportunités.

## L'illustration de la Déclaration pour l'avenir des franges des métropoles

Grâce à des visites de terrain, des études et des échanges, les partenaires ont cherché à encourager les acteurs de l'aménagement de ces territoires à aborder différemment l'avenir des franges urbaines. Leurs conclusions sont présentées dans la Déclaration pour l'avenir des franges des métropoles<sup>1</sup>. Ils espèrent que les acteurs de l'aménagement des franges s'en saisiront pour imaginer un développement plus harmonieux de ces territoires de franges. La Déclaration décline 7 articles :

1. conditions géographiques
2. renouveau des modes de coopération
3. conditions de réflexion et de transversalité
4. valorisation des espaces ouverts : contribution au réseau de parcs régionaux périurbains
5. renouveau du développement social et économique : des projets de développement équilibrés et le recours aux ressources locales
6. réduction des conséquences négatives des déplacements : principes pour une mobilité durable
7. un plan d'actions stratégiques robuste et flexible.



## Un partage d'expériences pour un enrichissement mutuel

Sur la base de cette Déclaration, les partenaires formulent des recommandations concrètes pour une organisation plus équilibrée des territoires de franges. Le présent recueil de bonnes pratiques rassemble une sélection de présentations d'actions qui illustrent ces recommandations. Son objectif est de susciter des transferts d'expériences d'une région à l'autre en encourageant le lecteur à tirer des enseignements de ces pratiques, à les confronter avec ses propres démarches et à y glâner des idées.

(1) Cf supra page 19

Ce choix de pratiques ne prétend pas à l'exhaustivité. Il est représentatif du travail entrepris dans le cadre du projet «Franges des métropoles». Les partenaires ont porté leur attention sur 11 secteurs d'étude, choisis pour leur caractère évident de territoire de franges et pour la richesse des démarches qui y sont conduites. Les actions décrites dans ce recueil ont donc cours dans ces secteurs d'étude. Elles ont été sélectionnées parmi plus de 160 collectées par les partenaires et ont servi de support à l'organisation de voyages d'étude en septembre et octobre 2000. Chacune de ces actions est reliée à trois dimensions : celle des faits ou du contexte, celle des pratiques et celle des valeurs ou de la culture. Cette dernière dimension est souvent omise. Or, les partenaires ont pris conscience que la diversité des références historiques et culturelles dans chacune de leur région entraînait une variété d'approches que ce soit dans la conception, le montage ou le financement des actions. Une action s'avère efficace si le système de valeur du milieu dans lequel elle est conçue s'accorde avec le système de valeur du milieu des destinataires.

### Des pratiques transversales

Le recueil de bonnes pratiques illustre 4 articles de la Déclaration pour l'avenir des franges des métropoles - des modes de coopération renouvelés, la valorisation des espaces ouverts, le renouveau du développement économique et social, la réduction des conséquences négatives des déplacements - mais il met l'accent sur des pratiques transversales, c'est-à-dire tenant compte de plusieurs dimensions.

Les enseignements tirés de ces actions, de leur description et de leur visite sur le terrain, sont riches même si des zones d'ombre subsistent notamment dans la compréhension des montages opérationnels.

Les exemples d'actions illustrent la prise en compte des questions suivantes :

- comment détecter et répondre à de nouveaux besoins ?
- comment agir dans le long terme ?
- comment rester attentifs aux difficultés ?
- quel peut être le caractère innovant d'une localisation ou d'un champ d'action ?
- comment fédérer les acteurs ?
- comment articuler de manière créative les outils et les moyens ?



## La sélection de bonnes pratiques

Les articles font référence à la Déclaration pour l'avenir des franges des métropoles. La plupart des actions présentées interviennent sur plusieurs de ces leviers tout en se réclamant de l'un ou l'autre de ces thèmes. Par commodité de lecture, elles illustrent ainsi plus particulièrement un thème, déterminé suite à une évaluation multicritères : celle-ci a consisté à comparer la contribution relative de chaque action aux quatre thèmes traités et ainsi à la classer dans chaque colonne.

	Article 2 : des modes de coopération renouvelés	Article 4 : la valorisation des espaces ouverts	Article 5 : le renouveau du développement social et économique	Article 6 : la réduction des conséquences négatives des déplacements
<b>Ile-de-France/Oise</b>				
Échelle métropolitaine		- Agence des espaces verts d'Ile-de-France		
Échelle territoriale	- Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse - Parc naturel régional Oise Pays de France - Communauté de communes Roissy Porte de France	- Politique des espaces naturels sensibles du département des Yvelines	- Opération de restructuration de l'artisanat et du commerce du PNR de la Haute-Vallée de Chevreuse - District intercommunal du Plateau de Saclay - GIP emploi Roissy Charles-de-Gaulle	- Allobus, transport à la demande - Autobus en site propre entre Saint-Quentin et Massy
Échelle locale	- Grand Projet de Ville de l'agglomération creilloise	- Base de plein air et de loisirs régionale de Saint-Quentin-en-Yvelines	- Écomusée de Saint-Quentin-en-Yvelines - Maison de l'entreprise de Saint-Quentin-en-Yvelines - Les «Marches de l'Oise» à Creil	
<b>Sud-Est anglais</b>				
Échelle métropolitaine				- Le LOOP : circuits pédestres stratégiques et cheminements de liaison
Échelle territoriale	- Association des autorités de l'Essex, groupe agenda local 21 - Stratégie pour l'Essex rural et plan d'action	- Parc régional de la vallée de la Lee - Kent Downs AONB - Service de gestion de la campagne - Thames Chase Community Forest	- Guide de l'Essex pour l'évaluation de l'impact environnemental - Évaluation du caractère durable de l'espace et de l'environnement dans l'Ouest Essex	- Plan de déplacements local de l'Essex - Essex travelwise
Échelle locale	- Initiatives de financement privé (ex. équipements scolaires dans l'Essex) - Initiatives de financement privé (ex. Farnborough Hospital à Bromley)	- Epping forest Down House, Darwin et l'évolution - Programme d'entretien de la campagne (ex. Bottom Barn Farm)	- Protection environnementale autour de l'aéroport de Stansted	



	Article 2 : des modes de coopération renouvelés	Article 4 : la valorisation des espaces ouverts	Article 5 : le renouveau du développement social et économique	Article 6 : la réduction des conséquences négatives des déplacements
<b>Ruhrgebiet</b>				
Échelle métropolitaine			- Route de la culture industrielle	
Échelle territoriale	- IBA Emscher Park et appel à projets REGIONALE	- Park paysager NiederRhein		- Réseau cyclable du parc de l'Emscher - Transformation de la voie ferrée Erzbahntrasse en piste cyclable au sein de la coulée verte D
Échelle locale			- Parc d'activités et paysager Henrichshütte à Hattingen	
<b>Hollande méridionale</b>				
Échelle métropolitaine	- Programme pour l'Aile Sud de la Randstad	- Cœur Vert		- Plan vélo - Randstadrail
Échelle territoriale	- Hollandsche IJssel	- Méandre vert et bleu		
Échelle locale	- VINEX (ex. Haaglanden)			
<b>Rhein-Neckar</b>				
Échelle métropolitaine				- Association de transport Rhein-Neckar

Nota bene : le tableau reprend l'intégralité des actions décrites dans le recueil des bonnes pratiques et dont une sélection est présentée dans les pages suivantes

## ARTICLE 2

### Des modes de coopération renouvelés

#### Démarches stratégiques et moyens financiers

Les actions présentées montrent que les documents de planification spatiale prennent leur sens s'ils sont accompagnés de démarches stratégiques et de moyens financiers.

À côté des rapports sur l'aménagement des Pays-Bas, la Province de Hollande méridionale a élaboré un programme pour l'Aile Sud de la Randstad qui comprend 10 projets stratégiques à réaliser. Le Comté de l'Essex, dans le Sud-Est anglais, développe pour sa part une stratégie pour la partie rurale de son territoire qu'il concrétise par la mise en œuvre d'un plan d'action.

Les exemples de modes de financement de projets sont variés.

Dans le Sud-Est anglais, ce sont les initiatives de financement privé qui ont été explicitées. En France, des programmes nationaux sont mis en œuvre localement, à l'image du Grand Projet de Ville de l'agglomération de Creil. Le Land de Rhénanie du Nord - Westphalie propose aux collectivités de participer à des appels à projets : ce concours dit REGIONALE conduit à retenir un ou deux territoires dont le projet bénéficiera de subventions majorées.

#### Des communautés de projets engagées dans le temps

Les actions présentées montrent que la mise en œuvre des projets requiert l'étroite coopération des différents niveaux de collectivités et l'implication soutenue de l'ensemble des acteurs. Elles intègrent toutes le facteur temps et prouvent la nécessité de travailler aux projets d'aménagement dans la durée.

Dans toutes les régions, l'organisation administrative et institutionnelle rend indispensable la coopération entre collectivités pour développer de manière plus équilibrée des territoires fonctionnels qui dépassent les limites administratives. Les 19 autorités qui contribuent à la gestion et au développement du territoire de l'Essex sont regroupées au sein d'une association. Le morcellement communal français a conduit à l'invention de multiples formes de coopération : l'exemple pris ici est celui de la communauté de communes de Roissy Porte de France. La coopération est aussi indispensable à la mise en œuvre d'une politique comme en témoignent les parcs naturels régionaux d'Ile-de-France. Ces territoires de projet correspondent par ailleurs rarement aux périmètres des documents de planification : ceci a incité le législateur français à demander aux PNR la réalisation d'une charte et d'un plan sur son territoire.

Les différentes pratiques présentées montrent que la coopération est utile et efficace si elle est au service d'une véritable communauté de projets : les moyens institutionnels et financiers sont sollicités pour mettre en œuvre un projet et non pas l'inverse.

Le temps est un élément essentiel à prendre en compte. Il s'agit d'une part d'accepter que les projets mûrissent et s'épanouissent dans la durée. Le projet néerlandais *Hollandsche IJssel* a démarré en 1988 par la création d'un comité de pilotage ; sa mise en œuvre opérationnelle se fait dans le cadre d'un contrat de réalisation élaboré en 1997 pour la période 1999-2010. Il s'agit d'autre part de stimuler l'action et la prise de risque en les restreignant dans une période limitée. L'exemple de l'*IJA Emscher Park* est révélateur : d'une durée limitée à 10 ans, cette expérience a fonctionné sous forme d'appels à projets et a suscité plus de 400 idées. En France, la charte d'un parc naturel régional est élaborée pour une période de 10 ans au terme de laquelle elle doit être révisée.

#### Le recours à une animation technique efficace et compétente

La coopération entre les collectivités est d'autant plus nécessaire dans les franges qu'elles sont souvent de taille modeste et manquent de soutien technique. Les décideurs ont besoin d'être formés et épaulés et donc de disposer d'une animation technique efficace. Les expériences montrent l'importance de la constitution d'équipes (*Raumordnungsverband Rhein-Neckar*, agence Oise-la-Vallée), de rencontres et débats réguliers (*Association of Essex Councils*) et de l'élaboration d'études nécessaires à la prise de décision (*Spatial Sustainability in West Essex*).

#### Le renforcement de la démocratie locale

La participation de la population à la conception des projets n'a pas fait l'objet d'une recherche particulière dans le cadre du projet «Franges des métropoles» et mériterait une réflexion ultérieure. En effet, les obligations réglementaires diffèrent selon les régions impliquées de même que les cultures politiques. Certaines actions présentées dans le guide ont intégré à leur démarche des associations d'habitants (parcs naturels régionaux en Ile-de-France), des entreprises (Maison de l'Entreprise à Saint-Quentin-en-Yvelines) ou des habitants (volontaires pour l'entretien de la campagne à Bromley). Dans le cadre du projet «Franges des métropoles» et pour la création du parc régional Rhein-Neckar-Pfalz, la région Rhein-Neckar a entrepris une enquête auprès de la population pour connaître ses besoins et ses souhaits en matière d'espaces de loisirs et de détente.

## Un exemple d'initiative de financement privé : les constructions scolaires du Comté de l'Essex

### Description

PFI (*Private Finance Initiative*) est une démarche par laquelle un contractant du secteur privé (souvent un consortium ou une société) prend en charge la construction et l'entretien à long terme d'un équipement dans le cadre d'un cahier des charges établi par l'administration scolaire locale et l'école ou les écoles. Par exemple une collectivité locale passe un contrat pour concevoir, construire, financer et gérer une école secondaire. La collectivité locale, comme partenaire du secteur public, règle une rémunération régulière en fonction des performances couvrant la construction et les autres services fournis. C'est une des nombreuses sortes de partenariats public-privé, formes innovantes de partenariat commercial entre les secteurs public et privé.



## Essex County Council Planning

### Pourquoi utiliser une PFI ?

David Blunkett, Secrétaire d'Etat à l'Education et à l'Emploi déclarait en septembre 1997 :

«Hisser les écoles au niveau de qualité nécessaire est au cœur de notre politique d'éducation, et nous ne pourrions atteindre ce niveau sans un environnement scolaire moderne avec l'équipement technologique le meilleur qu'une nation moderne et tournée vers le progrès soit capable d'offrir.»

Pour réaliser cet engagement, il est urgent de construire ou de réhabiliter les bâtiments scolaires, à la fois pour remplacer les bâtiments existants et pour répondre à une demande croissante. Traditionnellement, les collectivités locales ont fourni ces services et ces équipements et le secteur privé a travaillé pour le secteur public. Dans le cadre des accords de partenariat, les deux secteurs sont capables de travailler ensemble.

### Quels sont les avantages d'une PFI ?

- Le secteur privé peut apporter son expertise de sorte que les deux secteurs puissent trouver des solutions innovantes et assurer un meilleur usage de l'argent des contribuables.
- Une offre de service globale pour l'école peut alléger le poids de sa gestion et permettre à l'équipe pédagogique de se concentrer sur son rôle premier, sa mission éducative.
- En raison de la durée du contrat, il y a une incitation commerciale permanente à l'efficacité aux différents stades du projet, depuis la conception initiale et la construction jusqu'à l'entretien du bâtiment et la gestion des services.

- L'administration locale de l'éducation et les écoles peuvent bénéficier des moyens d'expertise commerciale, financière et technique du secteur privé.
- Des risques peuvent être transférés au secteur privé, par exemple les coûts induits par les retards, l'incapacité à fournir les services au niveau de qualité requis, les modifications légales. La prise en charge du risque par la partie la plus à même de la gérer est aussi un facteur d'efficacité.

### Réalisations

#### Debden Park High School

Concevoir, construire, financer et gérer les équipements d'une nouvelle école secondaire de 900 places pour des élèves de 11 à 16 ans (actuellement en construction dans l'Ouest de l'Essex).

#### Harlow Secondary Schools

Rénover et entretenir les bâtiments et les installations mécaniques et électriques de cinq écoles secondaires à Harlow sur une période contractuelle de 20 à 30 ans.

#### Tendring Primary Schools

Rénover et entretenir les bâtiments de plusieurs écoles primaires à Tendring, pour conduire au développement et à la gestion la plus efficace des locaux scolaires sur une période contractuelle de 20 à 30 ans.

### Localisation

Différents sites. Le Comté de l'Essex utilise aussi la PFI pour mettre en œuvre un nouveau plan routier dans le Sud Essex.

### Contexte national et régional

PFI est promue par le gouvernement national dans le cadre de nombreux projets et est utilisée à différents degrés par les organismes publics. Le nombre de ces montages semble s'accroître.



## L'exposition internationale de construction (IBA) du parc de l'Emscher et l'appel à projets REGIONALE

### IBA et REGIONALE

L'IBA Emscher Park a été lancée en 1989 pour une période de 10 ans. Son succès a encouragé le ministère à réitérer cette expérience positive dans d'autres parties du Land grâce à l'appel à projets REGIONALE (Nature et Culture en Rhénanie du Nord - Westphalie), lancé en 1997 auprès des collectivités locales du Land.

### L'exposition internationale de construction du parc de l'Emscher

À la fin des années 1980, conscient d'un déficit évident d'innovation en matière d'aménagement, le ministère du Développement Urbain et des Transports du Land de Rhénanie du Nord - Westphalie, développa une nouvelle approche pour la régénération de la région industrielle du bassin de la Ruhr. Rompant avec l'immobilisme du système de planification et de prise de décision en vigueur dans la région, il lança une initiative de développement régional d'une durée de 10 ans pour la reconstruction de la région de l'Emscher. Cette approche ambitieuse s'intitula «Exposition internationale de construction du parc de l'Emscher : un atelier pour la renaissance des régions industrielles». Elle devint rapidement plus connue sous le nom d'IBA Emscher Park. Des expériences précédentes ont montré qu'une stratégie purement descendante,

consistant à distribuer des subventions du Land aux collectivités locales (à la manière d'un jardinier arrosant une pelouse), ne permettrait pas de créer une nouvelle dynamique et une vision de la régénération d'une région industrielle. C'est pourquoi l'IBA choisit une approche explicitement différente, une approche court-circuitant d'une certaine manière le système établi, sans pour autant rentrer en confrontation avec lui. Sa stratégie globale consista à créer une agence indépendante, dont le rôle serait d'initier, superviser et promouvoir un nombre limité de projets ou d'actions de régénération soigneusement sélectionnés par rapport à une série assez complexe de principes prédéfinis. L'IBA fut mise en place en décembre 1988 et finit par être acceptée par le système politique, principalement pour les raisons suivantes :

- elle disposait d'une petite équipe de 25 experts très qualifiés dans les différents domaines de l'aménagement (paysage, logement, développement économique, culture, écologie et communication) et d'un directeur connu et estimé,
- elle était contrôlée et soutenue par trois niveaux de conseils comprenant des membres des ministères concernés, des institutions régionales, des collectivités locales, des syndicats, des ONG et des personnalités influentes, provenant ou non de la région,
- elle n'avait pas de contrôle direct sur son propre budget d'investissement. Les ressources financières affectées au projet étaient apportées par les ministères du Land,
- elle était représentée à travers la région par des correspondants locaux, agissant comme agents de liaison entre l'agence de l'IBA et les collectivités locales,
- pour chaque projet, elle devait obtenir un consensus régional : le permis de construire de la part des communes, les financements du Land, et des garanties de qualité de la part des investisseurs.



### Objectifs de cette initiative

L'IBA devait donner une impulsion durable à la régénération écologique, économique et sociale de la région de l'Emscher grâce à des efforts dans la conception et dans les processus de collaboration. Appui technique, financement et créativité devaient être concentrés sur cette région pour des projets innovants sélectionnés et durant une période limitée à 10 ans.

Un appel à projets fut lancé, encourageant le public régional à soumettre des propositions pour des idées de projets conformes aux objectifs généraux de l'initiative régionale. Plus de 400 idées pour des projets appropriés furent soumises durant une très brève période. C'était la première preuve que le temps était venu de développer une nouvelle approche pour une régénération régionale durable. Sur la base de cette impressionnante collection d'idées, l'agence de l'IBA commença ses activités en avril 1989.

### La démarche de communication

Une des considérations stratégiques la plus importante et innovante de l'initiative fut de soutenir une communication continue entre les nombreux acteurs régionaux impliqués ou requis pour chaque projet individuellement. Ceci fut réalisé grâce à un processus ouvert de décision et de gestion invitant et autorisant les décideurs régionaux à participer et à influencer les procédures de mise en œuvre. Certains ont participé activement, d'autres, plus sceptiques, ont laissé les choses se faire et certains ont regretté leur hésitation initiale lorsque l'initiative a progressé.

Soutenue par les décisions prises en comité de pilotage, cette nouvelle approche de communication fut acceptée comme le moyen le plus pragmatique d'enclencher le changement dans un laps de temps court et sans réformes administratives. Le succès des projets a été central pour changer les mentalités régionales et pour mettre en œuvre des modes de penser et d'agir plus intégrés à l'échelle régionale.

Cette nouvelle approche de communication a été facilitée par la mise en place de groupes de travail thématiques pour les zones géographiques prioritaires et les questions sectorielles. Les résultats des discussions ont été donnés comme objectifs généraux et ont conduit à de nouvelles idées de projets.

### La conformité aux principes du projet

Un élément essentiel du succès de l'initiative IBA fut que chaque projet soumis à l'agence et promu par elle avait à se conformer à un ensemble de critères de sélection. Ces principes d'aménagement et de mise en œuvre étaient les suivants :

- bien que faisable partout, le projet devait être réalisé sur un site industriel abandonné ou par réaménagement

d'anciens bâtiments ou structures industriels. Les développements ex nihilo étaient tabous !

