

PLATEFORME FRANCOPHONE DES AGGLOMERATIONS

BRUXELLES 2022

Colloque : Les agglomérations en transition

Travaux de la plateforme des agglomérations : la transition écologique
par la densification et l'intensification

Rapport

Table des matières

Les principaux enseignements des précédentes plateformes francophones des agglomérations de 2003 à 2021.....	3
La succession de chocs et de crises traversés par les agglomérations – synthèse de la plateforme francophone des agglomérations de 2021.....	8
Introduction au cycle 2022-2026 de la plateforme francophone des agglomérations.....	10
Colloque : Les agglomérations en transition – Perspective.brussels	12
Introduction (Yves Hanin CREAT-UCLouvain, Dorthe Nielsen Eurocities, Camille Biot et Gauthier de Wolf Forum des jeunes)	12
Le contexte de la Région Bruxelles-Capitale (Rudi Vervoort Ministre-Président de la Région Bruxelles-Capitale, Antoine de Borman Directeur de perspective.brussels)	13
La transition par la mobilité en Suisse prise dans d’autres transitions (Jean Ruegg, Université de Lausanne)	14
La transition par la gestion temporaire en France (Annette Groux, Université de Lille)	15
Le développement territorial du Luxembourg « au révélateur » de la transition écologique (Frédéric DURAND, LISER, Grand-Duché du Luxembourg).	17
Vers un nouveau plan de mobilité pour Montréal : enjeux et défis dans un contexte de transition (Guillaume LONGCHAMPS, Division des plans et politiques de la Ville de Montréal)	18
Débat	19
Plateforme francophone des agglomérations 2022 - la transition écologique par la densification et l’intensification	21
Introduction générale.....	21
Les actions de transitions sur les différents territoires – Bruxelles – Wallonie – Luxembourg – Québec – France.....	24
Conclusions.....	37
Débriefing de l’édition 2022	39

Les principaux enseignements des précédentes plateformes francophones des agglomérations de 2003 à 2021.

La première plateforme de 2003, en abordant ce qui caractérise l'agglomération et ce qui distingue un projet d'agglomération d'autres projets d'aménagement, avait relevé trois éléments qui structurent la compréhension des dynamiques d'agglomération :

- Une tension entre polarisations,
- La réticularisation ;
- L'éclatement fonctionnel avec notamment les extensions au travers de l'étalement urbain. L'agglomération étant un objet spatial complexe à définir, elle reste un territoire d'expérimentation pour faire face aux enjeux évoluant suivant les priorités.

La conceptualisation de l'agglomération s'est enrichie tout au long des rencontres de la plateforme en fonction des clés d'entrées utilisées. Par exemple, une des conclusions en 2007 était que la mobilité n'apporte pas d'éléments à la construction du concept d'agglomération.

La plateforme de 2003 a dressé une première définition du projet d'agglomération qui est encore pertinente aujourd'hui : *le projet d'agglomération est un projet de collectivités situées en territoire urbain, en vue de relever les défis de la société actuelle, en dépassant les frontières et les modes de fonctionnement institutionnels et administratifs traditionnels. Tout projet est à la fois un produit et un processus, un acte politique et un acte technocratique, une phase d'élaboration et de mise en œuvre, une démarche formelle et un processus d'apprentissage.* Dès la formulation de l'intention du projet jusqu'à sa concrétisation, des arbitrages sont nécessaires à l'intérieur d'un jeu d'acteurs en s'appuyant ou non sur une plus large participation. Ce projet répond à des situations d'urgence alors qu'il se concrétise dans la durée en devant innover dès sa conceptualisation et jusqu'à son opérationnalisation.

Dès le départ le constat a été fait de la diversité des contextes institutionnels présents en Suisse, en France, en Belgique, plus tard au Québec et à présent au Grand-Duché du Luxembourg. Depuis ces premiers travaux, ces divergences se sont accentuées avec des projets d'agglomérations informels en Wallonie alors que le cadre légal a été posé récemment. Des outils ont été définis et mobilisés en France comme le SCOT. En Suisse, par contre, malgré quelques tentatives menées pour donner une existence formelle à l'agglomération (cas du canton de Fribourg), le cadre légal repose souvent sur des structures assez lâches découlant du régime de l'association de communes. Les thématiques abordées depuis 2003 ont été la mobilité, l'équité territoriale, l'économie au travers de la ville créative ou de l'avenir des quartiers d'affaires, les relations entre la ville-centre et ses pôles secondaires dans une structure polycentrique. Chacune de ces thématiques illustre les transformations et les différentes façons de les traiter au cours du temps. Il n'y a pas réellement de rupture dans les constats et analyses mais plutôt une complexité qui s'accroît par le croisement et l'addition d'identification d'enjeux et/ou d'objectifs complémentaires ou contradictoires.

