



Rencontre Nationale

des **SCoT**

2 / 3 mai 2005

BORDEAUX

les actes

**Quelles ambitions pour
quelles échelles de territoires ?**

INTRODUCTION

Suite à la première édition à Strasbourg en octobre 2004, cette deuxième rencontre nationale des SCoT a été organisée à l'initiative du SYSDAU, Syndicat Mixte du SCoT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, les 2 et 3 mai 2005 à Bordeaux.

Plus de 300 participants se sont réunis pour débattre de la question suivante : “Quelles ambitions pour quelles échelles de territoires ?”. A ce titre, deux points essentiels ont été abordés :

- les ambitions des SCoT : du diagnostic au projet,
- les échelles de territoires : des inter-SCoT aux grands territoires.

Cette rencontre, organisée en partenariat avec la Communauté Urbaine de Bordeaux, le Conseil général de la Gironde et le Conseil régional d'Aquitaine, a bénéficié du concours de la DGUHC et des apports de la démarche nationale “SCoT-témoins”.

Outre la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (DGUHC) du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, cette démarche associe :

- l'Association des Maires de France (AMF),
- la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU),
- le club des maîtres d'ouvrage de SCoT,
- Entreprises, Territoires et Développement (ETD),
- et le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

Cette brochure, “Les actes” de la rencontre, a été réalisée par la DGUHC à partir de principaux extraits des propos enregistrés.

SOMMAIRE

2 mai 2005

Les ambitions : du diagnostic au projet

Animatrice : Marie Récalde, directrice du SYSDAU

Accueil par Serge Lamaison, président du SYSDAU **4**

Introduction à la Rencontre par Nicole Klein, directrice, adjointe au directeur général de la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (DGHUC) **4**

Rappel de la démarche SCoT-Témoins par Pierre Miquel, chef du projet de la démarche SCoT-Témoins (DGHUC) **5**

Du diagnostic au projet : les enseignements dans les sites témoins par Jean Marly, chargé de mission au CERTU **5**

Présentation du thème de la journée par le professeur Claude Lacour, économiste, directeur de l'IERSO, vice-président chargé de la recherche à l'Université Montesquieu Bordeaux 4 **6**

Le SCoT de la Métropole de Nantes - Saint-Nazaire

Stéphane Bois, Communauté d'Agglomération de Saint-Nazaire (CARENE) **7**

Bruno Jullien, Agence d'Urbanisme de Nantes (AURAN) **7**

Claire Guiheneuf, Délégation au Développement de la Région Nazairienne **8**

Le SCoT du Territoire de Belfort

Bruno Vidalie, directeur de l'Agence d'urbanisme de Belfort **10**

Le SCoT de Montpellier

Frédéric Rossignol, directeur de l'Aménagement et du développement à la Communauté d'Agglomération de Montpellier **13**

TABLE RONDE **15**

Animateur : Christian Curé, sous-directeur de la Planification stratégique (DGHUC)

Introduction : Pierre Ducout, député-maire de Cestas, vice-président du SYSDAU et président de la commission urbanisme de l'AMF

Intervenants :

- **Jean-Pierre Corbisez**, président du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin,
- **Michel Reverdy**, directeur du SCoT de la région de Strasbourg (SCOTERS),
- **Michel Duchène**, maire-adjoint de Bordeaux, chargé de l'urbanisme, membre du bureau du SYSDAU,
- **Francis Labruyère**, président du SCoT de Montauban,
- **Christian Bouillot**, vice-président du Bassin de vie d'Avignon, président de l'agence d'urbanisme d'Avignon, et maire-adjoint d'Avignon, chargé de l'urbanisme.

| | |
|---|-----------|
| Introduction par Gilles Perilhou (FNAU) | 22 |
| Présentation du thème de la journée par Philippe Mejean , géographe, professeur à l'IAR à Aix-en-Provence | 23 |
| Présentation de la région urbaine de Lyon et de la démarche inter-SCoT par Olivier Roussel , responsable du pôle Grands Territoires à l'Agence d'urbanisme de Lyon | 25 |
| Présentation des démarches et réflexions de l'aire urbaine de Toulouse par Jean-Marc Mesquida , directeur de l'AUAT Toulouse Aire Urbaine | 31 |
| Les échelles de territoires dans le Bordelais : enjeux et défis territoriaux Jean-Baptiste Rigaudy , directeur-adjoint de l'A-urba (Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine) | 34 |
| Présentation du SCoT du Havre : l'articulation SCoT - inter SCoT-DTA Estuaire de la Seine Agnès Gori-Rasse , chef de projet à l'Agence d'urbanisme du Havre | 37 |
| TABLE RONDE | 41 |
| Introduction : Serge Lamaison , président du SYSDAU et vice-président de la CUB, chargé de l'urbanisme | |
| Animateur : Maurice Goze , directeur de l'Institut d'Aménagement, du Tourisme et de l'Urbanisme de l'Université de Bordeaux 3 | |
| Intervenants : | |
| - Marc Baietto , président du Syndicat mixte pour l'élaboration et le suivi du schéma directeur de la région grenobloise, | |
| - François Deluga , vice-président de la Région Aquitaine en charge du SRADT, président de la COBAS et membre du SCoT du Bassin d'Arcachon, | |
| - Marc Censi , président de l'Assemblée des Communautés de France, président de la Communauté d'Agglomération du Grand Rodez, maire de Rodez | |
| - Claude Raynal , animateur de la conférence de l'Aire Urbaine, vice-président du Grand Toulouse, vice-président du SMEAT et maire de Tournefeuille, | |
| - Raymond Terracher , vice-président du SEPAL (Lyon) et maire-adjoint de Villeurbanne. | |
| Intervention d'Alain Rousset , président du Conseil régional d'Aquitaine, président de la Communauté Urbaine de Bordeaux et président de l'ARF | 48 |

Les ambitions : du diagnostic au projet

Serge LAMAISON, président du SYSDAU (syndicat mixte du SCoT de l'aire métropolitaine Bordelaise)



“ ...J'ai le privilège et la fierté, en ma qualité de président depuis 1996 du SYSDAU, de vous accueillir aujourd'hui au cœur de notre agglomération de Bordeaux, cette grande ville aux façades couleur de miel, chargée d'histoire, née de la lèvre d'un fleuve, la Garonne, et de sa rencontre avec la Dordogne, dans ce territoire qu'englobe le Schéma Directeur...

Le SCoT est un triptyque : un territoire, des hommes, des stratégies, avec un enjeu majeur, se donner un avenir commun. Le SCoT insuffle la nécessité d'une réflexion globale permettant toutefois la possibilité de l'action locale, en n'oubliant pas que nous vivons dans une société en mutation permanente, ne serait-ce qu'à travers deux phénomènes depuis trente-cinq ans : celui de la voiture qui a connu un développement considérable, et celui du développement du travail des femmes qui a également joué sur l'essor de la mobilité et des transports...

Ce que je retiens d'essentiel pour le SCoT, c'est qu'il oblige à fédérer les énergies et à mutualiser les équipes afin de dépasser les problématiques trop locales sur certaines questions stratégiques majeures...”

Nicole KLEIN, directrice adjointe du directeur général de la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction au ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



“ Après plusieurs années au cours desquelles nous assistions à un essoufflement des Schémas Directeurs, nous sommes en face d'un véritable phénomène de relance de la planification territoriale, puisque plus de deux cents SCoT sont en cours ou en projet : le message de l'utilité du SCoT a donc été entendu...

Le SCoT, constitué autour d'un projet d'aménagement et de développement durable, doit donc avoir l'ambition d'exprimer un véritable projet politique. Mais l'élaboration d'un SCoT n'est pas une fin en soi. Il ne faut pas envisager la planification pour la planification. En effet, dans l'esprit de la nouvelle législation, la planification permet d'organiser et de structurer l'aménagement d'un territoire, de définir les équilibres souhaitables. Mais elle doit

aussi libérer les énergies et les initiatives, notamment pour passer au projet urbain...

Pour en venir au thème de votre première journée : “ quelles ambitions pour le SCoT ? ”, je dirai que les SCoT doivent tout d'abord relever le défi de répondre aux besoins de la société et aux aspirations de nos concitoyens. Qu'il s'agisse de l'accès à l'emploi, au logement, aux services, de plus d'espace et de moins de pollution. Tout cela revient finalement à parler du développement durable...

Sur le thème de la deuxième journée de cette rencontre traitant des inter-SCoT et des grands territoires, la question qui est posée rejoint d'abord le problème de la planification des échelles de territoire vécus, correspondant aux réalités sociales et fonctionnelles toujours plus larges grâce à une mobilité facilitée. Je constate en effet que la coordination des démarches de SCoT sur des territoires voisins devient une préoccupation grandissante qu'on ne peut qu'encourager. D'abord parce que notre pays, historiquement administré à l'échelle communale, n'en est qu'à la phase de constitution de la solidarité intercommunale. Cette intercommunalité pertinente se cherche et se construit pas à pas, c'est bien normal.

Ensuite, les politiques urbaines rejoignent à un moment donné les politiques d'aménagement du territoire. Nous le voyons à travers l'exercice emblématique dans les cas de l'Ile-de-France du Schéma de Développement de la région Ile-de-France ou encore des Directives Territoriales d'Aménagement sur des territoires particuliers : estuaires, régions métropolitaines, bassins de vie en mutation économique et sociale profonde où les conflits d'usage, développement, protection sont exacerbés. Dans les métropoles régionales que le gouvernement soutient à travers l'appel à coopération métropolitaine, l'objectif est de constituer ou de renforcer une gouvernance et un projet métropolitain. Assurer la cohérence des outils de planification doit contribuer à atteindre cet objectif ”.

Présentation de la démarche “SCoT-témoins”

Pierre MIQUEL, chef de projet de la démarche SCoT-témoins à la DGUHC

“ La démarche SCoT-témoins a été initiée par la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction du ministère de l'Équipement, avec le service technique central du ministère en charge de l'Urbanisme : le CERTU. Lorsque nous avons parlé de ce projet à l'Association des Maires de France, la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, le Club des Maîtres d'Ouvrage de SCoT, nous nous sommes retrouvés sur des préoccupations communes autour des échanges d'expériences. Nous avons donc décidé de mener ensemble cette démarche à travers un comité de pilotage partenarial auquel est venue se joindre l'Association ETD (Entreprises, Territoires et Développement). L'opération SCoT-témoins a officiellement débuté en février 2004.

En quoi consiste cette démarche ? Elle a trois objectifs principaux. D'abord, l'échange d'expériences. Cette journée montre combien, sur ces exercices de planification nouveaux, se fait jour un besoin d'échange d'expériences, de manière à ce que les acteurs les plus avancés viennent témoigner au cours de rencontres-débats auprès de ceux qui, au fur et à mesure, démarrent les exercices de SCoT. Deuxième objectif, une capitalisation à construire ensemble autour de premiers exercices de SCoT, de façon à faire connaître les réalisations et à les mettre en valeur. Troisième objectif, un retour sur des préconisations méthodologiques puisque la DGUHC et la FNAU ont publié en 2003 un guide méthodologique intitulé “ Le SCoT : contenu et méthodes ”, qui pourra être complété à la lumière d'expériences concrètes. D'une part, “ SCoT-témoins ” réunit tous les acteurs des sites témoins deux fois par an autour d'une journée thématique. D'autre part, un dispositif d'observation pour chacun des 16 sites, effectué par les CETE et animé par le CERTU, permet de capitaliser les expériences et d'alimenter le site internet dédié à la démarche : www.urbanisme.equipement.gouv.fr ”.



Du diagnostic au projet : Les enseignements de la démarche “SCoT-témoins”

Jean MARLY, responsable du projet SCoT-témoins au CERTU

“ Le diagnostic ne se borne pas à la production de données statistiques, il est souvent le résultat d'un travail collectif complexe, faisant appel à différents acteurs sur des sujets divers selon des modalités variées. Il commence très souvent par un travail de synthèse des études existantes, d'où l'importance du stock d'études qui permet de repérer ce qui existe, préalablement au lancement de nouvelles études.

Le deuxième élément, permanent sous des formes diverses dans l'ensemble des sites, est la prise en compte de l'expression des territoires. On peut retrouver l'expression des différentes composantes du territoire sous deux formes. D'une part, une démarche individuelle dans laquelle le bureau d'études rencontre les élus, est à l'écoute des projets locaux, mais prend connaissance également de la vision du territoire, telle que se la représentent les élus locaux.

Mais cette construction individuelle est la plupart du temps remplacée par une construction beaucoup plus collective, à savoir des dispositifs de type travail en atelier. Le mot atelier recouvre des situations extrêmement diverses : commission, groupe de travail, ... et les compositions, les objectifs fixés à chacun des ateliers sont variables, mais traduisent localement un mode d'organisation. Ce sont des temps de mise à niveau, sachant qu'au moment où l'on aborde le diagnostic, on est dans un processus de démarrage du SCoT. Il n'y a pas forcément d'antériorité forte d'intercommunalité, on est souvent sur des périmètres avec des intercommunalités inédites et la mise à niveau est donc nécessaire. Par rapport à cette nécessité de mise à niveau, l'intégration du maximum d'acteurs en place, qu'ils soient élus ou techniciens, fait partie des modes de construction du diagnostic et du projet. Les compositions sont variables, avec parfois des techniciens seuls ou parfois des élus seuls, ou mixtes, ou regroupant au sein même de ces commissions de travail des personnes publiques associées, voire d'autres experts issus de la société civile ou des représentants de la société civile.



On peut distinguer trois types de travail en atelier.

Si je prends l'exemple du Pays de Fougères, nous avons quatre ateliers thématiques; à la fois l'économie, le développement de l'emploi, mais aussi celui de la gestion pérenne, la valorisation des ressources naturelles ; puis le commerce, l'équipement, les services ; et enfin, aménagement, habitat et logement. D'une manière générale, un certain nombre de thèmes génériques sont regroupés, autour desquels se construisent diagnostic et projet. Il y a également des commissions territoriales qui sont les lieux dans lesquels la prise en compte de l'expression des territoires peut être croisée avec un certain nombre d'autres éléments et permettre d'amener les élus à une construction et à une participation plus forte que dans les structures strictement thématiques. C'est peut-être aussi une façon de répondre ou d'anticiper un certain nombre de demandes de schémas de secteur. Elles permettent l'expression d'un certain nombre d'intercommunalités récentes, de sous-territoires composant le SCoT, avec une certaine homogénéité et des pratiques permettant d'être valorisés et confortés dans le cadre du SCoT.

Enfin, des ateliers de type transversal. Les ateliers transversaux s'apparentent plutôt à des ateliers de type prospectif. C'est ce que va mettre en place le SCoT du centre littoral de la Guyane où les ateliers vont être structurés sur la base de préoccupations recueillies auprès des acteurs. C'est également le cas du SCoT de la Narbonnaise où l'on parle d'ateliers d'émergence et où le travail est essentiellement organisé autour d'un recueil d'idées, de facteurs de changement, et ensuite d'ateliers de production. On voit donc des formes d'organisation et des logiques de construction différentes...".

Le grand témoin

Claude LACOUR, directeur de l'IERSO, vice-président chargé de la recherche à l'Université Montesquieu Bordeaux 4



“ Ce que je retiens de ce qui vient d'être dit, ce sont les idées de diversité, d'invention, d'interrogation, de pragmatisme et d'adaptabilité. Au fond, il me semble que les caractères qui viennent d'être évoqués soulignent ce côté que j'appelle volontiers “ orphelin ” d'une certaine conception urbaine. Hier ou avant-hier, nous étions confrontés à la croissance urbaine qui est vécue, voulue, recherchée comme un facteur positif. On avait le sentiment qu'on savait faire de la croissance globalement quantitative. Il fallait faire des routes, des logements. On avait aussi dans ce modèle la conviction, que nous partagions les uns et les autres (élus, techniciens, agents de l'urbanisme, bureaux d'études), qu'avec le progrès technique nous parviendrions à tout résoudre à peu près. Aujourd'hui, il y a plutôt un balancement. Le progrès

technique nous pose problème. Nous sommes inquiets. Les points forts sur lesquels nous nous appuyions hier nous font problème. Nous vivons il y a vingt-trente ans, Serge Lamaison le rappelait tout à l'heure, la montée de la puissance automobile comme un grand principe démocratique. Aujourd'hui, on a le sentiment d'un profond étouffement. On pensait aussi que la maîtrise de la croissance urbaine sur les agglomérations se faisait, et serait positive par la spécialisation des fonctions sur le territoire...

Ce qui différencie les travaux et les ambitions qui sont les nôtres, c'est le passage par la cohérence territoriale. Derrière la cohérence territoriale, il n'y a pas simplement un changement de terme. Le territoire soulève des préoccupations. Le territoire n'est pas un classement hiérarchique. Le territoire est pour la majorité d'entre nous, le lieu de la vie quotidienne, le lieu de la santé, le lieu du déplacement, le lieu du travail : c'est ce qui caractérise nos territoires. Et il dépasse bien évidemment les multiples légitimités. Le territoire est un lieu de construction et de réalisation de projets qui se construisent à la fois à partir des ambitions des élus et des préoccupations des uns et des autres. Le territoire, ne le cachons pas, est un lieu de conflits et de négociations : il faut trouver des arguments, des consensus,... La cohérence, c'est comment faire fonctionner tout cela ensemble, en conjuguant les enjeux de la quotidienneté avec ceux de la prospective. C'est-à-dire construire des projets qui soient efficaces aujourd'hui, relativement partagés par l'ensemble des populations concernées, mais qui soient capables d'être adaptés. D'autant plus, qu'on sent bien que les attentes sont multiples et contradictoires...

Nous attendons de la ville, des agglomérations, des schémas de cohérence territoriale, de l'efficacité, de nouvelles organisations territoriales, de la réinvention de l'urbanité ”.



Le SCoT de la Métropole de Nantes - Saint-Nazaire

Stéphane BOIS, communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE)

“ Le SCoT de la Métropole Nantes-Saint-Nazaire est un territoire large s'inscrivant dans un rectangle de 90 kilomètres sur 50, qui rassemble 760 000 habitants, environ 166 000 hectares, 57 communes regroupées en 5 intercommunalités : la communauté urbaine de Nantes, la CARENE, et 3 communautés de communes (Erdre et Gèvre, Loire et Sillon, et Cœur d'Estuaire).

Parallèlement à la démarche d'animation interne du SCoT, le Syndicat Mixte participe à l'appel à coopération métropolitaine, associant Nantes - Saint-Nazaire aux agglomérations d'Angers, de Rennes et de Brest. Parallèlement au débat d'animation interne du SCoT, les élus du Syndicat Mixte ont donc souhaité organiser un moment de débat non seulement avec les élus du SCoT, mais également avec les élus des alentours, qui sont dans des SCoT en cours d'élaboration, sur le thème “ quelle métropole voulons-nous ? ”. Ainsi, grâce à la tenue d'une conférence métropolitaine, nous voulons montrer qu'il faut trouver des instances de dialogue avec les autres structures ”.

Bruno JULLIEN, directeur d'études à l'agence d'urbanisme de Nantes (AURAN)

“ Nous sommes sur un territoire connaissant un phénomène de périurbanisation très forte. Si nous regardons les résultats du recensement et ce qui s'est passé depuis 2000, ce phénomène est plutôt en phase d'accélération. Le territoire d'Erdre et Gèvre, par exemple, c'est plus de 3% d'augmentation de population par an environ.

Ce qui est reconnu comme un point fort, c'est la qualité du territoire, en particulier la présence de l'eau douce, mais aussi de l'eau salée de l'Atlantique. Nous sommes une métropole axée sur l'estuaire de la Loire. On a repéré jusqu'à 1 500 kilomètres de réseaux de cours d'eau et de rivières sur le territoire. Dans les forces du territoire, on mentionne l'existence de grands projets urbains. Je crois que tout le monde connaît le projet de l'île de Nantes et le projet ville-port de Saint-Nazaire, des projets de renouvellement urbain très forts et qui constituent des points d'ancrage assez puissants pour les dynamiques de renouvellement urbain que chacun appelle de ses vœux.



En ce qui concerne les infrastructures, nous sommes dans un territoire où nous avons estimé que le réseau routier était déjà assez développé, même s'il y a encore un certain nombre de projets. Notre grande chance est d'avoir une étoile ferroviaire très avancée, avec une vingtaine de gares et des lignes dont les études de réouverture sont en cours.

D'autre part, on parle de grands équilibres du territoire. Beaucoup de gens ont découvert un paradoxe : dans cette métropole de 760 000 habitants, seulement 15% de l'espace est urbanisé, ce qui constitue un atout mais également une faiblesse car notre espace n'est pas particulièrement contraint, et il y a donc toujours le risque d'un appel à la poursuite de l'étalement urbain. L'ensemble des élus de la métropole a conscience de cet étalement urbain et souhaite que, d'une part, nous n'ayons pas de continuité urbaine entre Nantes et Saint-Nazaire et que, d'autre part, les autres pôles d'urbanisation ne soient pas rejoints par une urbanisation continue...

Nous avons repéré plusieurs types de difficultés dans les parcours résidentiels. Nous sommes sur un territoire où les besoins en matière de logements ne sont pas satisfaits. D'une part, la question de l'accession à la propriété pose un véritable problème, car il y a un manque de terrains sur les deux agglomérations, donc une recherche de terrains pour les personnes les moins solvables dans le territoire périurbain, et les habitants du périurbain eux-mêmes ne trouvant pas de terrain vont encore plus loin. Nous sommes dans un véritable effet de dominos très sensible. L'offre locative est très concentrée sur les deux agglomérations, à 96%, et notamment pour l'offre sociale, à 97%. Nous avons sur le territoire quatre programmes locaux de l'habitat. Deux sont approuvés sur les deux grandes agglomérations, et deux sont à l'étude sur la communauté d'Erdre et Gèvre et sur celle de Loire et Sillon. Quand on parle de Schéma de Cohérence Territoriale, on voit bien tout son intérêt pour essayer de mettre de la cohérence sur ces démarches...".

Claire GUIHENEUF, délégation au développement de la région nazairienne

“ La question du positionnement européen a été à la fois introduit comme un élément du diagnostic économique et a fait l'objet d'un débat. Au fond, faut-il nous positionner à l'échelle européenne ? Quel est l'intérêt de se situer au regard de villes européennes ? Cet élément, qui était pour nous un critère d'évaluation des performances économiques notamment, mais pas seulement, de la métropole Nantes-Saint-Nazaire, rejaillira au travers du PADD comme un élément du projet métropolitain et pas seulement du projet nantais. Dans le diagnostic, nous avons davantage insisté sur les faiblesses, et notamment sur une recherche encore jeune, encore trop peu structurée et qui doit arriver à maturation pour vraiment s'imposer à l'échelle européenne, mais également sur un déficit d'offres tertiaires à un niveau repérable à l'échelle nationale et internationale. En tout état de cause, la métropole a un potentiel, elle peut grimper dans l'échelle européenne, aussi bien en terme de développement économique que de développement social.

Le premier élément du diagnostic économique est que nous sommes depuis dix ans dans une période de forte croissance. La croissance démographique s'est faite en lien avec une croissance économique qui a bénéficié à pratiquement tous les secteurs et à toutes les intercommunalités qui ont toutes vu leur nombre d'emplois augmenter. Nous disposons d'un potentiel industriel important avec deux fleurons que sont la construction navale et aéronautique, donc deux secteurs économiques positionnés sur un marché mondialisé, extrêmement concurrentiel, fragile et cyclique. Nous connaissons actuellement un bas de cycle en ce qui concerne la construction navale et un haut de cycle en ce qui concerne la construction aéronautique, mais lorsque les deux sont en bas de cycle, c'est un peu plus difficile. Nous avons également une structure industrielle relativement forte qui s'organise autour de notre port et autour de l'industrie agroalimentaire. Cette industrie reste un élément important et structurant de la dynamique économique. La tertiarisation a énormément progressé au cours des dix dernières années, comme partout, avec deux axes forts : un développement du tertiaire public et une économie résidentielle qui a flambé avec le développement démographique.