- les meilleures conceptions de projets étaient attendues de concours interdisciplinaires ;
- des objectifs de qualité prédéfinis et des critères de qualité (cahier des charges) devaient être respectés par le projet pour la qualité architecturale, l'économie d'énergie, l'inventivité du paysagement, la préservation des systèmes micro-économiques sensibles, l'engagement local, les partenariats, la participation, l'organisation en régie, la mise en œuvre des procédures, le bas niveau des coûts d'entretien ;
- le projet devait être suivi par un groupe de travail vérifiant la prise en compte des critères de qualité, la transparence des procédures et la ponctualité ;
- le projet ne devait pas être réalisé sur la base des procédures financières établies et classiques mais devait trouver des soutiens additionnels par des méthodes créatives, mieux ciblées et flexibles ;
- la coopération horizontale et verticale autour de chaque projet au-delà des frontières institutionnelles et administratives était vitale ;

- la mise en œuvre du projet devait être combinée avec des mesures de qualification des employés et/ou des initiatives pour l'emploi, là où approprié.

Le personnel de l'agence de l'IBA avait une fonction de «chien de garde» et s'assurait que ces principes ambitieux étaient suivis par les projets. Une chose était claire : ces principes les ont aidés à rejeter toute approche qui ne respectait pas ces standards élevés, par exemple en construisant sur un site vierge ou en louant le site à un utilisateur qui ne respecterait pas la philosophie de l'IBA. L'IBA et son agence ont fermé en décembre 1999.

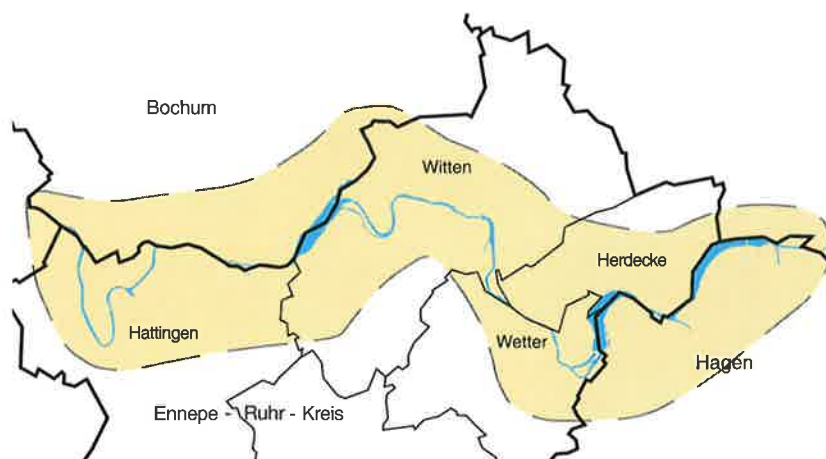
### REGIONALE

Constatant l'expérience positive de l'IBA, le ministre du Logement lança l'appel à projets REGIONALE en 1997/1998. L'objectif était de diffuser cette expérience dans d'autres parties du Land. Les régions au sein du Land furent invitées à rejoindre ce concours ouvert en développant des stratégies de développement durable couvrant les champs d'action du tourisme, du paysage, de la culture régionale, du patrimoine et de l'économie régionale. La délimitation géographique était ouverte et non fixée par des limites administratives.

Un jury choisit le vainqueur qui «gagne» la priorité dans les financements par le Land pour la réalisation de la meilleure stratégie. Six régions ont participé au concours. Deux régions ont gagné leur participation à REGIONALE 2004 et 2006 ce qui signifie que leurs stratégies et projets doivent être présentés en 2001.

Le projet Ruhrtaal (vallée de la Ruhr) est une stratégie résultant de cet appel à projets REGIONALE. Le Land a promis à chaque région participante une priorité dans l'attribution de subventions mais pour une moindre somme.

### REGIONALE 2004 - Espace de projets





provincie **HOLLAND ZUID**

**Le rapport stratégique Zuidvleugel (Aile Sud)**

Les propositions qui forment la base du rapport stratégique Zuidvleugel furent élaborées il y a déjà près de 10 ans. Il est clair que les schémas directeurs régionaux actuels (streekplannen) ne s'opposent pas aux orientations de la stratégie spatiale pour l'Aile Sud. Ces dernières années en particulier, la Province, les régions urbaines et les autorités locales se sont efforcées de mettre en œuvre les secteurs stratégiques de développement prônés par le rapport «10 projets stratégiques pour l'Aile Sud». Le succès de ces opérations est variable selon les secteurs. L'Aile Sud est le moteur de l'économie des Pays-Bas. 20 % du revenu national sont produits sur 5 % du territoire. Mais, cela peut être encore amélioré : il y a encore trop de facteurs négatifs, tels que la mauvaise qualité, le cadre de vie, les décrochages socio-économiques, les encombrements, les problèmes sociaux, etc... Pour ce faire, la plate-forme pour l'Aile Sud a proposé dix investissements majeurs (Top 10) pour donner à ce territoire l'impulsion nécessaire.

Les 10 secteurs stratégiques concernent :

- 1 la gare TGV de Rotterdam-Central et ses abords ;
- 2 la gare centrale de La Haye ainsi que le projet clé «Hoog Hage» ;
- 3 les franges nord de Rotterdam ;
- 4 la restructuration de Westland ;
- 5 RandstadRail ;
- 6 le corridor de l'autoroute A4 – Nord et Sud ;
- 7 la ligne ferroviaire Rijn-Gouwe ;
- 8 la zone ferroviaire de Delft ;
- 9 le corridor vert et bleu ;
- 10 la rénovation urbaine.

La mise en œuvre de ces projets représente, selon les estimations, une enveloppe de près de 10,5 milliards d'euros de 2000 à 2010. Il en est attendu un taux de croissance de 0,6 % par an et une création nette de 230 000 emplois au cours des 20 prochaines années.



Investeren in de Zuidvleugel loont

- 1 Rotterdam CS met stopplaats voor HSL - zuid
- 2 Zuid Oost Haven CS/MS inclusief Hoog Hage
- 3 Noordrand Rotterdam
- 4 Westland
- 5 Oostelijke RandstadRail
- 6 Voltoering A4 in noord-zuid
- 7 Spoorzone Delft
- 8 Rijn-Gouwe Lijn
- 9 Samenhangend Groenblauw Corridor met natuur en recreatie
- 10 Versterking van de stedelijke kern in de noord-zuid richting in de regio Haaglanden, Stadsregio Haaglanden en Utrechtlanden



## Hollandsche IJssel

### Bref historique

- 1987 : les autorités municipales de l'IJssel portent leur attention aux problèmes environnementaux de cette rivière (lit et rives) extrêmement polluée.
- 1988 : le comité de pilotage HIJ est créé. De nombreuses études sur l'importance et les sources de pollution sont lancées sous l'égide du comité de pilotage.
- 1991 : une décision de principe est prise d'améliorer la qualité environnementale de la rivière.
- 1992 : HIJ est retenu comme un des quatorze projets stratégiques du projet de Cœur Vert.
- 1994 : publication d'un avant-projet : «Vision d'avenir pour l'habitat, le travail, la nature et la détente».
- 1995 : l'avant-projet est intégré dans le Plan régional de l'Est de la Hollande méridionale.
- 1996 : les démarches territoriales intégrées pour répondre à des enjeux complexes gagnent du terrain et sont soutenues par la politique environnementale territoriale du ministère du Logement, de l'Urbanisme et de l'Environnement.
- 1997 : réservation par le ministère du Logement, de l'Urbanisme et de l'Environnement de 89 millions d'euros pour le nettoyage des sols sur des sites du projet HIJ dans la période 1999-2010 ; engagement complémentaire de 11,8 millions d'euros par la Province de Hollande méridionale.
- 1997 : le ministère des Transports et de la Gestion de l'Eau est prêt à engager de manière phasée le nettoyage du lit de la rivière.
- 1997 : contrat de réalisation 1999-2010 (plan d'aménagement des berges, plan image/qualité, plan tourisme/détente/randonnée, rivière et travail).
- 1998 : élaboration du programme de développement «Paysage National du Cœur Vert», programme cohérent pour mettre en œuvre cette politique. Un investissement de 9 millions d'euros pour des interventions qualitatives dans le Cœur Vert intensifie et accélère sa mise en œuvre.
- 1999 : la Province de Hollande méridionale est prête à mettre en place, au moyen de ses politiques des espaces verts et du développement économique, le dispositif financier pour le redéveloppement de Hollandsche IJssel.



## ARTICLE 4

### La valorisation des espaces ouverts : contribution au réseau de parcs régionaux périurbains

#### Des stratégies régionales de mise en valeur des espaces ouverts : ceintures vertes et parcs régionaux

Dans des contextes géographiques et institutionnels différents, les régions partenaires développent des concepts de ceintures vertes (*Metropolitan Green Belt* autour de Londres, ceinture verte d'Ile-de-France, *Groene Hart* de la Rijnland, *Grünzüge* de la région de la Ruhr) et de parcs régionaux (parcs naturels régionaux en France, *Landschaftspark* en Allemagne, *Areas of Outstanding Natural Beauty* et *Lee Valley Regional Park* en Angleterre). Ils visent à limiter la consommation d'espaces et à mettre en valeur les patrimoines naturel et culturel mais leur conception et leur mise en œuvre diffèrent et ils sont plus ou moins structurés. Tous cherchent à conduire une démarche de développement la plus transversale possible.

#### Les usages et fonctions des espaces ouverts sont diversement appréhendés selon les régions

Selon la rareté de l'espace dans la région ou le secteur, la justification d'une protection ou d'une ouverture varie. Ainsi aux Pays-Bas, les contraintes liées au manque d'espace et à la gestion de l'eau rendent-elles fondamentales la conduite de projets tels que le méandre vert et bleu. En Ile-de-France, la

fonction des espaces ouverts est globalement appréhendée comme de détente et de loisirs pour les citoyens. En Angleterre, l'attachement à la campagne conduit à une conscience plus forte du paysage et de la mise en valeur écologique. L'usage de ces espaces pour des activités sportives, s'il apparaît nettement dans le *Lee Valley Regional Park*, n'est pas souvent mis en avant. Par contre, l'exploitation touristique de ces sites est parfois un argument pour leur traitement.

#### L'enjeu de la reconquête d'espaces délaissés

Dans toutes les régions se pose avec plus ou moins d'acuité la question de la reconquête d'espaces en friche, dévalués ou menacés, parfois pollués. Les exemples abordés concernent des réaménagements de carrières ou de gravières (*Landschaftspark NiederRhein* dans la région de la Ruhr), de friches industrielles (parc d'activités et paysager *Henrichshütte* dans la région de la Ruhr) ou encore de friches rurales (*Thames Chase Community Forest* en Angleterre, *Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz*).

#### Des outils techniques, financiers et fonciers pour le maintien et la valorisation des espaces ouverts

Ces outils sont peu nombreux mais leur efficacité dans la mise en œuvre des politiques est indiscutable. Il convient de citer tout d'abord deux organismes qui, à bien des égards, ont des préoccupations similaires : le *Kommunalverband Ruhrgebiet* et l'Agence des espaces verts d'Ile-de-France. Les expériences françaises semblent mettre en avant les outils de préemption foncière comme la politique sur les espaces naturels sensibles.

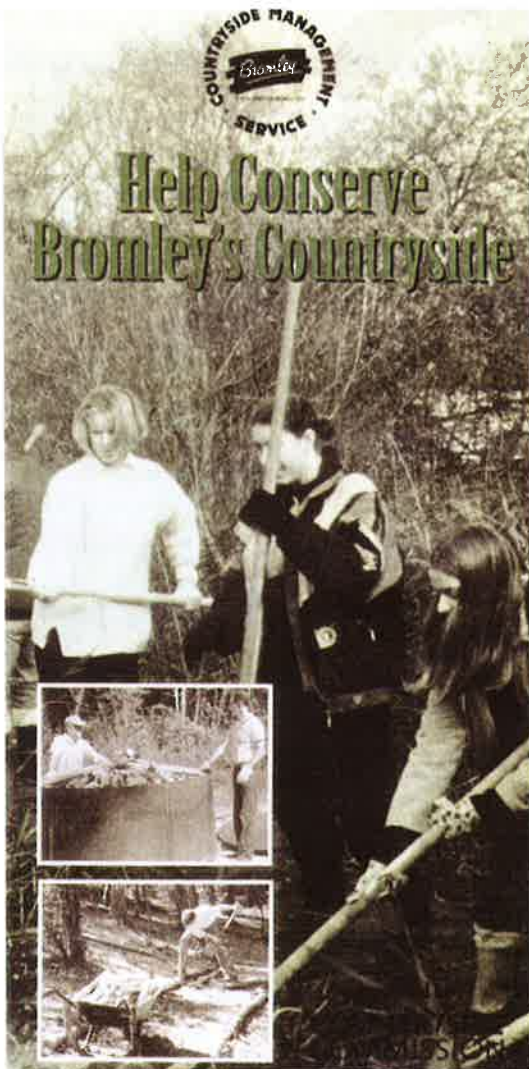
#### Une participation des habitants inégalement selon les régions

Le cas anglais est à ce titre exemplaire : la sollicitation de volontaires pour l'entretien coordonné de la campagne est remarquable. Encadrés dans notre exemple par les techniciens du Borough de Bromley, ils apportent une aide précieuse à la gestion de ces espaces périurbains tout en tirant des satisfactions personnelles. Un autre exemple intéressant est celui des réflexions conduites par la *Planungsgemeinschaft Rhein Pfalz* pour la création du parc régional *Rhein Neckar Pfalz* : à cette occasion, une enquête a été conduite auprès des habitants pour cerner leurs attentes et les propositions quant à l'aménagement de ce «pont vert».



## Countryside Management Service de Bromley (Service de gestion rurale)

Le *Countryside Management Service* (CMS) a pour objectif de mettre en œuvre les projets de conservation dans la ceinture verte de Bromley. Il travaille en partenariat avec les propriétaires et les volontaires pour améliorer et augmenter la biodiversité locale par une gestion appropriée et promouvoir la compréhension et le plaisir de la campagne.



### Contexte

Le *Countryside Management Service* a été créé en 1987 pour sensibiliser à l'environnement et la protection. Les franges de l'agglomération de Londres concentrent les problèmes : terrains prauvement gérés, pénétration, vandalisme et dépôts d'ordures. Le CMS travaille avec des bénévoles sur des actions pratiques pour résoudre quelques-uns de ces problèmes et pour améliorer la biodiversité de l'environnement du Borough. Tous les groupes d'âge sont représentés parmi les volontaires bénévoles et certains le sont depuis plusieurs années.

Les projets incluent : le balisage des sentiers, la création de nouvelles pistes cavalières, les clôtures, la plantation d'arbres et de haies, la création de mares et l'entretien de sites naturels protégés.

### Résultats

Depuis 1987, plus de 500 projets ont été réalisés :

- Enquêtes sur les habitats ;
- Évaluation paysagère de la ceinture verte ;
- Stratégies pour les bois ;
- Haies et mares ;
- Enquête sur les cavaliers et consultation pour les aménagements qui en découlent.

En 1999, l'équivalent du travail d'environ quatre personnes/an a renforcé les deux temps plein employés par le Borough.

### Le CMS est aussi engagé dans :

- *London Outer Orbital Path* (chemin de randonnée autour de Londres) : signalisation et balisage.
- Proposition d'inscription du site au patrimoine mondial.
- Connaissance de spécialistes sur la biodiversité et conduite de la mise en application du plan d'action pour la biodiversité du Borough.
- Contribution au plan d'action pour la biodiversité de Londres.
- *National Stag Beetle* (coléoptère) *Action Plan*.

### Coûts

Le budget annuel est de 58 333 euros, auquel s'ajoute des contributions de propriétaires et des subventions du Gouvernement, s'élevant à 33 333 euros en 1999.

### Actions similaires dans les régions partenaires

En France, l'entretien des prairies du Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse utilise des principes similaires. Cette opération a démarré en 1992. Le Parc a acquis 13 ha de prairies dans la Plaine de la Gravelle et y a installé un troupeau de vaches de race rustique pour l'entretenir.

Dans le futur, des animaux seront confiés à des propriétaires privés pour entretenir naturellement leur terrain.



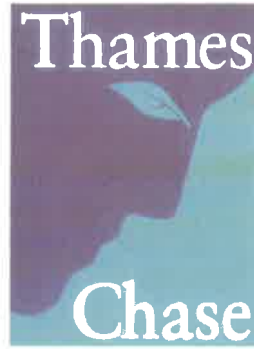
## Thames Chase Community Forest

### Buts

Réaliser une amélioration fondamentale de l'environnement aux franges de l'agglomération, en soutenant la biodiversité et en ouvrant des sites pour les loisirs et l'éducation ; de ce fait, rendre les lieux plus attrayants pour y vivre, y encourager la venue d'entreprises et y profiter des loisirs.

### Objectifs

- Régénérer l'environnement de la Ceinture Verte, où l'ouverture au public relève d'une politique publique, et aider à y pérenniser un état naturel et ouvert,
- Améliorer le paysage de la zone, y compris en reconquérant des terrains dégradés, pour créer un environnement visuellement intéressant et fonctionnellement diversifié,
- Multiplier les opportunités pour le sport et les loisirs, grâce à des événements artistiques et culturels et à l'accessibilité,
- Protéger les zones de grande qualité paysagère, d'intérêt historique ou archéologique,
- Protéger les sites naturels de valeur et créer de nouvelles opportunités pour la protection de la nature,
- Utiliser la zone à des fins éducatives et permettre que les différents secteurs de la forêt puissent être utilisés pour les besoins d'éducation à l'environnement des écoles alentours. Assurer aussi que les écoles de la zone urbaine ne soient pas désavantagées pour satisfaire les besoins du *National Curriculum*,
- Protéger les meilleures terres agricoles et, ailleurs, augmenter les possibilités de diversification des exploitations en accord avec les politiques nationales agricoles et avec l'aménagement local,
- Commercialiser le bois d'œuvre et les autres produits forestiers,
- Faire en sorte que les collectivités locales s'engagent fortement dans ce projet et participent à son développement,



- Donner aux secteurs public et privé confiance dans l'avenir à long terme de la zone et fournir une réelle base aux investissements. Améliorer l'habitat proche et l'industrie locale, augmenter la valeur du foncier et des entreprises,
- Créer des emplois dans l'industrie du bois, parallèlement à la reforestation et à l'utilisation des matériaux bruts. Créer des emplois dans les activités de loisirs développées dans la *Community Forest* et à ses abords. Soutenir les autres emplois locaux en fournissant un environnement remarquable qui soit un avantage économique par rapport aux zones en compétition,
- Rechercher l'aide du secteur privé pour mettre en œuvre le projet de forêt communautaire et pour investir dans le secteur des loisirs et des services qui s'y rattachent,
- Accompagner les priorités du gouvernement pour les centres villes en fournissant pour les activités de loisirs et de plein air des localisations proches,
- Rester souple face aux changements de contexte, au marché des loisirs.

### Réalisations depuis 1990

- Total des nouvelles plantations : 234,1 ha,
  - Total de la zone boisée en gestion : 272,2 ha,
  - Total des zones naturelles non boisées créées (prairies, marais, lacs etc) : 314 ha,
  - Longueur totale de haies créées ou entretenues : 31,4 km,
  - Longueur totale de chemins nouveaux ouverts pour les loisirs et la desserte : 37,5 km,
  - Total des nouvelles zones récréatives : 341,1 ha.
- En 1999-2000, les ressources financières de la *Community Forest* ont été de 934 150 euros, soit 7,1 fois la contribution des collectivités locales qui s'est élevée à 131 115 euros.

### Mode de réalisation

Une petite équipe technique conduite par un directeur est responsable devant le Comité réunissant les cinq collectivités locales qui, avec la *Countryside Agency* (50 %) contribuent à hauteur de 288 330 euros. L'Essex County Council fournit également du personnel, ainsi qu'un appui juridique financier et budgétaire.

Les objectifs de la Forêt sont réalisés via le Plan de la *Thames Chase*, non réglementaire, qui vient juste d'être révisé. Le plan tire sa force des plans réglementaires (établis par les collectivités locales) qui le reprennent et le complètent sans le remplacer. Un Forum de la Forêt a été mis en place pour donner la parole aux habitants sur l'application de ce plan.

Diverses aides permettent de mettre en œuvre le plan pour créer des bois, protéger le paysage, développer les sports et les loisirs, diversifier les productions agricoles et restaurer les terrains dégradés.

De plus, des terrains ont été achetés et gérés par la *Forest Enterprise*, l'outil foncier de la *Forestry Commission*.

### Localisation géographique

A l'est de Londres ; superficie : 10 300 ha ; à la limite entre le Grand Londres et l'Essex. La Forêt concerne deux London boroughs, un *Unitary Council* et un *Borough Council* de l'Essex.

### Contexte régional et national

*Thames Chase* est une des 12 *Community Forests* qui sont devenues un pilier de la restauration environnementale et du développement durable.