Au départ, la question des régulations par des modes de gouvernance multiniveaux souffrant d'une faible légitimité dans un contexte libéral concurrentiel a structuré la réflexion. Le dépassement des frontières institutionnelles est venu s'ajouter à la compréhension du mécanisme du projet d'agglomération par, entre autres, la coopération entre les acteurs. Le projet ou la planification constituent des lieux potentiels de dialogue outrepassant les frontières institutionnelles tout en tentant d'atténuer les concurrences. Ils sont des espaces de négociation. Cependant ils sont tributaires du temps politique.. Ils mettent également à jour l'importance de l'articulation des échelles au sein du projet d'agglomération. L'évaluation de ces exercices de planification dégage des tendances dans leurs capacités ou non à contribuer aux équilibres. Cette complexité de la conception et de la compréhension du projet dans les agglomérations a été relevée tout au long des travaux de la plateforme.

Ces réglementations visant à diminuer les tensions socio-économiques sont également activées en plus des coopérations par la solidarité entre les acteurs. L'encouragement institutionnel à la pratique participative, via notamment l'instauration de commissions, y contribue. Par contre la captation de ressources fiscales par des sous-territoires de l'agglomération accentue cette concurrence alors qu'il n'y a pas de projet ou de plan sans politique fiscale. Une des conséquences se marque au travers de la question foncière. L'accès au foncier y occupe encore (et toujours) une place centrale. La question foncière témoigne de deux tendances, une éviction de certaines catégories de populations du centre de l'agglomération et un étalement de plus en plus important de celle-ci..

La concurrence et la compétitivité entre les agglomérations s'illustrent depuis dans la métropolisation au travers de l'économie globale et de l'attractivité des métropoles. La question de la planification contribue-t-elle à la performance des agglomérations dans ce contexte et, dans l'affirmative, sur la base de quels indicateurs ? La métropolisation entraîne des décrochages de certaines agglomérations dont l'économie reposait sur l'industrialisation, comme à Saint-Etienne. Cette compétitivité des agglomérations se traduit également dans la volonté d'accueillir les fonctions internationales qui s'installent dans des quartiers dédiés comme le quartier européen à Bruxelles ou le développement de quartiers d'affaires comme autour de la gare de Part-Dieu à Lyon.

Ces quartiers sont reliés à des réseaux structurants de transport en commun pour garantir leur accessibilité et apporter des solutions de multi/intermodalité. Il s'agit dès lors d'une articulation entre la mobilité et les activités de services et d'affaires, articulation dont les attentes sont parfois trop importantes par rapport au potentiel de report modal. Les quartiers de bureaux monofonctionnels au centre des agglomérations questionnent tant la mixité des fonctions que leur intégration à la morphologie de la ville héritée. La gouvernance entre les acteurs du projet, en l'occurrence la Commission européenne et les autorités régionales et communales pour le quartier européen de Bruxelles, se révèle d'une importance prépondérante. Elle est confrontée à la temporalité du projet et aux contingences externes qui nécessitent à nouveau des espaces de négociation.

Avec la montée en puissance de la métropolisation, les flux endogènes et exogènes aux agglomérations montent en puissance. La gestion de ces flux (financiers, migratoires, mobilitaires...) se renforce. Cette question traverse les travaux de la plateforme en s'ajoutant aux concurrences, à la coopération et aux inégalités déjà analysées. Il s'agit alors d'identifier les différents types de déplacement et les moyens de mobilité qui y sont associés. La question s'oriente sur la compréhension de l'articulation entre les développements urbains et les infrastructures de mobilité comme cela a été développé à Montréal en densifiant et en régulant l'urbanisation pour limiter son étalement. La question de l'échelle pertinente par rapport à la mobilité a traversé les discussions de la plateforme. La mixité des fonctions accompagne la densification autour des axes de transports en commun. Dans cette optique l'urbanisation autour des gares est un des leviers pour diminuer les mobilités dépendant de la voiture. Comment la gare ou l'infrastructure structurante de mobilité contribuent au projet urbain est une problématique qui trouve des formes diverses à Lyon, Bruxelles, Liège, Fribourg, Ottignies, ou Montréal.

...