Malgré ce développement très fort des dix dernières années, nous sommes toujours sur une logique de deux aires urbaines et deux bassins d'emploi et l'un des objectifs du projet sera de faire avancer l'interpénétration des bassins d'emploi, à la fois pour en faire un élément de dynamique économique, d'attraction vis-à-vis des entreprises, mais également pour permettre aux habitants de disposer d'un ensemble de propositions économiques et d'emplois plus important. Concilier dynamisme économique et équilibre des activités signifie concrètement : comment faire pour que l'économie productive ne soit pas totalement distancée par le tertiaire ?

Si nous voulons garder une économie productive, jusqu'où sommes-nous prêts à aller et que sommes-nous prêts à accepter aujourd'hui, en matière industrielle notamment, sur le territoire ? Je faisais référence tout à l'heure à nos deux fleurons industriels qui sont aujourd'hui deux activités repérables à l'échelon européen. Ce sont des activités déjà anciennes de l'industrie traditionnelle, donc le défi est de faire émerger de nouvelles filières d'excellence qui, demain, permettront à la métropole de se positionner...

Quant à cette notion de métropole, je pense qu'aujourd'hui, elle est vraiment devenue une idée collective, discutée collectivement, avec la prise en compte par les élus d'échelles ou de thématiques qui, au départ, n'étaient pas forcément une évidence. Une discussion sur l'agriculture est portée par les urbains et une discussion sur la position européenne de la métropole est également portée par des intercommunalités a priori plus rurales, ce qui est extrêmement riche”.



Le SCoT du territoire de Belfort

Bruno VIDALIE, directeur de l'agence d'urbanisme de Belfort



“Le SCoT du Territoire de Belfort a un périmètre départemental. Il est un assemblage de territoires intercommunaux : une communauté d'agglomération et cinq communautés de communes.

Le Territoire de Belfort fait partie de la conurbation du Nord Franche-Comté, avec Montbéliard et Héricourt. Un ensemble complexe à cheval sur trois départements, mais qui n'a jamais eu ni SDAU, ni schéma directeur.

Le Pays de Montbéliard élabore parallèlement un SCoT qui vient d'être arrêté. Bon nombre d'enjeux sont communs entre ces SCoT du Nord Franche-Comté, à tel point que l'État avait fait un porter à connaissance commun pour les deux SCoT.

Le SCoT en tant que construction de projet a été conduit avec un certain nombre d'approches prospectivistes classiques (position des nouvelles infrastructures, géostratégie, démographie, évaluation des tendances) associées à un travail de construction de projets à toutes les échelles : les attentes des territoires.

Le projet joue en permanence sur deux niveaux : les entités intercommunales et le périmètre global. Il propose de mettre en relief des secteurs à forts enjeux, qui sont les points chauds, forts d'un potentiel élevé, mais aussi exposés aux pressions spéculatives.

Le contenu du Projet d'Aménagement et de Développement Durable traite des incontournables questions de la régulation entre l'urbanisation et l'environnement.

Il inscrit plus particulièrement plusieurs points forts :

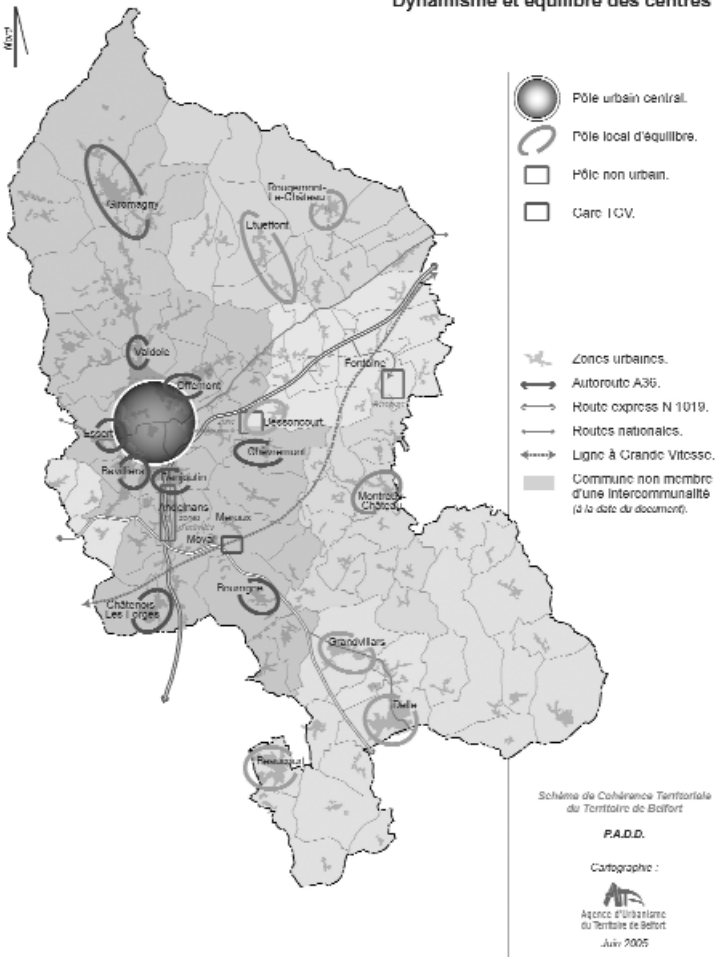
- un schéma de structure des centralités,
- les secteurs à forts enjeux et les dispositions d'organisation qui leur sont liées,
- le principe d'une armature écologique globale,
- la valorisation du réseau ferroviaire local, dans la perspective d'un système de transport urbain.”



La zone économique liée à l'échangeur de Bessoncourt



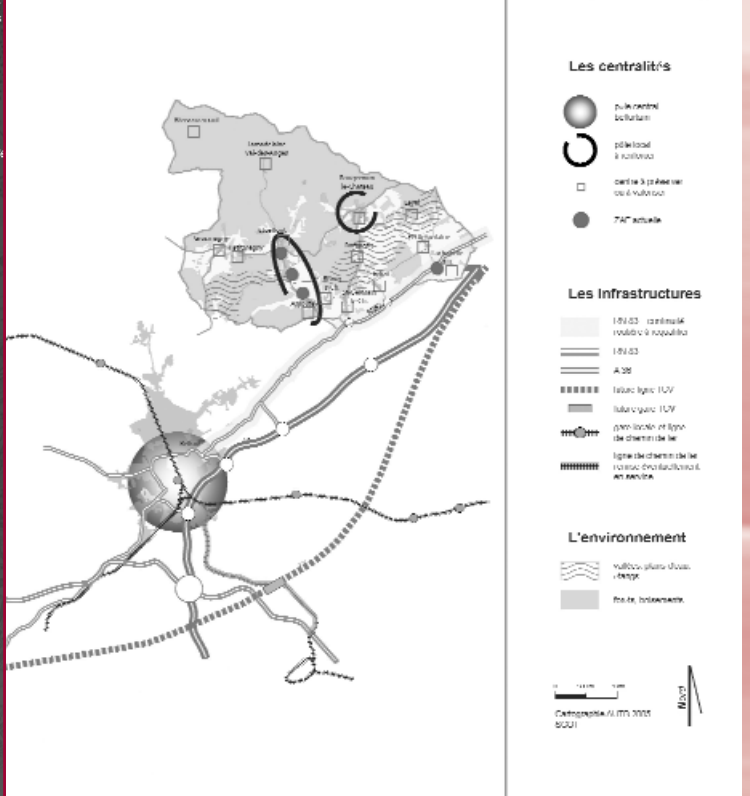
Dynamisme et équilibre des centres

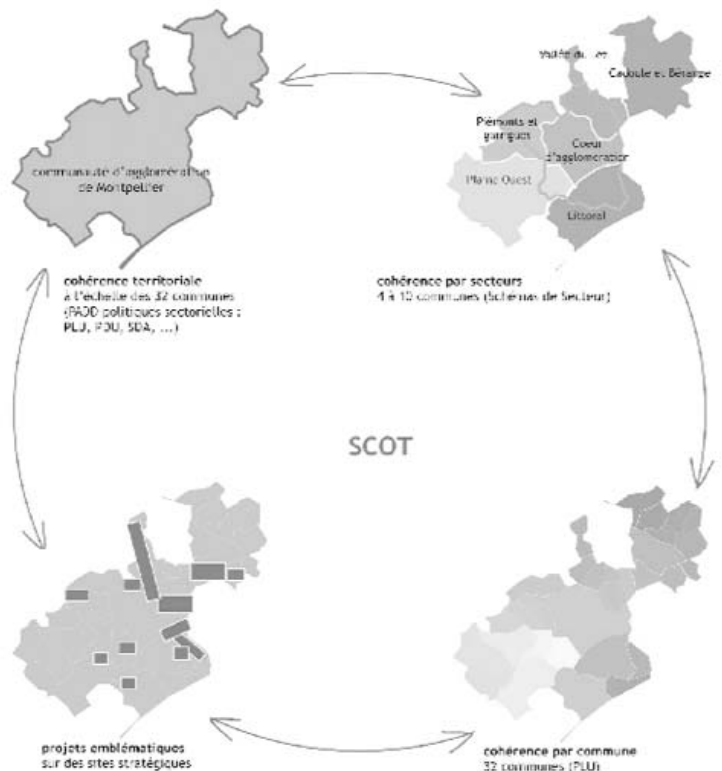
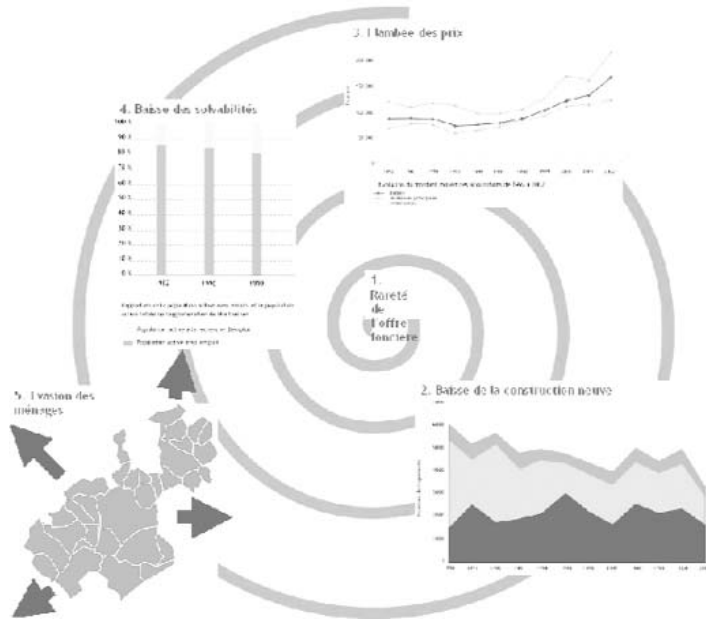


L'ensemble gare de Belfort - Technopôle - Alstom



Le Pays-Sous-Vosgien





Le SCoT de Montpellier Agglomération

Frédéric Rossignol, directeur de l'aménagement et du développement à la communauté d'agglomération de Montpellier

“ L'objectif est de vous présenter une méthode de conception d'un projet d'aménagement spatial du grand territoire qui est bien un travail de mise en cohérence par le projet. Cette démarche de SCoT de l'agglomération de Montpellier a été largement prédéterminée par la spécificité de son contexte territorial et institutionnel. Donc, une situation de très grande urgence caractérisée par un territoire à forte potentialité, mais soumis à de fortes tensions au niveau du développement économique, de l'habitat, des déplacements, de l'environnement en général, avec tous les ingrédients d'un scénario de congestion azurée : quasi-triplement de la population en quarante ans avec une progression démographique de 1,8% par an sur la dernière décennie. Sur ces 1,8%, les deux tiers sont dus au solde migratoire, avec une croissance de consommation de l'espace quatre fois supérieure à la progression démographique, et on considère qu'en vingt ans, on a doublé les surfaces urbanisées dans l'agglomération.



Ce contexte atypique conduisait à mettre en œuvre une démarche de projet spécifique qui devait répondre dans le même temps à deux obligations. D'une part, la nécessité de faire émerger une vision anticipative globale du territoire, et d'autre part, l'exigence de disposer rapidement d'un véritable projet urbain d'agglomération à portée opérationnelle, en partant du constat qu'en l'espace de vingt ans, le champ d'application du concept de projet urbain est passé de l'îlot au grand territoire, sous l'effet du basculement d'échelle de la ville constituée sur le périurbain.

Cet objectif renvoyait donc à deux questions complémentaires : quelle peut être la part du projet urbain dans la conception d'un document de planification stratégique ? Qu'est-ce qui fonde ce supplément d'âme projectuel attendu des SCoT par rapport aux anciens Schémas Directeurs ? Comment passer du méga zonage fonctionnaliste à un autre type d'outil permettant d'emboîter SCoT et opérations d'aménagement à l'échelle de la ville territoire ? Pour nous, le SCoT de l'agglomération de Montpellier a été prioritairement conçu comme un instrument de mise sous tension du territoire, une sorte de guide d'action apte à susciter rapidement le passage à l'acte.

L'objectif principal était bien de mobiliser les élus autour des enjeux globaux et des devenir possibles de l'agglomération, tout en recherchant avec eux une méthodologie d'élaboration du SCoT. L'objectif était donc aussi de faire émerger et de partager une culture urbaine d'agglomération.

Nous avons abordé cinq grandes problématiques complémentaires :

- l'évolution du grand paysage, l'imbrication des espaces naturels ruraux et urbains, le traitement de leurs interfaces,
- la prise en compte des besoins quantitatifs en termes d'espace, la construction des limites de l'urbanisation,
- la mixité fonctionnelle à l'échelle de la ville territoire, c'est-à-dire comment organiser les centralités secondaires pour maîtriser l'effet de conurbation,
- l'enjeu des formes urbaines dans les différents contextes urbains et périurbains, comment concilier l'économie du territoire et le cadre de vie,
- les infrastructures : quel est le rôle des infrastructures dans l'organisation spatiale du territoire ? Comment articuler les déplacements entre résidentiel et activités ?

Une fois passé ce temps des réflexions de proximité, nous sommes passés à la phase de conceptualisation, à partir du croisement des thématiques et des situations territoriales précédentes pour faire émerger ces concepts qui seraient fondateurs d'une stratégie globale d'aménagement. Donc, un principe de maillage thématique et opérationnel comme support d'une armature de projet urbain, autour de laquelle s'organise le grand paysage...

Nous avons fait émerger trois valeurs qui trouvent leur légitimité à travers cette expérience concrète de projet partagé avec les maires :

- la valeur sociale, c'est-à-dire créer les conditions d'un cadre de vie permettant de réduire la dépendance automobile, renforcer les liens de proximité, et favoriser un développement multipolaire pour rééquilibrer le territoire,
- la valeur économique au sens de l'économie du territoire, c'est-à-dire passer d'un mode de développement extensif actuel à un mode de développement intensif et mettre en œuvre une politique de valorisation du capital foncier par une gestion économe de l'espace,
- la valeur environnementale, impliquant d'inverser le regard porté sur le grand paysage qui ne doit plus être perçu comme le réservoir foncier et la variable d'ajustement de l'étalement urbain, mais bien comme le fondement intangible du projet de territoire.

Le PADD, lui, va prendre appui aussi sur les trois valeurs de projet précédentes, qui constituent le guide de tout le document, mais il va les basculer en trois fondements qui vont devenir les trois outils de fabrication du projet de territoire. La démarche consiste à élaborer la matrice du PADD en intégrant deux armatures, celle des espaces agricoles et naturels, posée par définition comme intangible et correspondant aux grandes entités paysagères composant la fameuse structure des vides, et celle du réseau des déplacements qui élargit les objectifs du PDU...

Dernier élément qui vient conclure ce PADD, c'est une armature de sites stratégiques, une douzaine de sites d'enjeu communautaire, qui sont des sites de démonstration des valeurs de référence du SCoT, pour mettre en œuvre des projets emblématiques permettant d'ancrer les orientations stratégiques du PADD dans le territoire...

En conclusion, cette méthode renvoie à la question du périmètre pertinent, qui relativise la portée de cette expérience puisque ce qui peut être anticipé et préfiguré par le projet à l'échelle de 50 000 hectares ne l'est plus à une plus grande échelle. Évidence qui renvoie elle-même à ce qui pourrait peut-être apparaître comme un paradoxe existentiel des SCoT, par lequel, au-delà d'une certaine taille critique, on peut considérer que la consistance et l'intensité du projet spatial sont fondamentalement déterminées par l'échelle du territoire qui en conditionne pour autant la cohérence”.





Table ronde

“Du diagnostic au projet : quelles ambitions ?”

Animation par Christian Curé, sous-directeur de la planification stratégique à la DGUHC

Introduction, par Pierre Ducout, député-maire de Cestas, vice-président du SYSDAU et président de la commission urbanisme de l'Association des Maires de France

Participants :

- Michel Duchène, maire-adjoint de Bordeaux chargé de l'urbanisme,
- Michel Reverdy, directeur du syndicat mixte du SCoT de la région de Strasbourg (SCOTERS),
- Jean-Pierre Corbisez, président du syndicat mixte du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin,
- Christian Bouillot, vice-président du syndicat mixte du SCoT du bassin de vie d'Avignon, maire-adjoint d'Avignon en charge de l'urbanisme,
- Francis Labruyère, président du syndicat mixte du SCoT de Montauban.

Christian Curé, sous-directeur de la planification stratégique à la DGUHC

“Nous allons essayer d'approfondir la question du contenu des SCoT, en gardant à l'esprit que l'objectif de cette journée est de voir comment passer au projet dans sa double acception : la question du projet politique, et celle du projet de territoire. Tout au long de l'opération SCoT-témoins, nous avons vu en quoi la construction d'un SCoT était d'abord la construction d'un projet politique sur un territoire. Des élus faisaient tout à l'heure remarquer en aparté que ce projet est important en termes d'appropriation pour les élus. En même temps, il faut que nous restions dans la matière première du SCoT, celle des textes que vous connaissez tous, celle des objets, des contenus en matière d'habitat, de transport, de développement économique etc., sur lesquels les SCoT ont des choses à dire. Je souhaiterais que nos échanges soient centrés sur la question de l'opérationnalité des SCoT, sur la question de leur valeur ajoutée, par rapport notamment aux PLU, PDU, PLH, et schémas de développement commercial.”



Introduction

Pierre Ducout, député-maire de Cestas, vice-président du SYSDAU et président de la commission urbanisme de l'Association des Maires de France



“ Le SCoT permet de démarrer à la dimension d'un petit pays ou d'une petite agglomération, jusqu'à celle d'une métropole d'équilibre, de plusieurs millions d'habitants, et de s'appuyer sur les ambitions de développement durable : progrès social, économique et environnemental. En rappelant que nous sommes tous dans un monde de compétition, mais également de complémentarités. Quand on parle d'ambitions, ce sont les ambitions à la fois des acteurs légitimes et démocratiquement élus dans notre pays, qui ne sont pas forcément les mêmes, c'est-à-dire des communes, des intercommunalités, des départements, des régions et de l'État. Des ambitions dans le but d'offrir à chacun du travail dans une période où le chômage augmente, de l'habitat avec une diversi-

té de choix, une qualité des services, mais également des loisirs puisque nous allons vers une civilisation de loisirs. Dans ce cadre, l'outil SCoT a pris la suite de ce qu'avait été pour certains les Schémas Directeurs.

Je rappellerai deux ou trois problématiques qui correspondent à des ambitions légitimes de tous ceux qui vont établir un schéma. D'une part, avoir un cadre de vie de qualité, avec une recherche de fonctions urbaines "nobles", qui peuvent être les services, les commerces, voire la culture et l'enseignement supérieur. D'autre part, selon les territoires, maintenir une seule centralité principale, avec une progression entre cette centralité et des centralités de rang moindre, le tout étant complémentaire. Enfin, la question des nuisances, des bruits induits par les infrastructures, des activités industrielles à risque, ou encore renvoyer chez les autres l'habitat social et ses problèmes...

L'objectif clair qui nous rassemble est de trouver le meilleur équilibre et la cohérence à une échelle pertinente, en tenant compte de toutes les légitimités, avec une bonne information du public. La nécessité d'aller vers une recherche de consensus ne veut pas dire faire un SCoT minimal. Cela passe par la gestion des conflits, pour proposer un projet intelligent pour tous, ne correspondant pas uniquement à la compilation des objectifs de chaque commune, mais qui prend en compte les enjeux des territoires et la stratégie des acteurs. Dans ce cadre, un respect et un équilibre des connaissances entre tous les acteurs sont essentiels.

Quelques éléments de réflexion que je vous soumetts sur l'avenir : savoir dans quelles conditions nous pourrions aller vers une intégration des solidarités à travers les SCoT, être à la fois ambitieux et modestes, avoir dans la durée la vision de la protection forte des zones sanctuarisées au niveau environnemental, et la prise en compte de la qualité de vie, de la santé... Il faut que chacun s'inscrive à la fois dans l'objectif à long terme et dans la réalité du quotidien”.

Christian Curé : M. Duchène, quel bilan tirez-vous de l'apport du Schéma Directeur de Bordeaux par rapport à vos enjeux, notamment ceux de l'étalement urbain et de la reconquête du centre ? Où en êtes-vous du travail entrepris en particulier sur les densités et sur les formes urbaines ?

Michel Duchène, maire-adjoint de Bordeaux chargé de l'urbanisme



“ Aujourd'hui, l'agglomération est confrontée à un véritable défi, l'étalement est de plus en plus important. Le déficit des transports en commun est de l'ordre de 80 millions d'euros par an, c'est-à-dire à peu près 1,4 million de francs par jour, déficit que la collectivité ne pourra pas assumer pendant de longues années encore. Il nous faut resserrer l'agglomération sur elle-même, mais il faut convaincre non seulement les habitants, mais aussi un certain nombre d'élus. Le Grand Bordeaux est une ville basse et un certain nombre d'élus considèrent que quatre étages, c'est déjà une tour... La construction en hauteur est une idée qui passe mal aujourd'hui, et cet imaginaire est, je crois, spécifique à la France. Dans d'autres pays du Nord ou même l'Espagne, l'habitat collectif a une image beaucoup plus positive.

En France, l'habitat collectif a toujours une image d'habitat un peu dégradé, d'un habitat avant tout social. L'un des grands enjeux du PLU, c'est tout d'abord d'entamer ce débat avec la population, c'est-à-dire tout faire pour arriver à densifier, en particulier dans le centre de l'agglomération, dans les grandes friches, dans les ZAC des communes de l'agglomération, pour démontrer que l'habitat collectif peut être un habitat de qualité où il est possible de vivre dans de bonnes conditions de confort.

Il faut aussi essayer de tout faire pour que les transports en commun soient plus performants, en réfléchissant au territoire desservi : plutôt qu'un réseau en étoile, peut-être faudra-t-il favoriser des lignes circulaires, car plus le tramway s'étendra, plus l'étalement urbain se développera.

Mais il y a des indicateurs positifs : le poids démographique de Bordeaux devient plus conséquent dans l'agglomération, la perte d'habitants est non seulement stoppée mais la ville centre gagne de nouveau des habitants. Cela s'appuie sur un projet politique, sur un projet urbain. Ce n'est pas spécifique à la ville de Bordeaux, mais ce projet est essentiel pour éviter que peu à peu la ville perde de son attractivité et que l'étalement urbain se poursuive.

La mise en place du tramway, la requalification des grands espaces emblématiques ont permis de redynamiser la ville centre et de lui faire jouer son rôle de locomotive de l'agglomération”.

Christian Curé

Vous avez un PLH communautaire, il y a des PLH en préparation ou en vigueur sur les communes périphériques en dehors de la communauté. Comment s'est faite l'articulation ? Le SCoT a-t-il été l'occasion de mettre en cohérence précisément ces PLH ?

Michel Duchène

“ Le logement social n'est pas toujours bien accepté par un certain nombre d'élus qui y voient quelques soucis à gérer. En même temps, on dit que 80% des Français ont droit au logement social aujourd'hui, il ne faut donc pas en avoir peur, mais il faut convaincre les habitants des secteurs concernés. Et grâce aux servitudes de mixité sociale, le PLU est un outil pour permettre la réalisation de logements sociaux, pas seulement dans les quartiers qui en sont largement dotés, mais dans d'autres quartiers plus aisés, en réalisant des petites opérations plutôt que de grandes barres d'immeuble.