Une partie de la *Thames Chase* se situe au sein du *Thames Gateway*. Il s'agit d'un regroupement de collectivités locales des rives nord et sud de la Tamise, qui travaille avec le secteur privé et des associations locales à la qualité de la réhabilitation durable de la zone. Son objectif premier est de proposer un maximum d'avantages en matière d'emploi, de transports pour la population et d'environnement de l'est de la capitale.

*Thames Chase* est un élément important du *Thames Gateway* ; le souhait est qu'elle devienne un centre d'excellence environnementale et un modèle pour d'autres zones, qu'elle devienne aussi une Porte Verte de Londres.

**ARTICLE 5****Le renouveau du développement social et économique : des projets de développement équilibrés et le recours aux ressources locales****Une exigence : le contrôle du développement urbain**

Parallèlement aux opérations de renouvellement urbain conduites dans les agglomérations -et qui ont été abordées dans le cadre d'autres projets Interreg IIC -, les régions partenaires cherchent à limiter le développement résidentiel. En Angleterre est présentée la démarche d'approche séquentielle pour la localisation des nouvelles urbanisations. Aux Pays-Bas, le 4<sup>e</sup> rapport complémentaire sur l'aménagement du territoire a localisé des sites, dits VINEX, aux franges des zones agglomérées pour y implanter de nouvelles zones résidentielles. La région allemande Rhein-Neckar cherche à valoriser les quartiers de gare pour y accueillir des habitants tout en renforçant l'usage des transports collectifs. Dans la région de la Ruhr, la régénération de l'emprise industrielle Henrichshütte à Hattingen est l'occasion non seulement d'une amélioration de la qualité environnementale mais aussi de la réaffectation d'espaces délaissés à des usages économiques en franges. L'opération des Marches de l'Oise à Creil suit cette même logique. Le contrôle du développement urbain et de la requalification des franges urbaines requiert que soit considérée leur intégration à l'environnement (exemple de l'Essex) ainsi que leur développement social (exemple de la régénération de la vallée de la Cray dans le Sud-Est anglais).

**Des organisations au service de la diffusion dans les franges des bénéficiaires du développement économique**

Deux expériences françaises sont citées : le GIP emploi cherche à donner une impulsion à l'emploi des actifs locaux sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy Charles-de-Gaulle. Une autre expérience est celle du regroupement institutionnel de collectivités locales du plateau de Saclay afin d'assurer un développement harmonieux de ce territoire de franges orienté vers la haute-technologie.

**L'identité des régions et des territoires au service de leur attractivité et de leur image**

L'art, la culture et le développement touristique sont des axes de valorisation des territoires de franges. La région Rhein-Neckar bénéficie de la coopération entre ses différents lieux d'art et de culture. En Ile-de-France, à Saint-Quentin-en-Yvelines, l'écomusée s'attache à constituer l'histoire de la ville nouvelle lui conférant ainsi une identité. La Route de la Culture Industrielle développée dans la région de la Ruhr valorise son histoire et ses valeurs.

**L'appui aux actions locales pour l'épanouissement de la vie sociale, économique et culturelle**

Les démarches conduites localement à cette fin de développement social et économique sont nombreuses et efficaces. La ville de Reading dans le Sud-Est anglais a mis en place une action de gestion (*Town Centre Management*) en partenariat avec les acteurs économiques dans le but de restituer au centre-ville son attractivité commerciale. En Ile-de-France, des subventions et avantages fiscaux sont accordés,

comme par exemple dans le parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse, au travers de l'opération de restructuration de l'artisanat et du commerce. La ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines assure un appui qualitatif aux entreprises locales dans le cadre de la Maison de l'Entreprise et de la bourse des locaux.

## Groupement d'Intérêt Public - Emploi Roissy/Charles-de-Gaulle

La plate-forme aéroportuaire de Roissy/Charles-de-Gaulle emploie actuellement 70 000 personnes. Dans les années récentes, 4 à 5 000 emplois y ont été créés chaque année. Le Groupement d'intérêt public (GIP) Emploi Roissy/Charles-de-Gaulle «a pour objet la mise en œuvre d'une politique concertée de développement social urbain visant à faire bénéficier les populations des trois départements concernés des opportunités d'emploi et d'insertion professionnelle résultant des activités localisées sur la plate-forme ou générées par elle alentour» (texte constitutif du GIP). Il a été créé le 30 décembre 1998 et ses membres sont : l'État, l'Agence nationale pour l'emploi, le Conseil Régional, des Conseils Généraux (Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis et Val-d'Oise), les entreprises de la plate-forme aéroportuaire, la Chambre de commerce et d'industrie, la Chambre des métiers, les organisations patronales et syndicales. Il est financé par ses membres et pourrait bénéficier d'un financement européen dans le cadre du Fonds social européen.

Depuis sa création, le GIP a mis en œuvre différents chantiers :

- Le groupe de travail amélioration de la desserte en transport : le groupe de travail a produit un diagnostic de la situation et dégagé un certain nombre de priorités, reprises en partie dans le cadre du contrat de plan État - Région 2000/2006.
- La bourse de l'alternance : mise en place en septembre 1999, elle a pour objectif de développer l'alternance auprès des petites et moyennes entreprises et industries du site. Au début de l'année 2000, plus de 270 offres d'emplois avaient été enregistrées.



- Une étude des besoins en anglais : les compétences en anglais nécessaires pour occuper un emploi à Roissy/Charles-de-Gaulle ont été repérées. Un dispositif de formation a ensuite été mis en place avec l'aide de la Région.
- La formation aux métiers de l'aérien est historiquement concentrée en Ile-de-France autour d'Orly. Le déficit de formation dans le nord de la région pourrait à terme constituer un handicap pour le développement de Roissy/Charles-de-Gaulle. Sous l'impulsion du GIP, l'offre de formation s'est beaucoup développée dans les dernières années avec l'implantation d'une quinzaine d'organismes dans le Pôle universitaire des métiers de l'aérien (PUMA) et plusieurs CFA
- Quel Bac Professionnel pour Roissy/Charles-de-Gaulle : le niveau Bac Pro est demandé dans 60 % des offres d'emplois sur Roissy/Charles-de-Gaulle. Le GIP a analysé l'offre et la demande en relevant les secteurs déficitaires en terme de formations proposées.
- L'information du public et des entreprises : le GIP organise deux forums pour l'emploi à Roissy/Charles-de-Gaulle
- Des petits déjeuners mensuels avec les entreprises et la participation à différents salons.

### Informations complémentaires

Le GIP emploi Roissy CDG s'inscrit dans la suite du GIP Stade de France qui avait été constitué dans le but de faire profiter les populations riveraines du Stade de France des retombées économiques de la Coupe du Monde de football. Les résultats positifs de cette expérience ont amené les intervenants à la reconduire dans le cadre du développement de l'aéroport de Roissy CDG.



GIP Roissy - CDG

## La Maison de l'Entreprise de Saint-Quentin-en-Yvelines

### Description

La Maison de l'Entreprise s'inscrit dans une politique de soutien aux activités économiques sur le bassin de vie et d'emploi autour de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Ce territoire regroupe les 7 communes de la ville nouvelle et les communes de Saint-Cyr l'Ecole, du Bois d'Arcy et de Villepreux. Cette initiative a été lancée en octobre 1999. Elle prend appui sur l'exemple de PROMOPOLE qui depuis 10 ans propose de l'aide pour l'implantation des entreprises à Saint-Quentin-en-Yvelines. Ce nouveau projet tient compte de l'évolution du tissu économique local et se concentre sur les besoins de chaque partenaire pour lui procurer des services efficaces.

Son fonctionnement repose sur une prise en charge immédiate des dossiers de demande d'aide, sur des rencontres avec des experts disposant des compétences nécessaires pour répondre aux besoins de chaque projet et sur un suivi personnalisé du dossier.

Les outils à disposition sont nombreux :

- accès à un centre de documentation spécialisé,
- ordinateurs connectés à internet,
- réunions d'information et stages de formation,
- conférences thématiques,
- ventes de locaux et de compétences.

La Maison de l'Entreprise propose des services payants dans les domaines communs à toutes les activités :

- création et développement d'une société,
- études de marché,
- recrutement et formation,
- gestion des ressources humaines et échanges internationaux,
- assistance en matière de comptabilité, de droit commercial et de gestion immobilière,
- soutien en communication.

### Contexte institutionnel et réglementaire

La Maison de l'Entreprise est une action du Syndicat d'agglomération nouvelle de Saint-Quentin. Celui-ci assure son financement et lui fournit des locaux dans la bibliothèque multimédia du canal. Ce réseau organisé de relations inter-entreprises réunit plus de 50 partenaires : les Chambres consulaires des Yvelines, les Ordres (notaires, experts-comptables, avocats), des banques, les organismes d'aide à l'emploi (ANPE, APEC), les associations d'entrepreneurs, les professionnels de l'immobilier, les Communes, le Département, la Région et l'Etat.

### Objectifs

La Maison de l'Entreprise émane d'une volonté du Syndicat d'agglomération nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, en partenariat avec les acteurs locaux de la vie économique. Trois missions lui sont confiées :

- accueillir, renseigner, conseiller et accompagner toute personne cherchant à créer, à développer ou à transmettre une entreprise,
- réunir et fédérer l'ensemble des experts économiques et financiers pour les mettre en relation avec les créateurs et les chefs d'entreprise,
- jouer un rôle dans le développement local de Saint-Quentin-en-Yvelines et des communes associées et assurer un travail de veille.

### Informations complémentaires

Parmi les nombreux outils mis à la disposition des entreprises saint-quentinoises, deux d'entre eux se basent sur le support internet où peuvent se rencontrer les partenaires économiques :

Le SAN propose, en partenariat avec des conseils en immobilier, une bourse des locaux d'entreprise. Celle-ci doit permettre aux porteurs de projets et aux chefs d'entreprise de trouver des locaux professionnels et commerciaux sur l'ensemble de l'agglomération de Saint-Quentin et ses environs. Les offres, mises à jour en temps réel par les promoteurs, sont consultables en ligne et une demande plus approfondie peut être réalisée en contactant le service du développement économique.

La bourse des compétences vise à connaître et faire connaître les compétences des établissements locaux, à valoriser leurs savoir-faire et à rapprocher les offreurs et les demandeurs de compétences. Une base de données recueillies au travers d'une enquête propose en ligne une fiche détaillée par établissement dans laquelle sont répertoriées des informations telles que l'offre et les besoins en produits, en services, en compétences, en moyens disponibles et en partenariats possibles. Par ailleurs, outre la partie recherche d'une entreprise particulière, il est possible d'échanger en direct des compétences.

De nouveaux outils, des aides au financement et un dispositif de parrainage, sont en développement pour renforcer l'aide apportée par la Maison de l'Entreprise. Des événements ont lieu régulièrement avec des animations économiques, des forums de création d'entreprises et un concours des jeunes entreprises et des porteurs de projets.

### Actions comparables dans les autres régions

Les partenariats inter-entreprises avec le soutien des autorités locales existent dans les régions partenaires comme par exemple le projet *Reading Town Centre*. Cette action se base sur un plan d'action pour développer de façon concertée les commerces et l'emploi dans le centre-ville pour assurer une évolution dans le même sens. Cette coordination des activités a été possible grâce à la collaboration entre institutions et commerçants.





## «Les Marches de l'Oise» : réindustrialisation du site Chausson à Creil-Montataire

### 1996 : fermeture de Chausson, plus gros employeur du bassin creillois

L'usine de construction automobile Chausson, filiale de Renault et de Peugeot a employé jusqu'à 5 000 personnes. Elle était une source très importante de revenus pour les communes de Creil et de Montataire (en particulier par le biais de la taxe professionnelle). Suite à trois plans sociaux successifs, elle a été définitivement fermée en mars 1996. Cette fermeture intervenue dans un contexte de restructuration industrielle concernant l'ensemble du bassin creillois a constitué un traumatisme fort pour l'agglomération creilloise.

### Interventions publiques pour la réindustrialisation du site

Très vite, les collectivités se sont fortement impliquées afin de rendre possible une réindustrialisation de ce site de 30 hectares (dont 90 000 m<sup>2</sup> bâti au sol) situé en plein cœur de l'agglomération. En 1996, elles obtiennent le classement de ce site par l'Etat en «zone franche urbaine» afin d'offrir des avantages fiscaux aux entreprises souhaitant s'implanter. Parallèlement, les compétences du district urbain de l'agglomération creilloise sont élargies afin qu'il puisse racheter le site avec comme objectif de créer au moins 500 emplois d'ici juin 2001.

### Les partenaires

L'Etat, l'Union européenne (programme Resider), le conseil régional de Picardie, le conseil général de l'Oise et le district urbain de l'agglomération creilloise (Duac) ont participé au rachat du site et ont fait procéder aux travaux indispensables d'aménagement (démolition, voiries et réseaux divers,...) pour permettre de passer d'un site mono-entreprise à un site pluri-entreprises.

En 1998, la caisse des dépôts et consignations (CDC), la Sodie (filiale d'Usinor chargée du reclassement des salariés de Chausson), la caisse d'épargne de Picardie, la Semoise, la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, la chambre des métiers de l'Oise et le groupement des entreprises de la région de Creil (Gerc) ont créé la société Creil-Montataire développement (CMD) afin d'aménager et de commercialiser (en location) les locaux, de construire de nouvelles surfaces d'activité (35 000 m<sup>2</sup>) et de gérer le site.

### Plus de 600 emplois aux Marches de l'Oise à la fin de l'année 2000

La réindustrialisation de l'ex-site Chausson comprend la réhabilitation (par CMD) en vue de la location, et la vente en l'état (par le Duac) de certains bâtiments, ainsi que la création (par CMD) de nouveaux bâtiments en vue de la location.

Depuis 1999, le site se nomme les «Marches de l'Oise». Le District, pour témoigner de sa certitude du bon développement du site, s'y est installé en juillet 1999.

A ce jour, une soixantaine d'entreprises, employant de 1 à 100 personnes, se sont installées. L'objectif de 500 emplois est d'ores et déjà atteint. D'autres implantations sont attendues. Un permis de construire, pour un premier nouveau bâtiment, comprenant 10 lots d'ateliers pour 3 000 m<sup>2</sup> au total a été déposé.

### Actions comparables dans les autres régions

La friche Glaxo-Wellcome, ancien site pharmaceutique, dans le Borough londonien de Bromley, est maintenant occupé par des logements et des activités de recherche biotechnologique. Il a fait l'objet d'un contrat (*Section 106 Agreement*) avec l'aménageur privé qui a pris en charge le financement des espaces publics, de la voirie et d'une école.

La friche industrielle de *Laakhage* (La Haye) située en zone urbaine a donné lieu notamment à l'implantation d'un mégastore, moyen de prévenir la localisation de centres commerciaux en périphérie lointaine. Dans la même région, la zone industrielle de *Plaspoelpolder* a donné lieu à une opération de reconversion vers d'autres activités économiques.

La friche de l'ancienne aciérie de *Henrichshütte* dans la Ruhr devient un parc d'activités et un parc paysager.





## La route du patrimoine industriel

### Les monuments industriels : nouvelles attractions pour le tourisme dans la région de la Ruhr

Depuis de nombreuses années, la région de la Ruhr était caractérisée par ses monuments industriels. Aujourd'hui, ils constituent une part importante de son patrimoine culturel. Ces dix dernières années, ils ont été transformés pour de nouveaux usages comme des musées, des centres de création, d'art et de loisirs. Depuis ce changement radical, d'une histoire industrielle à un patrimoine industriel, la région devient, de plus en plus, un pôle touristique. Le tourisme dans la région de la Ruhr est devenu un secteur en expansion. Stimulé par les projets de l'IBA, le tourisme industriel est maintenant devenu le maître-mot de la branche touristique.

Quatre routes spécifiques ont été créées pour tisser des liens entre des groupes de projets : la culture industrielle, la nature industrielle, les signaux et le «landart», l'architecture et la construction.

Avec la route du patrimoine industriel, la région de la Ruhr possède maintenant un symbole distinctif de son héritage industriel qui est une toute nouvelle expérience pour les visiteurs. La route du patrimoine industriel a été un projet du *Kommunalverband Ruhrgebiet* en coopération avec la Société allemande pour le patrimoine industriel (*Deutsche Gesellschaft für Industriekultur e.V.*) à Duisbourg.

### La route du patrimoine industriel

Les sites du patrimoine industriel sont les principales attractions. Pour rendre plus aisée la recherche par les visiteurs de leur circuit, dans un réseau qui relie 19 points, la route du patrimoine industriel a été établie. On peut la suivre en voiture, en train, en bus, en bicyclette et même en bateau. Les points d'ancrage sont tous repérés par un grand signal jaune. Six musées d'histoire technique et sociale viennent en complément. Ils ont une importance nationale et jouent un rôle vital en nous racontant beaucoup de choses sur la longue histoire d'une des plus grandes régions industrielles au monde. Parmi eux se trouve le *Eisenbahnmuseum* à Bochum-Dahlhausen.

Tout au long de la route du patrimoine industriel, bien d'autres choses sont à découvrir : 9 points de vue panoramiques (dont le Tétraèdre à Bottrop) duquel les visiteurs peuvent observer le paysage industriel et douze lieux qui ont une signification particulière.

Près de 25 itinéraires à thèmes des aperçus plus détaillés sur des caractéristiques particulières de la région.

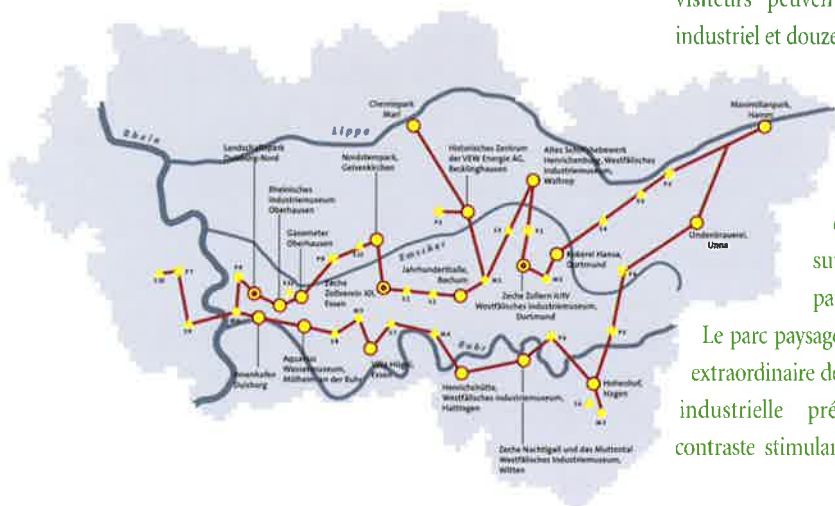
Le parc paysager de l'Emscher offre un extraordinaire déploiement d'une nature industrielle présentant souvent un contraste stimulant avec les gigantesques

reliques de l'histoire industrielle. La signalétique imprime de nouveaux symboles d'identification à la région. Ici les artistes ont réinterprété de nombreux sites industriels avec du «landart», des sculptures ou des illuminations ; ainsi ils confèrent à ces signaux une nouvelle et unique qualité, de jour comme de nuit.

### Des actions similaires dans les régions partenaires

En Angleterre, la maison de Charles Darwin à Downe a été transformée en musée. Les lieux où il a vécu et travaillé aussi bien que la campagne où il développa son idée de l'évolution, peuvent être visités. A Down House, Darwin a formulé la théorie complète présentée au monde dans «l'origine des espèces». En 1999, Down House et la campagne alentour ont été proposés comme patrimoine mondial.

En France, la Fondation Royaumont s'est installée dans une zone rurale d'Ile-de-France. L'ancienne abbaye de Royaumont dans le Val d'Oise est l'abbaye cistercienne la mieux conservée. Le patrimoine historique et culturel doit être préservé et valorisé. En outre, c'est un lieu de séminaire, où peuvent se tenir des séances de formation professionnelle et d'autres événements comme des concerts...



## ARTICLE 6 La réduction des conséquences négatives des déplacements : principes pour une mobilité durable

### Des objectifs similaires de réduction des pollutions et d'amélioration du cadre de vie

Poursuivant le même objectif de réduction de l'usage de la voiture, les régions partenaires et les secteurs d'étude assurent la promotion et le développement de l'usage du vélo, de la marche à pied et des transports en commun. Des stratégies sont élaborées : en Ile-de-France, plan des déplacements urbains et schéma régional des circulations douces ; dans le Sud-Est anglais, Regional Parking Strategy ; en Hollande méridionale : plan vélo... L'organisation institutionnelle des transports est différente d'une région à l'autre mais les enjeux sont partagés et concernent : l'évaluation des interdépendances entre infrastructures de transport et développement urbain, aménagements interurbains, qualité de l'espace public au sein des agglomérations.