La thématique culturelle est aussi venue alimenter la question de la cohésion des agglomérations pour examiner si elle est un moyen pour la favoriser. La culture est également un levier de la ville créative. En outre, les programmes d'infrastructures culturelles contribuent à la reconversion des friches industrielles pour positionner les agglomérations dans la métropolisation. En plus de la cohésion apportée par la culture, elle a également plusieurs rôles, celui de l'intégration sociale et du développement économique. Les conclusions mettent en évidence que la culture ne rencontre pas ces objectifs de diminuer les différenciations sociales car les pratiques diffèrent en fonction des classes sociales. De plus, les liens entre le développement d'initiatives culturelles et les dynamiques d'agglomérations semblent ténus voire en

complet décrochage comme à Mons ou aléatoire comme à Fribourg ou à Bruxelles. Cependant la part de la culture dans le PIB à Montréal a pu être évaluée à 8 %. Le modèle économique de la culture reste toutefois multiple.

Les inégalités et les déséquilibres entre et à l'intérieur des agglomérations se sont renforcés comme en témoignent les observations menées au cours des plateformes successives. Un cycle de quatre ans a été consacré entre 2016 et 2019 à l'approfondissement de l'analyse de ces déséquilibres. La conclusion de la plateforme de Sion en 2016 consacre la difficulté à réduire les concurrences en présence et les déséquilibres qui sont générés entre les villes centres et les territoires ruraux. *A partir du moment où l'aménagement et l'urbanisme sont des facteurs directs de la compétitivité d'un territoire, c'est de nouvelles pratiques, de nouvelles exigences dont il est question.* Tout d'abord deux types d'économie qui cohabitent ont été pointés dans les agglomérations avec leurs extensions et leurs diffusions : l'économie résidentielle et l'économie présente. Elles génèrent chacune des revenus différents, entrants et sortants et qui sont interdépendants. Le fonctionnement de ces deux types d'économie éclaire sur les marges de manœuvre et les mécanismes de rééquilibrage. Les agglomérations sont de plus en plus conceptualisées à travers la notion d'aire fonctionnelle puisque ces dernières s'étalent au-delà des frontières administratives communales ou régionales. Cela engendre de nombreuses inégalités ou des phénomènes de ségrégation sur l'espace. Dans ce contexte, les friches industrielles jouent un rôle important et elles offrent des terrains sur et autour desquelles peuvent se repenser les villes afin de répondre aux exigences de la métropolisation avec des stratégies de reconversion diverses selon les agglomérations. La concentration....

La concentration du développement économique sur le pôle central caractérise cette structuration des agglomérations avec des flux de travailleurs transfrontaliers très importants comme à Genève, Ottawa, Luxembourg ou Bruxelles. Compétition et coopération y cohabitent dans des aires fonctionnelles transfrontalières où la position de la ville moyenne par rapport au pôle central est soit de s'inscrire dans son sillage, soit d'être en concurrence, soit d'être isolée. Le concept de coopération qualifie cette combinaison de la compétition et de la coopération. Plusieurs trajectoires ont été proposées pour gérer la croissance de ces aires fonctionnelles à partir de l'exemple des dynamiques grand-ducales : diffuses et désordonnées, dirigées et théoriques, organisées et harmonieuses. Les territoires situés sur l'autre versant frontalier de la polarité de développement sont alors considérés comme des réservoirs offrant des variables d'ajustement. Le repositionnement des villes moyennes passe par leur diversification économique et l'amélioration du cadre de vie comme à Shawinigan et Trois-Rivières qui sont dans l'aire d'influence de Montréal.

Pour répondre à l'Agenda 21, les questions du développement durable, et de son pôle environnemental, se développent dans les débats de la plateforme à la fin des années 2000 et au début des années 2010. L'intégration du développement durable dans les projets d'agglomération amène de nouveaux objectifs défendus par certains acteurs qui recourent à des indicateurs quantitatifs comme celui de vouloir plafonner la surface bâtie nécessaire aux activités de chaque habitant afin de combattre l'étalement urbain (Exemple de l'objectif de 400 m²/habitant proposé en 2012 dans la *Stratégie suisse pour le développement durable 2012-2015*). La question des compensations entre communes suivant qu'elles atteignent ou non ce seuil pourrait faire l'objet de nouvelles formes de régulation. La limitation de l'urbanisation a également pour objectif de protéger et de mettre en valeur les espaces et les trames vertes et bleues afin de préserver et restaurer les écosystèmes. Ces écosystèmes contribuent à l'amélioration du cadre de vie et à l'attractivité des territoires. Comment dès lors les stratégies, projets et exercices de planification intègrent les questions environnementales et du développement durable alors que l'agglomération est une échelle pertinente pour les traiter. De nouvelles tensions apparaissent entre l'environnement apportant de nouvelles normes, et l'aménagement du territoire. Cela conforte la vision transversale apportée par la planification dans les projets d'agglomération.