Concernant les PLH, les maires des communes sont très jaloux de leur indépendance, aussi bien en ce qui concerne le foncier que le PLH, mais aujourd'hui, peu à peu, nous constatons une volonté de cohérence, non seulement au niveau de la communauté urbaine, mais également de l'ensemble des communes du SCoT, et des pratiques qui permettent de développer cette cohérence.

La difficulté, c'est que le prix du foncier a très nettement augmenté, et aujourd'hui un grand nombre de jeunes ménages, ne pouvant plus s'installer dans le centre ville, recherchent de plus en plus loin des terrains peu coûteux. C'est la raison pour laquelle il est extrêmement important que les collectivités anticipent en matière de foncier. Les réserves foncières sont essentielles et il faut s'appuyer par exemple sur la création de ZAC publiques ou privées pour réaliser un grand nombre de logements, qu'il s'agisse de logements sociaux ou de logements en accession. L'un des grands enjeux de l'agglomération est de tout faire pour densifier au maximum les secteurs de friche pour resserrer la ville sur elle-même ”.

Christian Curé

Le SCoT de Strasbourg vient d'être arrêté. Dans ce document, j'ai relevé l'objectif de production de 40 000 logements sur dix ans, dont 20% de logements sociaux, sachant que cet objectif n'est pas facile à tenir. Comment allez-vous procéder à Strasbourg ?

Michel Reverdy, directeur du syndicat mixte du SCoT de la région de Strasbourg (SCOTERS)

“ L'intérêt du SCoT, c'est qu'il soit partagé. C'est-à-dire que nous avons inscrit des choses beaucoup moins précises qu'à Montpellier, par exemple, mais nous estimons être parvenu à un consensus politique, sachant que nous y avons travaillé pendant cinq ans.

Concernant le logement, l'agence d'urbanisme, qui fait tous les travaux chez nous, a estimé que pour 140 communes et 600 000 habitants il faudrait à peu près 4 000 logements par an ou 40 000 logements sur dix ans. Sachant que 2 000 logements sur les 4 000 ne servent qu'au vieillissement des ménages, au parcours résidentiel et à la décohabitation due aux divorces et séparations. Dans un premier temps, un grand nombre d'élus ruraux nous ont dit que c'était trop. Les mêmes qui, dans leur PLU, ont tous 10 à 15 hectares de zone NA et ont de quoi doubler leur population. Nous avons confronté cela au programme local de l'habitat de Strasbourg, au plan de relance, et finalement nous sommes arrivés à garder ce chiffre qui est supérieur à ce que l'on construit aujourd'hui. Dans un SCoT, il faut avoir un peu d'ambition, mais je ne sais pas comment nous allons nous y prendre.

Une chose est toutefois importante, c'est la règle commune, si l'on s'y prend mal, l'État jouera son rôle et nous dira qu'à tel endroit, nous n'en faisons pas assez.

En matière de logement, il y a des éléments sur lesquels il a été relativement facile de se mettre d'accord. C'est le chiffre décliné entre ce que nous mettions sur la ville centre (900), sur la grande couronne qui correspond à la communauté urbaine (1 800), et sur les secteurs plus diffus (1 300). En revanche, il y a des points sur lesquels nous ne nous sommes pas mis d'accord, et aujourd'hui l'État nous le reproche, à juste titre d'ailleurs. Par exemple, sur le logement social en périphérie ”.



Christian Curé

Je me tourne vers Jean-Pierre Corbisez pour le SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin, environ 375 000 habitants. Nous sommes ici dans un exercice un peu différent. Ce SCoT, lancé en 2002, sort de la phase de diagnostic. J'aimerais souligner ici la dimension du projet politique, car dans l'association de ces deux agglomérations, il y a l'ambition d'aller vers une alliance extrêmement forte. Vous la mettez en œuvre au niveau du SCoT, au niveau du PDU, du PLH et même d'un projet d'Agence d'Urbanisme commune. Tout d'abord, comment fonctionne cette alliance ? Que vous a apporté la démarche de SCoT et en quoi a-t-elle fortifié ce projet ?

Jean-Pierre Corbisez, président du syndicat mixte du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin



“ Cette alliance a été quasiment obligée par notre passé industriel. Ces deux agglomérations se situent dans l'axe central du croissant industriel minier Nord-Pas-de-Calais, allant de Béthune à trente kilomètres au sud de Lille, jusqu'à Valenciennes et au-delà de la frontière belge. Nous sommes donc au sud de Lille et nous avons deux agglomérations, Lens-Liévin avec 250 000 habitants, et Hénin-Carvin avec 125 000 habitants. Nous avons pourtant autant de représentants pour chacune des deux agglomérations, une même participation financière à 50/50. Et quelques semaines plus tard, nous avons créé de nouveau un Syndicat Mixte “ transports ” avec le même nombre de représentants de chaque côté et la même participation budgétaire. Comme je l'ai dit, du fait de notre passé minier, nous avons exacte-

ment les mêmes enjeux en matière de développement, et surtout les mêmes séquelles suite à ce passé minier qui a laissé des friches importantes. Cette alliance était donc indispensable pour travailler à l'amélioration de l'image de marque de notre territoire. Quand on parle du bassin minier en Pas-de-Calais, on pense tout de suite aux coronas et aux terrils. Aujourd'hui, les terrils reverdisent, se transforment en zone de développement économique, comme la plate-forme Delta 3 de logistique de transport basée sur le dernier puit de mine du Nord-Pas-de-Calais, ou sont parfois rendus à l'urbanisation.

Compte tenu notamment des problèmes de pollution liés à l'activité minière et industrielle, l'environnement est parfois abîmé et nous sommes là pour le remettre en état, afin de transformer ce handicap en atout. Transformer une friche minière en espace public, c'est redonner une nouvelle image à notre territoire. Si l'activité minière nous a laissé des voies ferrées qui ne fonctionnent plus, elles peuvent devenir des trames vertes avec des chemins de circulation douce. On parle même de trame bleue car lorsqu'il y a des terrils, il y a toujours un plan d'eau à côté. On peut donc partir d'une image négative, et en faire l'élément porteur d'une nouvelle image.

Étant au sud de Lille, nous observons une pression foncière énorme désormais par rapport à la communauté urbaine de Lille car les terrains ne sont pas chers, et si nous n'y prenons pas garde, les populations du bassin minier ne pourront plus accéder à la propriété, sachant que les prix ont en moyenne doublé en deux ans ! ”.

Christian Curé

Vous évoquez la question de la mobilité et les atouts de votre territoire. Parmi ces atouts, il y a également la plate-forme de Dourges, l'arrivée probable un jour du canal Seine-nord, donc une série d'opportunités extrêmement fortes. Comment anticipez-vous ce potentiel et comment la démarche de SCoT peut-elle vous aider à mieux appréhender ces opportunités ?

Jean-Pierre Corbisez

“ Lorsque nous avons regardé l'ensemble des PLU, les élus du SCoT ont été un peu effarés de voir le nombre de projets de développement urbain ou de développement économique des communes. Nous avons donc demandé aux élus de lever un peu le pied en matière d'évolution foncière. Certains maires ont accepté et ont très bien compris que l'on ne pouvait pas du jour au lendemain sur une seule commune mettre sur le marché 400 hectares à bâtir, qu'il fallait pouvoir le planifier dans le temps. C'est là où le SCoT doit jouer son rôle. Si un jour les choses vont mal, il faudra peut-être taper du poing sur la table, mais je crois que nous sommes là pour anticiper, et dire aux élus de ne pas aller trop vite pour éviter un aménagement anarchique de notre territoire ”.

Christian Curé

Je me tourne maintenant vers M. Christian Bouillot pour Avignon. Tout d'abord, quelques mots de présentation sur le SCoT d'Avignon qui démarre : 230 000 habitants, dont 90 000 sur Avignon et 140 000 sur l'agglomération, un SCoT qui s'adosse sur une intercommunalité assez récente. Cela étant, un important travail de préfiguration a été fait dès 2004 avec les élus, ainsi qu'un travail sur les enjeux partagés. Dans les enjeux forts, j'ai relevé l'importance de la question des risques, puisque le territoire est très contraint par des risques d'inondation : deux tiers de la surface. C'est un enjeu fort qui invite à s'associer, à se fédérer et à mutualiser les efforts des uns et des autres pour une gestion plus parcimonieuse de l'espace et des opportunités foncières. Comment traitez-vous cela dans votre diagnostic aujourd'hui ?

Christian Bouillot, vice-président du syndicat mixte du SCoT du bassin de vie d'Avignon, maire-adjoint d'Avignon en charge de l'urbanisme

“Nous sommes un petit SCoT par rapport à certains qui nous ont été présentés aujourd'hui. 230 000 habitants, ce qui n'est pas énorme, et 26 communes. Et nous sommes jeunes dans la réalisation. Mais il y a un avantage à cela, c'est que nous avons pu bénéficier de ce qui avait été fait précédemment et ces réunions entre acteurs des SCoT nous ont permis d'avoir un certain nombre de renseignements. J'ai été heureux de constater, à travers les premières présentations de ce matin, que nous sommes tout à fait dans la ligne, ce qui prouve que l'information qui part de chez vous arrive bien chez les jeunes communautés.



Nous menons de front un certain nombre de choses. Au sein de nos villes, les PLU avancent. Au sein de nos communautés d'agglomérations, les PLH viennent d'être approuvés. Le PDU devrait aboutir en 2006. Nous sommes obligés de mener toutes ces réflexions bien au-delà de notre commune, de notre communauté, et même au-delà du SCoT. C'est la raison pour laquelle la réflexion sur ce qui peut être mené avec les SCoT voisins, dans les inter-SCoT, nous paraît essentiel. Je ne prendrai qu'un exemple. Nous sommes extrêmement contraints entre le Rhône, la Durance, nous sommes à cheval sur deux régions, trois départements. Par rapport à la définition du périmètre que nous voulions la plus pertinente possible, le fait que nous soyons sur des régions et des départements différents nous a posé d'énormes difficultés. Aujourd'hui, notre périmètre du SCoT n'est certainement pas le plus pertinent. Nous avons des communes qui ne font pas partie de notre SCoT, alors que les enfants viennent au lycée chez nous, viennent prendre le TGV chez nous, viennent à l'hôpital chez nous. Nous constatons que les contraintes administratives ne sont pas encore totalement dépassées pour l'instant : une évolution des mentalités est absolument nécessaire. Lors des réunions préparatoires à l'élaboration de ce périmètre, nous avons noué des contacts avec les différents maires. Très vite, nous nous sommes rendu compte que c'était l'une des choses qui manquait le plus. Donc, rien que par rapport à cela, la démarche SCoT est totalement positive.

Comme vous l'avez signalé, nous sommes sur un territoire extrêmement contraint. Les dernières inondations qui ont eu lieu sur le Rhône, et sur notre territoire en particulier, nous ont montrés combien nous étions sur un territoire fragile, sur lequel nous avons prévu des développements économiques importants mais qui, du fait d'une circulaire parue en janvier 2004, ont totalement été bloqués. Aujourd'hui, c'est dans le cadre des réflexions autour du SCoT que les communes nous aident à essayer de débloquer ces projets. Nous avons sélectionné un certain nombre de sites sur lesquels il semble possible de des projets de développement économique avec des entreprises de niveau national. Même si ce n'est pas directement sur notre communauté d'agglomération, même si la taxe professionnelle ne va pas tomber directement sur les communes ou les communautés qui nous aident, il y a aujourd'hui une réelle volonté d'essayer d'aboutir. En ce sens, le SCoT est un outil extrêmement important et pour nous une démarche tout à fait nouvelle. La culture de l'intercommunalité n'était pas forcément notre point fort. Nous balbutions, mais je crois que les expériences qui nous sont présentées ici et les expériences menées sur nos différents sites vont nous amener à avancer à marche forcée et à rattraper une partie du temps perdu.”

Christian Curé

Je voudrais passer la parole à Francis Labruyère, pour parler du SCoT de Montauban. C'est un SCoT de 100 000 habitants, dont 53 000 habitants pour la ville de Montauban. Vous avez lancé votre SCoT en 2003, le diagnostic vient d'être achevé. J'ai noté, dans le travail préparatoire que vous avez mené, des ateliers prospectifs. L'intitulé de vos ateliers aiguisait l'appétit, mais vous nous en direz peut-être plus. Dans les enjeux, vous êtes la deuxième ville de la région Midi-Pyrénées et sujet à une pression foncière extrêmement forte. J'ai relevé des chiffres saisissants puisque vous avez accueilli deux fois plus d'habitants dans les cinq dernières années que vous n'en avez accueilli entre 1990 et 1999. C'est clairement la proximité de Toulouse et le développement sur le versant nord de Toulouse qui arrive aux portes du territoire...

Francis Labruyère, président du syndicat mixte du SCoT de Montauban



“ Nous sommes à moins de trente minutes de l'agglomération toulousaine. Cette agglomération toulousaine nous a permis un développement rapide il y a quelques années, et aujourd'hui, nous avons une pression foncière importante sur les communes du sud du territoire du SCoT, ce qui pose d'énormes problèmes à ces communes qui n'arrivent pas à suivre le rythme. Elles attendent donc beaucoup de ce SCoT comme outil de planification de territoire, afin que nous n'ayons pas, venant de Toulouse, uniquement des habitants, mais également une complémentarité et des activités. La communauté d'agglomération compétente en la matière possède différentes zones d'activités autour de la ville de Montauban. On peut d'ailleurs constater que les trajets qui se faisaient dans le sens Montauban-Toulouse se font

maintenant dans le sens inverse. Cela touche essentiellement les activités tertiaires, mais nous aimerions avoir des activités pour des petites et moyennes entreprises. Nous avons déjà quelques entreprises de sous-traitance dans l'aéronautique. Dans les mois à venir, nous devons prendre des contacts avec les acteurs du SCoT de Toulouse pour échanger, car cette seconde phase de notre SCoT de Montauban ne pourra pas avancer sans une concertation avec les SCoT de l'agglomération toulousaine. Notre territoire va être très perturbé dans les prochaines années : nous avons déjà un carrefour d'autoroutes, entre l'autoroute A20 et la route entre Bordeaux et Toulouse, le canal avec une antenne qui arrive jusqu'à Montauban, un échangeur avec un second échangeur en discussion sur notre territoire, et enfin la ligne TGV en projet avec une gare proche de Montauban. Nous devons donc prendre en compte tous ces projets d'infrastructures. Il va être difficile d'obtenir un consensus, notamment à propos du projet d'aéroport, et il faudra des discussions qui s'annoncent tendues ”.

Christian Curé

Par rapport aux vocations des SCoT et à la thématique de l'articulation entre l'urbanisme et les transports, nous avons souligné le poids de l'automobile et des systèmes de transport. Dans chacun de vos territoires, que ce soit à Lens, à Montauban, à Avignon, partout ces questions des transports sont déterminantes. Il y a des options d'organisation de l'urbanisation, d'extension liée aux perspectives et à l'existence de systèmes de desserte et de transport collectif. Je rappelle que la loi permet de “ subordonner ” l'ouverture à l'urbanisation à l'existence de transports collectifs. C'est une facilité fondamentale de cette loi. Est-elle appliquée, entendez-vous l'appliquer, y réfléchissez-vous ?

Jean-Pierre Corbisez

“ Au nord, la communauté urbaine de Lille a un projet de tram/train qui s'arrête aux portes de notre territoire et nous avons nous-mêmes un projet de transport en site propre sur un axe est-ouest avec quatre villes universitaires aux extrémités. L'un des premiers thèmes que nous allons aborder dans le cadre du projet de coopération métropolitaine est celui des transports, et notamment des transports en site propre qui permettraient de résoudre bon nombre de problèmes de bouchons sur les autoroutes au quotidien ”.

Christian Bouillot

“ Les déplacements sur Avignon sont extrêmement difficiles, avec les ponts, les fleuves, et les zones commerciales qui sont aujourd'hui situées entre Carpentras et Avignon. Sachant que Carpentras est dans un autre SCoT, si nous voulons mener une réflexion sur le transport, nous devons envisager à terme la réouverture d'un certain nombre de voies SNCF, avec le problème des parkings relais, qui permettront d'amener dans le centre ville où se trouve la grande majorité des emplois. Il y a 56 000 emplois sur Avignon, dont 32 ou 33 000 sont occupés par des personnes habitant l'extérieur. Nous voyons les problèmes que pose le transport individuel, et il est essentiel de mener une réflexion avec les autres SCoT : ce problème ne pourra être résolu que dans le cadre d'une réflexion inter-SCoT ”.

Michel Reverdy

“ Dans le SCoT, nous stipulons deux choses. D'une part, que nous lions l'urbanisation aux transports publics de type radial que nous encourageons. En même temps, nous disons que nous avons stoppé le développement de toutes les radiales au niveau des capacités de flux automobile. En revanche, nous ne sommes pas allés jusqu'à la subordination de l'urbanisation par les transports en commun, car nous avons considéré que c'est ingérable, et que cela nous obligerait à faire un trop grand pari sur l'avenir. Quand nous avons réfléchi à l'armature de la région, il y a Strasbourg, il y a la métropole, et puis il y a une dizaine de bourgs centres, dont certains sont bien desservis par les transports en commun et d'autres pas.

Il serait bien que ceux qui ne sont pas desservis le soient, mais la Région et le Département nous font savoir que c'est nous qui planifions, mais que ce sont eux qui financent. On nous demande de ne pas aller trop vite, car ce n'est pas la peine de planifier du développement s'il est subordonné à un transport en commun préalable qui n'est pas mis en place...”.



Les échelles de territoires : des inter-SCoT aux grands territoires

Introduction

Marcel Belliot, délégué général de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU)



“ Je voudrais rappeler qu'une des grosses difficultés de la planification, en France peut-être plus qu'ailleurs, c'est l'éclatement des espaces urbains.

Comment arriver à fabriquer un SCoT qui soit cohérent, ce qui est son objectif premier, tout en étant en phase et en harmonie avec les autres procédures de projet ou de planification qui peuvent se passer à d'autres échelles et sur d'autres territoires ?

J'aimerais que nous arrivions à répondre aujourd'hui à trois questions.

La première n'est pas une question, mais une réalité, à savoir la difficulté d'articuler les échelles, c'est-à-dire les projets de territoire à des échelles différentes.

La seconde, c'est : de quoi parle-t-on ? quel est le contenu d'un SCoT ? en quoi est-il lié à d'autres contenus venant de documents de planification établis à d'autres échelles ou sur des territoires voisins : SCoT voisins, DTA, SRADT, projet métropolitain... ?

Et enfin, la question la plus importante : comment les syndicats de SCoT organisent-ils leur coopération et leurs échanges avec les autres autorités qui, à des titres différents, ont aussi la légitimité de définir des choix, d'avoir des politiques, d'imaginer des stratégies ? ”.

Gilles Perilhou, agence d'urbanisme de Toulon

“ Je vais vous présenter le résultat d'une enquête réalisée fin 2004, commandée à la FNAU par la DGUHC. Cette enquête s'est donc pour l'instant effectuée uniquement au sein des agences d'urbanisme : vingt agences ont répondu. Elle n'est donc absolument pas exhaustive.

Nous allons parler des raisons de l'inter-SCoT. Pourquoi ces nouvelles collaborations alors que les SCoT démarrent à peine ? Deux raisons principales. La première est l'inadéquation qui persiste, malgré la recomposition des territoires institutionnels que nous avons connue ces dernières années, entre réalité, quotidienneté sociale et fonctionnelle, et les périmètres de planification. La deuxième raison, plus positive, est tout simplement l'émergence de nouvelles volontés de coopération. De nouveaux territoires de projet se renforcent ou apparaissent alors que les périmètres de leur planification et de leur traduction spatiales sont déjà en place à d'autres échelles.

Premier constat : il existe peu de démarches concrètement avancées, et beaucoup de territoires en sont au stade des réflexions ou des intentions.

Pour aborder le sujet de la référence territoriale de l'inter-SCoT, nous avons pris deux définitions qui nous ont permis de classer ces démarches selon deux grandes familles de territoire. La première de ces définitions est plutôt liée au phénomène de périurbanisation, elle traite du phénomène qui affecte nos agglomérations depuis l'après-guerre et qui consiste simplement à un étalement de la ville sur des territoires de plus en plus vastes à partir des pôles centraux. La deuxième consacre la notion de métropolisation, notion qui se structure autour de termes référencés, comme grande ville, réseau, pôle, fonction internationale, nationale, régionale, autour des dynamiques démographiques, des activités spécialisées, à fort contenu d'urbanité. Cette définition met surtout l'accent sur la structure en réseau d'une armature urbaine.

Pour traiter de ces sujets, les démarches représentent des cadres, elles organisent la coopération entre les syndicats mixtes. On observe deux types de cadre. D'abord un cadre que l'on pourrait appeler anticipateur. Il s'agit d'accompagner l'émergence des SCoT en amont dans une même aire urbaine, en établissant au préalable des règles de

coopération et d'articulation : c'est le cas de Toulouse, par exemple. Le deuxième cadre pourrait être appelé un cadre compensateur. Là, les SCoT ont déjà démarré, et il s'agit d'articuler les démarches déjà amorcées et de gérer leurs différents états d'avancement : c'est plutôt le cas de la métropole lyonnaise.

En ce qui concerne les effets ou les facteurs mobilisateurs, quatre d'entre eux paraissent primordiaux. Ces facteurs peuvent être un événement, comme les inondations du Gard en 2002 et dans le delta du Rhône en 2003, ou un projet comme par exemple le pont de l'estuaire du Havre. Ils peuvent être aussi des procédures, des démarches antérieures au SCoT, parallèles au SCoT ou complémentaires à l'inter-SCoT. Nous pensons immédiatement aux Directives Territoriales d'Aménagement (DTA), qui sont des références spatiales pour l'ensemble des exemples, aux politiques des Régions et Départements, et nous pensons enfin aux nouveaux territoires de projet qui concernent la coopération métropolitaine. Dans ce cas, est-ce que l'inter-SCoT sera un instrument de planification spatiale des projets métropolitains ?

L'inter-SCoT n'est pas un nouveau cadre institutionnel, mais bien un dispositif favorisant la coopération et la mise en réseau des territoires : souplesse et adaptation sont deux maîtres mots de l'inter-SCoT.

Je conclurai sur une mise en perspective des démarches. Quels objectifs se sont-elles assignées et quel niveau d'intégration veulent-elles atteindre ? J'ai pu les classer à travers trois niveaux. Un premier niveau, considéré comme un niveau minimum, consistant à éviter les incompatibilités, les contradictions et leur possible effet d'annulation des politiques engagées. Deuxième niveau : fabriquer de préférence des complémentarités, de la continuité. C'est aussi prendre en compte, par une politique appropriée les espaces intermédiaires, favoriser les coopérations pérennes, assurer la cohésion des territoires, mener des politiques de niveau métropolitain. Troisième niveau, c'est préparer peut-être une nouvelle étape de planification, car finalement l'inter-SCoT n'est peut-être que le signe d'une avancée inéluctable, naturelle, nécessaire, vers une planification à des échelles fonctionnelles et sociales pertinentes...”.

Le grand témoin

Philippe Méjean, consultant professeur à l'IAR d'Aix-en-Provence

“ Cinq points pour continuer à formuler du questionnement. D'abord, le sens de l'entreprise, l'ambition, l'objet, qu'est-ce qui se joue avec les démarches inter-SCoT ? Vous savez aussi bien que moi que le législateur n'avait pas imaginé l'inter-SCoT. En revanche, il avait imaginé le schéma de secteur. Donc l'hypothèse du législateur était un macro-SCoT qui pouvait, par le biais des Schémas de Secteur, se décliner, se préciser. La réalité s'est chargée de démentir cette façon de faire, et nous avons donc vu apparaître cette idée de l'inter-SCoT. Là où nous ne pouvions pas faire de grand SCoT à des échelles satisfaisantes, nous allions le gérer par des démarches et des dispositifs de mise en cohérence entre les SCoT. Une des questions que cela me semble poser, c'est la question du devenir du projet dans cette affaire. L'intérêt de raisonner en schéma de secteur, c'est que nous étions supposés avoir un projet à la bonne échelle, et les schémas de secteur déclinaient, précisaient ce projet, mais le projet restait fondateur. Qu'en est-il dans le cas qui nous occupe ? Est-ce qu'il y a lieu de parler de projet à cette nouvelle échelle ? Est-ce que cela a un sens, est-ce que c'est possible ? Ou est-ce que les inter-SCoT ne sont simplement que des démarches, des dispositifs de mise en cohérence, de coopération, de mise en réseau ?