### Le renforcement des liaisons de banlieue à banlieue en transport en commun

Les plans locaux de déplacements qui existent en France et en Grande-Bretagne traitent des transports et des déplacements au sein des agglomérations. Parallèlement, les collectivités doivent répondre à la demande croissante de transports collectifs de banlieue à banlieue.

### L'incitation à l'usage de modes de déplacement alternatifs

Les régions partenaires encouragent la promotion des modes doux, notamment pour les loisirs mais aussi pour les déplacements domicile/travail. Plusieurs actions marquantes sont présentées. En Angleterre, le LOOP, réseau de promenade desservi par les stations de transport en commun, permet de circuler autour de Londres. Essex Travelwise incite les résidents à utiliser d'autres modes de déplacement que la voiture. Dans la région de la Ruhr, à l'occasion des opérations de requalification environnementale du parc de l'Emscher, c'est un réseau de pistes cyclables (*Emscher Park Bikeway*) qui a été instauré.

### Une impulsion locale aux démarches innovantes

Pour pallier aux inconvénients d'une faible densité urbaine, assurer les services à la population et faciliter l'accès à l'emploi, les collectivités des territoires de franges s'investissent dans la question des transports. Autour de la plate-forme aéroportuaire de Roissy Charles-de-Gaulle, deux expériences sont signalées : Allobus (transport à la demande) et les taxis privés communautaires de la communauté de communes de Roissy Porte de France. En Angleterre, le Borough de Bromley a mis en place un mode de ramassage scolaire piétonnier et les entreprises sont aidées dans l'élaboration du plan de déplacements de leurs employés.



## Allobus, le transport à la demande de la zone aéroportuaire de Roissy

### Un service de transport novateur pour des déplacements domicile-travail

La zone d'activités de la plate-forme aéroportuaire de Roissy/Charles-de-Gaulle présente 55 000 emplois sur une surface équivalente à celle de Paris intra-muros. La plupart des activités sont liées à l'aéroport et les horaires de travail sont très spécifiques : 80 % des entreprises ont des horaires décalés de la normale, 43 % fonctionnent le week-end. Les services d'autobus classiques desservant la plate-forme aéroportuaire ne peuvent répondre à des horaires aussi atypiques. En outre, les réseaux de transports collectifs classiques (RER et bus) rendent paradoxalement plus facile l'accès à la plate-forme aéroportuaire depuis Paris que depuis les communes limitrophes.

C'est pourquoi le système Allobus, transport à la demande de la zone aéroportuaire de Roissy, a été mis en place. Il est constitué de lignes virtuelles irriguant 4 communes résidentielles voisines. Ces lignes sont activées et les arrêts desservis sur appel téléphonique des usagers. Cette offre est disponible 7j/7 et 24h/24.

Allobus constitue ainsi une réelle alternative à la voiture particulière pour les salariés de la zone aéroportuaire résidant dans les quartiers d'habitat périurbain peu dense avoisinants. C'est une offre de transport public souple, peu onéreuse et adaptée à leurs horaires de travail. Elle constitue en outre un atout pour les demandeurs d'emplois ne pouvant sinon prétendre à certaines offres, faute de véhicule personnel.

### Les principes d'Allobus : lignes virtuelles et réservation par téléphone

Allobus est un système de transport à la demande fonctionnant sur 4 lignes "virtuelles". Ces lignes respectent les arrêts des lignes classiques, mais, sans demande des usagers, aucun bus ne roule. Pour activer le service, il suffit d'un simple appel téléphonique, 1 heure à l'avance, et l'arrêt choisi est desservi à destination de la plate-forme aéroportuaire et inversement, dans la limite d'une fréquence maximale d'un passage toutes les 30 minutes.

Grâce à ce dispositif, quatre communes (Sarcelles, Goussainville, Villiers-le-Bel situées dans le Val d'Oise et Tremblay-en-France située en Seine-Saint-Denis) sont reliées 7j/7 et 24h/24 au pôle d'emploi de l'aéroport Roissy/Charles-de-Gaulle.

C'est une centrale téléphonique qui permet d'établir la liaison entre le client et le service. L'opération se fait à l'aide d'un logiciel d'aide à l'exploitation "LOXANE" optimisant les moyens à mettre en œuvre sur le terrain en temps réel. Le conducteur reçoit à l'intérieur du bus le détail des courses à faire ainsi que l'identité des clients pour un accueil personnalisé.

L'équipe d'Allobus se compose de 71 personnes, parmi lesquelles 58 conducteurs. Le service est assuré par 8 véhicules de 19 places et de 2 de 31 places. En heure de pointe, principalement de 4h30 à 7h du matin, si le logiciel d'exploitation enregistre plus de 31 réservations sur une course, un bus classique est mis en service.



Le système Allobus est exploité par la société de transport "les Courriers d'Ile-de-France". Le déficit budgétaire est couvert par quatre partenaires : Aéroports de Paris, le Syndicat des transports d'Ile-de-France, le Conseil général du Val d'Oise, pour ses trois communes, et la commune de Tremblay-en-France.

### Comment utiliser Allobus ?

Allobus est ouvert à tous et est soumis à la tarification des transports publics en Ile-de-France : billets uniques ou abonnement " Carte orange ". Les usagers réservent une heure à l'avance par téléphone (tarif local) et indiquent l'heure à laquelle ils souhaitent être à Roissy ou à laquelle ils veulent quitter le site.

L'opérateur indique l'heure précise à laquelle le véhicule Allobus passera à l'arrêt de bus le plus proche du domicile ou du lieu de travail.

Pour des trajets réguliers, il est possible de s'abonner pour un horaire précis. Allobus ne dessert pas les aéroports. Les véhicules ne sont d'ailleurs pas aménagés pour le transport des bagages.

### Après 5 ans de fonctionnement, les résultats d'exploitation sont toujours inscrits à la hausse

Allobus fonctionne depuis le 30 mars 1998, avec trois lignes à l'origine et une quatrième depuis septembre 1999.

L'objectif fixé pour la première année d'exploitation était d'effectuer 80 000 voyages. Les résultats ont immédiatement dépassé cet objectif avec 215 000 voyages la première année et 300 000 la suivante. L'année 2002 a vu la fréquentation dépasser les 450 000 voyages. Ce sont donc plus de 1 000 personnes qui utilisent par jour Allobus et 90 % d'entre-elles sont des abonnés Carte orange.

Allobus connaît un succès indéniable. Ce transport à la demande a ouvert des opportunités de recrutement aux entreprises de Roissy en donnant accès à toute une catégorie d'actifs non motorisés. L'accès à Allobus est aujourd'hui devenu un critère d'embauche comme la possession du permis de conduire.

Ce système coûte néanmoins très cher et demande un effort supplémentaire important de la part de la collectivité. Ce qui explique aussi que ce système ne se soit pas encore développé sur d'autres sites. Cette offre d'un nouveau genre (demande de transport par appel téléphonique, identité du voyageur connue par le conducteur) est pourtant une innovation dont la portée couvre l'ensemble du métier du transport public.

### Allobus, un outil s'inscrivant dans la politique régionale des déplacements

Le Plan des déplacements urbains (PDU) de la Région Ile-de-France a été approuvé en décembre 2000. Son but est de maintenir un équilibre entre les besoins de mobilité et la préservation de l'environnement et de la santé avec un objectif de diminution de la circulation automobile de 3 % sur 6 ans. Pour atteindre ces objectifs, le PDU intègre des actions de développement des systèmes de transports à la demande. Ces techniques de transport public répondent mieux aux attentes des usagers en zones peu denses et constituent une réelle alternative à la voiture particulière. L'expérience acquise avec Allobus à Roissy est à ce titre fondamentale pour l'ensemble des territoires des franges.

Dans un contexte assez nettement différent, celui de l'espace rural francilien, deux services de transport à la demande peuvent être également cités.

Le service «B.A.LA.DE» de Provins (77) a été initié en 1998 par le Syndicat intercommunal à la carte du pays provinois. Il dessert les villages de cette intercommunalité le mercredi et le samedi. La prise en charge se fait au domicile vers un choix limité de destinations dans Provins. Il est nécessaire de réserver la veille et il fait l'objet d'une tarification spécifique non accessible carte orange. Ce service connaît une progression soutenue de sa fréquentation depuis sa création. En février 2001, la société Connex a mis en service son concept de transport à la demande, le " Créabus ", sur 10 communes du canton de Perthes en Gâtinais centrées sur Saint-Fargeau-Ponthierry (77). Ce service fonctionne en heures creuses en complément des lignes régulières. Trois destinations sont proposées : Saint-Fargeau-Ponthierry, Melun et Fontainebleau. La prise en charge se fait aux arrêts des lignes régulières après réservation téléphonique au moins une heure à l'avance. Créabus est accessible également aux porteurs de carte orange. De nouveaux services à la demande devraient voir le jour dans les prochaines années.

La recherche d'alternatives à l'usage de la voiture particulière se fait également au niveau des entreprises. Des expériences de covoiturage ont été engagées dans certaines grandes sociétés (Nestlé, Renault, Eurodisney, ...).



### Une action similaire au Royaume-Uni : les «Green Transport Plans» proposent également des alternatives à la voiture particulière pour les trajets domicile-travail

Les Green Transport Plans (GTP) sont initiés par l'Etat. Ils font partie d'un ensemble de mesures visant à limiter l'usage de la voiture particulière notamment dans les déplacements liés à l'entreprise et au monde du travail. Ils comprennent un ensemble de principes à mettre en œuvre dont le covoiturage pour les employés. L'incitation pour l'entreprise à s'engager dans ce type de démarche se fait notamment par un système d'allègement des taxes. Un GTP est actuellement en cours de mise en place au sein de l'entreprise Vodafone Airtouch dans le Berkshire à l'ouest de Londres en partenariat avec les collectivités locales et les transporteurs publics.





Essex County Council  
Planning

## Essex Travelwise

### Objectifs

*Travelwise* est un projet à long terme dont l'objectif est de réduire le trafic automobile avant qu'une situation de congestion complète ne soit atteinte. Il se fonde sur des politiques et des actions de sensibilisation auprès des usagers afin de promouvoir l'usage des modes doux et des transports publics et de diminuer la dépendance des gens à leur voiture.

### Actions réalisées

Les campagnes publicitaires et éducatives ont déjà permis de mieux sensibiliser l'ensemble de la population.

Un support pédagogique, sous la forme d'un produit multimédia, a été proposé aux enseignants pour la promotion des transports durables.

Un coordinateur «*Green Travel Plan*» (procédure initiée par l'Etat afin de promouvoir l'élaboration de plans de déplacements au niveau des entreprises et diminuer l'utilisation de la voiture) a été nommé pour mettre en œuvre un plan de déplacements au sein de l'administration du Comté de l'Essex, et pour aider l'ensemble des entreprises et organisations des secteurs publics ou privés à mettre en place les leurs.

### Actions prévues

Mettre en place un Système d'Information Géographique afin de mettre en œuvre les «*Green Travel Plans*».

Développer la sensibilisation aux transports durables.

Passer du travail sur la sensibilisation à la mise en œuvre d'actions concrètes, à travers des plans locaux de déplacements, pour changer les pratiques vis-à-vis de la voiture.

### Contexte de la réalisation

Le Conseil du Comté de l'Essex pilote et administre le projet *Travelwise*. Ses partenaires sont les Conseils de District et les autorités de la Santé.

Les financements sont portés principalement par le Conseil du Comté. Le nouveau guide pour enseignants, avec son support multimédia, a été financé avec l'aide de partenaires extérieurs.

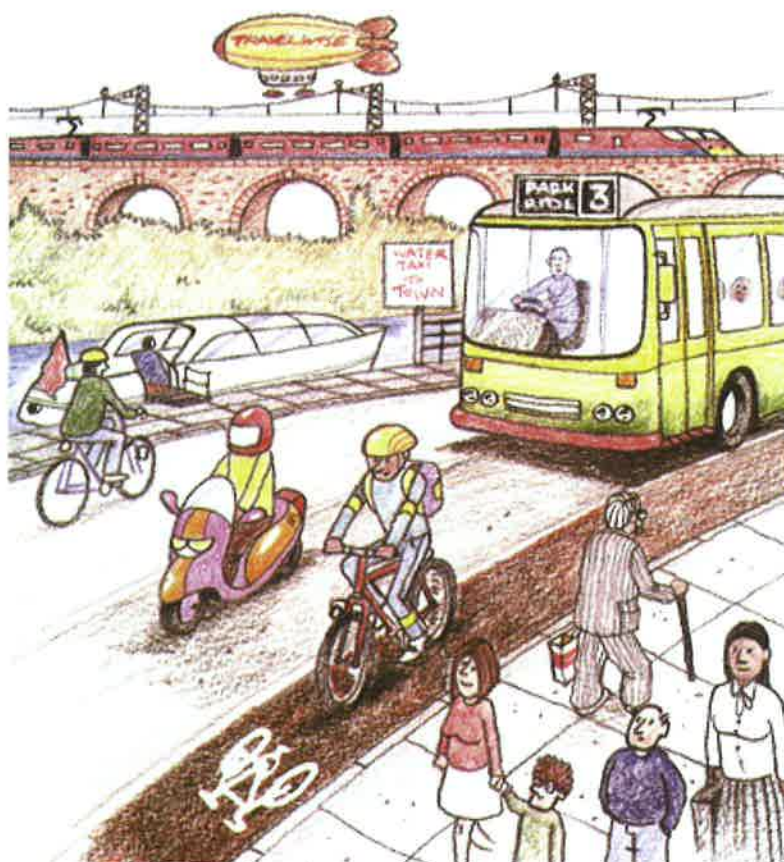
### Localisation

Le Comté de l'Essex.

### Le contexte régional et national

Des approches similaires sont mises en œuvre par d'autres autorités locales ayant la maîtrise d'ouvrage des voies publiques.

**TRAVELWISE**





**Planungsgemeinschaft  
Rheinpfalz**

## **Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) : association de transport de la région Rhin-Neckar**

### **Objectifs**

Renforcer les transports publics et réduire l'usage de la voiture particulière.

### **Comment fonctionne l'association ?**

La zone couverte par le *Verkehrsverbund Rhein-Neckar* (VRN) comprend des parties des trois Länder du Bade-Württemberg, de la Rhénanie-Palatinat et de la Hesse. Cette zone s'étend jusqu'à la frontière française au Sud-Ouest et jusqu'à la frontière avec la Bavière à l'Est. Les trois Länder et les 19 districts et villes autonomes se sont regroupés pour former une association dont la vocation est l'organisation des transports, le *Zweckverband Rhein-Neckar* (ZRN). Cette association est l'actionnaire unique du *Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH* (VRN GmbH). Celui-ci représente le *Zweckverband Rhein-Neckar* dans les affaires courantes et assure l'organisation des transports et l'élaboration du plan local des transports du territoire de l'association. Actuellement, le projet fondamental pour la région est la construction d'une ligne ferrée Est-Ouest d'échelle régionale, le *S-Bahn Rhein-Neckar*, impliquant un investissement total de plus de 250 millions d'euros. Elle a été incluse au programme fédéral allemand des projets méritant un financement prioritaire.

En plus de couvrir le domaine des collectivités locales, le VRN couvre les 33 compagnies de transport regroupées au sein de la *Unternehmensgesellschaft* (URN GmbH). Cette association de transporteurs s'acquitte des tâches partagées par les compagnies de transport, en particulier en structurant les tarifs, en allouant les ressources et en coordonnant les services de transport. Les collectivités et les compagnies ont une position commune et définie contractuellement. Des règles légales sur la coopération dans les associations de transporteurs gouvernent la standardisation en matière de planification des transports, de services offerts, de tarifs, d'allocation des ressources, d'information, de promotion, de relations publiques et de publicité pour l'association.

L'association des transports de la région Rhein-Neckar a été créée en décembre 1989. Sa devise est «un tarif, un ticket, un horaire». La population approuve cette démarche comme le montre le nombre de passagers qui croît chaque année. Durant l'année 2000, environ 231,5 millions de déplacements ont été faits en transports en commun, soit 3,8 % de plus que l'année précédente et une augmentation de 103 % depuis 1990, première année de l'association.

### **Relations publiques et promotion du transport public**

Le site web de l'association des transports de la région Rhein-Neckar [www.vrn.de](http://www.vrn.de) a été le premier site allemand diffusant les informations horaires. La diffusion de cette information est aussi garantie par des brochures imprimées, des annonces dans les journaux, des informations horaires par téléphone et une participation à diverses manifestations régionales.



### **Ticket 24 PLUS**

Le Ticket 24 PLUS est valable 24 heures du lundi au vendredi à compter du moment où il est poinçonné. Le week-end, il est utilisable à partir de sa validation jusqu'à la fermeture du réseau le dimanche, ce qui représente presque 2 jours complets. Si un jour férié est accolé au week-end (Pâques par exemple), le ticket est valable pour la période entière.

Les week-ends, les jours fériés et du lundi au vendredi à partir de 9h00, le Ticket 24 PLUS devient un billet de groupe, chacun pouvant prendre 4 personnes avec lui.

Pour l'ensemble du réseau, le Ticket 24 PLUS coûte 12,78 euros.

### **Actions similaires dans les régions partenaires**

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.



## The final seminar: handing over the project and openings

The MetroFringes project ended with a trans-national seminar which was held in the House of the Ile-de-France Regional Council on September 13 and 14, 2001, and which brought together about a hundred participants. It was an opportunity for the project team to draw added value from its work and to disseminate what it had learnt from the project. Brendan Williams from the Dublin Institute of Technology and Alain Colard from the Free University of Brussels presented the problems of urban fringes in their respective regions. Practical actions to be conducted under Interreg IIIB were considered for these urban fringe areas that have, in recent years, undergone major changes sometimes detrimental to their equilibriums and to operation of the metropolises; today, they deserve to be stimulated for the leverage they can generate, and for the advantage that can be gained from trans-national project engineering.



# LE SÉMINAIRE FINAL : RESTITUTION DU PROJET ET OUVERTURES

Anne-Véronique Vernardet  
laurif

Le projet «Franges des Métropoles» s'est conclu par un séminaire transnational qui s'est déroulé dans l'hémicycle du Conseil régional d'Ile-de-France les 13 et 14 septembre 2001 et a rassemblé une centaine de participants.

L'équipe de projet a pu valoriser ses travaux et diffuser les enseignements qu'elle en a tirés. Brendan Williams du Dublin Institute of Technology et Alain Colard de l'Université Libre de Bruxelles ont présenté les problématiques de franges urbaines dans leur région respective.

Des actions concrètes à conduire dans le cadre d'Interreg III B ont été envisagées pour ces espaces de franges urbaines ayant connu ces dernières années des changements importants et parfois néfastes à leur équilibre et au fonctionnement métropolitain ; elles méritent aujourd'hui d'être stimulées pour l'effet de levier qu'elles peuvent générer et pour tirer bénéfice d'une ingénierie de projet trans-nationale.

Le séminaire s'est achevé par une table ronde sur la dimension européenne de l'aménagement et du développement du Nord-Ouest européen présidée par Jocelyne Riou, Vice-Présidente du Conseil Régional d'Île-de-France avec la participation de : Ellen-Joy Groosman, élue du Parlement de la Province de Hollande méridionale, Kevin Leydon, DG Transport énergie (commission européenne), Brian J. Wilson, ancien directeur du SERPLAN, Hans-Egon Baasch, ministre des affaires intérieures du Land de Rhénanie-Palatinat. Trois thèmes d'échelle transnationale concernant ces espaces de franges urbaines ont par ailleurs fait l'objet d'ateliers, animés chacun par des partenaires du projet :

- parcs régionaux et ceintures vertes ;
- articulation entre vision stratégique d'échelle régionale et démarches locales ;
- approches intégrées pour un développement durable.

## Les parcs régionaux : assurer une gestion dynamique des ceintures vertes et des cœurs verts

L'espace ouvert des franges des régions métropolitaines du Nord-Ouest de l'Europe est généralement valorisé et protégé du développement, souvent au moyen d'une politique de Ceinture verte ou de Cœur vert. La nature de ces ceintures vertes varie mais, presque invariablement, leur objectif est protectionniste. Le projet «Franges des métropoles» a démontré que les politiques régionales de protection, bien qu'importantes, étaient trop rigides pour assurer une gestion adaptée des problèmes des franges métropolitaines.