L'approfondissement de la prise en compte des thématiques de l'environnement et du développement durable a été décliné en objectifs à atteindre pour que les agglomérations deviennent post-carbone avec notamment l'exemple de Montpellier en 2012. Des premières pistes de transition vers cet objectif ont été esquissées en intégrant le rôle de la nature avec les services écosystémiques urbains qu'elle rend comme moyen pour que les agglomérations deviennent post-carbone. Dans cette optique la relation centre-périphérie est au cœur des préoccupations avec l'urbanisation en croissance dans les zones péri-urbaines. La fragmentation des agglomérations génère la « clubbisation »¹. Un autre enjeu qui a été identifié pour que les agglomérations soient post-carbone est l'enjeu de l'alimentation et de l'agriculture urbaine avec l'identification de l'émergence des circuits courts. La thématique de l'environnement prend une place prépondérante dans les plans d'aménagement, notamment via les Plans Locaux d'Urbanisme en France. Elle confirme que les inégalités, la nécessité d'une approche systémique et les coopérations, entre autres publics-privées, doivent être prises en compte comme cela a été mis en évidence lors des réflexions précédentes. La complexité s'accroît avec l'arrivée des questions environnementales et post-carbone dans les problématiques liées aux agglomérations, avec à nouveau l'importance d'inclure dans les analyses le jeu des acteurs.

Un autre aspect est l'hybridation de plus en plus présente entre les fonctions au sein des agglomérations qui s'entremêlent comme l'agriculture urbaine, le logement, les activités économiques... Les dynamiques de métropolisation avaient été précédemment esquissées avec une mise en évidence d'un risque d'uniformisation dans l'aménagement des villes qui est une des conséquences de la ville libérale. L'approche multidisciplinaire est un des moyens de continuer à développer la diversité entre les agglomérations et au sein de celles-ci. L'identification des cycles de la ville et les métabolismes qui y sont associés constituent un autre levier pour atteindre l'objectif post-carbone. Il est mis en évidence la question de la période de transition dans laquelle on se trouvait déjà en 2012 pour atteindre la ville post-carbone. Cette transition est multiple et comprend également le passage de la période industrielle à la métropolisation post-industrielle. La question de la transition énergétique est corolaire à ces transitions pour atteindre le post-carbone. Ces transitions s'inscrivent dans des traditions anciennes avec le retour de la figure de l'ingénieur qui se transforme en ingénieur vert.

Durant cette période de réflexions et d'analyses des agglomérations entre 2003 et 2019 on constate un glissement des priorités. Elles se sont centrées dans un premier temps sur les conditions du projet d'agglomération. La compréhension de ces conditions a conduit à déterminer les mécanismes en présence où les concurrences du contexte libéral de la métropolisation et les inégalités générées par ces concurrences en constituent une des caractéristiques. L'autre tendance est la poursuite de la croissance des agglomérations en continuant de s'étendre sur des espaces de plus en plus étendus contribuant à l'étalement urbain. Les agglomérations s'étant principalement constituées lors de la période industrielle, leur reconversion a été également au cœur des échanges.

partir de 2012 dans les travaux de la plateforme sans être investigué en profondeur. Dès 2022, un nouveau cycle a été dès lors construit autour de la définition de ce concept de transition et de sa déclinaison pour saisir son fondement théorique et ses applications au travers de différents leviers : la densification et l'intensification, la mobilité, l'économie circulaire, la planification, le changement de fonctionnement des territoires avec le développement des circuits courts. Les agglomérations vont être revisitées durant ces cinq prochaines années en s'appuyant sur les transitions.

A compléter : L

¹ Cfr, Eric Charmes (2011), La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine, coll. La Ville en débat, Presses Universitaires de France. Eric Charmes à partir de Charles Thiebout, définit la clubbisation comme par des membres de clubs qui bénéficient de bien et de services qui leurs sont propres.