D'autre part, s'agissant des processus techniques en jeu dans la fabrication et la mise en place de ces démarches d'inter-SCoT, je me pose la question de savoir si on sait faire, à partir du moment où l'on conviendrait que ce n'est pas que de la mise en cohérence, mais autre chose de plus prospectif, plus ambitieux. Est-ce que les savoirs existent et de quels savoirs avons-nous besoin ? S'agit-il simplement d'un changement de périmètre pour des systèmes experts déjà existants ? Je pense notamment aux agences d'urbanisme qui ont des savoir-faire en la matière, mais est-ce que pour elles il s'agit simplement de repousser un peu plus loin les confins de leur territoire d'observation ? Ce n'est pas certain. En élargissant le périmètre, on tombe aussi sur d'autres systèmes experts, d'autres lieux, d'autres agences, d'autres bureaux d'études, d'autres universités. Je trouverais intéressant de se questionner sur la façon dont nous pourrions mobiliser à ces échelles inédites la matière grise : comment mobiliser les gisements de matière grise, les solliciter dans cette production collective à ces échelles inédites ?

La troisième question qui se pose, et a fortiori dans l'inter-SCoT, est celle de la relation entre le politique et le technique. Nous sommes sur des sujets complexes, difficiles à expliquer au quidam, et il n'est pas toujours faci-

le de faire comprendre aux élus ce dont il est question. Et souvent, dans ces démarches, les techniciens se sont mis en avant, un peu à la manière de sherpas, le problème étant de savoir à quel moment nous faisons la saisine du politique. Suffisamment tôt pour qu'il puisse devenir partie prenante effective de la démarche. Donc, ce pas de deux entre techniciens et politiques dans ces démarches est toujours difficile à construire.

Quatrième point, la question de la gouvernance. Il est clair que ce qui se construit à travers ces démarches, ce sont de nouvelles échelles de gouvernance sur ces territoires inédits de l'inter-SCoT, des métropoles, des régions urbaines... Ce qui pose de multiples questions, dont une qui est celle de la place des autres collectivités territoriales, particulièrement les conseils généraux et les conseils régionaux. Vous savez comme moi que le transfert de compétence par bloc a littéralement imploré, et que de ce fait, tout le monde s'occupe de tout. C'est bien, sauf que cela représente beaucoup de monde et entraîne beaucoup de complexité géopolitique à gérer. Ce qui renvoie à la question de savoir comment cette méta gouvernance peut s'exercer. C'est très difficile dans la mesure où il faut qu'elle arrive à se solidifier sans s'institutionnaliser vraiment pour ne pas rajouter une couche dans l'empilement des institutions. Comment s'organiser sans institutionnaliser ? Et est-ce que nous savons faire dans ce pays ? C'est plutôt dans la culture anglo-saxonne, et non pas dans notre culture de juriste.

La dernière question concerne la place de la société civile dans ces démarches portées à de telles échelles. Ce n'est déjà pas simple à l'échelle de l'agglomération. On a commencé à parler de citoyenneté d'agglomération puis d'une citoyenneté d'inter-SCoT. Jusqu'à quel point allons-nous réussir ou pas à entraîner les citoyens, les usagers, les forces vives du territoire dans ces démarches et dans ces grands exercices de planification ? C'est tout de même une responsabilité majeure pour nous...".





La démarche inter-SCoT de l'aire métropolitaine Lyonnaise

Olivier Roussel, responsable du pôle grands territoires à l'agence d'urbanisme de Lyon

“ Nous avons intitulé notre intervention : “dix SCoT qui s'entendent, c'est mieux qu'un seul !”. Le territoire de l'inter-SCoT lyonnais, c'est environ 45% de la population de la région Rhône-Alpes. Ce sont dix SCoT qui s'organisent autour de deux grandes agglomérations, l'agglomération lyonnaise avec environ 1,2 million d'habitants, et l'agglomération stéphanoise, avec 500 000 habitants. Sur ce grand territoire, il y a deux agences d'urbanisme, l'agence d'urbanisme de Lyon et celle de Saint-Étienne. Les deux agences collaborent dans le cadre de cette démarche. Il faut également citer l'établissement public d'aménagement de L'Isle d'Abeau qui travaille également sur ce territoire et qui a une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage de l'un des SCoT. Ces dix SCoT sont dans un état d'avancement varié. Le SCoT plaine de l'Ain, dans le département de l'Ain, est déjà achevé et en phase de mise en œuvre. Certains SCoT sont en phase de PADD, comme celui de l'ouest lyonnais, le SCoT du Haut Rhône Dauphinois, le SCoT de la Dombes du secteur nord, et d'autres SCoT sont en phase de diagnostic, voire de lancement comme le SCoT du Beaujolais. Trois chiffres à propos de ce territoire. L'inter-SCoT représente 2 650 000 habitants. L'aire urbaine, le bassin de vie autour de l'agglomération lyonnaise restreinte représente 1 650 000 habitants, et le SCoT de l'agglomération de Lyon représente 1 250 000 habitants ”.





“ Je voudrai tout d'abord faire une remarque au sujet de la décentralisation. M. Méjean disait que “tout le monde s'occupe de tout”. C'est vrai, tout le monde veut s'occuper de tout. Il n'empêche que la loi SRU, confirmée d'ailleurs par la loi UH, a bien stipulé que les syndicats mixtes de SCoT étaient des syndicats fermés, uniquement composés de structures intercommunales, sans les Départements, ni les Régions, ni même l'État. Ce qui veut dire que c'est bien à nous que revient cette responsabilité. Avant la décentralisation, l'État s'occupait de tout, nous lui faisons confiance pour organiser le territoire, pour faire les SDAU, etc. L'État et le législateur nous remettent le pouvoir, et c'est une terrible responsabilité.

Quand on regarde l'agglomération lyonnaise, on peut se demander pourquoi ne pas avoir fait un grand SCoT. L'idée de l'État a été de tenter de promouvoir un SCoT à l'échelle de la métropole lyonnaise, le périmètre des dix SCoT en un seul. Du fait de leur méfiance à l'égard du “grand méchant Lyon”, les territoires ruraux s'y sont opposés dès le départ. D'autre part, l'histoire de chaque territoire est décalée. Certains SCoT étaient achevés, d'autres n'avaient pas commencé. Lorsque la loi SRU est sortie, le temps d'adaptation et de détermination du territoire avec la règle des 15 kilomètres autour des agglomérations a fait que la quasi-totalité du territoire des dix SCoT était concernée par cette règle. Les SCoT se sont donc mis en place, et dix SCoT ont vu le jour à des dates différentes.

Quel est l'intérêt d'avoir plusieurs SCoT ? D'abord, chaque territoire, même s'il est très soumis à l'expansion de la population lyonnaise, a sa propre personnalité. C'est un élément fondamental. Les dix SCoT ne sont absolument pas le champ d'expansion de l'agglomération lyonnaise, ce n'est pas le territoire qui permet à l'agglomération de s'étendre, et si on le voit ainsi, c'est une vision totalement fautive. Chaque territoire défend sa personnalité et c'est ce qui est important. A tel point que dans le Beaujolais, par exemple, depuis une dizaine d'années nous avons abordé cette question de territoire par la contractualisation, par des contrats avec la Région notamment, les contrats de développement, et la création d'un pays, la structure pays qui est maintenant en place. Nous avons fait cette démarche pays car un développement endogène du pays Beaujolais existe comme dans tous les territoires des dix SCoT. Ce désir de développement endogène nous a amenés à nous constituer en pays parce qu'une véritable notion d'aménagement du territoire est venue des communes. Depuis la décentralisation, on apprend à raisonner territoire, ce qui est tout à fait nouveau. Cette réflexion a amené le territoire à réfléchir sur son propre développement.

Le Beaujolais se divise en trois zones : la montagne beaujolaise, qui est vraiment le pays Beaujolais, avec le pays de Tarare au sud, et le pays d'Amplepuis-Thizy tourné davantage vers le Roannais ; la partie centrale qui est le Beaujolais rouge, le Beaujolais viticole; et la plaine de la Saône, qui est la vallée des activités avec Villefranche-sur-Saône, Belleville au nord et l'agglomération lyonnaise au sud. Ce territoire est très influencé par l'agglomération lyonnaise depuis quelques années. Le pays Beaujolais est composé de 13 communautés de commune, 190 000 habitants et 137 communes. Le territoire du pays correspond strictement au territoire du SCoT, ce qui est un avantage, d'autant que je préside les deux, ce qui simplifie la cohérence du territoire. Ce territoire a pris peu à peu la notion de sa cohérence, ce qui n'était pas évident au départ, par ce travail en commun réalisé depuis une dizaine d'années entre les communautés de commune. C'est donc une véritable notion de territoire, d'où l'intérêt d'avoir un SCoT à lui.

En revanche, il n'est pas pensable de ne pas agir ou réfléchir avec les autres SCoT, d'où l'intérêt de l'inter-SCoT. La démarche de l'inter-SCoT est portée par l'agence d'urbanisme. Si je prends l'exemple du pays Beaujolais, nous avons des échanges quotidiens avec l'agglomération lyonnaise proprement dite, mais aussi avec le pays Roannais pour l'est et avec le pays de la Dombes, de l'autre côté de la Saône. Ces échanges concernent aussi bien des questions d'habitat, d'emploi, de commerce, de loisirs etc. Il est donc indispensable de penser l'aménagement futur de notre territoire avec les autres territoires, d'où l'intérêt de l'inter-SCoT.

Les dix présidents de SCoT décident de façon consensuelle de la démarche inter-SCoT que nous avons financée en commun à travers une convention de coordination et d'études, qui a été signée par les dix présidents avec l'agence, pour 200 000 euros par an. L'agence d'urbanisme portant des études fondamentales telles que les transports, l'urbanisme commercial, etc. Nous concevons nos SCoT non pas ensemble, mais en cohérence. Dans la loi, rien ne prévoit ce mouvement inter-SCoT, rien n'a été prévu par le législateur, il vient de la base des SCoT. De ce fait, il est vivant, c'est une approche gagnant/gagnant qui mutualise les études, les réflexions, mais qui laisse chaque territoire maître de son développement...”.

“...Concernant les SCoT voisins, nous avons au départ huit SCoT défensifs qui ne voulaient pas devenir la banlieue de l'agglomération lyonnaise, qui refusaient les infrastructures, et avaient le souci de préserver leur identité en passant par les paysages et l'architecture. Très vite, l'inter-SCoT initié par l'agence d'urbanisme est apparu très pertinent, sachant qu'un certain nombre d'enjeux et de réflexions dépassaient l'échelle des SCoT, comme celle sur les espaces agricoles, sur les espaces naturels, les infrastructures de déplacement, les transports régionaux, les nouvelles formes d'habitat. La constitution d'un réseau de chefs de projet était très importante, ces derniers échangeant des expériences, des informations. Progressivement, s'est mis en place assez spontanément un pilotage politique de SCoT à SCoT, avec des prises de position communes. Le Conseil général de l'Isère, par exemple, lance un schéma de déplacements et nous nous sommes organisés pour émettre un avis commun. Vis-à-vis également d'un schéma de développement commercial ou d'un guide du foncier, un avis commun entre les trois SCoT isérois a été émis, avec l'aide de l'inter-SCoT en tant que coordonnateur ou facilitateur. Un chapitre commun a été écrit au niveau des dix SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise vis-à-vis du projet de DTA ainsi qu'au niveau de l'enquête “ménages déplacements”.



Au départ, l'agence était perçue par les élus de SCoT comme une structure de l'agglomération centrale, et il s'agissait de passer à une commande des élus des SCoT préparée techniquement par les chefs de projet. Pour 2005, une commande a été préparée sur des scénarii prospectifs métropolitains. Cette démarche sera profitable à tous. Il est important que ce soit piloté par les élus pour la réalisation des projets par la suite.

Nous avons rencontré deux difficultés. D'une part, au niveau du calage temporel. Chacun des SCoT a besoin d'abord de construire sa propre culture, sa propre vision du territoire avant de dialoguer avec les autres SCoT, de désigner ses propres bureaux d'études. D'autre part, il s'agit d'une démarche tâtonnante, avec des SCoT très divers, tant de par la personnalité des chefs de projet, que le positionnement politique, le vécu antérieur avec l'agglomération de Lyon. Les réunions ne se passent pas sans clash. Ce n'est pas facile tous les jours, mais nous nous retrouvons régulièrement dans ces comités de pilotage technique. Deux conditions ont été posées pour la suite, à savoir la nécessité d'un véritable échange, que l'inter-SCoT ne soit pas la solution pour régler les problèmes intra-muros de l'agglomération lyonnaise. Puis la nécessité d'une valeur ajoutée de cet inter-SCoT, que ce ne soit pas simplement un échange, mais une alliance à plusieurs pour accélérer, par exemple, le projet de TER métropolitain.

Une question se pose pour l'avenir. L'inter-SCoT passera-t-il le cap de la concurrence entre les SCoT, par exemple pour les zones d'activités ? L'inter-SCoT passera-t-il le cap des réflexes défensifs vis-à-vis des infrastructures dans l'inscription et l'écriture des PADD ? ”.

Olivier Roussel

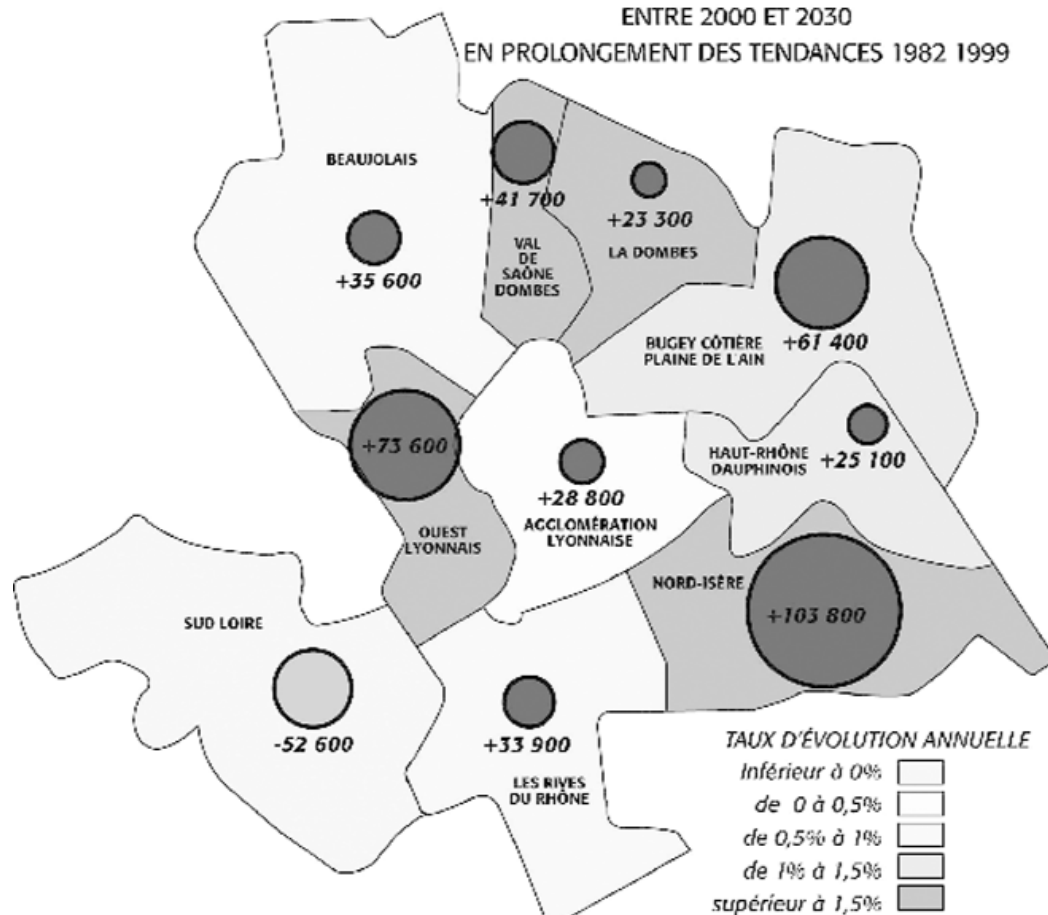
“Le programme de travail inter-SCoT 2004 a consisté en trois points. Tout d'abord améliorer la coordination de la démarche par la création d'un outil de liaison, une lettre qui bénéficie de son propre comité de rédaction dans lequel est inclus trois chefs de projet de SCoT et les deux agences d'urbanisme. Enfin, des réunions qui se tiennent de façon plus régulière à l'agence d'urbanisme. La coordination et la démarche s'améliorent grâce à des rencontres sur des sujets clés qui ont été définis par les élus. L'agence a organisé deux rencontres, la première sur les transports de marchandises avec des professionnels du domaine et une autre sur l'agriculture péri-urbaine avec des spécialistes là encore. Enfin, le cœur du sujet et de notre travail à l'agence d'urbanisme a consisté en trois études de prolongement de tendance à l'horizon 2030 : un cahier démographie, un cahier mobilité et un cahier emploi. Il s'est agi à travers ces trois cahiers d'apporter une matière commune à l'ensemble des SCoT, un regard sur l'espace métropolitain.

Le lien entre les projections démographiques à les prévisions en terme de besoin de logements a montré aux élus que le modèle de consommation tendanciel de l'espace actuel est extrêmement consommateur d'espace. Cela pose question. Dans les SCoT du nord, notamment dans le SCoT de la Dombes, à trente kilomètres de Lyon, la surface moyenne du terrain par logement est de l'ordre de 1600 m², ce qui est tout à fait considérable. Ces chiffres alimentent le débat politique et les élus lorsqu'ils se rencontrent en conférence...”.

LES SCOT DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE



PROJECTION DE L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DES SCOT ENTRE 2000 ET 2030 EN PROLONGEMENT DES TENDANCES 1982 1999



décembre 2004

Débat

Philippe Méjean

Il y a une vraie question qui est celle de la place de l'Etat dans ces démarches et singulièrement dans l'inter-SCoT, d'autant plus qu'on est dans un cas de figure singulier à Lyon, avec l'existence simultanée d'une DTA. Comment concevez-vous le rôle de l'Etat dans ces démarches, à la fois dans l'initialisation des processus mais aussi dans la durée ?

Bruno Charvet

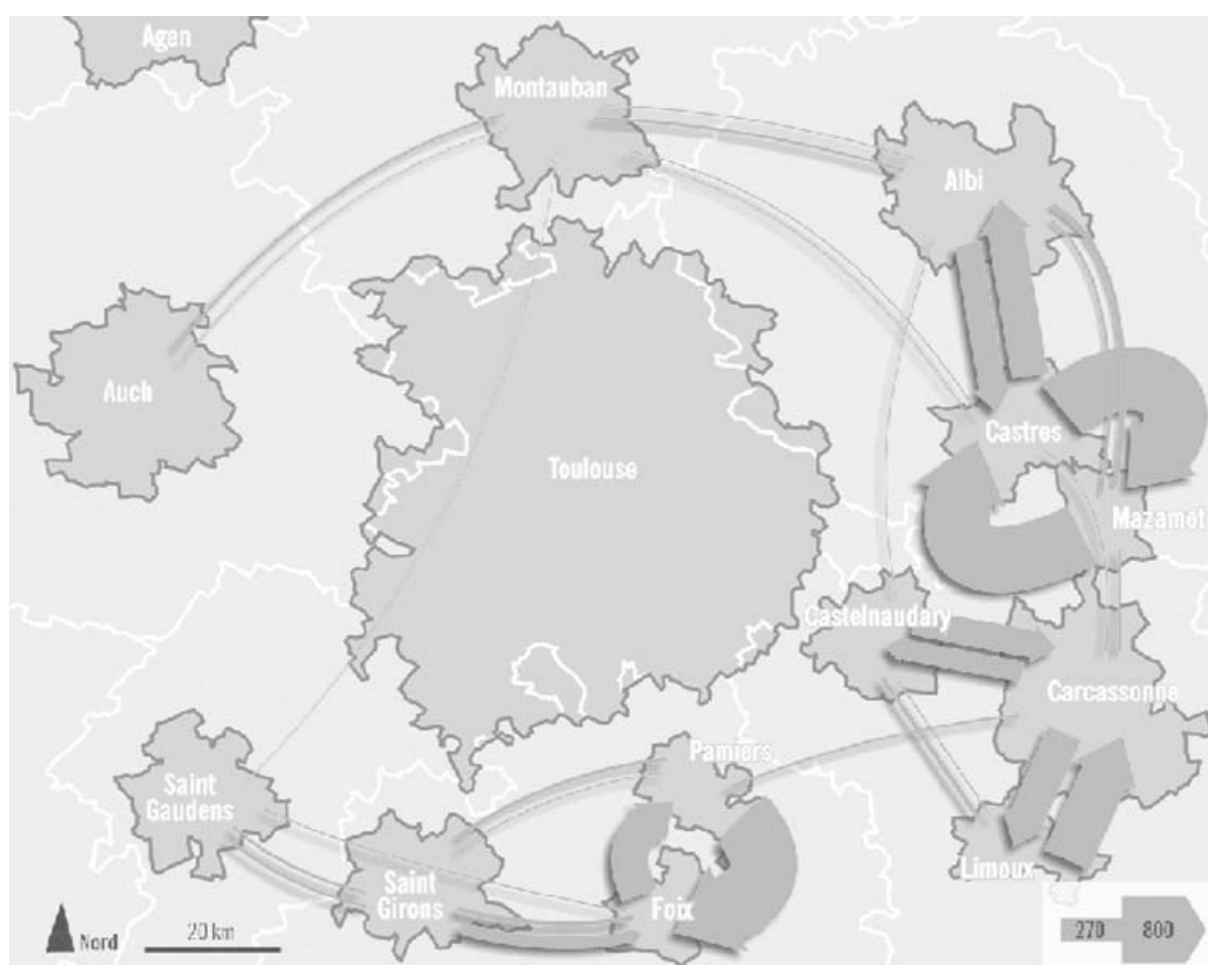
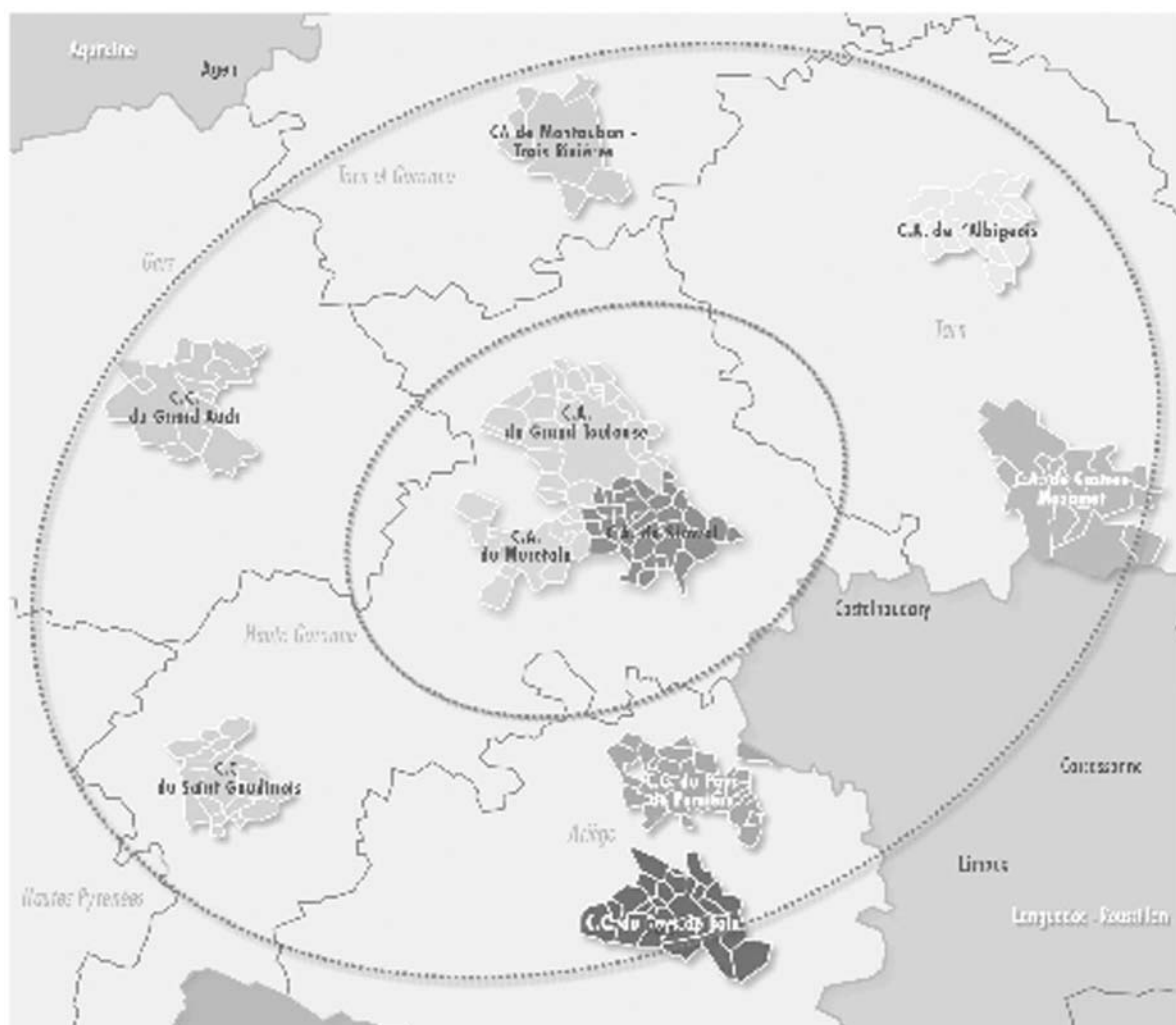
Il est vrai que nous avons une DTA qui est actuellement à l'enquête ou l'enquête est je crois finie dans les territoires. Elle a donc été communiquée officiellement. L'accouchement de cette DTA a été très difficile parce qu'elle s'est focalisée, ou tout au moins les élus se sont focalisés sur les infrastructures, notamment le contournement ouest de Lyon, et notamment une voie ferrée qui est venue un peu tardivement. C'est dommage car on a l'impression dans notre secteur que l'Etat ne s'est pas vraiment déterminé dans cette DTA qui contient des éléments très intéressants à la lecture et qui a été quand même débattue. Certains avis ont d'ailleurs été défavorables sur cette DTA un peu à cause de cela. On revient toujours à la décentralisation. Je crois que l'équilibre entre les forces en présence, c'est-à-dire entre les forces de centralisation que sont l'Etat et les forces de décentralisation que sont les collectivités, n'a pas encore été trouvé. J'ai ce sentiment pour l'instant.