Ces territoires exigent une gestion active autant qu'une protection. Les régions métropolitaines ont mis en place des initiatives de gestion active dans des espaces ouverts sélectionnés des franges au moyen de parcs régionaux. Pourtant ces approches n'offrent, au mieux, qu'une réponse partielle à l'enjeu de réalisation d'un modèle durable de développement spatial dans les franges des métropoles et d'une gestion efficace et coordonnée de l'ensemble de la ceinture verte. L'atelier s'est attaché à examiner le rôle d'un parc régional dans la gestion stratégique des ceintures vertes métropolitaines afin de comparer les approches et de considérer les bénéfices à attendre d'un partage des expériences et des bonnes pratiques grâce à la création d'un réseau transnational. Il a été proposé d'établir un réseau transna-

tional d'organismes responsables de la gestion des parcs régionaux avec les objectifs suivants :

- promouvoir le concept de parc régional comme composante clef d'une gestion durable des franges métropolitaines,
- promouvoir la gestion positive de tous les espaces ouverts des territoires de franges, qu'ils soient ou non repérés comme parc régional,
- échanger des expériences concrètes de gestion et apprendre les uns des autres dans nos contextes culturels et légaux particuliers,
- identifier les exemples de bonnes pratiques et les chances d'appliquer cette transnationalité,
- établir un projet dans le cadre du programme Interreg IIIB pour faciliter le démarrage du réseau proposé.



Vue aérienne d'Auffargis

Magali Laffond



## Approches intégrées pour un développement durable

### Articulation entre vision stratégique d'échelle régionale et démarches locales

Le deuxième article de la Déclaration des franges urbaines appelle à un renouveau des modes de coopération pour un développement durable des franges métropolitaines : communautés de projets, approches intégrées et processus opérationnels dynamiques. Le projet a montré que la maîtrise du développement des franges urbaines est d'une importance cruciale pour le développement durable des zones métropolitaines de l'Europe du Nord-Ouest. Mais la mise en œuvre de ces stratégies ne peut être menée qu'au niveau local et avec l'accord des institutions locales. Une solide articulation entre les différentes échelles de gestion est donc nécessaire et les acteurs publics et privés doivent s'attacher à la convergence de leurs actions. Dans les régions partenaires, des approches originales qui essaient d'initier et de soutenir l'initiative locale tout en préservant la

cohérence et la durabilité du développement régional sont mises en œuvre. La diversité de l'héritage culturel et légal des régions partenaires et l'expérience qui en découle fournissent une occasion d'enrichir les savoir-faire et de répondre de manière plus efficace aux attentes sociales, économiques et environnementales. Cet atelier a permis de confronter ces expériences, de repérer certains facteurs de progrès et d'innovation mais aussi les limites et les insuffisances et d'envisager les possibilités de coopération future entre les acteurs de ces territoires de franges sur les sujets suivants qui permettraient de mieux prendre en compte les objectifs du SDEC :

- mettre en œuvre les recommandations de la Déclaration pour les franges urbaines,
- créer un réseau transnational des collectivités régionales et locales concernées,
- fournir une ingénierie commune pour soutenir les projets locaux intégrés,
- définir et mettre en œuvre des critères de qualité,
- promouvoir une approche intégrée grâce à un label européen.

La Déclaration des franges urbaines appelle à un recours accru à des approches intégrées pour gérer ces territoires. Dans son troisième article, il est mentionné que l'approche transversale est préférable à une approche exclusivement sectorielle du développement de franges. Une telle approche doit permettre la prise en compte des besoins, des idées et de la créativité de la population qui y vit et/ou y travaille. Une approche intégrée semble une exigence pour obtenir un développement durable dans les territoires de frange, notamment dans les espaces ouverts. L'atelier a donné l'occasion d'observer l'expérience de nos régions, d'examiner comment des approches intégrées réussies sont mises en œuvre et comment une coopération transnationale peut aider à atteindre cet objectif. Il a insisté sur l'importance :

- de promouvoir un réseau d'échange transnational,
- de poursuivre la recherche dans des domaines pertinents,
- d'établir un projet dans le cadre du programme Interreg III B, par exemple pour la reconquête des bords de fleuves et de rivières, artères régionales.

## L'aventure de la participation à un projet trans-national

Si le projet a conduit à recueillir un matériau varié et touffu, il a aussi été pour l'ensemble des partenaires une expérience professionnelle et humaine d'une grande richesse. Sa réussite tient d'abord à ses enseignements techniques et politiques ; mais aussi à la confrontation durant 3 ans des méthodes de travail de chacun et à la curiosité, la créativité et la générosité des partenaires qui ont cherché à aller au-delà d'un travail purement académique vers une approche plus concrète. Si l'exigence technique a toujours été recherchée, les résultats obtenus tiennent aussi à la qualité des relations entre partenaires et à la volonté d'élaborer un produit commun. Les éléments de synthèse présentés dans ce numéro des Cahiers résultent d'une véritable co-production. Environ 40 personnes ont contribué à ce projet : elles doivent être remerciées, de même que les acteurs locaux qui ont permis l'organisation des visites ainsi que les participants à ces visites.

Le temps relativement long qui a été consacré à la préparation de l'acte de candidature a été bénéfique à la réalisation du projet car ce dossier a pu ainsi constituer une référence commune. La diversité des organisations partenaires, ainsi que les problèmes de langues et de cultures diverses, ont nécessité de prendre le temps de se connaître et de partager la signification de ce que chacun entendait derrière des concepts diversement exprimés.

Un tel projet reste lourd à organiser et à gérer au quotidien : l'IAURIF s'est impliqué fortement et a cherché à jouer efficacement son rôle de chef de file ; si certaines réunions ont été houleuses, la volonté partagée que cette aventure soit



une réussite a conduit à rechercher des terrains d'entente. Chacun des quatre thèmes a été conduit par un partenaire synthétisant l'ensemble des contributions de ses confrères sur ce thème, de façon à impliquer chaque partenaire. Ce montage s'est révélé particulièrement efficace. 160 politiques et actions concrètes ont été identifiées et des fiches descriptives ont été produites. Les visites de terrain et la rencontre de leurs porteurs ont permis de mieux les comprendre et de les comparer entre elles.

Au cœur du projet, les visites ont demandé beaucoup d'énergie : chaque partenaire a reconnu avoir beaucoup appris en les organisant ; leur but était de susciter du transfert d'expériences en faisant bénéficier les élus régionaux et locaux des enseignements du projet pour les amener à faire évoluer leurs méthodes. L'association d'élus régionaux et locaux à la démarche a été une des spécificités du projet MetroFringes ; celle-ci s'est révélée particulièrement fructueuse.

L'organisation et la conduite des visites ont permis de multiplier le nombre de personnes concernées et intéressées (intervenants, stagiaires, élus, techniciens...). Ces journées de terrain ont été concentrées sur une période de six semaines et certains participants ont pu effectuer plusieurs déplacements : ces deux éléments ont aussi contribué à leur réussite. Chaque visite a accueilli une quarantaine de personnes et chaque partenaire a ensuite rédigé un rapport d'évaluation des visites à partir du questionnaire remis aux participants. Ces visites ont permis à la plupart des visiteurs de prendre des contacts utiles, par la rencontre des porteurs de projets dans leur propre région ou dans les régions partenaires. Elles leur ont aussi permis de prendre du recul par rapport à leur propre activité ou leur propre territoire, de découvrir d'autres façons d'aborder les mêmes thèmes, de trouver des similitudes aux problèmes qui existent dans les franges urbaines de nos métropoles.



Ces visites ont aussi contribué à faire prendre conscience de la dimension européenne, ont suscité la curiosité et incité à la conduite de projets opérationnels durables.

Nombre d'actions de communications ont été réalisées sur le projet et l'initiative communautaire INTERREG IIC à l'occasion des visites (presse locale) et d'autres interviews (presse professionnelle, interventions lors de colloques). Elles ont contribué non seulement à faire connaître nos travaux mais aussi à sensibiliser à la coopération en Europe.

Il convient d'insister sur l'intérêt et l'utilité de la coopération européenne et la nécessité de poursuivre les relations et confirmer le réseau dans la période d'Interreg III. D'une part, pour les enseignements que l'on peut tirer à aller voir ce qui se fait dans d'autres métropoles et, d'autre part, pour y valoriser nos propres démarches, les envisager avec un regard nouveau. Aujourd'hui, la coopération entre nos métropoles est pour tous d'une profonde utilité car elles sont engagées dans une farouche compétition économique.

La «Déclaration pour l'avenir des métropoles du Nord-Ouest européen», fil conducteur du guide de bonnes pratiques, peut devenir un document de travail et de référence pour de futurs projets éventuellement mis en œuvre de façon transnationale. Elle présente l'intérêt d'être accompagnée de préconisations thématiques elles-mêmes illustrées par le guide de bonnes pratiques, résultat du recueil d'exemples d'actions concrètes et des visites de terrain.

## Les franges des métropoles

## Bibliographie



Cette sélection de références bibliographiques, réalisée par la Médiathèque de l'aurif, est extraite de la base de données Urbamet ([www.urbamet.com](http://www.urbamet.com)). Chaque cote indiquée à la fin d'une référence mentionne le centre de documentation où vous pourrez consulter le document. Ainsi :

- CDU (Centre de documentation de l'urbanisme)
- CP (EpaCergy)
- CTM (CETE Méditerranée)
- DRE (Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France)
- EPC (École nationale des Ponts et Chaussées)
- IA (Iaurif)
- MV (EpaMarne)
- TU (Certu)

Barbieri (Nelly) ;  
Mauclair (Cécile)

INSTITUT D'AMENAGEMENT  
ET D'URBANISME DE LA REGION  
D'ILE DE FRANCE. PARIS

### LA CEINTURE VERTE, 20 ANS APRÈS SA CONCEPTION

Paris : IAUURIF, 2002. - 28 p. : cartes ; tabl.

Cette étude présente un bilan de l'évolution du territoire et de la réalisation du projet de Ceinture Verte. Ce projet avait pour but de limiter l'extension en tache d'huile de l'agglomération parisienne, d'ouvrir des espaces verts de loisirs et de maintenir l'agriculture aux portes de la ville. Ce bilan doit permettre d'éclairer la pertinence du découpage territorial selon les trois grandes zones morphologiques de la région : Trame Verte de l'agglomération centrale, Ceinture Verte qui en est le pivot, et la Couronne Rurale. Ce bilan doit permettre de poser la question de l'actualité du projet de Ceinture Verte et orienter les questions, modifications et compléments à lui apporter.

IA 43837

Dubois-Taine (Geneviève) éd.

FRANCE. MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT,  
PLAN URBANISME CONSTRUCTION  
ARCHITECTURE

### OUTSKIRTS OF EUROPEAN CITIES : STATE OF THE ART REPORT

Paris-La Défense : METL, 2002. - 150 p.,  
bibliogr.

(Programme COST Action C 10)

Après une introduction soulignant la nécessité de mieux comprendre les lieux de groupements (ou établissements) humains et le manque d'études menées sur les franges périurbaines, le rapport propose une approche dynamique en analysant les raisons de la modification de ces groupements au cours du dernier siècle (évolutions démographiques, politiques publiques et rôles des acteurs publics, évolutions des besoins individuels et des modes de vie, évolutions d'ordre économique), puis examine les structures et caractéristiques de ces nouvelles formes de territorialisation (aspects morphologiques, caractéristiques sociologiques, aspects architecturaux et esthétiques,

la question des transports), et questionne enfin le rôle de la gouvernance dans la planification et la gestion du périurbain. La seconde partie du rapport propose des contributions provenant de plusieurs pays européens (Autriche dans les cas spécifiques de Vienne et d'Innsbruck, Chypre, France, Royaume-Uni, Italie, Belgique, Finlande, Suède, Suisse, Norvège, Slovaquie). Les auteurs exposent des synthèses documentaires plus ou moins détaillées et des bibliographies.

CDU 55111

Sallez (Alain) ; Birgi (Julien)

### URBAN SPRAWL : THE FRENCH CASE

SL : Borchard Foundation, 2002. -  
27 p., cartes, graph., tabl., bibliogr.

[Borchard Foundation seminar,  
22nd 24th of July 2002]

En utilisant des données de l'INSEE concernant l'évolution démographique, les auteurs se proposent tout d'abord de cerner le phénomène de l'étalement urbain entre 1990 et 1999 en France. Pour ce faire, ils analysent les évolutions de la croissance démographique dans diverses zones (centre-ville, banlieue, périurbain, milieu rural), mais aussi celles de la distance maximale au centre dans les pôles urbains, de la densité des zones urbaines et des villes multi-polaires, de la répartition des emplois dans les zones urbaines (centre-ville, banlieue, périurbain). Ils analysent ensuite la morphologie de l'étalement urbain, observant l'apparition de nouvelles formes (extension spatiale par polarisation, urbanisation diffuse en bordure de région urbaine) et la stagnation des pôles urbains. Ils font ressortir des facteurs et causes de l'étalement urbain (impact des nouvelles technologies de transport et de communication, développement des infrastructures en grande périphérie, évolutions économiques et de l'organisation du travail, impact du travail précaire ou flexible, influence de l'immobilier...). Dans une seconde partie, ils restreignent leur analyse au cas de l'Ile-de-France : observation des évolutions de l'agglomération (des communes ont été intégrées depuis 1994), de la population dans les diverses parties de la région, de la répartition des emplois, des caractéristiques du parc de logements, de la répartition du logement social.

CDU 55319

Wiel (Marc)

**VILLE ET AUTOMOBILE**

Paris : Descartes et Cie, 2002.- 140 p., notes, bibliogr.

(Coll. Les urbanités)

L'auteur décrit le concept de ville comme "système d'interactions sociales" contenant un principe d'optimisation par les ménages et les entreprises dont la mobilité et l'agencement urbain sont des moyens complémentaires ou substitutifs, mais où la diversité des attentes et l'inégalité des ressources des acteurs jouent un rôle important car elles expliquent l'existence des différents marchés (foncier, immobilier, emploi, services) et leur dépendance des conditions de mobilité. Estimant que les collectivités locales n'ont pratiquement pas de marge de manoeuvre en matière de régulation de l'intensité de la périurbanisation, l'auteur souligne qu'elles peuvent en revanche maîtriser son degré d'éparpillement, notamment par une offre foncière suffisamment abondante en première couronne. Il identifie les conséquences des évolutions observées : bénéfiques pour les propriétaires fonciers et certaines activités économiques, dévalorisation immobilière et sociale de certains territoires, inéquité fiscale, grande difficulté à utiliser les modes alternatifs à l'automobile, dommages environnementaux, changement d'échelle géographique de la ségrégation sociale... Dans la dernière partie, l'auteur esquisse ce que pourraient être des voies nouvelles pour les politiques publiques en s'appuyant sur le cadre défini par les lois Voynet, Chevènement et SRU.

CDU 55075 ; IA 43918

**CAMPAGNES : L'URBAIN GAGNE**

POUVOIRS LOCAUX. C. DE LA DECENTRALISATION. (FRA).

N° 48, 2001.- pp. 31-90, phot., tabl., bibliogr.

Le dernier recensement de 1999 montre que la vision traditionnelle de l'espace français qui montre une hiérarchie de territoires ne correspond plus à la réalité et que l'on assiste à une périurbanisation de l'espace rural. La promotion du développement en espace rural, les technologies de l'information en milieu rural, les pratiques intercommunales rurales et les "pays", la gouvernance du développement rural, la représentation politique des campagnes, la question de la mondialisation, sont les principaux thèmes abordés.

IA P.321 ; CDU

Burkart (Marie)

**LA ZWISCHENSTADT EN ALLEMAGNE.****QUELLE PLANIFICATION POUR CONTENIR LA MOBILITÉ ?****IN : MOBILITÉS SPATIALES.****UNE QUESTION DE SOCIÉTÉ**

Paris : L'Harmattan, 2001.- pp. 113-129, tabl., graph., notes, bibliogr.

(Coll. Habitat et sociétés ; Compte-rendu du colloque Villes et mobilités, Ecole d'architecture de Paris-La Défense, 23 et 24 décembre 1999)

En se situant dans le prolongement de travaux ayant porté sur les nouveaux types d'espaces urbains en formation et sur leurs évolutions ultérieures, ainsi que sur des problèmes auxquels les agglomérations urbaines sont confrontées (suburbanisation, affaiblissement des villes centres, carence des surfaces disponibles et hausse des prix fonciers et immobiliers, manque de logements, croissance des déplacements), mais aussi sur des statistiques récentes (évolution démographique, du nombre d'actifs dans les anciens et nouveaux Länder, construction de logements dans les anciens Länder, évolution démographique dans les grandes agglomérations urbaines, évolution de la répartition des modes de déplacement de 1976 à 1994 dans les anciens Länder), cette étude met en évidence le développement suburbain persistant que connaît l'Allemagne (la nouvelle forme urbaine a été baptisée "Zwischenstadt"). Elle analyse les localisations résidentielles suburbaines comme des reflets d'un marché foncier et immobilier tendu, décrit les changements démographiques et culturels récents, analyse l'évolution de la mobilité des ménages (forte croissance du taux de motorisation, prédominance de la voiture individuelle dans les déplacements), montre comment la planification urbaine peut limiter l'étalement urbain et contenir la mobilité (mixité urbaine pour réduire la mobilité, promotion de la densité pour une "ville de proximité", développement de la polycentralité pour freiner l'étalement urbain) et montre enfin comment les politiques communales sont à la recherche de solutions pour répondre à la demande des surfaces constructibles (mobilisation des terrains encore disponibles et densification des quartiers d'habitation, programmation de nouveaux ensembles d'habitation).

CDU 55119



Bibliographie



**Mancebo (François)**  
**DISCONTINUITÉS, LISIÈRES ET TERRITOIRES,**  
**TENTATIVE DE GÉNÉRALISATION DE LA NOTION**  
**DE FRONTIÈRE ET DE COMPRÉHENSION DES**  
**DYNAMIQUES FRONTALIÈRES**

SUD-OUEST EUROPEEN. (FRA).

n° 10, mars 2001.- pp. 77-87, notes,  
 fig., bibliogr.

Les frontières, constructions sociales, ne sauraient être restreintes aux seules limites internationales : cette contribution tente d'élargir cette notion à toutes les discontinuités dans l'organisation socio-spatiale ; limites administrative, institutionnelle, économique, sociale ou autre. Des "lisières", franges ou zones de transition sont associées aux discontinuités : elles sont des territoires spécifiques qui possèdent des caractères originaux. Ces réflexions mettent en évidence le lien très étroit entre territoires, discontinuités et lisières : on ne peut examiner un des termes indépendamment des deux autres. L'article s'achève sur une tentative de définition des territoires à partir des limites et des épaisseurs de transition, questionnant les notions d'espace et de distance, de perméabilité ou de porosité, et invitant à un travail de conceptualisation de l'espace.

CDU

**CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX**  
**LES TRANSPORTS L'URBANISME**  
**ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES. LYON**

**VILLES DU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE :**  
**QUELLES VILLES VOULONS-NOUS ?**  
**QUELLES VILLES AURONS-NOUS ?**

Actes du colloque de La Rochelle. Tome II. Formes urbaines, mobilité, villes durables, gouvernance

Lyon : CERTU, juillet 2001.- 813 p.

Cet ouvrage est le deuxième tome des actes du colloque de La Rochelle organisé en octobre 1998 sur le thème : Villes du XXI<sup>e</sup> siècle. Entre villes et métropoles : rupture ou continuité ? Un premier tome, publié en mai 1999 dans la même collection constituait la synthèse du colloque ; un troisième tome abordera les modes de vie, les liens sociaux et

les relations entre l'économie et la ville, dans un contexte de globalisation. Ce deuxième tome aborde plus particulièrement : - Les formes urbaines : formes urbaines et conceptions urbaines : des modèles en compétition ? Quatorze chercheurs présentent l'évolution de la ville sous différents aspects (périurbanisation, étalement urbain, multipolarité...) et en divers lieux (Europe, Chine).

TU CEDB 32 ; TU DOC ; CDU 54604 ; IA 43780

**Tassin (Bruno) dir. ; Thevenot (Daniel) dir.**  
**ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES.**  
**PARIS ;**

**ECOLE NATIONALE DU GENIE RURAL DES EAUX**  
**ET FORETS. PARIS**

**DU MILIEU NATUREL À LA VILLE : VERS UNE**  
**GESTION DURABLE DU PÉRIURBAIN**

Paris : Presses de l'ENPC, 2001.- 138  
 p., graph., tabl., phot., réf. bibl.

(Actes des 10<sup>e</sup> journées du Diplôme d'études approfondies «Sciences et techniques de l'environnement», 20-21 mai 1999 à Paris)

L'aménagement durable des franges péri-urbaines puis leur gestion posent de nombreux problèmes économiques, socio-culturels et environnementaux. Les communications de ces 10<sup>e</sup> journées les abordent au travers de 4 thématiques : 1. Des éléments de réflexion sur les campagnes urbaines, puis une synthèse de l'urbanisation en région parisienne depuis le développement des villes nouvelles et ses conséquences sur l'environnement. La seconde partie donne des éclairages techniques, entre autres sur la gestion des eaux pluviales en milieu périurbain et ses difficultés propres - 2. La «dynamique des polluants» de l'air, de l'eau et des sols agricoles, et les conséquences de cette juxtaposition entre zones urbaines et zones agricoles - 3. Problèmes de la réhabilitation des sols pollués : de nouvelles techniques comme la bio-remédiation ou la cryo-dépollution sont présentées - 3. La gestion durable du périurbain du point de vue gestion des boues de stations d'épuration, ou en resituant le développement périurbain dans le cadre d'une nouvelle organisation urbaine.