Christian Curé

Je crois qu'il y aurait un risque à faire un amalgame entre la problématique DTA et celle des inter-SCoT. Pour lever toute ambiguïté à ce sujet, une DTA n'est rien d'autre qu'un document qui spécifie les grands projets de l'Etat, ce que prévoit d'ailleurs le code de l'urbanisme. Au fond, à Lyon comme à Marseille et comme dans les autres territoires de DTA, il a été question de préparer l'intégration de futurs grands équipements, et de grandes options concernant l'avenir de ces équipements. Ce sont d'abord les grands équipements publics dont l'Etat a la responsabilité. Il le fait sur chacun des territoires en concertation et dans le cadre de la loi. Je crois que sur la région lyonnaise, comme sur les six autres DTA en cours, un gros travail de concertation a été fait localement. Pour revenir à la question des inter-SCoT, la DTA n'est pas un projet de territoire, elle laisse aux élus et aux responsables locaux le soin de construire leur projet. Je crois que ce à quoi il faut réfléchir n'est pas la manière dont ces documents peuvent s'emboîter ou se répondre mécaniquement les uns par rapport aux autres, mais bien comment ils peuvent s'enrichir mutuellement.

Bruno Charvet, Dominique Deshayé, Philippe Méjean et Marcel Belliot





La démarche inter-SCoT de l'aire urbaine de Toulouse

Jean-Marc Mesquida, directeur de l'agence d'urbanisme de l'aire urbaine de Toulouse

“ A titre de comparaison avec nos amis lyonnais, je dirais que la démarche toulousaine est radicalement différente dans son processus d'élaboration pour la seule et bonne raison que sur la région toulousaine n'existaient pas préalablement d'établissements publics de SCoT. Ceci a considérablement facilité la tâche. La démarche de projet a prévalu dans notre agglomération toulousaine. Je parlerai donc de la problématique toulousaine et de l'articulation des démarches de planification et d'aménagement du territoire plus globalement sur la métropole toulousaine.

Cette aire urbaine est l'une des plus grande de France : 342 communes, 3 communautés d'agglomération, 30 communautés de communes. C'est dire la difficulté de l'exercice. Plus d'un million d'habitants à la dernière estimation 2004 de l'INSEE, soit 60% de la population régionale. Et en toile de fond, une croissance démographique qui s'est considérablement accélérée sur la dernière période. Entre 1999 et 2004, 18 à 20 000 habitants par an se sont installés sur cette aire urbaine. Ceci avec deux phénomènes importants: un retour de population vers le cœur de l'agglomération et en particulier la ville métropole, une stabilité de la croissance de la banlieue en général mais aussi une accélération de la croissance démographique de la grande couronne périurbaine.

Sur ce constat et sous l'impulsion de la loi SRU, une démarche de projet a été engagée, dans un premier temps à l'initiative du préfet qui, en décembre 2001, a enclenché le processus en réunissant les 342 maires de l'agglomération, et a installé ce qui, aujourd'hui, s'appelle la Conférence de l'Aire Urbaine. Ce travail initié par le préfet a été, dans un second temps, pris en main par un ensemble d'élus qui a constitué, le bureau de la conférence de l'aire urbaine. C'est avec ce bureau que, depuis 2003, les grandes orientations d'aménagement ont été dessinées, que le choix du modèle de développement a été établi, et c'est sur ces bases qu'en 2004, un projet pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine a été élaboré et validé. En 2005, s'engagent ou vont s'engager les différents exercices de planification à grande échelle.

Le bureau de l'aire urbaine, après avoir échafaudé un certain nombre de scénarios d'évolution s'est arrêté en 2003 sur un modèle de développement maîtrisé fondé sur un concept polycentrique qui réintègre l'armature des villes moyennes proches dans le développement de la métropole. Nous avons donc dès 2003 l'émergence du concept d'aire métropolitaine. Les objectifs sont exigeants : autonomie et autosuffisance des territoires, retour à un urbanisme de proximité, organisation du développement de l'aire urbaine autour des transports publics. L'ambition est forte : rompre avec la nébuleuse et promouvoir la notion de “constellation”, c'est-à-dire la concentration du développement autour de polarités périurbaines, polarités des villes moyennes autour de la métropole toulousaine, tout ceci formant un véritable réseau.

Sur ces bases, une charte de l'aire urbaine a été rédigée et validée le 13 janvier 2005. Elle a pour but d'encadrer les exercices de planification, donc les futurs SCoT. L'idée première était de pouvoir, sur la base de ce travail de projet global, mettre en œuvre un SCoT unique avec 4 schémas de secteur. Cette idée de SCoT unique a longtemps prévalu, mais une concertation a été engagée avec toutes les collectivités concernées. 64% des communes se sont prononcées pour démarrer le processus par trois SCoT en pétales autour du SCoT central, et ce articulé avec une structure inter-SCoT, garante du respect du projet global traduit dans la charte de l'aire urbaine. L'ensemble des établissements publics de SCoT doivent adhérer à cette charte L'inter-SCoT, structure de concertation et de régulation pérenne doit, dans ce cadre, garantir la cohérence d'ensemble des différents SCoT, mettre en œuvre l'ensemble des études mutualisées, établir des passerelles avec les autres échelles d'interaction possible, notamment les villes moyennes proches. Ainsi, les établissements publics, lorsqu'ils seront constitués, devront, à la lecture de la charte, confier à l'inter-SCoT la conduite des études mutualisées, l'harmonisation des procédures, le suivi et la mise en œuvre de leur exercice.



Mais la candidature à l'appel à coopération métropolitaine, lancé par la DATAR, offre parallèlement à la mise en place de l'inter-SCoT sur l'aire urbaine, le cadre opportun de discussions sur la mise en cohérence des projets de territoire avec les agglomérations qui se trouvent autour de l'aire urbaine : ceci a débouché très récemment sur la mise en place d'une conférence de métropole qui associe les différentes structures intercommunales, l'Etat et la Région. Cette conférence de métropole travaillera demain dans le cadre d'un groupe de réflexion, avec l'appui d'un comité technique métropolitain, à l'élaboration d'un projet métropolitain.

Les défis à relever pour éviter l'engorgement de la métropole régionale sont de favoriser un développement équilibré des agglomérations, une excellence économique avec un objectif de diversification et de redéploiement économique au niveau de chacun des territoires, le rayonnement métropolitain, et la question de l'accessibilité en général qui doit être le fer de lance du dispositif.

La mise en place de SCoT sur tout le territoire, à la bonne échelle, avec 2 niveaux de conférence : l'une inter-SCoT pour l'aire urbaine, la deuxième à l'échelle métropolitaine, pourraient offrir le cadre d'une régulation qui s'avère indispensable."



Source : ADAT

Débat

Pierre Ducout

Il vous reste une période relativement courte, jusqu'en juin 2007, pour faire aboutir cette démarche. Quels sont les moyens que vous allez prendre, pour que mi-2007, vous arriviez à faire valider ce projet inter-SCoT et métropolitain ?

Claude Raynal, vice-président du SMEAT

Je voudrais revenir sur un élément de contexte politique. Ce que je trouve intéressant sur la façon dont nous avons travaillé collectivement sur ce projet, c'est que nous sommes d'abord partis de l'accord politique, du projet politique. Arriver à travailler avec plus de 300 communes, dont 87% ont répondu au questionnaire qui leur a été envoyé, cela signifie qu'elles se sont quasiment toutes appropriées la démarche ! Cela a demandé trois ans pour partager un diagnostic et avoir un projet commun. Moi-même, en tant qu'animateur de cette conférence, j'ai dû animer l'année dernière 40 à 45 réunions sur le SCoT. Je suis allé à des réunions de petite intercommunalité, de certaines communes, des réunions de pays... Plus nous avançons, plus il y avait de monde, et plus il y avait de volonté de s'inscrire dans ce projet. Cette dynamique là, d'une certaine façon, elle ne nous inquiète pas par rapport aux délais qui sont ceux de la démocratie. En tout état de cause, la machine est lancée, le projet est partagé, au-delà des clivages politiques. Nous sommes vraiment sur de grands principes induits par tous, ce qui permet d'avancer. On peut avoir, lors d'un changement électoral, un temps de battement, une perte d'énergie ; c'est à ce moment-là que l'inter-SCoT continuera à avancer et à porter le projet. Nous irons ensuite vers les phases de finalisation et cela ne nous inquiète pas vraiment parce que, très sincèrement, ce projet va au-delà de l'aspect purement technique de l'aménagement et porte un projet politique.

Dernier point : nous nous rendons compte aujourd'hui que le projet de SCoT est un projet qui permet de modifier totalement la réflexion sur l'intercommunalité. Par rapport aux premières intercommunalités, en particulier les communautés de communes qui se sont créées parfois de manière un peu désorganisée, en évitant les chefs lieux, rassemblant parfois des élus de même couleur politique, même sans projet, etc. Cette vision première des communautés de communes explosent et le projet ramène obligatoirement à la constitution de nouvelles communautés de communes sur des bases différentes des premières.

Philippe Méjean

Quand vous dites que les communes se sont appropriées cette démarche globale, est-ce que les communes ont, pour ce faire, ouvert un minimum de dialogue avec la population, où cela résulte-t-il d'une approbation en vase clos du Conseil municipal ?

Claude Raynal

Il y a deux phases : celle dans laquelle nous étions, très interne. Le projet tel qu'il est défini aujourd'hui est un projet sur de grands principes dans lequel d'abord les élus s'approprient le sujet. Sur cette remarque, le principe même des SCoT fait qu'il y a une interaction avec les forces vives du territoire. Cette interaction se fera à partir d'une trame de projet commune aux territoires et portée par les élus. De manière très personnelle, je considère que le côté représentatif des élus est important. Les élus ne doivent pas être uniquement des animateurs du territoire et du bien pensant du territoire. Ils ont été désignés, ils sont représentants, et sont là pour porter une parole. Et il faut démarrer à partir d'une parole.



Les échelles de territoires dans le Bordelais : enjeux et défis territoriaux

Jean-Baptiste Rigaudy, directeur-adjoint de l'agence d'urbanisme de Bordeaux



“Je vais articuler mon propos sur les chantiers possibles de l'inter-SCoT dans les territoires bordelais. Quels sont les enjeux de l'aire métropolitaine girondine ? D'abord, un système urbain hyper métropolisé autour de Bordeaux. Nous constatons autour de Bordeaux la présence de systèmes urbains autonomes, autour d'Arcachon, de Libourne, de Langon, et la présence également de systèmes urbains plus secondaires, plus éloignés. Tout cela dans un système global, un partenariat à construire autour de l'inter-SCoT.

S'agissant des enjeux et des défis d'une coopération métropolitaine pour l'agglomération aujourd'hui, je vais d'abord vous parler de l'organisation des territoires sur l'aire métropolitaine girondine, les dynamiques actuelles, les enjeux, les contraintes. Nous parlerons du

management territorial tel qu'il se développe aujourd'hui autour de Bordeaux, de la nécessité de fonder une vision métropolitaine face aux défis à venir, et enfin quels pourraient être les chantiers de l'inter-SCoT, les thèmes fondamentaux d'une coopération métropolitaine.

Les atouts de l'aire métropolitaine girondine aujourd'hui, c'est d'abord sa position stratégique entre l'Europe du nord et la péninsule ibérique. C'est une région urbaine qui compte environ un million d'habitants allant du Bassin d'Arcachon jusqu'au Libournais. C'est une métropole attractive à très fort potentiel universitaire et de recherche, avec une vraie diversité de l'offre économique. Et dernier atout, et non le moindre, un patrimoine urbain et naturel remarquable.

L'atout en termes de lisibilité et d'organisation, c'est le fait que la métropole girondine est largement positionnée autour du noyau que constitue le système urbain bordelais. En 1999, celui-ci concentrait 70% des emplois du département, 60% des habitants, avec un fort pourcentage d'actifs y travaillant. Bordeaux est la capitale de la région Aquitaine, mais c'est aussi la plus grande polarité économique de l'Aquitaine qui se caractérise également par un haut niveau de services et d'équipement, par les universités, etc.

Son dernier atout est donc son patrimoine urbain et naturel remarquable, qui est l'image de Bordeaux, comme le patrimoine du centre historique de Bordeaux. En termes de patrimoine naturel, nous sommes dans un territoire marqué par une très forte présence, y compris dans les noyaux urbains, de l'espace naturel. Le désagrément de cette situation étant que l'espace naturel paraît parfois un peu consommable à merci, que l'espace est encore largement

disponible et que l'on peut l'urbaniser. Par rapport au patrimoine dans son ensemble, la région a un très fort caractère identitaire en termes de mode de vie et de paysage. Nous sommes dans des systèmes de typologie urbaine avec des caractéristiques spécifiques qui ponctuent le territoire et pourraient inspirer l'inter-SCoT et l'organisation de l'urbanisation et du territoire.

En termes de faiblesses, un rayonnement insuffisant au plan européen, un territoire gagné par le mitage urbain, des infrastructures saturées, et une offre de service et d'accessibilité très inégale selon les territoires. La saturation des infrastructures est largement liée au fait que nous sommes à la croisée des flux, puisque nous sommes sur l'axe ibérique et lusitanien. Nous avons également un projet de contournement ouest qui fait partie des grands chantiers de l'inter-SCoT. Autre faiblesse, le mitage, avec l'étalement urbain dû à un certain nombre de facteurs qui ont été évoqués dans les exposés précédents. Il y a l'attrait du littoral et nous assistons à la conquête de l'ouest par la ville. Une culture de densité peu élevée : la densité traditionnelle du territoire bordelais est faible par rapport aux autres agglomérations. Et enfin donc, une offre inégale de services selon les territoires.

Que pouvons-nous dire aujourd'hui de la structuration du territoire ? L'organisation des territoires dans l'aire métropolitaine est d'abord celle de la constitution progressive de ce que l'on pourrait appeler une région urbaine girondine. Elle est également celle d'un constat d'hyper métropolisation encore aujourd'hui sur le triptyque Bordeaux-Mérignac-Pessac, mais aussi de l'organisation en bassins de vie autonomes.

Premier constat, un espace "métropolisé" avec le défi de développer une gestion commune des enjeux de déplacement, de développement économique et d'habitat, notamment dans la CUB. Deuxième constat, une influence importante de Bordeaux autour d'un territoire qui tend peu à peu à épauler le littoral au nord et à se joindre à la métropole arcachonnaise. Troisième constat, des systèmes urbains autonomes très vivants, articulés autour d'Arcachon et de Libourne.

Le SCoT de l'aire métropolitaine girondine couvre à peu près 93 communes aujourd'hui et de l'ordre de 800 000 habitants. Dans les SCoT qui ont démarré, nous avons le SCoT du Bassin d'Arcachon et celui des lacs médocains. Des démarches ont été également engagées autour des chartes de pays. Mais aucun inter-SCoT n'a démarré.

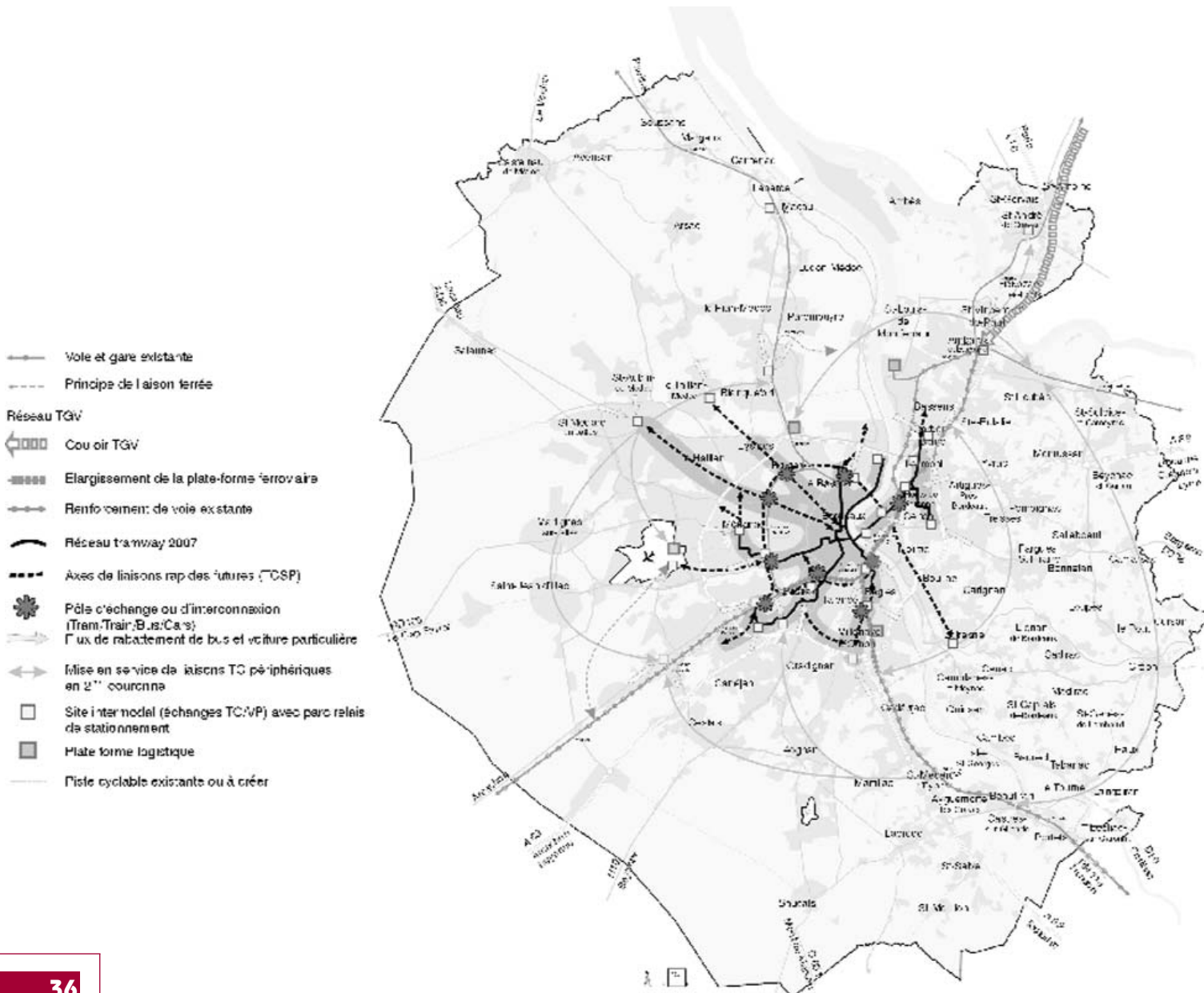
Le SCoT de l'aire métropolitaine a un peu défriché les thèmes notamment de l'économie, de l'organisation des territoires autour du système de transport urbain, de la protection des terroirs viticoles, qui a fait l'objet d'un grand débat, aujourd'hui remis sur la table du fait de la crise dans le Bordelais. La charpente paysagère est vraiment l'un des grands atouts de ce territoire et reste à inventer sur l'estuaire et sur tout le littoral.

Comment pourrions-nous aujourd'hui initier les réflexions sur l'inter-SCoT ? Nous avons des systèmes métropolitains organisés, mais nous avons des territoires en marge. Ces territoires en marge sont aujourd'hui les plus démunis en termes de vision articulée de leur organisation et de leur avenir. Le scénario au fil de l'eau serait un schéma avec Bordeaux qui continue, par son système d'influence, à écraser un peu les systèmes métropolitains contigus. Ce n'est pas ce que nous souhaitons. Un débat a porté à un moment sur la question de savoir s'il fallait raisonner sur une ville continue. Je préfère la notion de réseau de villes autour de Bordeaux, Arcachon et Libourne, avec des systèmes conservant leur autonomie et leur propre organisation, parce qu'ils relèvent de logiques différentes. Et un troisième scénario, peut-être le plus prometteur en termes de philosophie générale de l'organisation du territoire, un scénario multipolaire qui n'oublierait pas les territoires un peu en marge, notamment au nord du Médoc, avec l'organisation d'une région urbaine plutôt réticulée avec des noyaux urbains consolidés autour de Bordeaux.

Il faut déjà s'entendre sur la vision partagée avec nos partenaires sur l'inter-SCoT. De grands chantiers sont ensuite à penser pour la coopération métropolitaine. Le premier chantier est celui du développement des sites économiques, avec un thème qui nous mobilise beaucoup en Gironde, à savoir celui de la Vallée des Lasers, vallée technologique autour du pôle Mégajoule avec le développement de la recherche autour des nouveaux matériaux et nouvelles structures nucléaires... Le logement est aussi un enjeu très important. Rien que dans le PLU de la CUB, nous avons calculé que nous devrions produire 4 000 logements par an, soit 40 000 logements à dix ans. Au niveau du Schéma Directeur et, plus largement, du département, nous sommes dans un devoir de réponse à cette crise du logement particulièrement manifeste ici. Nous avons un vrai travail transversal à faire ainsi qu'un travail sur la qualité du logement et sur la réduction des déséquilibres de l'offre. Les perspectives démographiques restent mesurées, mais tout comme ailleurs nous sommes face à une décohésion des ménages, à des besoins d'habitat différents d'autrefois.

Autre grand chantier, le contournement de l'agglomération bordelaise, dont on attend qu'il ne soit pas un détournement de l'agglomération bordelaise, c'est-à-dire ne pas faire de ce contournement une pompe aspirante à l'étalement urbain, mais en faire plutôt une ossature de développement des territoires périphériques et de consolidation des noyaux urbains secondaires. Il y a de grands projets ferroviaires et portuaires multimodaux inscrits au contrat de plan État-Région avec l'étoile ferroviaire. Et tout l'enjeu des paysages, de l'environnement, des espaces sensibles, avec notamment la viticulture, l'estuaire.

Voilà quels pourraient être les grands chantiers préalables à l'inter-SCoT. Donc, un schéma directeur de l'habitat en liaison avec le conseil général, les EPCI, les communautés de communes, la DDE. Un Schéma Directeur des déplacements urbains métropolitains, en essayant de raisonner sur un réseau maillé de transport urbain, ferroviaire, routier, à l'échelle de la région métropolitaine. Le schéma routier de grand contournement dont j'ai parlé. Le plan Garonne avec un schéma d'estuaire. Le littoral, les grands espaces naturels. Pour l'essentiel, ces chantiers pourraient dans un premier temps s'organiser autour de l'échelle départementale, mais il est bien évident que le schéma d'estuaire doit être élaboré aussi avec tous les territoires riverains, y compris au-delà du département."





Présentation du SCoT du Havre : l'articulation SCoT, inter-SCoT, DTA estuaire de la Seine

Agnès Gori-Rasse, chef de projet à l'agence d'urbanisme du Havre

“ Je vais donc vous parler de l'estuaire de la Seine. Je vais éviter de trop vous parler du SCoT du Havre, mais je l'aborderai, car c'est l'une des motivations de cette démarche inter-SCoT dont nous commençons à discuter très sérieusement au niveau de l'estuaire de la Seine. Pourquoi l'estuaire de la Seine ? Il y a une volonté politique réelle de rechercher un projet de territoire à cette échelle, de lui donner un dessein et d'exprimer une ambition politique qui permettra de peser. Nous n'avons pas que des atouts : nous sommes un territoire qui ne va pas toujours très bien, même si nous avons des éléments pour négocier.

Je vous livre d'abord une lecture spatiale pour pointer un peu l'enjeu stratégique de l'estuaire et identifier ce qu'il fédère et qui peut être porteur d'un projet commun. Ce territoire de l'estuaire de la Seine est le centre de gravité d'un territoire d'un million d'habitants. Il offre une zone de vie réelle de 600 000 habitants, au cœur des régions normandes. Nous sommes situés à 200 kilomètres de Paris. Il s'agit ici d'une aire d'attractivité potentielle du Havre, mais l'essai n'est pas encore totalement transformé. Il est au cœur de cette région urbaine riche et il se définit en creux à partir de l'espace résiduel laissé par les aires d'attractivité des deux capitales normandes que sont Rouen et Caen.



L'idée du territoire de l'estuaire a commencé à prendre corps en 1995, avec l'ouverture du pont de Normandie. Nous avons eu ensuite le grand projet portuaire, avec Port 2000, projet d'intérêt national pour l'accueil des plus grands porte-conteneurs. Il faut pouvoir accueillir les besoins économiques qui y sont liés mais l'espace est fractionné, contrasté et déséquilibré. Nous avons deux régions, trois départements, deux ports autonomes pour ce seul territoire, plus 27 communautés de commune et la communauté d'agglomération du Havre.

La richesse industrielle est extrêmement dépendante de jeux politiques clairement mondialisés : ici, les choses ne se jouent même plus à l'échelle européenne. Le paradoxe étant qu'il y a aussi des enjeux environnementaux très forts et des enjeux touristiques, sachant qu'une partie du territoire est connue internationalement. Donc, un espace déséquilibré puisqu'un tiers des habitants est concentré sur la rive nord, avec un problème de déficit démographique que l'on n'arrive pas à endiguer. La ville centre du Havre perd des habitants. Ce déficit est insuffisamment compensé à l'échelle des aires urbaines. Un tiers des emplois est lié à l'activité portuaire et industrielle. Au sud, nous constatons une croissance de la population, une économie davantage tournée sur le résidentiel, avec une très forte richesse touristique, une agriculture qui fonctionne bien. L'estuaire de la Seine, au centre de ces deux rives, est un espace géographique offrant un potentiel économique et écologique de la plaine alluviale. Mais en même temps, du fait de sa richesse écologique, la cohabitation entre d'une part la ville industrielle et le développement portuaire, d'autre part les sites “Natura 2000” et cette plaine alluviale, qui est maintenant reconnue à l'échelle européenne, est difficile.

En ce qui concerne le réseau hiérarchisé de villes complémentaires, il se compose de l'agglomération centrale du Havre, 260 000 habitants, et de cinq secteurs intermédiaires : Fécamp, la vallée du Commerce, Pont-Audemer, Lisieux et Deauville-Trouville, avec moins de 20 000 habitants chacun. L'agglomération du Havre rencontre plusieurs difficultés. D'une part, sa faible dynamique démographique et une dynamique insuffisante de création d'emploi. D'autre part, son statut de sous-préfecture, qui a sans doute généré un certain isolement. Finalement, c'est peut-être sa force aujourd'hui dans la mesure où c'est une agglomération située au centre de la Normandie qui bouge et qui essaie d'être très active sur son changement d'image, sur sa reconversion et sur sa diversification économique. J'insiste sur ce point parce que les territoires voisins peuvent largement l'aider, mais peuvent inversement avoir besoin du Havre.

Ses voisins bénéficient d'atouts particuliers, avec le tourisme et l'agriculture sur la rive sud, et l'arrière-pays sur la rive nord qui offre aussi de véritables atouts.

Nous avons un positionnement national et mondial fondé sur cette porte d'entrée maritime. Ce qui signifie de grands enjeux en termes de desserte. Or nous n'avons pas de TGV, ce qui est quand même un problème, sachant que nous sommes à deux cents kilomètres et à deux heures de Paris, et c'est sans doute un enjeu pour tout l'estuaire.

S'agissant de l'échelle de l'estuaire, nous avons à travailler à un développement et à un rééquilibrage territorial qui doit reposer sur de fortes complémentarités. Il y a des cycles logistiques avec le port. Stocker des conteneurs n'a pas d'intérêt pour nous s'il n'y a pas de valeur ajoutée. Un important travail est sans doute à faire dans ce domaine. Il y a une très forte pétrochimie, mais une stratégie de changement d'image sur la rive industrielle, donc la rive nord avec Le Havre, est à opérer. Le Havre, ville d'art et d'histoire, fonde beaucoup d'espoir dans sa candidature au patrimoine mondial de l'Unesco pour son patrimoine contemporain, dans le fait d'être complémentaire avec Deauville, Honfleur, Fécamp, Etretat, et développer sans doute un développement autour du tourisme.

Une forte capacité d'organisation est indispensable au rééquilibrage maîtrisé de l'estuaire. Depuis 1995, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) a amené les élus à s'organiser à travers un comité des élus de l'estuaire. Ce comité se réunit plusieurs fois par an et a le mérite de ne pas être institutionnalisé, ce qui permet de débattre de sujets pouvant être conflictuels.

La réflexion sur l'inter-SCoT (six territoires de SCoT) se fait à travers les travaux du comité des élus de l'estuaire. En 1995, lorsque les travaux du comité ont démarré, il n'y avait pas encore de SCoT. Les enjeux fédérant ce territoire ont commencé à être posés à travers notamment la DTA, sachant qu'il fallait opposer un certain nombre de réactions aux propositions de l'État. Aujourd'hui, tout se passe de manière beaucoup plus concertée et constructive avec les services de l'État. Nous avons donc anticipé et nous commençons à travailler ensemble sur un certain nombre de sujets, comme le tourisme, le développement économique, la gestion du foncier, les enjeux liés aux évolutions démographiques déséquilibrées entre les deux territoires. L'agence, qui est au cœur de ces sujets, a acquis un périmètre d'intervention correspondant aujourd'hui au territoire de l'estuaire afin d'assurer une assistance technique et un secrétariat. Le comité des élus de l'estuaire fonctionne un peu comme un club. Il est composé des maires des grandes villes et des villes moyennes et des responsables de structures porteuses des SCoT et des pays (chaque SCoT correspond exactement au périmètre du pays). Il est important de souligner que le SCoT du milieu a beaucoup travaillé dans sa démarche d'élaboration à ouvrir totalement ses travaux, y compris prospectifs, à ses SCoT voisins. Cette fédération des travaux des différentes structures permet à un moment donné d'identifier les enjeux de ce territoire à l'intérieur de la démarche du futur projet métropolitain. Si Caen et Rouen peuvent s'organiser à leur propre échelle, sans doute que Le Havre proposera, à l'échelle du réseau métropolitain, un projet tenant compte des ambitions de l'estuaire."

Pierre Liochon, conseiller juridique de la FNAU

Avec les démarches d'inter-SCoT, ne risque-t-on pas d'être un peu à côté de la démarche de projet ? L'apport essentiel de la loi SRU était tout de même de proposer de parler en termes de projet, en termes d'action sur la base d'un diagnostic, sur la base d'une connaissance du territoire, de sa richesse, de ses qualités, de ses spécificités, de sa fragilité. Et on essaie de voir quel est ce PADD, document qui devient un lien commun, le ferment de ce qui va permettre de mettre en place des projets. S'il est nécessaire de mettre en place une nouvelle structure juridique, doit-elle être une structure politique, et là nous rentrons dans la logique de la gouvernance qui doit se positionner par rapport au Département, à la Région, à la structure intercommunale ? Je pourrais faire le lien avec les groupements d'intérêt public de la loi de 1999 et des pays qui ont disparu à l'occasion de la loi "Urbanisme et Habitat" et qui ont été remis en place à l'occasion de la loi du 23 février 2005, à travers les GIP d'aménagement du territoire. Ne va-t-on pas se retrouver avec une nouvelle structure ? Nous savons bien qu'en France, si une nouvelle structure est mise en place, on n'en supprime pas d'autre... Et quelle est sa légitimité, comment fonctionne la concertation, qui est quand même un élément essentiel du droit français actuellement et dont nous ne pouvons pas faire l'économie ? Ou alors il s'agit de structures permettant de produire de la connaissance, du savoir, des éléments pour permettre aux élus en charge de leurs différents documents d'urbanisme de prendre des décisions avec davantage de moyens.

Philippe Méjean

J'ai l'impression qu'il est plus difficile de faire de l'inter-SCoT quand on possède une façade maritime qu'à l'intérieur des terres. Nous avons eu l'exemple de situations peut-être moins avancées ou qui se heurtent à davantage de difficulté. J'ai senti que Bordeaux était gêné par sa propre force, par sa propre importance rapportée au territoire environnant, et avait un peu de mal à gérer cette puissance et à en négocier les effets avec le monde environnant. Avec peut-être une interrogation sur le rôle du conseil général, tant le territoire de la métropole finit par se confondre avec le territoire de la Gironde. Et, à l'inverse, Le Havre est gêné par sa faiblesse relative. Malgré ses atouts de positionnement international, il est pris entre Caen et Rouen. D'un côté, un gros qui ne sait pas très bien comment gérer son hinterland et un petit qui ne sait pas très bien comment aménager la relation avec les deux gros entre lesquels il est pris. Excusez-moi d'être un peu caricatural.

Comment passer à la vitesse supérieure ? Qu'est-ce qui pourrait déclencher quelque chose d'un peu nouveau et d'original au-delà des études auxquelles vous faisiez référence et qui sont de type sectoriel sur l'habitat, les déplacements, etc. ? Et enfin, je pense qu'il faudrait en effet ré-interroger ce terme d'inter-SCoT, qui risque de nous apporter plus de déboires que de services. Derrière ce terme, se cachent des choses radicalement différentes. La négociation d'un bon voisinage, un pacte de non-agression est le minimum, mais c'est déjà pas mal dans ce pays. Le second stade étant le début du partage et de la répartition des fonctions au sein d'un système gagnant-gagnant. Après, il faut voir comment réfléchir à un dessein commun, à un modèle commun de développement.

Serge Morin, président du pays du Libournais

Nous menons un SCoT sur un pays qui est un vrai territoire, correspondant à un arrondissement, avec tous ses défauts et ses avantages. Les problèmes de périmètres sont des problèmes d'un autre siècle, dans la mesure où les gens font les territoires avec leurs pieds, leurs usages. Dès le départ, nous avons dit que nous devons travailler avec l'aire métropolitaine, les Charentes, le Bergeracois, c'est une nécessité : il y a des porosités, des perméabilités de territoires que les limites administratives ne prennent pas en compte. Ces limites existent mais elles ne sont pas un obstacle. Pour preuve, nous venons, avec deux départements et le pays voisin du Bergeracois, de signer un contrat de rivière sur 180 kilomètres.

Pour en revenir au SCoT, nous avons des données extrêmement précises qui montrent que les échanges avec Bordeaux y sont à peu près équitables en ce moment, tout au moins les flux. Ce territoire veut prendre son destin en main. A partir de là, je propose à l'agglomération bordelaise de travailler en concertation : cela est évident. Un peu comme les "pétales de violettes" que Toulouse nous a présentées et qui m'intéressent beaucoup, c'est-à-dire travailler sur un pied d'égalité et voir ce que nous pouvons faire ensemble. Sans forcément construire une usine à gaz institutionnelle. Je pense que nous pouvons avoir des cellules de réflexion : Nous avons un réseau de techniciens du territoire, qui fonctionne parfaitement avec l'appui de l'Etat. L'Etat que nous dit : "le SCoT

c'est bien, on va vous aider, mais on ne sait pas faire, donc on va apprendre avec vous” : nouvelle manière de travailler avec l'Etat, et je m'en réjouis, c'est l'Etat partenaire. J'aurais aimé que l'agence d'urbanisme soit aussi un partenaire, nous voulons travailler avec vous, mais à égalité.

Jean-Baptiste Rigaudy

Aujourd'hui, les agences sont en devoir de travailler sur la ville, là où elle se fait. Qu'on le veuille ou non, il y a cette métropolisation, ces effets de bords, les grandes régions urbaines qui font qu'on doit être pertinent sur le bon territoire. Nous sommes humbles sur Bordeaux, parce que le chantier de l'inter-SCoT n'a pas démarré. Pour autant, je pense que si on ne travaille que sur les interstices en dialoguant avec nos partenaires juste sur les effets frontaliers, on aura manqué quelque chose. Travailler par grands thèmes n'empêche pas de travailler en projet. Je suis convaincu que l'habitat est un projet. Aujourd'hui, le schéma d'habitat, les PLH d'agglomération ou départementaux, c'est un projet.

Gilbert Mitterrand, président de la communauté de communes de Libourne

Vous n'êtes pas si loin de Rouen, un peu plus loin de Caen mais vous êtes déjà d'une taille suffisante au Havre, mais quand on est à 30 kilomètres d'une grande métropole, il est clair que le dialogue est au départ déjà déséquilibré. Faut-il encore qu'il y ait un dialogue... La deuxième problématique est qu'une ville moyenne peut être en état de dialoguer quand son propre territoire est organisé. Il y a parfois des effets de seuil et de taille qui font que lorsqu'on passe d'une ville de 20 000 habitants à un environnement qui ne dépasse pas mille habitants, il n'y a pas de culture naturelle de coopération dans ce territoire. Les petites communes du Libournais ont peur de la grosse commune que Libourne est déjà pour elles. On ne peut donc avoir de dialogue sur un schéma urbain qu'à partir du moment où le territoire se trouve lui-même en état d'avoir réalisé lui-même sa propre organisation, sa pensée, son horizon, ses espoirs, ses craintes... Nous avons tout d'abord conçu le SCoT comme un outil défensif. Il ne faut pas rester à ce stade. Nous sommes évidemment ouverts à aller plus loin. Le calendrier nous donnera les moyens jusqu'en 2006-2007 d'organiser cette contre-offensive...



Serge Morin, président du Pays Libournais



Table ronde

“Les échelles de territoires : des inter-SCoT aux grands territoires”

Animée par **Maurice Goze**, directeur de l'Institut d'aménagement, du tourisme et de l'urbanisme de l'Université de Bordeaux 3

Introduction, par **Serge Lamaison**, président du SYSDAU

Intervenants :

- Claude Raynal, animateur de la conférence de l'aire urbaine toulousaine, vice-président du Grand Toulouse, vice-président du SMEAT, maire de Tournefeuille,
- Raymond Terracher, vice-président du SEPAL, maire-adjoint de Villeurbanne,
- Marc Baietto, président du syndicat mixte du Schéma Directeur de la région grenobloise,
- François Deluga, président de la communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon (COBAS), vice-président de la Région Aquitaine,
- Marc Censi, président de l'assemblée des communautés de France, président de la communauté d'agglomération du Grand Rodez, maire de Rodez.

Serge Lamaison, président du SYSDAU

“Je voulais simplement réagir par rapport aux deux interventions précédentes, peu sur le débat bordelais, parce que je suis trop partie prenante. Je n'insisterai pas, dans la mesure où le dossier de l'inter-SCoT n'est pas lancé et qu'il n'est pas prêt d'être lancé tout de suite. Je voudrais revenir sur le problème de périmètre au départ. Je prends l'exemple du Havre. Il se trouve que la semaine dernière, j'étais à un colloque sur les villes et les ports, et j'ai vu la présentation du grand projet du port du Havre 2000-2010. J'ai remarqué que le SCoT du Havre ou de Bordeaux sont adossés à de grands projets d'aménagement et de développement de ce type. Le grand projet du port du Havre est un projet d'Etat, piloté par le ministère de l'Équipement. Je pense qu'à ce niveau, le rôle de l'Etat doit apparaître pleinement dans le SCoT, pas seulement dans le “porter à connaissance”, mais dans les orientations. Je pense qu'il faut donc des partenariats très larges et très ouverts pour faire en sorte que les projets se concrétisent d'abord dans les SCoT. A ce jour, je trouve prématuré qu'on commence à parler d'inter-SCoT, alors que les SCoT sont à peine commencés”.



Maurice Goze, directeur de l'Institut d'aménagement, du tourisme et de l'urbanisme de l'Université de Bordeaux 3

“Depuis hier, nous avons vu la présentation de différents cas de figures, de territoires avec deux situations extrêmes et une diversité entre les deux. Les deux types de situation sont le cas de l'aire urbaine où il convient d'articuler un pôle et sa périphérie avec une problématique d'articulation d'un SCoT central avec des SCoT périphériques, mais aussi des SCoT périphériques entre eux. Et par ailleurs, on a vu la présentation de cas de systèmes métropolitains, de systèmes urbains beaucoup plus complexes. Les expériences ainsi présentées laissent entrevoir des modes de gouvernance différents, sur des échelles inhabituelles. Par rapport à



ces modes de gouvernance qui apparaissent et par rapport à toutes ces expériences, il me semble qu'il y a certaines questions sur lesquelles il faut revenir.

Il me semble important de poser une première question autour de l'initiative de ces démarches. Est-ce que l'initiative est technique, et comment est-elle appropriée par la suite par les politiques ? Ou est-ce que cette initiative est politique ? Est-elle une initiative locale ? Vient-elle des élus locaux ? ou de l'Etat ? Si c'est le cas, à quel moment et comment les élus locaux prennent le relais ? Une autre question concerne les modes d'organisation de la prise en charge politique de ces différentes échelles. C'est-à-dire comment une pluralité d'autorités légitimes telles que les syndicats de SCoT, les EPIC, les Départements ou les Régions se coordonnent ? Quels sont leur mode d'échange ? Jusqu'à quelle forme de coopération parviennent-elles ?

S'il y a effectivement une réalité de l'inter-SCoT ou des grands territoires, de conférences de grands territoires, comment politiquement communique-t-on sur ces grands territoires par rapport à l'ensemble des acteurs jusqu'aux citoyens ?

Enfin, quelle influence réelle peut-on attendre de ces démarches qui n'ont aucun caractère prescriptif ? Comment aboutir à ce qu'effectivement des choix soient repris de manière plus ou moins pérenne, en mettant de côté les aléas des changements politiques, jusque dans les SCoT ? Comment aboutir finalement à une traçabilité dans les PLU qui vont donner la véritable traduction réglementaire de tout ceci ?

Je reviens également sur l'Etat. Dans ces démarches, où l'Etat n'a pas toujours été pleinement présent, même si dans certaines démarches il a pris en partie l'initiative, qu'attendez vous de l'Etat ? Ne peut-il pas être finalement un excellent relais pour ces démarches ? Et à quel niveau ?

Je ne sais pas si vous voulez d'abord vous saisir de ces questions. On peut commencer par le cas toulousain : Claude Raynal, vous êtes l'animateur de la conférence de l'aire urbaine."

Claude Raynal, animateur de la conférence de l'aire urbaine toulousaine, vice-président du Grand Toulouse, vice-président du SMEAT, maire de Tournefeuille



“Nous avons effectivement démarré cette démarche à l'initiative du préfet. Comme toujours, sur une méthode connue et simple qui est de ne pas parler de l'avenir mais de parler simplement du présent et de savoir si sur le présent, le diagnostic est partagé par tout le monde. Dès l'instant où on arrive à partager un diagnostic, on ouvre évidemment la possibilité de dialoguer sur le futur. Voilà ce qui s'est passé. Nous avons établi ce diagnostic avec l'aide de l'agence d'urbanisme mandatée par le préfet. Nous avons partagé un diagnostic fort sur l'ensemble des sujets. Cela nous a permis de comprendre qu'entre les élus de Toulouse, les élus de première et deuxième couronne et les élus du péri-urbain, nous parlions finalement des mêmes choses, même si les conséquences ne sont pas les mêmes selon qu'on se situe dans la

ville centre ou dans le péri-urbain. Dès l'instant où on a eu un dialogue commun, on est arrivé à un consensus sur le diagnostic et quelques pistes d'organisation pour l'avenir. Cela a donné lieu à des échanges très fructueux sur le territoire. On a travaillé avec les communes et tous les pays, puisque nos territoires sont aussi calés sur les pays existants. On n'a pas voulu créer un nouveau territoire, alors que les pays étaient là, on a pu de concert avancer vers une charte commune. Le fait de travailler ensemble, sans parler ni de structure ni d'organisation, et le fait de définir un projet ensemble a été remarquable. Pour notre département, notre aire urbaine, être d'accord sur les grandes lignes du projet à définir est une chose acquise et très forte.

La deuxième étape est le passage à l'organisation. Des choix ont été faits. Il y a eu des questionnements. On a choisi finalement la formule que vous avez vue ce matin qui est de quatre SCoT animés par un inter-SCoT. Dès le départ, on a posé, en même temps que la question sur les quatre SCoT, la question de l'inter-SCoT. Pourquoi ? Parce que l'inter-SCoT va garantir le projet commun, va garantir la charte, va garantir des études mutualisées pour l'ensemble des quatre territoires, va garantir le fait que tout le monde se parle sur des territoires de façon globale et non pas uniquement par SCoT. Ce qui est intéressant dans les quatre SCoT, c'est qu'à travers les élus des territoires concernés, qui sont toujours des territoires de pays ou à base de pays, il y a la possibilité de voter, de décider sur son propre territoire de ce qui doit être réellement fait, pour être en cohérence avec ce qui a été préalablement défini. La réflexion est menée conjointement, mais en même temps chaque territoire garde sa propre liberté ensuite de décider. Plus que le faire, c'est surtout la possibilité qui leur est donnée qui est importante, le fait qu'ils puissent se dire que si, à un moment donné, il se passe quelque chose allant contre leur territoire, ils ont la possibilité de s'y opposer. Dans sept ou huit ans peut-être serons-nous passés de cette phase de quatre SCoT en pétales et d'inter-SCoT à un SCoT unique, mais il faut d'abord que

la confiance s'instaure entre les élus du territoire. Surtout lorsque ces territoires sont questionnés par des sujets aussi difficiles que la création d'un nouvel aéroport, par exemple. C'est typiquement le genre de question qui met en difficulté tout le monde et qui n'inspire pas tellement confiance. De même que faire un grand périphérique de contournement. Les élus aiment bien garder une latitude pour bien négocier ces sujets avant de rentrer dans des systèmes unifiés pilotés par la ville centre ou par la communauté d'agglomération centrale.

Voilà en quoi le système est original. Il est à la fois important en termes de projet commun, d'acceptation et de volonté de faire un projet commun, et il prévoit en même temps un certain nombre de réserves permettant aux territoires de dire ce qu'ils veulent et de pouvoir modifier telle ou telle volonté.”