EPC NS24684

Taverne (Ed)

**RANDSTAD HOLLAND**

VISITEUR. (FRA).

N° 6, automne 2000.- pp. 82-111, cartes, phot., notes

La Randstad, conurbation circulaire constituée par les principales villes de l'Ouest des Pays-Bas, est une des formations urbaines les plus originales d'Europe. Il ne s'agit pas là d'une simple contiguïté morphologique mais d'un schéma ancien qui traverse l'imaginaire urbanistique de ce pays depuis plusieurs siècles et qui a tout à voir avec la place importante qu'occupe aujourd'hui la production hollandaise dans les débats architecturaux et urbains.

IA P.617 ; CDU

Mattei (Marie-Flore) coord. ; Pumain (Denise) coord.

**DONNÉES URBAINES 3**

Paris : Anthropos, 2000.- 441 P., cartes, graph., tabl., bibliogr.

{Coll. Villes ; ouvrage publié avec le concours de l'INSEE et l'Action concertée incitative Ville du Ministère de la Recherche}

Contenant une trentaine d'articles commentant des informations originales issues d'organismes divers, ce troisième volume des «Données urbaines» apporte des éclairages nouveaux à propos de questions qui agitent le monde urbain aujourd'hui : la redéfinition des partenariats locaux entre collectivités territoriales, les choix à effectuer en matière de transports urbains, le déploiement des mobilités dans et entre les villes, la montée des sentiments d'insécurité. A partir de comparaisons internationales, des spécialistes font le point sur des grands thèmes comme l'étalement urbain ou le gouvernement de villes. L'ouvrage contient également des contributions sur l'environnement urbain (ambiances urbaines en général: formes, sons, odeurs, lumières-de la ville). Les articles sont regroupés en chapitres intitulés: Périmètres urbains, gouvernance urbaine et appropriation ; Vivre en ville ; Structures spatiales et sociales ; Activités économiques ; Villes en système ; L'environnement urbain.

CDU 52441 ; IA 37482(3) ; CP 6435(3) ; DRE 8082(3)

**PARC NATUREL RÉGIONAL DE LA HAUTE VALLÉE DE CHEVREUSE : BILAN 1999****SYNDICAT MIXTE DU PARC NATUREL RÉGIONAL DE LA HAUTE VALLÉE DE CHEVREUSE**

Chevreuse : Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse, 2000. - 10 p. : phot.

Les actions les plus marquantes des quatre commissions de travail mises en place par la nouvelle charte sont présentées, déclinées selon les six enjeux du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse : préserver les milieux naturels les plus riches, informer et sensibiliser les habitants et les visiteurs, soutenir et développer les activités pour conserver un territoire vivant, maintenir des paysages ouverts et le caractère rural des fonds de vallées, restaurer et mettre en valeur les rivières, maîtriser la croissance de l'urbanisation pour préserver les espaces naturels et agricoles.

IA 41335

**L'EMSCHER PARK : UNE RÉVOLUTION CULTURELLE**

PROJET URBAIN. (FRA).

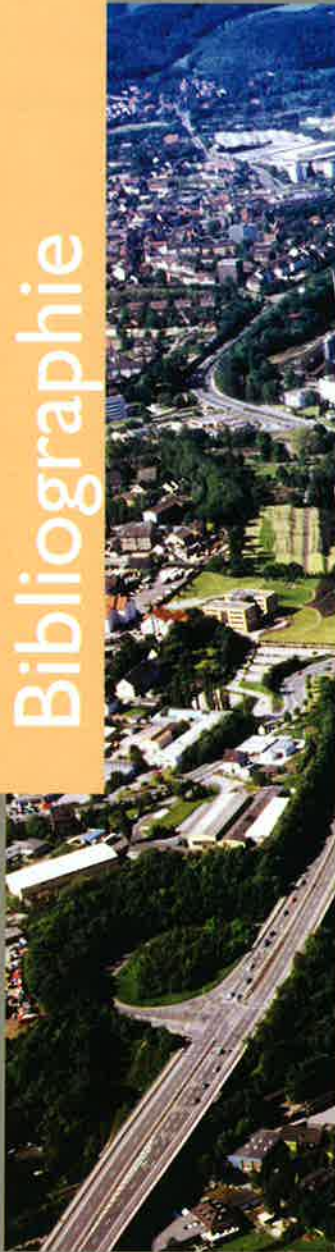
n° 21, sept. 2000.- pp. 4-28, photo., ill.

Territoire de 800 km<sup>2</sup>, la Ruhr a particulièrement souffert de l'industrialisation massive et de la fermeture de ses mines et de ses hauts fourneaux. Pour revaloriser l'image d'un espace en déclin, le land de Rhénanie Nord-Westphalie décide, en 1989, de mettre en place une exposition internationale de l'architecture dans la vallée de l'Emscher, au Nord de la région. Cette IBA, programmée sur dix ans, a permis la mise en œuvre de projets coordonnés destinés à revaloriser les paysages selon des principes d'écologie et de culture. La réussite de cette action collective se mesure aujourd'hui à l'image renouvelée que projette la région.

CDU



Bibliographie



Zembri (Pierre)

ECOLE NATIONALE DES PONTS  
ET CHAUSSEES. LABORATOIRE  
TECHNIQUES TERRITOIRES SOCIETES.  
NOISY-LE-GRAND

**MUTATIONS DE LA MOBILITÉ ET RIGIDITÉ DES  
PÉRIMÈTRES DE GESTION DES TRANSPORTS  
PUBLICS EN FRANCE : UN DIVORCE CROISSANT  
ENTRE DEUX TERRITORIALITÉS. IN : RÉSEAUX,  
INSTITUTIONS ET TERRITOIRES DANS LE TEXTE.  
ANNÉE 2000**

Marne-la-Vallée : L'ATTS, 2001.- pp. 379-  
398, fig., tabl., bibliogr., glossaire

L'auteur se propose d'explorer un facteur aggravant de l'inégalité croissante entre modes de transport dans la desserte de l'espace urbain : l'immobilité relative des périmètres de responsabilité des différentes autorités organisatrices du transport par rapport à la progression constante des limites spatiales des agglomérations. Pour ce faire, il aborde successivement les évolutions récentes des territoires urbains en France (ville en voie d'éparpillement du fait de l'automobile, faibles densités ne favorisant guère une desserte en transports collectifs), les réponses en termes de modifications des modes de gestion (périmètres générateurs d'effets "frontières", juxtaposition et superposition des compétences, tarifications combinées, convention multipartites, constitution de syndicats mixtes) et les problèmes restant pour l'instant sans solution (les franges de l'agglomération).

CDU 54061

Einig (Klaus) ; Siedentop (Stefan)

**LANDSCHAFTEN NACHHALTIG ZERSIEDELT. /UNE  
DÉCOMPOSITION SANS RETOUR DU PAYSAGE  
GARTEN UND LANDSCHAFT. (DEU).**

n° 3, mars 2000.- pp. 13-16, fig.,  
photo. (KOOOPERATIVES planen)

En termes de développement urbain, il existe une grande différence entre les directives politiques et les applications dans la réalité. Le problème se pose tout particulièrement dans le domaine de la répartition de la population dans l'espace. En effet, du fait de leur éloignement du réseau de transport local, les zones périurbaines stagnent tandis que celles comprises dans la ceinture de desserte des transports et proches des voies de communication continuent de se développer. Malgré les accords de Rio qui prévoient des politiques de développement durable des zones périphériques, l'Allemagne, par exemple, n'arrive pas à résoudre ce problème de déséquilibre centre /périphérie en dépit d'une tentative de planification et de la mise en place de taxes de régulation. Une étude pour trouver des moyens de décentralisation a été menée par un groupe de travail du parlement et propose des mesures économiques plus fortes : taxes et compensations pour le redéploiement de la population. Ces mesures seront évidemment mal accueillies mais des réformes drastiques sont nécessaires à la réussite du développement urbain durable.

CDU



Orfeuil (Jean-Pierre)

**STRATÉGIES DE LOCALISATION. MÉNAGES ET SERVICES DANS L'ESPACE URBAIN**

Paris : La Documentation Française, 2000.- 75 p., graph., bibliogr.

(Bilan du groupe de recherches stratégiques du Prédit)

Cet ouvrage propose une synthèse des travaux d'un des groupes de recherche du Prédit centré sur ce qui détermine les stratégies de localisation des ménages et des services aux ménages dans l'espace urbain. Les auteurs ont cherché à simplement rendre compte, au plus près d'une démarche d'observation, de ce qui oriente et motive réellement les acteurs, en l'occurrence les citoyens dans le choix de leur logement et les services publics et privés pour celui de leur implantation. Illustré par des tableaux de statistiques et des graphiques sur cartes, l'ouvrage aborde cette question de la localisation sous divers angles. Le premier chapitre expose les inquiétudes, controverses et débats autour des localisations, formes urbaines et déplacements. Le second présente et commente des données sur l'évolution des localisations et les liens avec les déplacements. Le troisième analyse les stratégies de localisation résidentielle des ménages (motivation de déménagement, examen des différences de périurbanisation selon les villes, attitude des catégories sociales face à l'étalement urbain...). Le quatrième chapitre examine les facteurs et stratégies de localisation de la grande distribution, les achats constituant le premier motif de déplacement des Français. Le cinquième chapitre est consacré à l'étude de l'évolution des localisations des services aux ménages en fonction d'une typologie de services.

CDU 52197 ; DRE 8834 ; IA 41841 ; CTM 16567 ; MV B10050

Pinol (Jean-Luc) ; Fouchier (Vincent) ; Levy (Jacques) ; Beaucire (Francis)

CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX LES TRANSPORTS L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES. LYON

**LA FORME DES VILLES : CARACTÉRISER L'ÉTALEMENT URBAIN ET RÉFLÉCHIR À DE NOUVELLES MODALITÉS D' ACTIONS. SÉMINAIRE DE PROSPECTIVE URBAINE ORGANISÉ PAR LE CERTU**

Lyon : CERTU, 2000.- 178 p., bibliogr., fotogr., cartes

Cet ouvrage est issu d'un séminaire organisé par le CERTU à Lyon le 18 mars 1999 et dont l'objectif était de débattre de l'avenir des villes, en prenant comme sujet la forme des villes. Quatre scientifiques ont été sollicités, un historien, un urbaniste et deux géographes. La première partie de ce document est constituée des interventions de ces chercheurs, orientées, au préalable, par des questions récurrentes sur ce sujet. La deuxième partie est constituée par la synthèse des discussions qui ont suivi.

IA 42241 ; TU CEDB 30 ; CTM 16605 ; CDU 52858 ; DRE 8922 ; CP 6982 ; MV B10081



Bibliographie





Boiffin (Florence)

**QUELLES SONT LES FORMES DE MIXITÉ ENTRE LE RURAL ET L'URBAIN SUR LE PLATEAU DE SACLAY ?**

sl : chez l'auteur, 1999, - 144 p. ; phot. ; fig. ; cartes ; bibliogr.

(Diplôme d'architecte paysagiste sous la dir. de P. Donadieu, Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles)

L'amélioration de l'image du plateau de Saclay passe par une valorisation et une conciliation de ses deux vocations initiales : l'agriculture et la recherche. Une nouvelle approche de l'aménagement est proposée, transposant la place de l'agriculture périurbaine, vue souvent comme une réserve foncière, vers une nouvelle représentation de l'espace : le projet de campagne urbaine. Ce projet propose de nouvelles pratiques sociales allant vers la mixité et la pluralité des usages entre les agriculteurs et les citoyens sous la forme d'un parc de campagne. Cette rencontre ville et campagne pourrait s'intégrer dans la continuité de la politique du Plan d'actions paysagères élaboré en 1996 par l'AURIF à la demande du district du plateau de Saclay et l'Agence des espaces verts de la région Ile-de-France. IA 42352



Dieleman (Frans M.) ; Dijst (Martin J.) ; Spit (Tejo)

**PLANNING THE COMPACT CITY : THE RANDSTAD HOLLAND EXPERIENCE**

EUROPEAN PLANNING STUDIES. (GBR).  
vol. 7, N° 5, oct. 1999.- pp. 605-621,  
fig., bibliogr.

Alors que le développement urbain compact constitue un sujet de débat partout dans le monde, les praticiens, théoriciens et chercheurs semblent avoir des difficultés à définir les politiques correspondantes. Cet article met en perspective, d'un côté, 30 ans de pratiques de développement urbain compact et, de l'autre, l'arrière-plan du débat international sur cette question. L'examen de l'expérience hollandaise en la matière confirme la légitimité de nombreux arguments et découvertes exposés dans la littérature internationale. Toutefois, les résultats s'avèrent moins positifs en termes d'effets sur la mobilité et de conséquences spatiales de la croissance urbaine. Le relatif succès du développement urbain compact tiendrait en fait plus aux conditions de mise en œuvre de la politique. CDU



Sellier (Dominique)

**ALLEMAGNE : EMSCHER PARK, LE BILAN. TRANSPOSABLE OU NON, UNE AVENTURE URBAINE, ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE**

DIAGONAL. (FRA).

n° 140, nov-déc. 1999.- pp. 17-22,  
fig., photo.

Dans le cadre de l'exposition internationale de construction (IBA), l'Allemagne a mené une vaste expérience de " réactivation " d'une ancienne région industrielle qui s'est achevée en octobre avec succès. L'ambitieux projet de requalification écologique et paysagère de la Ruhr a abouti à l'aménagement d'un parc, à la restauration du système fluvial de l'Emscher, à la préservation et la réutilisation des bâtiments industriels et à la création de nouveaux pôles économiques. Le représentant de la direction de l'IBA Emscher Park, Henry Beierlorzer, parle de cette expérience qui a duré dix années et a contribué à rénover l'image de la Ruhr. Au reproche, adressé à l'IBA, de ne se concentrer que sur des programmes à fort impact visuel, il répond que l'énorme travail de fond effectué s'est basé sur la réalisation de 120 petits projets à dimension sociale. Selon lui, le point essentiel qu'il faut retenir de l'IBA est l'idée de recyclage des espaces et d'aménagement du paysage.

IA P.159; CDU

Mori (Hiroshi)

**LAND CONVERSION AT THE URBAN FRINGE : A COMPARATIVE STUDY OF JAPAN, BRITAIN AND THE NETHERLANDS**

URBAN STUDIES. (GBR).

vol. 35, n° 9, août 1998.- pp. 1541-1558, graph., tabl., bibliogr.

Dans les années 1980, les valeurs foncières pour des usages urbains étaient de 50 à 200 fois plus grandes que pour des usages agricoles et même plus dans les secteurs entourant les grandes métropoles japonaises et britanniques alors qu'elles étaient seulement 2 à 3 fois supérieures aux Pays-Bas. L'expérience japonaise suggère que le fossé résulte principalement des motivations spéculatives des propriétaires fonciers plutôt que des réglementations publiques excessives. Des orientations en



matière de politique foncière sont proposées, dans lesquelles les propriétaires fonciers supporteraient plus les coûts sociaux d'une transformation foncière plutôt que de recourir à des réglementations publiques pour remédier au problème.

IA P.412 ; CDU

**Giordana (Jean-Luc)**

BERGERIE NATIONALE DE  
RAMBOUILLET

### LES FRICHES AGRICOLES PÉRIURBAINES : DES PARCELLES À RESTAURER

Rambouillet : Bergerie nationale, 1997.-  
11 fiches : ill. ; graph. ; bibliogr.

L'évolution et la situation des friches, la perception des friches, l'évolution botanique des friches agricoles périurbaines, des exemples de gestion des friches et des exemples de réhabilitation d'espaces agricoles en friche (maintien d'espaces agricoles, création du parc naturel régional de Chevreuse, aménagement d'une zone humide) sont présentés sous la forme de onze fiches.

IA 38934

**Tewdwr-Jones (Mark)**

### GREEN BELTS OR GREEN WEDGES FOR WALES ? A FLEXIBLE APPROACH TO PLANNING IN THE URBAN PERIPHERY

REGIONAL STUDIES. (GBR).

vol. 31, n° 1, fév. 1997.- pp. 73-77,  
bibliogr.

Depuis le milieu des années 1980, l'accroissement de la demande de terrains urbanisables dans les campagnes autour des principaux centres urbains a entraîné les écologistes à demander la réalisation de ceintures vertes autour de ces villes. L'étude examine les problèmes des autorités locales pour choisir la politique appropriée pour contrôler la pression sur les franges urbaines et ceux du bureau, pour le pays de Galles pour encourager l'investissement dans ces zones et pour régénérer l'économie galloise. Les arguments théoriques et politiques de la réalisation des ceintures vertes sont examinés. Les différences entre les politiques de ceinture verte et de coupure verte dans les franges urbaines sont évoquées.

IA P.348 ; CDU

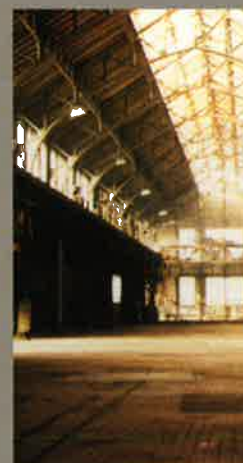
**Oort (Guy Van) ; Lucas (Peter)**

### LA FRANGE URBAINE : UNE ANALYSE DES PROCESSUS DE CONVERSION

HOMMES ET TERRES DU NORD. (FRA).  
n° 1997/2, juin 1997.- pp. 99-105,  
bibliogr.

En général, l'aménagement du territoire et la politique perçoivent la frange urbaine plutôt comme un espace potentiel pour la croissance urbaine que comme un espace avec un caractère spécifique avec également des valeurs positives. Cet article porte l'attention sur les caractéristiques de la frange, les différentes formes de dynamique et l'hétérogénéité qui y jouent un rôle. Le contexte historique est analysé, suivi d'un court exposé de la politique envers la frange urbaine. Une recherche approfondie concernant la frange urbaine de la ville d'Utrecht sert de base pour répondre à la problématique.

CDU



Bibliographie





Longo (Antonio) dir.  
**GRUNGURTEL FRANKFURT, EMSCHER  
 LANDSHAFTSPARK : POLITICA DEGLI SPAZI  
 APERTI IN GERMANIA.**  
**LA CEINTURE VERTE DE FRANCFORT ET LE  
 PARC PAYSAGER DE L'EMSCHER : POLITIQUE  
 DES ESPACES OUVERTS EN ALLEMAGNE**  
 URBANISTICA. (ITA).

n° 107, déc. 1996.- pp. 95-130, fig.,  
 photo., cartes, plans, bibliogr.

Deux cas de plans et de politique des espaces verts, exemplaires de ce qui se fait en Allemagne, sont présentés. Dans ces deux cas, la fonction de structurer des transformations à long terme dans une grande ville et dans une région a été attribuée à des espaces verts. L'attention portée aux espaces ouverts et verts est une constante dans la tradition urbaine allemande. Ursula von Petz met en évidence le rôle de la mise en projet des espaces ouverts dans la formation de la discipline urbaine en Allemagne. Lothar Finke identifie dans les expériences récentes de planification non ordinaire et dans le marais, des définitions du "développement durable", le point de contact entre des traditions plus anciennes et les nouvelles formes de planification de l'environnement. Klaus Selle souligne le caractère innovateur des deux cas présentés, avec notamment la récupération des grandes friches industrielles de la Ruhr. Peter Lieser et Walter Siebel, impliqués tous deux dans la gestion de la ceinture verte de Francfort et dans la gestion du parc Paysager de l'Emscher proposent un bilan provisoire et une critique des deux cas. La ceinture verte de Francfort est un projet lancé par la municipalité socialo-écologiste de la ville dans le but de proposer un modèle de développement alternatif contrastant avec l'image classique de la ville. Les lignes principales du projet ont été définies durant l'année 1991 et la réalisation a été effective en 1996. Cependant, les investissements en faveur de la ceinture verte ont été réduits avec le changement de majorité municipale en 1992. Le projet de parc paysager de l'Emscher est né à la fin des années 1980 à l'initiative de la région de Westphalie-Rhénanie du nord. Le groupement de communes de la Ruhr (KVR) a été chargé d'étudier la faisabilité du projet dans le cadre d'une exposition internationale sur la construction dans la Ruhr et a présenté un plan Paysager pour la région ; depuis 1990, il gère le parc.