Maurice Goze

M. Censi, quel est votre point de vue sur cette expérience ?

Marc Censi, président de l'assemblée des communautés de France, président de la communauté d'agglomération du Grand Rodez, maire de Rodez

“A l'ADCF, nous sommes vraiment obsédés par toute la problématique du développement local, avec tout ce que le terme de durable a provoqué d'élargissement dans ses dimensions, dans sa nature et dans ses approches. C'est un peu le cœur de notre métier que de réfléchir depuis de très nombreuses années à cette problématique du développement. J'ai également été président d'une région proche pendant plusieurs années, et aujourd'hui j'ai le sentiment que nous tentons de regarder dans le rétroviseur pour voir ce que sont devenues nos belles espérances. Dans les années 1993-1995, nous avons été plusieurs d'origines diverses à essayer d'imaginer comment faire face à ces problématiques de développement local fondées sur la gouvernance et sur la fédération de tous les acteurs autour d'un projet. Nous avons un schéma très simple que nous retrouvions à peu près dans toutes les instances, presque simpliste d'ailleurs.



C'était tout d'abord un Schéma Régional d'Aménagement du Territoire opposable. C'est-à-dire que la Région, dans cette perspective, était en charge de piloter et de coordonner l'ensemble des projets sur son territoire. Je ne porte pas de jugement, je rappelle simplement le point de départ et le chemin parcouru. Donc, un schéma régional élaboré en concertation, point sur lequel il faut insister, avec les départements, avec les collectivités locales, mais une fois abouti un schéma qui avait notamment pour but et pour rôle de délimiter un certain nombre de bassins d'emploi ou de bassins de vie. Deux, trois ou quatre par département était le maximum. Nous en avons dix-huit dans notre région pour huit départements. Quand nous passons ensuite à l'opérationnel local, c'était tout d'abord une démarche de projet organisée autour de ces bassins, qui a engendré la notion de pays, puis une charte et enfin un contrat. Et en termes d'organisation de l'espace, à peu près sur le même territoire, voire même, dans l'esprit des promoteurs, sur le même territoire que le pays ou le bassin, un SCoT. C'est-à-dire un schéma de cohérence qui pouvait ou qui devait aboutir à de l'urbanisme réglementaire, notamment à travers les PLU. Les choses paraissaient extrêmement rationnelles et simples. Finalement, à quoi nous sommes-nous heurtés ? À une réalité française, dont il faut bien constater qu'elle est devenue incontournable.

C'est d'une part la clause générale de compétence, à travers laquelle chaque niveau de collectivité territoriale a une compétence générale dans tous les domaines de la culture au développement économique, en passant par l'aménagement du territoire. D'autre part, l'absence de tutelle d'une collectivité sur une autre. Ce qui rendait totalement impossible et impraticable la notion de pilotage par une instance quelle qu'elle soit. Nous avons refusé quelques années auparavant la tutelle de l'État, et la remplacer par celle de la Région était un peu difficile à faire accepter. Il n'empêche qu'après ce schéma, qui prenait la Région comme pilote dans l'avion et qui n'a pu être mis en place, nous nous retrouvons dans une situation où nous ne savons plus qui est le pilote dans l'avion. Et dans l'ensemble de ces démarches, qui font l'objet de notre réflexion sur les SCoT, les pays, les contrats d'agglomération, les divers schémas de toute nature concernant le logement ou les déplacements, il n'y a pas de pilote dans l'avion. Pour la simple et bonne raison que chaque niveau de collectivité territoriale a la possibilité, le droit, et chaque niveau en use, de faire ce qu'il souhaite et d'engager la stratégie qu'il souhaite, même si elle est en contradiction avec la stratégie d'une collectivité englobante. Parfois, cela marche, mais c'est miraculeux, et quand cela marche et que l'on essaie de comprendre pourquoi, on se rend compte qu'il ne faut pas gratter très profond pour trouver des difficultés, que nous rencontrons tous quotidiennement. Nous aboutissons à une sorte de télescopage, d'imbroglío qui fait que tous ces espoirs que nous avons mis dans cette rationalisation des poli-

tiques territoriales autour de la notion de développement sont en train de se perdre aujourd'hui dans un mouvement extrêmement désordonné dont personne ne sait mesurer le coût pour notre pays.

Que faut-il faire ? Revenir à la notion de pilote ? J'ai le sentiment que les choses sont si avancées aujourd'hui que nous aurons du mal à sortir de cette ornière, et pourtant il faut absolument en sortir. Notre analyse à l'ADCF, qui est le résultat d'un très grand nombre de rencontres et de réflexions, c'est tout d'abord de se garder de légiférer. Je rappelle le conseil de Montesquieu : "Je conseille au législateur de n'aborder la loi que d'une main tremblante". Ce qui existe est certainement à améliorer, mais gardons-nous d'en rajouter une couche. Et pourtant, il faut absolument trouver une solution.

Mon analyse est la suivante. Vous êtes aujourd'hui les représentants du mouvement des SCoT, qui est l'expression d'une volonté locale d'organisation et d'aménagement du territoire. Les pays, les communautés d'agglomération et l'intercommunalité sont également le résultat d'un formidable mouvement, dont je ne suis pas persuadé que tout le monde mesure l'intensité. Ces politiques ont été à l'origine d'un espoir, d'un enthousiasme localement, d'une mobilisation des acteurs locaux, qui ont permis en très peu de temps de voir l'intercommunalité couvrir la totalité du territoire, et les pays sur lesquels l'on misait peu cher il y a trois ou quatre ans sont également en train de couvrir la totalité du territoire. C'est la même chose pour les SCoT, avec toutes les difficultés qui ont été évoquées. Mais il s'agit bien d'un mouvement émanant vraiment des acteurs locaux et, pour la première fois, d'une initiative ascendante, non dictée par un État central, par conséquent en contradiction avec la culture du centralisme étatique, et qui exprime enfin ce que l'on appelle parfois les énergies et les dynamismes locaux.

Alors, si ce mouvement, qui représente actuellement une force sur l'ensemble de la France, prend conscience de son existence, aménageurs de tous les pays, unissez-vous !

Et si nous arrivons à convaincre l'État, et peut-être à nous convaincre nous-mêmes d'ailleurs, que nous sommes porteurs d'une capacité d'agir et de transformation de la politique et de la démocratie locale, alors je suis persuadé qu'il y a un espoir. Si, en revanche, nous continuons à compter sur le législateur pour améliorer ou aménager les pratiques que nous sommes en train de dynamiser, alors je deviens très pessimiste. C'est la raison pour laquelle il faut absolument que des colloques comme celui-ci et d'autres, organisés soit par les conseils de développement, soit des associations d'élus portent ce message et que nous essayions de nous organiser sur le plan national pour déborder toutes les résistances, tous les lobbies. Car si nous nous sommes en difficulté aujourd'hui, c'est bien parce qu'il existe des lobbies puissants..."

Maurice Goze

M. Censi a parlé d'espoir... M. Terracher, vous êtes vice-président du SEPAL, quels espoirs fondez-vous dans la démarche inter-SCoT à laquelle vous participez ? Comment avez-vous vécu, en tant que vice-président d'un SCoT, cette expérience ?

Raymond Terracher, vice-président du SEPAL, maire-adjoint de Villeurbanne



"D'abord, je reprecise que le SEPAL, syndicat du SCoT de l'agglomération lyonnaise englobe la communauté urbaine et quatre communautés de communes (72 communes, 1,25 millions d'habitants). Comment posons-nous le problème de l'inter-SCoT ? D'abord, nous sommes très conscients qu'il y a probablement une faille au niveau de la désignation de cet objet mal identifié, mais peu importe le vocabulaire. Ce qui nous intéresse, c'est qu'il y a plusieurs sortes d'inter-SCoT et que le nôtre, nous le vivons d'une manière tout à fait indispensable. Vous avez compris ce matin, lorsque le collègue du SCoT du Beaujolais et le collègue de Vienne ont parlé de l'inter-SCoT dans lequel se trouve le SEPAL, vous avez pu voir que nous ne réfléchissions pas de façon séparée sur les grands axes d'aménagement.

D'ailleurs, comment pourrions-nous ne pas discuter avec le SCoT qui est au-dessous de Lyon, du problème de la vallée de la chimie, par exemple, qui ne va pas pouvoir perdurer pendant des décennies, qu'il va falloir transformer, on ne sait pas trop comment. Cet axe de réaménagement sera à discuter avec les SCoT voisins. Pour l'aéroport, pour les aménagements hospitaliers et universitaires, pour le port fluvial qui est embouteillé, c'est la même chose... Il faut y réfléchir avec les SCoT qui sont plus au sud, si nous ne résolvons pas le problème, ce sont les conteneurs de Fos-sur-Mer qui remonteront par l'autoroute... C'est une nécessité absolue de travailler en inter-SCoT.

Comment allons-nous pratiquer ? De façon très pragmatique. Parfois en discutant à deux SCoT, parfois à trois, à plus nombreux, et de temps en temps à dix, comme cela a été dit ce matin. Nous sommes en train de trou-

ver, d'élaborer une nouvelle méthode. C'est là-dessus que je voudrais un peu insister, une nouvelle méthode de travail, d'abord à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise et avec les groupements périphériques, entre politiques (le politique est en train de découvrir ce que les sociétés d'ingénierie connaissent depuis fort longtemps, l'ingénierie simultanée). On démarre un projet en sachant qu'il va se transformer dans le temps. On va pouvoir l'amender. Mais on ne sait pas exactement comment il sera dans vingt ou trente ans. On sait là où on veut aller. Pour cela, les politiques ont besoin de la technos-structure, des techniciens. Lesquels, si on leur laisse la bride sur le cou, c'est évident... A un moment donné, le politique doit reprendre le pouvoir. Nous qui sommes élus par la population, sommes responsable devant elle. Nous sommes porteurs de mandats, donc avons à rendre compte et à prendre nos responsabilités. Pour cela, il faut probablement travailler autrement, avec les techniciens, les sociétés de service, les agences d'urbanisme, c'est ce que nous avons à redécouvrir. Savoir travailler autrement entre politiques, entre techniciens. La continuité républicaine se produira très naturellement puisque nous travaillons au-delà des mandats pour lesquels nous sommes élus aujourd'hui, dès lors que nous aurons su fabriquer cette ingénierie et ne pas avoir créé de nouvelles féodalités.

Le débat avec la population, nous n'en avons pas eu pour l'instant sur l'agglomération lyonnaise, à ce propos. Le temps viendra, et c'est une de mes grandes interrogations. Comment allons-nous communiquer en direction de la population sur les grands enjeux pour lesquels nous sommes en train de réfléchir ? Il y a des médias mais la complexité du problème fait que, aujourd'hui, nous sommes pratiquement les seuls à savoir ce qu'il faut mettre dans le message. Là, nous sommes aussi en train de réfléchir pour savoir comment communiquer plus largement lorsque nous aurons avancé, produit des documents qui sont déjà tout à fait nombreux.

Pour terminer sur cette question, il y avait une énorme crainte de toutes les communes autour de Lyon de se voir avalées par le "grand méchant Lyon" qui a eu sans doute à un moment donné des désirs d'hégémonie tout à fait visibles. Gérard Collomb, président de la Communauté urbaine et du SEPAL, a voulu que cela évolue. Il sentait bien que l'on ne pourrait pas avancer de façon sérieuse avec tous les SCoT environnants et avec l'ensemble des communes. Nous essayons de concevoir une agglomération multipolaire, où le centre de décision n'est pas seulement dans les locaux de la communauté urbaine de Lyon, voire à la mairie de Lyon, mais dans chacune des mairies concernées. Ce n'est pas une clause de style, c'est la réalité : il n'y a pas de grand ou petit maire. Un "petit" maire peut avoir sur son territoire de gros problèmes à régler ou des projets importants. Il existe de petites communes, par exemple, qui ont de nombreuses carrières sur leur territoire. On voit alors apparaître des problèmes de stratégie pour l'exploitation de celles-ci. Ce sont des questions qu'ils évoquent avec nous de façon très ouverte. Je crois qu'il faut être pragmatique, simple et avancer à marche forcée parce que le travail est conséquent. Je terminerai en disant que nous demandons énormément aux élus. Mes collègues sont très sollicités pour participer aux séances de travail, pas seulement entre deux cocktails... Nous avons une méthode de reprise de pouvoir politique au très bon sens du terme. Cela nous permet de discuter avec l'Etat, pourtant si souvent décrié alors qu'il fait son travail. Après tout, l'Etat est aussi la résultante d'une représentation nationale. Quelque part, il y a peut-être des questions autres à régler entre les structures gouvernementales et les structures de la haute administration... En tant qu'élus, je n'ai jamais eu à me plaindre du dialogue avec l'Etat. Il faut trouver les bons arguments pour les uns, comme pour les autres."

Maurice Goze

Avec M. Baietto, qui est président du syndicat mixte pour l'élaboration et le suivi du schéma directeur de la région grenobloise, nous sommes dans un cas de figure totalement différent. Nous ne sommes pas dans une problématique d'inter-SCoT mais de maîtrise d'un périmètre qui s'étend sur un territoire étendu. Comment conduisez-vous cette expérience d'extension et ce maintien de cohérence ?

Marc Baietto, président du syndicat mixte du Schéma Directeur de la région grenobloise

"Effectivement, nous avons un schéma directeur approuvé en juillet 2000, juste avant que la loi SRU ne vienne le faire disparaître pour le remplacer par le terme de SCoT. Nous sommes sur un territoire qui s'agrandit. Nous avons dû gagner 70 communes environ, par demande de ces territoires de nous rejoindre. Quand on a élaboré notre document, la loi SRU était en cours d'élaboration mais nous n'étions pas tout à fait dans les textes en vigueur alors, ni dans les nouveaux. Cette culture du silence juridique est l'espace dans lequel nous devons avancer et progresser. J'ai découvert l'intérêt d'aller sur des domaines, investir des thématiques qui, jusque là, ne relevaient pas de l'habitude de travail des élus entre eux. C'est



l'aspect important de ce que nous vivons aujourd'hui à travers l'expérience d'essayer de penser le devenir d'un territoire, de mettre ensemble des acteurs qui, par ailleurs, ont tous leurs domaines de compétences. Quand on va essayer de penser l'économie et le développement économique du territoire, la communauté d'agglomération va nous rappeler, à juste titre, que c'est dans sa compétence...

Cela étant, on sait bien que penser le devenir d'un territoire, c'est se poser les questions nobles des espaces verts, des déplacements, sur lesquelles tout le monde est d'accord pour travailler, arriver à décider. Par contre, les questions des nomades, des déchets, des carrières, des casses automobiles... personne n'a envie d'en parler. Or, si on veut parler aménagement, il faut bien que nous ayons un lieu où ces types de questions soient posés. Je ne dis pas résolu parce que là, on retombe sur la compétence, le pouvoir d'urbanisme d'un maire qui pourra interdire une implantation qu'il ne souhaite pas voir. Mais, au moins, qu'il y ait un lieu pour en débattre. L'intérêt de notre travail est là : pouvoir porter ensemble un certain nombre de questions, en débattre, faire qu'elles appartiennent non plus à une sphère technique dont, à tort ou à raison, on a tendance à dire qu'elle est un peu opaque...

Deux autres remarques : chez nous, la ville centre n'a pas joué de rôle hégémonique, pas plus que l'agglomération centrale. Notre travail a été conduit de manière partenariale, sans intervention des "grands élus". Par ailleurs, je souhaite réagir à propos d'un terme qui apparaît régulièrement : je souhaite que dans le travail qui est le nôtre, on ne se cache pas derrière le terme de gouvernance. Nous sommes sur du projet politique. Nous sommes sur des choix en matière d'organisation de l'espace et nous avons, élus, à les assumer. Je crains que l'emploi du terme de gouvernance laisse entendre qu'à un moment donné, cela n'est plus de la responsabilité des élus d'assumer les choix des structures qu'ils ont mis en place. Pour moi, le choix d'un aménagement, de densifier, de laisser des coupures vertes, de mettre l'accent sur les transports en commun plutôt que sur les roclades autoroutières, tout ceci relève de choix politiques. A mon sens, nous avons tout intérêt à ce que ces questions soient bien portées politiquement. Sinon, si nous ne sommes plus responsables des éléments qui font la vie quotidienne de nos concitoyens, sur quoi allons-nous, demain, leur exposer les raisons de notre volonté d'être à nouveau candidats à l'élection suivante ?"

Maurice Goze

François Deluga, votre présence ici est à deux titres : en tant que président de la communauté du Bassin d'Arcachon, membre du SCoT de ce bassin, et en tant que vice-président de la Région Aquitaine en charge du SRADT. Les questions que je voulais vous poser concernent votre position par rapport à ces logiques inter-SCoT. La question de l'espace girondin a été évoquée, avec plusieurs SCoT en cours ou en projet, comment faites vous le lien avec l'axe littoral et avec le SRADT, document non prescriptif ?

François Deluga, président de la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon (COBAS), vice-président de la Région Aquitaine



"Nous avons le problème de la cohérence des SCoT sur le littoral et celui de la cohérence du SCoT du Bassin d'Arcachon, de celui de l'agglomération principale d'Aquitaine et puis du Libournais.

Nous ne sommes pas dans la configuration d'une très grande agglomération, puisque des SCoT littoraux vont se mettre en place. Le SCoT du Bassin d'Arcachon est à la fois littoral (120 000 habitants permanents, 300 000 l'été et à l'intérieur de ce pays, la COBAS, 60 000 habitants permanents, 200 000 l'été). Il s'agit d'une agglomération urbaine sur le littoral. En même temps, nous sommes dans le fantasme Arcachon-Bordeaux-Libourne, basé sur l'absence de structure forte, ni à Libourne, ni sur le Bassin d'Arcachon. Ce n'est plus

aujourd'hui une réalité, mais on a le sentiment que depuis des mois et des années, il y a un martèlement des techniciens qui n'entendent pas les élus. Aujourd'hui, le vrai débat pour nous, en tant que SCoT du Bassin d'Arcachon, c'est la cohérence avec l'agglomération et l'inter-SCoT d'agglomération. Ce qui fonde la réflexion du futur SCoT du Bassin d'Arcachon, c'est d'abord la coupure urbaine forte entre le bassin et la communauté urbaine. Ce sont ces 15 à 20 km que nous voulons geler : nous ne voulons pas qu'il y ait d'étalement urbain. Nous ne voulons pas que dans le cadre du grand contournement, il y ait d'échangeur sur ce secteur. Cela serait une façon facile de geler les terrains et d'accepter par ailleurs des échangeurs. On sait bien qu'on ne résisterait pas dans la durée à une telle situation. Nous ne le voulons pas. C'est là le point central de notre pensée sur l'aménagement de ce territoire. On ne peut pas avoir un dis-

cours sur l'aménagement, y compris sur le SRADT, et céder à l'étalement. On ne peut pas avoir, pour l'agence d'urbanisme, un discours sur la densification des centres, la reprise en main et la réhabilitation des centres, sur le logement social, et laisser filer l'étalement urbain entre la grande agglomération et les deux autres agglomérations limitrophes. Il y aurait une contradiction fondamentale sur ce discours.

En fin de compte, si nous laissons filer cette urbanisation entre la communauté urbaine et le Bassin d'Arcachon, nous céderions d'une part à la facilité, parce qu'il est plus facile d'urbaniser des espaces vierges que d'avoir un vrai travail social, un vrai travail urbain, un vrai travail de reconquête et d'organisation du territoire, d'autre part nous n'organiserions qu'une chose : la spéculation foncière. Sur le littoral, cela sera l'élément central ou l'élément de clivage au sein du SCoT Bassin d'Arcachon. Il y a là la nécessité d'une réflexion avec la Communauté Urbaine de Bordeaux pour articuler notre travail sur ce territoire. C'est pour cela que j'avais proposé qu'il y ait une antenne de l'agence qui lui aurait permis de connaître la réalité du terrain et qui nous aurait permis d'avoir une porte d'entrée et une discussion constructive. Je pense que l'agglomération du bassin d'Arcachon ne peut pas tourner le dos à la CUB. Au contraire, il faut mettre en place des liens forts qui n'ont pas été réalisés dans le passé.

Le deuxième point concerne la structuration littorale. Nous allons avoir des SCoT littoraux sur l'ensemble du territoire aquitain, de la côte basque à la pointe du Verdon. Il est évident que le GIP littoral, que nous allons mettre en place avec l'État, les départements, les structures intercommunales de ce territoire pour construire un projet de développement intégré de ce territoire à quinze ans, ne peut pas faire l'impasse sur la façon dont on va articuler l'ensemble des SCoT. Comment penser un projet qui va à la fois articuler les transports, l'urbanisation de ce littoral protégé grâce à la MIACA, la reconquête des centres, la construction de logements sociaux, le développement économique, sans gérer les interfaces entre la totalité des SCoT. Il y a là une réflexion extrêmement forte à avoir sur les liaisons entre tous ces SCoT littoraux. Le SRADT n'est pas un document ayant vocation à être un document d'urbanisme. Mais, dans un travail de concertation, il va fixer les orientations d'un projet régional qui prendra en compte le logement, le transport, la recherche, l'économie, l'habitat. Dans cette réflexion-là, on ne peut pas faire l'impasse sur la façon dont on va urbaniser, dont on va ou non faire une conurbation bâtie de la pointe du Cap Ferret jusqu'à Saint-Emilion. Les SCoT seront des éléments ressources d'une part, dans le sens remontant vers le SRADT, pour prendre en compte ce que veulent les territoires. La démarche du SRADT, la démarche de la Région est une démarche non jacobine. Elle veut prendre en compte la volonté politique des territoires. C'est là quelque chose de nouveau, qui peut rassembler l'ensemble de ces territoires. C'est aussi une démarche qui veut donner de la cohérence à ces volontés politiques. C'est là que le travail particulier qui est fait aujourd'hui sur les inter-SCoT peut avoir son rôle, son importance, pour que nous soyons un lieu de débat, d'arbitrage, en tout cas collectif au sein du SRADT."

Conclusion

Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine, président de la communauté urbaine de Bordeaux et président de l'ARF



“Parler du contenu des SCoT, de leurs limites, de leur évaluation, de leurs méthodes d'élaboration, c'est quelque part réfléchir aussi à ce qu'est la décentralisation aujourd'hui. De ce que j'entends, je retrouve des choses que l'on essaie de faire avancer, le fait que l'on est arrivé à un point, non pas critique, mais à un point de basculement des conséquences de la décentralisation...

Faire un SCoT, c'est rassembler les différentes compétences et faire un projet cohérent sur une aire urbaine, quelle que soit sa taille, sachant que les franges, en matière d'organisation territoriale, sont toujours importantes. En tout cas, c'est bien la première conclusion que nous pouvons tirer. D'une certaine manière, travailler sur les politiques de logement, de transport, de développement, d'aménagement, voire de déchets, sur l'ensemble des politiques concernant la vie sociale, économique, culturelle, urbaine, d'une société, relèvent de responsabilités que nous devons prendre, en tant qu'élus, d'une manière plus globale. Plus globale parce que l'on ne peut pas faire une politique de transport dans une agglomération sans réfléchir à l'aspect de la délocalisation des activités et de la localisation du domicile. On ne peut pas réfléchir à une politique d'intégration sociale si l'on ne développe pas à l'échelle d'une agglomération le problème du logement social et donc le problème du foncier. Nous ne pouvons pas réfléchir à ce que nous allons engager dans le cadre de l'appel à projet de la DATAR, cette politique de cohérence des aires métropolitaines, si nous ne réfléchissons pas à la lutte contre l'étalement urbain. Et derrière la lutte contre l'étalement urbain, une bonne utilisation des fonds publics. Un des problèmes que nous avons rencontré dans la communauté urbaine, c'est que son étalement, qui était dû au départ à des conditions naturelles, son étalement en termes de transport, d'assainissement, d'adduction d'eau, de traitement des déchets représente un coût considérable. Et il faut impérativement que dans chacune de ces agglomérations, de ces aires urbaines nous réfléchissions aux conditions de la centralité ou de la recentralisation de notre propre population, et donc que nous allions jusqu'à des niveaux de détail qui me semblent importants.