CDU

Dewailly (Jean-Michel) ; Meur-Ferec (Catherine)  
**LE CŒUR VERT DE LA RANDSTAD HOLLAND :  
 L'ADAPTATION D'UN CONCEPT AUX EXI-  
 GENCES DU DÉVELOPPEMENT**

HOMMES ET TERRES DU NORD. (FRA).  
 n° 1995/4, déc. 1995.- pp. 222-230,  
 cartes, bibliogr.

La Randstad Holland est une vaste conurbation dont les quatre principales villes sont Amsterdam, La Haye, Rotterdam et Utrecht. Au centre de cet arc de cercle subsiste une zone à dominante rurale: le cœur vert. Les différentes politiques d'aménagement du territoire se sont efforcées de concilier des exigences antagonistes : d'une part, le concept de cœur vert contribuant grandement à la qualité de la vie et à l'image de marque de la conurbation hollandaise, de l'autre les impératifs du développement imposant l'extension continue de l'espace densément occupé (urbanisation, industrie, voies de communication, lignes de transport d'énergie...).

CDU

Toft (David)  
**GREEN BELT AND THE URBAN FRINGE**  
 BUILT ENVIRONMENT. (GBR).

vol. 21, n° 1, 1995.- pp. 54-59, cartes,  
 photo., bibliogr.

L'auteur retrace l'histoire et analyse le développement des "ceintures vertes" en Angleterre, options d'espace conçus comme des cordons sanitaires autour des villes pour préserver la campagne environnante. Il appelle à une collaboration entre paysagistes, planificateurs et urbanistes pour proposer des solutions de qualité à ces espaces souvent dégradés.

CDU

**PENSER LA VILLE PAR LE PAYSAGE**

MASBOUNGI (ARIELLA) (DIRs),

Les éditions de la Villette - 2002

97 p. - 14 euros

Ni ville, ni campagne, la «suburbia» forme une sorte de tiers état du territoire. Son urbanisation diffuse pose une série de questions : comment penser la ville en cours de constitution ? Comment lutter contre le chaos de l'étalement urbain ? Comment donner à la "ville hors la ville" forme, force et aménité ?

Aux défis lancés par les sites suburbains, six paysagistes apportent leurs réponses. Réunis autour de Michel Corajoud, Georges Descombes, Peter Latz, Michel Desvigne, Alain Marguerit et Gueric Péré décrivent à l'aide d'exemples concrets leur recherche d'un rapport intelligible au territoire. Partant du site et non du programme, ils s'emploient à interpréter la géographie et l'histoire du lieu. Stimulantes, les expériences qu'ils proposent ouvrent de nouvelles voies conceptuelles, en particulier par leur approche de la durée, leur pratique du vivant et une compréhension des grandes échelles.

Premier d'une trilogie, *Penser la ville par le paysage* sera suivi par deux ouvrages centrés l'un sur la lumière, l'autre sur l'art contemporain : l'ensemble témoigne du renouvellement des approches en matière d'aménagement urbain.

**L'ACCÈS À LA VILLE  
LES MOBILITÉS SPATIALES  
EN QUESTIONS**DUREAU (FRANÇOISE) ET  
LÉVY (JEAN-PIERRE) (DIRs),

Les éditions de l'Harmattan - 2002

411 p. - 34 euros

Les travaux portant sur la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne des citoyens s'inscrivent dans des champs disciplinaires distincts, voire cloisonnés. La connaissance des dynamiques urbaines, celle concernant les pratiques socio-spatiales des citoyens, imposent aujourd'hui de reconsidérer ce cloisonnement et de faire éclater les champs thématiques et disciplinaires construits durant les dernières décennies. Vingt-trois auteurs participent à cette entreprise de déconstruction-reconstruction. Loin d'être définitives, leurs contributions suscitent des questions, testent des hypothèses, s'ouvrent à des comparaisons internationales, participent au débat contemporain sur les recompositions de la ville et leurs liens avec les pratiques sociales. Ils balisent ainsi une autre façon d'aborder les dynamiques sociales et spatiales à partir des mouvements «globaux» des individus et des ménages. C'est notre vision d'ensemble de l'espace urbain, de ses dynamiques et de ses pratiques qui s'en trouve interrogée, ce qui ne va pas sans soulever des questions relatives aux définitions mêmes de la mobilité résidentielle et de la mobilité quotidienne, à notre conception de l'espace et à l'égalité d'accès à la ville.



Biblio Brèves

**LA CHINE AU SEUIL DU 21<sup>e</sup> SIÈCLE**

ATTANÉ (ISABELLE) (DIRS),

Les éditions de l'Ined – 2002

601 p. – 35 euros

Les réformes engagées à la fin des années 1970 ont marqué un tournant capital dans les orientations économiques et sociales de la Chine, à l'origine d'un véritable séisme pour la population. Les vieilles structures collectives sont progressivement démantelées, l'égalitarisme prôné par Mao entame une lente agonie.

Parallèlement, les conséquences, positives mais aussi négatives, de la transition démographique commencent à se faire sentir, alors que l'Etat pallie mal les nouveaux déséquilibres : la population vieillit, le déficit de femmes se creuse, l'exode rural s'emballe : travail, éducation et santé pour tous se conjuguent désormais au passé, la précarité gagne du terrain. Entre les sexes, entre villes et campagnes, entre provinces, entre Han et non-Han, les inégalités s'accroissent. Quel est l'état de la Chine ? Comment approche-t-elle ces nouveaux problèmes ? Comment la société s'adapte-t-elle aux changements ? Comment les différents acteurs sociaux réagissent-ils à la perte de vitesse de l'Etat providence ? Les vingt-deux chapitres de cet ouvrage sont consacrés aux réponses qu'apporte à ces questions cette «Chine en transition».

**LA SANTÉ AUX GRANDS ÂGES**

ACTES DU SÉMINAIRE

DE POIGNY-LA-FORÊT

Les éditions de l'Ined – 2002

140 p. – 18 euros

L'accroissement rapide du nombre de personnes très âgées fait craindre depuis longtemps une expansion de la morbidité, contribuant à l'envolée des dépenses médicales, et une pandémie des incapacités, amenant une multiplication des besoins d'aide pour les activités de la vie quotidienne. Quels sont les ressorts de l'explosion récente de l'espérance de vie aux grands âges ? Vieillit-on aujourd'hui au même rythme qu'hier ? Entre-t-on dans la vieillesse toujours au même âge ? Comment évolue la prévalence des incapacités selon l'âge ? Quel est le rôle des changements de conditions de vie et de travail dans la baisse de la mortalité aux grands âges ? Telles sont les questions que posent les trois premiers chapitres de cet ouvrage. Le quatrième propose un éclairage sociologique sur la manière dont la santé des personnes âgées s'inscrit dans leur trajectoire professionnelle et biographique, et insiste sur la nécessaire " contextualisation " du travail par son marché et son accessibilité, de même que celle des conditions d'existence. Un cinquième chapitre passe en revue les principales avancées concernant les personnes âgées dans le domaine de la médecine curative et préventive et effectue un bilan de la littérature concernant l'efficacité des différentes approches. Enfin, le sixième chapitre confirme la hausse de la prévalence déclarée pour des maladies chroniques liées au vieillissement, et s'interroge quant à l'interprétation de cette hausse dans un contexte d'élévation de l'espérance de vie sans incapacité.

## NOUVEAUX RYTHMES DE TRAVAIL ET VILLE DE DEMAIN

PAROLES D'ACTEURS

Les éditions du Certu – 2002

164 p. - 30 euros

L'année 2001 a donné une large place au débat sur les temps et les rythmes sociaux, réactualisé par la mise en place des 35 heures dans les entreprises et plus récemment dans la fonction publique.

La question des nouveaux temps de travail pose celle de l'utilisation des temps hors-travail. De nouveaux rythmes de travail, une organisation du travail en pleine transformation, un temps de travail de plus en plus déstructuré, désynchronisé, des temps de la famille qui se réorganisent, les temps spécifiques des femmes et ceux des enfants toujours aussi contraints, autant de faits qui conduisent à repenser l'articulation des temps de vie personnels, professionnels, et sociaux de chacun.

On assiste en parallèle à une évolution des pratiques et des modes de vie des usagers de la ville et de ses services.

Face à l'émergence de logiques de plus en plus paradoxales, qui opposent souvent le temps de l'usager et le temps du salarié, face aux conséquences que cela induit sur la gestion des territoires, face à une société qui voit y émerger des modes de vies à deux vitesses, les pouvoirs publics doivent réagir et s'adapter.

De nouveaux outils de gestion urbaine voient le jour dans certaines collectivités locales : les «bureaux des temps». À titre encore expérimental aujourd'hui, ces structures pourraient permettre, grâce à des formes renouvelées de concertation, de redonner une cohérence à ces temps diversifiés, en structurant et organisant mieux le «temps des uns et le temps des autres».

## INTRODUCTION À L'ÉCOLOGIE DES ÉCOSYSTÈMES NATURELS À L'ÉCOSYSTÈME HUMAIN

ANGELIER (EUGÈNE)

Les éditions Tec & Doc – 2002

240 p. - 44 euros

Cet ouvrage présente les multiples facettes de l'écologie à partir de deux concepts fondamentaux : la notion d'écosystème et celle d'adaptation au milieu environnant. Ces deux concepts sont développés avant d'aborder la dynamique des populations et des peuplements et leur lutte pour l'existence.

La deuxième partie de l'ouvrage est consacrée à l'écosystème humain, utilisant les mêmes concepts que l'étude des écosystèmes naturels : autoécologie, production de la nourriture, régulation des populations et recyclage des matériaux.

L'impact de l'écosystème humain sur les écosystèmes naturels, la biosphère et la biodiversité sont ensuite abordés.

L'ouvrage se termine par les relations entre l'homme et la société, et leurs conséquences sur les conditions d'existence des individus.

## L'EUROPE PRÉSENCE

TOME 1 :

UN PROJET POLITIQUE EXIGEANT

TOME 2 : UNE COHÉRENCE

INSTITUTIONNELLE RETROUVÉE

Les publications de l'Institut Montaigne – 2003

Fruit d'un groupe de travail réunissant diverses personnalités et piloté par Jean-Paul Tran Thiet, avocat associé au Bureau de Francis Lefebvre, ce rapport s'attache à définir les grandes lignes de l'Europe élargie, tant sur le plan des politiques communes à mettre en œuvre que sur une articulation cohérente de ses institutions.



Biblio Brèves

## RENCONTRE SUR LE PAYSAGE EN SEINE-SAINT-DENIS

29 AVRIL 2003

Cette troisième «Rencontre sur le paysage en Seine-Saint-Denis» aura pour but de constituer un lieu d'échanges entre élus et professionnels de l'aménagement. Dans le cadre des politiques de développement territorial introduites par la loi SRU, des mesures de protection des paysages et des patrimoines sont à présent intégrées comme une des caractéristiques du projet urbain, aussi bien à l'échelle des grands territoires intercommunaux (SCOT) qu'à celle des communes (PLU). C'est en analysant l'évolution des outils juridiques de maîtrise de l'impact du développement urbain sur le paysage en France, et en illustrant sous ses différents aspects le passage du POS au PLU en Seine-Saint-Denis, que sera orienté le débat.

CAUE 93, 37 rue du chemin vert, 93000 Bobigny

Tel : 01 48 32 25 93

Fax : 01 48 31 15 36

E-mail : [caue93@caue93.fr](mailto:caue93@caue93.fr)

## BEYOND THE NEO-LIBERAL CONSENSUS ON URBAN DEVELOPMENT : OTHER VOICES FROM EUROPE AND THE SOUTH

PARIS -CNRS

1<sup>er</sup> MAI 2003

N-AERUS (Réseau d'associations de chercheurs européens sur l'urbanisation dans le Sud) organisera sa prochaine conférence annuelle le 1<sup>er</sup> mai 2003 à Paris. Ce séminaire/atelier examinera de manière critique le consensus néo-libéral en matière d'aménagement urbain, en mettant l'accent sur la recherche des pays européens et ceux du Sud qui tentent de faire émerger de nouvelles options. Ce séminaire/atelier cherchera à attirer l'attention des institutions de la Commission

européenne ainsi que les agences européennes bilatérales de coopération et associations sur des politiques alternatives aux approches néo-libérales en ce qui concerne le développement urbain en Europe et dans les pays du Sud.

Contact : CNRS, 3 rue Michel Ange, 75016 Paris.

E-mail : [naerus@naerus.org](mailto:naerus@naerus.org)

Internet : [www.naerus.org](http://www.naerus.org)

<http://www.m20m.com/workshop2002/index.html>

## DÉFIS DE L'INTÉGRATION : FAIRE DE LA MULTIMODALITÉ UNE MOBILITÉ SANS CONTRAINTE

MADRID

4-9 MAI 2003

L'évolution du secteur du transport public implique une amélioration continue ainsi qu'une diversification des services afin de satisfaire les besoins et les attentes des citoyens pour lesquels les activités sociales et récréatives, les centres commerciaux, le lieu de travail, la famille et les amis doivent être facilement accessibles.

Afin de satisfaire les besoins du client, il est essentiel d'intégrer tous les modes de transport, aussi bien collectifs qu'individuels.

Dans cette perspective, l'intégration des services de transport constitue l'objectif final. Il s'agit néanmoins d'une problématique complexe qui nécessite l'implication de tous les acteurs de la mobilité : autorités organisatrices, exploitants, fournisseurs de matériel roulant et d'équipements, responsables d'infrastructures, prestataires de services, etc.

Le défi principal de la prochaine décennie consiste dès lors à faire de la multimodalité une mobilité sans contrainte. Ce que tentera de relever ce 55<sup>e</sup> congrès mondial parrainé par l'UITP.

Contact : UITP

Internet : [www.uitp.com/Events/madrid/en/program.htm](http://www.uitp.com/Events/madrid/en/program.htm)



**LA VALEUR AJOUTÉE PORTUAIRE****ANVERS****15-16 MAI 2003**

L'utilisation de la valeur ajoutée portuaire n'est pas sans poser question. En prenant l'exemple du Northern Range, le séminaire visera à faire avancer le débat sur deux fronts complémentaires au travers d'études de cas dans lesquelles deux volets seront systématiquement traités avec un poids égal :

- D'une part, la mesure du phénomène dont les méthodologies seront exposées et comparées.
- D'autre part, sa signification politico-économique pour les acteurs urbains et portuaires, et l'utilité de sa prise en compte dans leurs pratiques.

Le séminaire permettra de comparer les ports belges d'Anvers, Gand et Zeebrugge, où la valeur ajoutée directe dans les places portuaires est mesurée depuis plusieurs années de façon uniforme, et certains ports de la rangée, de Rotterdam au Havre.

Association Internationale Villes et Ports (AIVP), 45 rue Lord Kitchener, 76600 Le Havre

Tel : 02 35 42 78 84

Fax : 02 35 42 21 94

E-mail : [cmonnet@aivp.com](mailto:cmonnet@aivp.com)Internet : [www.aivp.com](http://www.aivp.com)**ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE****PARIS****23-25 MAI 2003**

Ce Salon de l'Environnement, organisé avec le concours de l'ADEME apporte des réponses à l'attente des Eco-citoyens pour : comprendre les enjeux de demain, devenir acteur de l'environnement, découvrir la voie d'une consommation responsable avec les solutions les plus récentes. Tous les thèmes environnementaux

sont abordés : Eau ; Énergie / Transport ; Institutionnels / Collectivités ; Tourisme vert / Loisirs ; Éducation à l'environnement / Formation / Emploi ; Déchets, recyclage ; Air / Bruit ; Bâtiment vert HQE ; Agriculture raisonnée, Bio ; Éco-produits / Commerce équitable.

Salon de l'Environnement, Reed Expositions France SAS, 70 rue Rivay, 92532 Levallois-Perret Cedex

Contact : Bénédicte Sauty

Tel.: 01 47 56 21 24

Internet : [www.salon-environnement.com](http://www.salon-environnement.com)

**RURAL-URBAIN :  
LES NOUVELLES FRONTIÈRES,  
PERMANENCES ET CHANGEMENTS  
DES INÉGALITÉS SOCIO-SPATIALES  
POITIERS**

**4-6 JUIN 2003**

L'accroissement des flux d'informations, de capitaux, de marchandises ainsi que le développement des mobilités individuelles brouillent les limites entre les espaces. Trois éléments justifient la volonté d'organiser un colloque consacré aux relations entre les espaces ruraux et urbains, abordés sous l'angle particulier de la permanence et des changements des inégalités sociales et spatiales :

- Les catégories spatiales "rural" et "urbain" souvent obsolètes.
- La métropolisation renforcée qui bouscule le vieux couple ville-campagne.
- L'accroissement régulièrement mis en exergue des inégalités.

Contact : Yves Jean. Samuel Arlaud.

Département de géographie. Colloque rural/urbain : inégalités socio-spatiales, 97 avenue du Recteur Pineau, 86000 Poitiers.

Tel. 05 49 45 32 92.

E-mail : [yjean@wanadoo.fr](mailto:yjean@wanadoo.fr) ou [samuel.arlaud@liberty.surf](mailto:samuel.arlaud@liberty.surf)

Brèves Rencontres



**VIOLENCES : DE LA RÉFLEXION  
À L'INTERVENTION**

MONTPELLIER

4-7 JUIN 2003

4<sup>e</sup> Congrès européen Sciences de l'Homme et Sociétés - le début du siècle est marqué par un envahissement de l'espace public par des conduites individuelles et collectives destructrices - La violence n'est-elle pas un phénomène récurrent dans l'histoire de l'humanité ?

Contact : Cultures en mouvement

E-mail : [cultures.en.mouvement@wanadoo.fr](mailto:cultures.en.mouvement@wanadoo.fr)

Fax : 04 92 90 44 11

**ISES SOLAR WORLD CONGRESS**

GÖTEBORG (SUÈDE)

14-19 JUIN 2003

Ce congrès technique et scientifique donnera l'occasion à d'éminents scientifiques, chercheurs, architectes, ingénieurs et représentants de l'Industrie l'occasion de se rencontrer, de présenter les dernières évolutions en matière d'énergie solaire et d'énergie renouvelables et d'en débattre ensemble.

Une exposition donnera l'occasion à d'importantes sociétés de présenter leurs produits.

Des visites techniques permettront aux participants de découvrir un certain nombre d'installations intéressantes dans le domaine de l'énergie en Suède.

Contact : Dr. Jan-Olof Dalenbäck, General Secretary, ISES, 2003 World Congress –

Secretariat, c/o Building Services

Engineering, Chalmers, University of

Technology, SE-41296 Göteborg, Sweden

Internet : [www.bvvc.chalmers.se/seas/congress.htm#org](http://www.bvvc.chalmers.se/seas/congress.htm#org)**SAVOIR GÉRER LE PATRIMOINE VILLE  
PORT**

LORIENT

12-13 JUIN 2003

La reconquête de l'espace portuaire se doit d'être sensible et respectueuse de son héritage patrimonial. La ville portuaire soutient de plus en plus une réhabilitation et une revalorisation capables de préserver l'esprit maritime du lieu. Ce dernier devient le leitmotiv des acteurs publics qui souhaitent valoriser une histoire maritime souvent méconnue de leurs concitoyens.

Les rapports passés, présents et futurs entre le patrimoine construit et l'identité urbaine suscitent des nouvelles lectures du patrimoine comme facteur structurant et symbolique de la ville. Cette dernière doit savoir " redéfinir " son patrimoine en rapport avec son passé, ce qui l'amène à s'interroger sur plusieurs points qui seront débattus lors de ces rencontres à savoir :

- Quel patrimoine, quelle valorisation et quels acteurs ?
- Quels usages pour le patrimoine portuaire ?
- Quelle place, quel rôle pour le patrimoine portuaire dans la ville ?

Association Internationale Villes et Ports (AIVP), 45 rue Lord Kitchener, 76600 Le Havre

Tel : 02 35 42 78 84

Fax : 02 35 42 21 94

E-mail : [cmonnet@aivp.com](mailto:cmonnet@aivp.com)Internet : [www.aivp.com](http://www.aivp.com)



## TRANSPORTS ET POLLUTION DE L'AIR AVIGNON

16-18 JUIN 2003

Ce colloque a pour objectif d'établir un bilan des connaissances scientifiques sur la pollution de l'air liée aux transports. Tous les modes de transports seront couverts (route, fer, air, mer), ainsi que l'ensemble des impacts de la pollution de l'air sur l'environnement.

INRETS - case 24 - 69675 Bron cedex -  
France

Tel : 04 72 14 23 00

Fax : 04 72 37 68 37

Contact : Sylvie Méreaud

E-mail : [mereaud@inrets.fr](mailto:mereaud@inrets.fr)

## RURAL COMMUNITY EMPOWERMENT IN RURAL DEVELOPMENT, RURAL HEALTH AND RURAL EDUCATION

INVERNESS- ECOSSE

23-27 JUIN 2003

Cette prochaine manifestation organisée par l'Arkleton Centre for Rural Development Research de l'université d'Aberdeen et UHI Millennium Institute s'appuiera sur les précédentes conférences qui se sont tenues à Queensland en Australie, Vancouver Island au Canada. C'est, cependant, cette première conférence internationale qui abordera l'ensemble des disciplines du monde rural et qui rassemblera à la fois spécialistes, hommes du terrain et décideurs depuis 2000.

Contact : [rhus.evans@abdn.ac.uk](mailto:rhus.evans@abdn.ac.uk)

Fax : +44 (0) 1224 27 3902.

## ASSISES NATIONALES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

LILLE

25-28 JUIN 2003

La tenue des Assises Nationales du Développement Durable à Lille, du 25 au 28 juin 2003, correspond à la volonté d'organiser régulièrement un grand temps fort national d'échanges, de bilan, de mobilisations nouvelles en faveur du développement durable. Cet événement s'inscrit dans la continuité des Assises initiées en mars 2002 par la Région Midi-Pyrénées et s'avère ambitieux puisqu'il entend :

- Impliquer de nombreux partenaires locaux, nationaux et internationaux.
- Aborder des enjeux variés et permettre des formes d'expression multiples.
- Enfin, parvenir à des avancées et à des engagements concrets.

Coordonnées du secrétariat : 16 place  
Cormontaigne, 59000 Lille

Tel : 03 20 17 95 42

Fax : 03 20 92 59 03

E-mail : [assises@cerdd.org](mailto:assises@cerdd.org)

Internet : [www.cerdd.org](http://www.cerdd.org)

Brèves Rencontres



Bazin (Marcel), Grangé (Anne-Marie) (dir),

LES URBANISTES ET LE PATRIMOINE,

Reims, IATEUR, 2002, Actes du colloque de l'Institut d'Aménagement du Territoire et d'Environnement de l'Université de Reims, 31 mai et 1<sup>er</sup> juin 2001.

Cet ouvrage constitue les actes du colloque éponyme, organisé à Reims les 31 mai et 1<sup>er</sup> juin 2001 par l'Institut d'Aménagement du Territoire et d'Environnement de l'Université de Reims. Il aborde le patrimoine urbain avec de nombreux regards, ceux de pays différents (France, Mali, Tunisie, Canada...), de positions contrastées (universitaires et praticiens, et parmi ces derniers, architectes des bâtiments de France, CAUE, etc.), de disciplines variées (non seulement l'urbanisme et l'histoire de l'art, traditionnellement convoqués sur ce sujet, mais aussi le droit et l'économie). Le point commun de toutes ces interventions, même universitaires, est de moins s'attacher à l'approfondissement de la connaissance qu'à la recherche de pistes pour l'action. Une sélection en est présentée ici.

En introduction, le colloque avait invité une grande figure de l'histoire de l'urbanisme, Françoise Choay, à retracer la genèse de la notion de patrimoine urbain. En partant du Quattrocento, origine du regard rétrospectif sur le monde bâti, elle présente les trois étapes qui ont conduit au cours des deux derniers siècles à ériger les villes anciennes en patrimoine, étapes marquées par trois penseurs : Ruskin, Sitte et Giovannoni (et non Giovanni, coquille répétée dans l'édition de ces Actes). Elle conclut en reprenant sa magistrale démonstration de *L'Allégorie du patrimoine*, qui signale le double danger contemporain de l'inflation patrimoniale et de la dédifférenciation mondialiste, signes de la même impuissance à continuer l'expression d'une identité avec des moyens nouveaux.

L'intervention d'Hervé Groud, maître de conférences de droit public à l'Université de Reims, présente l'ensemble des dispositifs de protection du patrimoine urbain et paysager (lois de 1913 et 1930, secteurs sauvegardés, ZPPAUP...), en montrant comment ces outils, en dépit de leur portée limitée à la protection, promeuvent une approche de plus en plus globale du paysage.

Claire Delfosse et Christine Liefhooge, maîtres de conférences à l'Université de Lille, abordent la valorisation du patrimoine productif à tra-

vers les exemples de l'industrie textile dans le Nord (filatures de Roubaix et dentelle de Calais) et de la relance de divers fromages. Elles montrent ainsi le lien entre la préservation (ou la relance) d'un patrimoine et celle d'un savoir-faire : ce dernier est à la fois patrimoine en soi et condition d'existence et de survie du patrimoine tangible qui lui est associé. Le rôle des labels (brevets industriels, AOC agricoles) est souligné, comme, de plus en plus, dans les Parcs naturels régionaux ou les sites inscrits à l'Unesco au titre de «paysages culturels».

Xavier Greffe, professeur à l'Université de Paris I, tente une analyse économique qui explore la relation entre l'acception économique classique du mot patrimoine (bien individuel dont on peut tirer un revenu) et son sens moderne de bien commun, avec plusieurs modélisations qui considèrent le patrimoine successivement comme source de rente, production de services, source d'effets externes, et enfin écosystème. Sa conclusion s'élargit au-delà du calcul économique et rejoint des préoccupations appliquées : pas de rénovation sans dialogue social, pas de patrimoine sans usage.

Vincent Renard, directeur de recherches au CNRS (Laboratoire d'économétrie de l'École Polytechnique), est l'un des meilleurs spécialistes de cette articulation entre bien individuel et bien commun. Il développe des questions sur le droit de propriété posées par le patrimoine, en montrant la différence des réponses américaines (transfert de droits de construire, à partir du cas célèbre de la gare de Grand Central à New York) et françaises (principe de non indemnisation des servitudes d'urbanisme, mais indemnisation à l'expropriation qui va jusqu'aux valeurs ignorées du propriétaire, comme le montre l'exemple extrême de la grotte Chauvet). La lecture de cette contribution pourra être utilement complétée par celle de nombreux articles sur des thèmes voisins dans la revue *Études foncières*, dont V. Renard est l'un des animateurs.

Philippe Lannuzel, de l'agence d'urbanisme de Brest, présente de façon détaillée un bon exemple de ZPPAUP, l'outil qui a permis de dépasser les insuffisances de la protection réglementaire pour assurer une planification urbaine intégrée des quartiers patrimoniaux. S'il ne contient pas de textes fondateurs, cet ouvrage a cependant le grand intérêt de présenter l'état de la question avec une rare variété de points de vue et d'expériences.

Pierre-Marie Tricaud



**NOTE RAPIDE**  
SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F.  
MARS 2003

**Les franges franciliennes face au développement métropolitain**

Territoires de la grande couronne d'Île-de-France ou des régions voisines, les franges franciliennes sont l'objet d'aspirations contradictoires de la part de la population métropolitaine. Entre une urbanisation progressive, préjudiciable à l'environnement et une surprotection, incompatible avec l'évolution sociale et économique de la métropole, la voie d'un développement durable de ces territoires est étroite. Le SDRIF de 1994 n'a pas suffisamment pris en compte leurs spécificités, et un projet adapté à l'économie et aux exigences environnementales du XXI<sup>e</sup> siècle reste à construire. L'objectif de l'Aurif est d'alimenter ce débat.

Autour de l'agglomération parisienne, un ensemble de territoires, encadrés par les infrastructures, participe pleinement au fonctionnement économique, social et environnemental de la métropole et contribue à son développement. Que l'on considère l'aire urbaine au sens de l'Insee ou la région urbaine fonctionnelle au sens du projet européen GEMICA<sup>1</sup>, l'agglomération francilienne s'étend jusqu'à 100 km de Notre-Dame de Paris, débordant, surtout à l'ouest et au nord, les frontières de l'Île-de-France. Au centre de cet espace se trouve l'agglomération parisienne, unité urbaine de Paris, qui forme un continuum urbain s'étendant de Meaux à Mantes-La-Jolie et incluant les villes nouvelles. Entre les territoires adossés, des ensembles forestiers et agricoles constituent la ceinture verte de l'agglomération. Au-delà, pour les zones d'emploi des grandes villes du Bassin parisien (Reims, Reims, Troyes, Orléans), s'étendent les territoires des franges franciliennes. Leur population s'est accrue de 200 000 habitants entre 1990 et 1999 atteignant à ce stade 1,5 millions d'habitants, soit une croissance annuelle moyenne de 0,2 % contre 0,1 % pour l'ensemble de l'Île-de-France. Durant la même période, alors que la région perdait 90 000 emplois, 20 000 ont été créés dans les franges (1,15 million au total en 1999).

**Des territoires aux caractéristiques partagées**

Les territoires des franges franciliennes sont globalement urbanisés. L'espace urbain constitue une moyenne de 15 % à 20 % de la surface totale. 90 % de la période récente. La construction urbaine d'espaces ruraux paraît relativement importante, notamment en Île-de-France au regard du SDRIF. Elle est bien loin de remettre en cause leur caractère rural. Néanmoins, ces villes regroupent plus d'un million d'habitants et près de 470 000 emplois en 1999. Entre 1990 et 1999, la croissance de leur population a été plus forte (24 300 emplois, soit 5,5%) que celle de la population (21 800 habitants, soit 2%). Les territoires des franges s'organisent autour d'un ensemble de villes dont les plus importantes n'atteignent pas 100 000 habitants. Sept seulement dépassent 50 000 habitants : Meaux en Île-de-France, Beauvais, Creil, Compiègne, Chartres, Evreux et Montargis dans les régions voisines. Ces villes dont plusieurs sont préfectures (Beauvais, Chartres et Evreux) ont une attractivité qui dépasse leur poids géographique et leur localisation (Compagnie). Une vingtaine de villes dont la population se situe entre 10 et 50 000 habitants et quelques dizaines de bourgs et de très petites villes, forment un maillage urbain relativement homogène. Certaines petites villes sont très dynamiques (Pontoise, Fontainebleau, Chantilly) mais la plupart jouent un rôle de pôle d'activités de commerces et de services des pays environnants. Situées au cœur du bassin adossé à la Seine, les franges franciliennes reçoivent des retombées parmi les plus productives du nord-ouest européen et la Région Île-de-France, la plume de France le plus à picard. Leurs zones fortes (Chantilly, Arnauld-Villiers, Fontainebleau, Rambouillet, etc.) ont cessé de reculer depuis le VI<sup>e</sup> siècle. Les villes de la Seine et de ses affluents contribuent fortement à la

100 km de Paris - Montargis, Jean-Louis Baudry - 1999 - 100 km de Paris - Montargis, Jean-Louis Baudry - 1999 - 100 km de Paris - Montargis, Jean-Louis Baudry - 1999

**INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE**  
11, rue Tolpeltan 93450 Paris Cedex 13 - Tél. : 01 33 93 22 00

**LES CAHIERS**  
DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE  
*Habitat*

**SPECIAL ASSISES DU LOGEMENT**

- La construction en panne : accident de parcours ou crise durable ?
- Les ventes de logements en Île-de-France : les prix au plus haut en 2002
- Les loyers d'habitation du secteur privé : une hausse continue moyennant divers effets cycliques
- Les logements locatifs sociaux : une demande de plus en plus sociale
- Les orientations du schéma directeur et la construction

10 ans d'évolution des zones urbaines sensibles : entre amélioration du cadre de vie et paupérisation des habitants

Les conditions de logement des franciliens de 1973 à 2002

# LES PUBLICATIONS DE L'IAURIF

**Études & DÉVELOPPEMENT**  
DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

INSEE  
Mairie de Paris  
Région Île-de-France  
IAURIF  
apur

**GÉOGRAPHIE DE L'EMPLOI 2000**

IAURIF

MARS 2003



**N°  
131/132**

**4<sup>e</sup> trim 2001  
1<sup>er</sup> trim 2002**

**France : 60 €  
Etranger : 65 €**

### **FLEXIBILITÉS, PRÉCARITÉS TEMPS DE TRAVAIL, ESPACES DE VIE**

**FLEXIBILITÉS, PRÉCARITÉS : DES ÉQUILIBRES À INVENTER**  
JEAN-PIERRE DUFAY, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'IAURIF

**PRÉCARITÉS, TERRITOIRES ET TEMPS SOCIAUX**  
PASCALE LEROY, IAUURIF - FRANÇOIS MICHON, CNRS/MATISSE

**CONTRAINTE DE FLEXIBILITÉ ET NOUVELLES ORGANISATIONS PRODUCTIVES**

**LA FLEXIBILITÉ : UN PHÉNOMÈNE MULTIDIMENSIONNEL**  
FRANÇOIS MICHON, CNRS/MATISSE

**LES NOUVELLES FORMES D'ORGANISATION DU TRAVAIL : VERS LA FIN DU TAYLORISME ?**  
DANIELE LINHART, TRAVAIL ET MOBILITÉS, UNIVERSITÉ PARIS X NANTERRE, CNRS

**ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES ET STATUTS D'EMPLOIS EN ÎLE-DE-FRANCE**  
PASCALE LEROY ET VINCENT GOLLAIN, IAUURIF

**LE SOUS-EMPLOI EN ÎLE-DE-FRANCE**  
JOSEF RAKOTOMALALA, MYREILLE RESPLANDY, INSEE

**LA FLEXIBILITÉ DE L'EMPLOI ET LES NOUVELLES RELATIONS DE LA VILLE À L'EMPLOI**  
ÉVELYNE PERRIN, MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

**MARCHÉS NATIONAUX DU TRAVAIL ET VIEILLISSEMENT  
DE LA POPULATION ACTIVE À L'HORIZON 2020**

**PRÉCARITÉ: TRANSITIONS OU MARGINALISATION ?**  
SERGE PAUGAM, CNRS

**VIVRE LA PRÉCARITÉ, TRAJECTOIRES ET PROJETS DE VIE...**  
MARTINE LUROL, CENTRE D'ÉTUDES DE L'EMPLOI

**PRÉCARITÉ ET TRANSITIONS PROFESSIONNELLES DES JEUNES**  
FLORENCE LEFRESNE, IRES

**LES TRAJECTOIRES SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL FRANCIEN (ANNÉES 90)**  
LUC BRIERE, INSEE ÎLE-DE-FRANCE

**L'INSERTION DES DEMANDEURS D'EMPLOI DE PREMIÈRE QUALIFICATION ...**  
JEAN-MARC LAFITTE, TRANSFER

**PAUVRETÉ, EMPLOI ET PROTECTION SOCIALE**

**ACTIFS À BAS REVENUS : BAS SALAIRES ET TRAVAILLEURS PAUVRES**  
BÉNÉDICTE GALTIER, CERC/UNIVERSITÉ DE MARNES-LA-VALLÉE  
PIERRE CONCIALDI, IRES

**PAUVRETÉ ET PRÉCARITÉ DE L'EMPLOI EN ÎLE-DE-FRANCE**  
MARIETTE SAGOT, IAUURIF

**LE RMJ, ENTRE PROTECTION SOCIALE ET EMPLOI PRÉCAIRE**  
JEAN-LUC OUTIN, CNRS/MATISSE

**ARTICULATION TEMPS DE TRAVAIL ET AUTRES TEMPS SOCIAUX**

**LES FEMMES ET LA RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL**  
RACHEL SILVÉRA, SET-MATISSE, PARIS I ET ISERES-CGT

**DU TEMPS DE TRAVAIL AUX TEMPS DES VILLES...**  
JEAN-YVES BOULIN, IRIS-CNRS

**TEMPS DE TRAVAIL ET AUTRES TEMPS SOCIAUX : L'EXEMPLE DE POITIERS**  
DOMINIQUE ROYOUS, COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE POITIERS

**BIBLIOGRAPHIE  
BREVES RENCONTRES  
BIBLIO BREVES**



**N°  
133/134**

**2<sup>e</sup> trim 2002  
3<sup>e</sup> trim 2002**

**France : 60 €  
Etranger : 65 €**

### **ESPACES PUBLICS : ESPACES DE VIE, ESPACES DE VILLE**

**LES ESPACES PUBLICS : RETROUVER L'URBANITÉ**  
HERVÉ GAY, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'IAURIF

**ESPACE PUBLIC, ESPACE DE VIE, ESPACE DE VILLE**  
FRANÇOIS DUGÉNY, IAUURIF

**ESPACES PUBLICS : ENTRE INSÉCURITÉ ET HOSPITALITÉ**  
CÉLINE LOUDIER ET JEAN-LOUIS DUBOIS, IAUURIF

**SÉCURITÉ ET ESPACES PUBLICS : LE RÔLE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN**  
CÉLINE LOUDIER ET JEAN-LOUIS DUBOIS, IAUURIF

**SÉCURITÉ ET AMÉNAGEMENT : 6 EXPÉRIENCES RÉCENTES**  
CÉLINE LOUDIER, JEAN-LOUIS DUBOIS, AUDREY GAUTHIER ET CLAIRE  
MOULINIÉ, IAUURIF

**EXPÉRIENCES NORD-AMÉRICAINES**  
CÉLINE LOUDIER, IAUURIF

**ESPACES PUBLICS ET PLANS VERTS : UN MARIAGE D'AVANT GARDE**  
ÉLISABETH BORDES-PAGÈS, IAUURIF

**IL Y A VINGT ANS, LA NAISSANCE DES PLANS VERTS**  
ÉLISABETH BORDES-PAGÈS, IAUURIF

**DES DYNAMIQUES MISES EN ŒUVRE AUX PERSPECTIVES**  
ÉLISABETH BORDES-PAGÈS, IAUURIF

**LES PLANS VERTS EN ACTIONS**  
ÉLISABETH BORDES-PAGÈS, GÉRARD ABADIA, NELLY BARBIERI, ANDRÉ  
BROILLET, FRANÇOIS DUGÉNY ET CHRISTIAN THIBAUT, IAUURIF

**BIBLIOGRAPHIE  
BREVES RENCONTRES  
BIBLIO BREVES**



**N°  
135**

**4<sup>e</sup> trim 2002**

**France : 36 €  
Etranger : 38 €**

### **PERFORMANCES ÉCONOMIQUES DES RÉGIONS EUROPÉENNES**

**QUELLE COMPÉTITIVITÉ POUR LES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES ?**  
DANIEL BRUNEL

**LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES ET L'ENVIRONNEMENT  
ÉCONOMIQUE RÉGIONAL**  
DOMINIQUE LÉCOMTE

**VILLES ET RÉGIONS URBAINES : DES COMPARAISONS FIABLES  
DOIVENT REPOSER SUR DES TERRITOIRES COMPARABLES**  
Pr. PAUL CHESHIRE - Dr. GALINA GORNOSTAEVA

**COMPÉTITIVITÉ DES VILLES ; QUELLE IMPORTANCE AU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE ?**  
Pr. IAN GORDON

**LES PROFILS SOCIO-ÉCONOMIQUES DES RÉGIONS URBAINES FONCTIONNELLES**

- LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE PARIS  
THIERRY PETIT
- LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE DUBLIN  
Dr. BRENDAN WILLIAM
- LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA RANDSTAD  
THIERRY PETIT
- LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LONDRES  
Pr. PAUL CHESHIRE
- LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE RHIN-RUHR  
WOLFGANG KNAPP ET PETER SCHMITT

**LE POSITIONNEMENT ÉCONOMIQUE DES MÉTROPOLIS DU NORD-OUEST  
DE L'EUROPE**  
DOMINIQUE LÉCOMTE

**TRANSPORT, ACCESSIBILITÉ ET COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE**  
WOLFGANG KNAPP

**IMMOBILIER DE BUREAUX ET COMPÉTITIVITÉ DES MÉTROPOLIS  
DU NORD-OUEST DE L'EUROPE**  
RENAUD DIZIAIN

**LES CAPACITÉS SCIENTIFIQUES ET TECHNOLOGIQUES DES RÉGIONS  
EUROPÉENNES**  
VINCENT GOLLAIN

**LA GOUVERNANCE DANS LES RÉGIONS URBAINES FONCTIONNELLES**  
WOLFGANG KNAPP

**LES GRAPPES D'ENTREPRISES, FACTEUR DE LOCALISATION DES ACTIVITÉS  
À FORTÉ VALEUR AJOUTÉE DANS LES RÉGIONS EUROPÉENNES**  
VINCENT GOLLAIN - SYLVAIN COGNET - Dr. BRENDAN WILLIAM

**LES INDUSTRIES DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION, DE LA  
COMMUNICATION ET DU MULTIMÉDIA EN ÎLE-DE-FRANCE**  
VINCENT GOLLAIN

**L'INDUSTRIE LIÉE À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DANS  
LA RÉGION RHIN-RUHR**  
WOLFGANG KNAPP

**LE CLUSTER DES MÉDIAS À LONDRES**  
Dr. GALINA GORNOSTAEVA - Pr. PAUL CHESHIRE

**LE CLUSTER DE L'INDUSTRIE FINANCIÈRE À DUBLIN**  
Dr. BRENDAN WILLIAM - PATRICK SCHIELS

**LES MÉTROPOLIS DU NORD-OUEST DE L'EUROPE EN CHIFFRES**