Ce problème des SCoT marque aussi celui de la dernière loi de décentralisation. Nous venons de créer un GIP au niveau de la région Aquitaine pour l'aménagement de la côte Aquitaine. Et en même temps, nous lançons un Schéma Régional d'Aménagement et de développement du Territoire. Quel visage voulons-nous donner à l'Aquitaine dans les vingt ans qui viennent ? Quel type de transport ? Quel développement économique ? Quel aménagement du littoral ? Quels dispositifs, quels outils mettre en place pour faire en sorte que l'agriculture ne disparaisse pas, que la spéculation ne transforme pas les fermes de Dordogne, du Lot ou des Pyrénées-Atlantiques en simples espaces de loisirs pour citadins fortunés ? Comment maintenir une agriculture ? Comment éviter ce tropisme côtier qui provoque une spéculation et des surcoûts tels que non seulement les saisonniers ne peuvent plus habiter sur la côte, mais également les enfants des familles qui y habitent. Nous mettons donc sur pied des offices fonciers. Mais tout cela va se traduire à un moment donné par des SCoT de chacune des agglomérations. La région va se trouver en possession du SRADT, sans être consultée sur des documents plus contraignants que sont les SCoT. Il y a là une contradiction à régler. Ensuite, comment organisons-nous les évolutions nécessaires de ces différents SCoT ? Quelle cohérence avec les autres dispositifs d'aménagement ? Puisque l'emploi est le cœur de l'aménagement du territoire, comment accompagnons-nous à l'intérieur de ces SCoT les développements, la création, la modernisation de tout notre tissu industriel, économique ou touristique ? Ces questions importantes montrent bien que ces types de décision supposent que la décentralisation aille plus loin, l'organisation institutionnelle de notre pays a besoin de cohérence d'ensemble.

Je souhaiterais terminer par deux points. Premier point, la décentralisation est encore au milieu du gué. Il faut que nous sachions qui fait quoi, et à l'État de nous dire comment, par quelle procédure, faire en sorte que chacun des SCoT, chacune des agglomérations, avec la région, avec les départements, peuvent s'organiser. L'État doit nous produire de la norme et de la méthode, pas cet enchevêtrement de compétences que nous connaissons aujourd'hui. Ensuite, nous avons à mettre en place - et vous l'avez beaucoup évoqué - tous les dispositifs d'évaluation des politiques

publiques. Si nous voulons produire sans la présence de l'État, telle qu'elle existait jusque-là, des politiques économiques, touristiques, sociales, de logement, de transport, il faut que nous sachions à un moment donné mettre en place des dispositifs d'évaluation indépendants, et nous renvoyant d'une manière précise la connaissance de l'efficacité de ces politiques. Vous avez beaucoup parlé des inter-SCoT. C'est affaire de méthode. Il faut que nous puissions aussi, et je pense que l'échelon régional est un bon niveau, rassembler à un moment donné l'ensemble des responsables pour faire le point du maillage, de la mise en réseau, du problème des transports et des interactions. La communauté urbaine va d'ailleurs prendre l'initiative, avec l'ensemble des autres collectivités, de réunir l'ensemble des agglomérations d'Aquitaine, à la fois pour échanger les expériences, mais aussi pour donner un contenu à l'appel à projet de coopération métropolitaine. Ce doit être un document consensuel, le plus dynamique possible. Beaucoup de régions travaillent sur la coopération de leurs agglomérations à l'échelle régionale, c'est le cas de Rhône-Alpes, de la Bretagne, d'une partie de l'Auvergne, et je crois que nous allons le réaliser ici : le couple agglomération-région doit mieux fonctionner”.



PARTICIPANTS

ADELSON Gilles, Communauté de Communes du Centre Littoral de Guyane
ALBERT Pierre, CIRUS - CIEU
ALEXANDRE Rodolphe, Communauté de Communes du Centre Littoral de Guyane
ANAYA Jérôme, Agglomération de la Région de Compiègne
ANE Frédéric, Syndicat Mixte des Pays Rochefortais
ANGELIQUE Thérèse, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable
ARGOUARCH Anne-Marie, Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Brest
ARTIGUE Bernard, Chambre d'Agriculture de la Gironde
ASTE-HABARNET Pierre, Syndicat Mixte du SCoT Bayonne-Sud des Landes
ATGER Catherine, DIAGONAL
AUDINET Kléber, CDC du Canton de Guîtres
AUDUSSEAU Marcel, Communauté d'agglomération du Choletais
AUGER Philippe, Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la Région Grenobloise
BAFFERT Philippe, DGUHC
BAIETTO Marc, Syndicat Mixte pour l'élaboration et le suivi du Schéma Directeur de la Région Grenobloise
BARADAT Florence, Mairie de Saint-Médard en Jalles
BARIOL Brigitte, EPURES
BAUDARD Sandrine, CA du DROUAISIS
BAUDRAIS Jean-Claude
BAVAY Reynald, Agence d'Urbanisme de Tours
BELLEINGUER Jean-Luc, Syndicat de Pays du Libournais
BELLIOT Marcel, FNAU
BENOIT Jean-Jacques, Conseiller général
BERNARD Carole, Syndicat pour le Développement du Saint-Lô
BERNARD Jean-Claude, A'URBA
BERNE Jeanine, Syndicat Mixte du SCoT Nord Isère
BERNIER Jean-Michel, Syndicat Mixte du Pays du Bocage Bressuirais
BERTAINA Jacqueline, BE Parcourir
BERTHOMIER Elodie, Plaine-commune
BERTHOMIER Anne, Syndicat Mixte du SCoT du Dijonnais
BIBET Serge, Communauté d'agglomération Sophia Antipolis
BOIS Stéphane, CA Région Nazairienne et de l'Estuaire
BONNIFET Pascal, Syndicat Mixte du SCoT Sud Gard
BORDAS Jean-Louis, SCoT de Montauban
BORDERE Florence, CETE Lyon
BOSSENNEC François, Syndicat Mixte du Pays de Fougères
BOUCHE Elodie, Syndicat Mixte de Suivi et de Révision du SCoT de l'Agglomération Tarbaise
BOUCHON Anne, Communauté de Communes du Pays des Ecrins
BOUGET Marie-Pierre, SAFI
BOUILLOT Christian, Syndicat Mixte du Bassin de Vie d'Avignon
BOURON Camille, Communauté d'Agglomération de La Rochelle
BOUSSETON Marie-Luce, DDE 33
BOUSSEYROL Elie, Syndicat Mixte pour le suivi du SCoT du Pays de Tulle
BRANDALYSE Amaury, Conseil régional d'Aquitaine
BRETILLON Caroline, Saunier et associés
BRIANT Alain, DDE 81
BRISSEAU Jean-Pierre, CDC du Sud-Libournais
BROCA Michel, Communauté Urbaine de Bordeaux
BROCARD Emmanuel, CAUE de Loire et Cher
BROCHERIEUX Jean-François, DDE 33
BRUANT Nathalie, AGAM
BUCHBERGER Philippe, Communauté d'Agglomération TCO de la Réunion

BURET Michel, AUAT
BURG Jean-Jacques, Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées
CABROL Gérard, Cap'Lorient
CAHN Xavier, Mairie de La Roche sur Yon
CAJON Nicolas, CAA de La Rochelle
CALVINO Michel, DGUHC
CAMANI Pierre, Conseil régional
CAMPRA Jérôme, Journaliste, Association des Maires de France
CARBIENER Thierry, Syndicat Mixte du SCoT de la Région de Saverne
CARRAT Marine, Conseil général de la Gironde
CARTOUX-SCHMITT Sophie, Syndicat d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Clermontoise
CASTERA Yvan, AUAT
CAUDRON Damien, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Besançon
CENSI Marc, Assemblée des Communautés de France
CHARLES Valérie, Cabinet de la CUB
CHAROUCET Agnès, FNAU
CHARRIER Séverine, Chartres Métropole
CHARVET Bruno, SCOT Beaujolais
CHEPEAU Claude, OUEST INFRA
CHOPARD Nicolas, Syndicat Mixte pour le suivi du SCoT du Pays de Tulle
CHOTTEAU Patrick, DDE Eure et Loir
CLEMENCEAU Jaqueline, DDE Charente Maritime
CLEMENT Gilles, Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Blésoise
CLEMENT Anne-Marie, Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur
COMBETTE-MURIN Cécile, DATAR
CORBISEZ Jean-Pierre, SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin
CORNEC Ute, SC Ingénierie Nantes
CORNILLE Françoise, Communauté d'agglomération du Muretain
COSTE Joëlle, CAA du Pays Royannais
COULON Bruno, Chambre d'Agriculture de la Gironde
COURAU Laurent, Chambre d'Agriculture de la Gironde
COUTAN Guillaume, Communauté de Communes Edre et Gésures
CURE Christian, DGUHC
CZECHOWSKI Silvain, DDE Aude
DAGNOGO Claire, GART
DARD Patricia, SCoT de la Métropole Nantes-Saint Nazaire
DARTHOS Annabelle, SMESCOTA
DASSAS Alexandra, Ville de Vernon
DAVAL Michel, SDIAC
DE GRANGE Aurore, SCoT Bayonne Nord-Sud des Landes
DE SALABERRY Cyriac, Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Blésoise
DEBACQ Laurence, Audelor
DELCROIX Sébastien, Agence d'Urbanisme de Maubeuge
DELGUEL Jean-Claude, CDC de Castillon-Pujols
DELIBES Pascale, DDE Alpes-Maritimes
DELUGA François, Conseil régional Aquitaine
DELVART Damien, ETD
DEMART Anne-Laure, SDIAC
DESCAZEUX Jacqueline, CUB
DESCHAMPS Annie, AURG - Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la Région Grenobloise
DESCHE-LOUIT Marie-Catherine, Pays Castelroussin-Val de l'Indre
DESHAYES Dominique, Syndicat Mixte des Rives du Rhône
DESJARDINS Xavier
DETRAZ Christophe, Conseil général
DEVRIEUX Valérie, Syndicat Mixte du SCoT de Bourg-Bresse-Revermont

DIALLO Meïssa, Pays Barrois Communauté de Communes de Bar-Le-Duc
 DOMMELIER Georges, SDIAC
 DONNET Anne-Michèle, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Messine
 DOUHAÏT Jean-Claude, Syndicat Mixte du SCoT du Dijonnais
 DRUON Didier, Conseil Général de Meurthe et Moselle
 DUBOURG Marie, CDC du Pays de Coutras
 DUCHENE Michel, Ville de Bordeaux
 DUCOUT Pierre, SYSDAU
 DUDILOT Frédéric, UNICEM Aquitaine
 DULAC Sophie, Syndicat Mixte d'Etude et de programmation de l'Agglomération de Grasse-Canne
 DULAU Jérôme, CETE Nord-Picardie
 DUMAS Sophie, DDE 80
 DUMAZEAU Jean-Guy, Syndicat Mixte du SCoT Sud-Loire
 DUMONTIER Jean-Paul, CERTU
 DUPONT Christian, ADEUS
 DUPONT Yves, Syndicat Mixte du Bassin de Vie d'Avignon
 DUPUIS Michel, SESDRA
 EL MAZOUNI Clotilde, DDE Indre et Loire
 ENGRAND Jacques, SMEAT
 FABRE Etienne
 FAURE Fabrice, DDE 80
 FAURE Michel, Ville de Libourne
 FAYET Guy, Mairie de Villenave d'Ornon
 FERREC Nolwenn, SMAD de Combrailles
 FETIVEAU Stéphane, SCoT du Pays de Retz
 FIASTRE Pierre, TERTIO
 FILLION Catherine, CAP Atlantique
 FLEURY Christelle, Syndicat Mixte du SCoT du Vignoble Nantais
 FORT Francine, Arc en Rêve
 FOURNIER Jean-Louis, CUB
 FOURRIER Maurice, Mairie de Normandie
 GADBIN Françoise, DDE Rennes
 GAGNAIRE Patrick, Syndicat Mixte des Rives du Rhône
 GAGNEBE Francine, DDE 19 - S.A.H.E.
 GARGNIER Dominique, SCoT de Métropole Nantes Saint-Nazaire
 GASNIER Sophie, Communauté d'agglomération du Choletais
 GATHOYE Sylvain, DDE Nord
 GAUDEMER Gaston, Communauté d'Agglomération d'Evreux
 GAUTRY Pierre, Syndicat de Pays du Libournais
 GAZEAU Marc, Communauté du Pays de Vendôme
 GENEAU David, Syndicat Mixte du Pays des Vals de Saintonge
 GIFFARD André, Syndicat d'Urbanisme du Pays de Vitré
 GILBERT Jérôme, Syndicat Mixte du Pays des Vals de Saintonge
 GILLOT Jean-Pierre, Syndicat Mixte du SCoT DIJONNAIS
 GIRAUD Emmanuel, DDE 38
 GIRAUDO Christine, Syndicat Mixte du SCoT DIJONNAIS
 GIROUD Anne, B.E. La Fabrique Urbaine
 GLEYZE Jean-Michel, Mairie de Saint-Médard en Jalles
 GLEYZON Cécile, Syndicat Mixte du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon
 GOESTER Joseph, SCoT de la Région de Mulhouse
 GORI RASSE Agnès, AURH
 GOZE Maurice, Université Michel de Montaigne, Bordeaux
 GRAFFAULT Serge, HEXACT CONSEILS
 GRANADOS José, Communauté d'agglomération Sophia antipolis
 GRAND Bernard, CETE du Sud Ouest
 GRANGE Anne, DGUHC
 GRILLET Pierre-Yves, Métropole Savoie
 GUERIN Arnaud, Algoé
 GUET Jean-François, CERTU
 GUIHENEUF Claire, DDRN
 HUCHETTE Sophie, CETE Nord-Picardie
 HÛE Hervé, CAA du Pays Royannais
 IRAGUE Amandine, Communauté d'Agglomération d'Agen
 JACOB Vincent, Communauté Urbaine de Bordeaux
 JOURDAN Jean-Charles, Syndicat de Pays du Libournais
 JUILLET Marc, Syndicat Mixte du Pays de la Provence Verte
 JULLIEN Bruno, AURAN
 KLEIN Nicole, DGUHC
 KONTZELER Alexa, Saunier et associés
 LABBE Christian, DRE Aquitaine
 LABERTHE Hélène, Syndicat Mixte du Pays Cœur Entre-Deux-Mers
 LABRUYERE Francis, SCoT de Montauban
 LACOUR Claude, IERSO
 LAIGNEAU Annette, SMEAT
 LALLEMAND, SCoT de Montauban
 LALUQUE Lydie, SMESCOTA
 LAMAISON Serge, SYSDAU
 LANCEMENT Karine, GIP Nord Isère
 LASFARGUES Frédéric, CERTU
 LASSANGE Mathilde, AGORAH
 LAUDOUAR Inès, Pays Adour Landes Océanes
 LAURENGE Eric, IMMOCHAN
 LAURENS Bénédicte, Communauté d'Agglomération d'Agen
 LE BARS Mickaele, Association des Communautés du Pays de Brest
 LE BORGNE Pierre, Syndicat mixte du Pays du Bocage Bressuirais
 LE BRAS David, AMF
 LE GOUALHER Audrey, Communauté d'agglomération de Poitiers
 LE GRAND Nicolas, CETE Nord-Picardie
 LE JEUNE Cédric, Syndicat Mixte du SCoT Haut Rhône Dauphinois
 LEMOINE Jean, DDE 44
 LE MONTAGNER, AUDELOR
 LE MOULLEC Dominique, Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix
 LE PIOUFFLE Gérald, CDC du Pays de Coutras
 LE SAINT Marie, SYSDAU
 LECLERCQ Géraldine, DDE Vendée
 LEDOUX Nicolas, Algoé
 LEMMEL Marie-Claude, Syndicat Mixte du Piémont des Vosges
 LEREDDE Michel, Ville de Pessac
 LEROUX Bertrand, Laboratoire LATTs/ENPC
 LEROY Hervé, ADEUS
 LESORT Christophe, AURAN
 LEYMARIE Régis, Communauté d'Agglomération de Brive
 LHOTELLIER Hervé, SICOVAL
 LINNE Patrick, IMMOCHAN
 LIOCHON Pierre, FNAU
 LO MONACO Giuseppe, Syndicat Mixte du SCoT de Lens-Liévin et Hénin-Corvin
 LOUBIERE Antoine, Rédacteur en Chef Revue Urbanisme
 LOUET Nathalie, EPURES
 LOUSTAU Cyril, Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la Région Grenobloise
 LUCAS Isabelle, BE Parcourir
 MACHGéraldine, Syndicat Mixte du SCoT de la Région de Saverne
 MAHE Stanislas, SAMOA
 MALAPERT Jean, Syndicat Mixte du Pays de Fougères
 MALE Jean-Michel, DATAR
 MALGAT Jean-Luc, DDE Gironde
 MANDRAU Claude, Journaliste, Moniteur / AMF

MARBOEUF Gilbert, DRE Franche-Comté
MARIEU Jean, Université de Bordeaux 3
MARLY Jean, CERTU
MARTIN Hugues, Ville de Bordeaux
MARTIN Véronique, Conseil régional de Picardie
MARTIN-ITURRIA Myren, Pays du Vignoble Gaillacois
MASQUELIN Brigitte, Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet
MASSIP Gérard, DDE 82
MASTELLI Géraldine, ADEUS
MAURY Jean-Noël, ARCHIDEE SARL
MEJEAN Philippe, IAR Aix-en-Provence
MELINNAND Pierre, Consultant
MENAGE Anne-Marie, CAP Atlantique
MENAGER Louis, Syndicat d'Urbanisme du Pays de Vitry
MERELLE Franck, Agence d'Urbanisme de la Région de Saint-Omer
MESQUIDA Jean-Marc, AUAT
MEYRIGNAC Julien, CITADIA CONSEIL
MICHEL Patrick, Syndicat Mixte du SCoT de la Région de Saverne
MIELOCH Robert, Syndicat Mixte du SCoT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin
MILARET Xavier, DDE 92
MILLERIOUX Bernard, EPIDA
MIQUEL Pierre, DGUHC
MISSERI Anne, CETE Lyon
MITERRAND Gilbert, Communauté de Communes du Libournais
MOREAU Robin, Communauté de Communes du Pays des Ecrins
MOREAU Sylvie, SIEPAL
MORIN Serge, Syndicat de Pays du Libournais
MORISSET Marie-Paule, DDE 35
MORITEL Michel, CETE Normandie Centre
MOUGEL Olivier, Conseil Général
MOUTIER Sophie, Pays des Hautes Falaises
NOEL Marie-Claude, Urbaniste - Conseiller à la CUB
PALMOTTI Sébastien, Syndicat Mixte du SCoT du Cambrésis
PARMENTIER Alain, Communauté de communes du Pays de Foyen
PASCASE Virginie, SESDRA
PASTRE Delphine, Communauté d'Agglomération Mulhouse Sud Alsace
PAUL-LESBROS Véronique, Mairie de Gap
PECQUET Anne-Sophie, Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire
PEREA Alain, SYCOT de la Narbonnaise
PERGET, SCoT de Montauban
PERILHOU Gilles, Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise
PERRAU Joëlle, AGORAH
PERRON Alain, Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la Région Grenobloise
PESSU Marc, SCoT de la Métropole Nantes-Sant-Nazaire
PETITPREZ Philippe, IMMOCHAN
PETZOT Bernard, SCoT de la Haute-Sarthe
PIGNOL Michel, DDE de l'Aude
PILARD Gilbert, SDIAC
PIVETTE Annie, Syndicat Mixte du SCoT du Pays de Rennes
PIZEL Cécile, SYSDAU
PLACE Guillaume, Rennes Métropole
PLOUVIN Jean-Marc, Syndicat Mixte du SCoT de la Région Flandre-Dunkerque
POPESCO Elisabeth, DDE Alpes-Maritimes
PORTET Claire, CETE Normandie Centre
POUGET Brigitte, CETE Sud-Ouest
QUELLARD Laetitia, Syndicat Mixte du Pays de Saint-Malo
QUEVAL François, Syndicat Mixte du Pays du Vexin-Normand
QUILLET Jean-Marie, Pays Adour Landes Océanes
QUINZELAIRE Philippe, Syndicat Mixte d'Etude du Pays Marennais Oléron
RABAUTE Thierry, SCoT Parc de la Grande plaine
RABEC Alain, Syndicat Mixte Caen -Métropole
RASSELET Cécile, A'URBA
RAYNAL Claude, AUAT Toulouse Aire Urbaine
RECALDE Marie, SYSDAU
REVERDY Michel, SCOTERS de Strasbourg
REZZONICO Pascal, DGUHC
RICHARD Lydie, SYSDAU
RICHARD Olivier, APUR
RIEFER Sepp, A'URBA
RIGAUDY Jean-Baptiste, A'URBA
RIUS Mireille
ROSSIGNOL Frédéric, CA Montpellier
ROUFFIAC Danièle, DDE Tarn et Garonne
ROURE Stéphane, DDE 31
ROUSSEL Olivier, Agence d'Urbanisme pour le Développement de l'Agglomération Lyonnaise
ROUSSET Alain, Conseil Régional d'Aquitaine
SAINT-YRIEX Alexandra, IDDAC
SANCHEZ-MARTIN Christine, Syndicat mixte du SCOTERS
SAUZAY Laurent, SEPAL
SAVINE Jacques, Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la Région Grenobloise
SCHOENMAKERS Vincent, A'URBA
SCHREINER Clarisse, AUAT
SCHWARTZMANN Claude, Agence d'Urbanisme de Clermont-Ferrand
SENELET Michel, SCoT Beaujolais
SONDAZ Didier, SEPAL
SORIN Véronique, Syndicat mixte du Pays du Bocage Bressuirais
SOULIER Christophe, DDE 14
SPOHR, Ministère de l'Équipement, DRAST
STOCKER Michel, Syndicat Mixte du Piémont des Vosges
SUBSOL Gérard, Communauté de Communes du Canton de Castets
TACHERT Naïma, DESS Urbanisme université Bordeaux 3
TAHMAZIAN Céline, Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la Région Grenobloise
TALLARD Suzanne, Communauté d'Agglomération de la Rochelle
TERRACHER Raymond, SEPAL
THEPIN Patrick, Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge
THOMAS Fiona, Syndicat Mixte du SCoT du Pays de Rennes
THOMAS-BRUYAS Laurence, Communauté d'Agglomération d'Evreux
TRAN Magali, Urbapress Informations
TRAPITZINE Richard, URBAN CONSULT
TRICOIRE Jean-Louis, DDE Aude
TURCOT André, DDE des Deux Sèvres
VALENTIN Nicole, SDIAC
VANDENBROUCKE Gérard, SIEPAL
VANNEUFVILLE Alain, SMESCOTA
VERGNE Laurence, DRE Aquitaine
VIALAN Delphine, Communauté d'agglomération de l'Albigeois
VICTOIRE Claire, DDRN
VIDALE Robert, DDE de Savoie
VIDALIE Bruno, Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort
VIGIER Danièle, Plaine-Commune
VILLEDIEU Clémence, Journaliste, Localtis
VINCENT Delphine, Entreprises Territoires et Développement
WALERY Kate, Communauté du Pays d'Aix
WALZAK Vincent, Agence d'Urbanisme de la Région de Saint-Omer
WUSYK Isabelle, Communauté d'Agglomération d'Evreux
ZIPPET Gérard, Syndicat Mixte du Piémont des Vosges
ZUNIGA Rodolphe, Communauté d'agglomération de Poitiers

Crédits photos : O. Dorgueilh, Design et communication, Pessac / Sysdau de Bordeaux / agence d'urbanisme de Nantes / agence d'urbanisme de Belfort / Montpellier Agglomération / agence d'urbanisme de Lyon / agence d'urbanisme de Toulouse / agence d'urbanisme de Bordeaux / agence d'urbanisme du Havre

La rencontre nationale des SCoT de Bordeaux a bénéficié du soutien des partenaires locaux du Sysdau.



**Sous-direction de la
planification et de
l'aménagement**

**Bureau de la planification
des territoires urbains
et ruraux**

Arche sud

92055 La Défense

cedex

téléphone :

33 (0) 1 40 81 11 80

télécopie :

33 (0) 1 40 81 82 92

Internet : www.urbanisme.

equipement.gouv.fr