Les participants aux différentes plateformes étaient : Aubertel Patrice, Barthe Batsalle Helen, Baudat Marianne, Bélanger Pierre, Boino Paul, Bolduc Gérard, Boulianne Louis, Brun Philippe, Carles Joseph, Cassiers Myriam, Chenal Jérôme, Citron Paul, Coll Jean-Louis, Delcourt Pierre-Yves, Desquenes Vincent, Dormois Rémi, Dubois Olivier, Duvinage Frédéric, Faure Prisca, Ferrao Santos Alexandre, Fouchs Pascale, Garres Alain, Gillio Claire, Goudet Françoise, Hagelstein Roger, Halleux Jean-Marie, Hanin Yves, Jaillet Marie-Christine, Jean Denis, Kaufmann Vincent, Lemaire Pierre, Lemire-Osborne Olivier, Lenaerts Maarten, Lewis Paul, Malà Jean-Michel, Malherbe Alain, Margalhan-Ferrat Corinne, Maury Josianne, Micic Gordana, Perilleux Benoît, Persyn Nicolas, Probst Outzinou Raphaëlle, Raymondon Guillaume, Rey Michel, Rochefort Michel, Rousier Nicole, Ruegg Jean, Smoos Mathurin, de Sorbier Paul, Souché Philippe, Subra-Mazoyer Claudine, Tobler Georg, Tranda-Pittion Michèle, Van Cutsem Michaël, Van de Castele Yves, Vanderstraeten Pierre, Verhage Roelof, Vogel Jean-Paul, Weber Philippe.

La succession de chocs et de crises traversés par les agglomérations – synthèse de la plateforme francophone des agglomérations de 2021.

Le séminaire de la plateforme des agglomérations organisé en distanciel en 2021 a dégagé plusieurs hypothèses concernant les conséquences de la crise sanitaire du COVID 19 sur les agglomérations. Cette crise a eu pour conséquence une demande de logement plus grand avec des prix qui augmentent ainsi qu'une augmentation de la demande pour des résidences secondaires. La diversité de réaction des agglomérations face au COVID illustre les spécificités de chaque agglomération. Le télétravail et le commerce en ligne ont également des conséquences sur la vitalité des centres des agglomérations. Le tourisme urbain a fortement été impacté par la crise sanitaire. Par contre, le recul n'est pas encore suffisant pour évaluer l'impact de la crise sanitaire sur les mobilités à long terme et du développement des mobilités actives malgré le renforcement des tendances déjà connues.

La crise du COVID a conforté les villes dans les systèmes de décision stratégique tout en réaffirmant le rôle de l'Etat pour planifier l'aménagement du territoire dans le cadre de la gestion des crises même si l'importance de l'Etat varie. La flexibilité est également montée en puissance. En Belgique, l'Etat est affaibli et la transition est plutôt portée par les associations et les secteurs de la santé largement privatisés mais que l'Etat essaie de reprendre dans son périmètre. Les solidarités sont d'ailleurs plutôt citoyennes, ce qui remet au centre également la question du communautarisme. La tension entre le collectif et l'individualité s'est également révélée. Des frictions sont également perceptibles entre les échelles, entre l'Etat et les villes ou les communes. Au Luxembourg les déséquilibres sont présents avec les campagnes qui sont peuplées de populations aisées alors, principalement dans les villes, les populations sont internationales et plus précarisées. .

Par contre la crise sanitaire a révélé les vulnérabilités des aires fonctionnelles transfrontalières avec la fermeture des frontières. Elle remet en question le modèle productif traditionnel pour aller vers des espaces métropolitains plus sobres. Le réinvestissement sur les espaces désindustrialisés par des clusters d'entreprises postindustrielles a été constaté. Le modèle économique éclaté dans les chaînes de valeur du système productif a été remis en question par la crise sanitaire. Cette tendance préexistait avec la montée en puissance du développement durable et le renchérissement du coût de l'énergie. Le COVID a à nouveau éclairé les fragilités des territoires.

Comment réarticuler la production et la consommation et est-ce que les villes moyennes sont les territoires pertinents pour développer ces articulations ? On parle plus alors d'une transition socio-écologique qui vise à relocaliser et réimplanter des sites de productions dans ou à proximité des agglomérations. Ainsi on constate une montée en puissance d'espaces de travail partagés réorganisant les espaces de travail comme le coworking. Comment dès lors mettre en place des tiers lieux qui deviennent des modèles économiques en développement avec l'hybridation entre la consommation et la production tout en examinant les nouvelles formes de coopération ? Les villes qui s'affirment dans les transitions s'éloignent de leur territoire fonctionnel . Cela remet au centre du jeu la gouvernance et l'équilibre des territoires. Ce décalage est perceptible par le rejet des décisions en faveur des politiques urbaines au détriment des territoires ruraux. Ce qui pose problèmes pour les citoyens hors agglomérations qui se sentent abandonnés par l'Etat.

Les villes moyennes vont avoir des difficultés de repositionnement. L'enseignement et le tertiaire sont en crise avec un autre concept qui est la distancialisation que l'on retrouve dans l'organisation des transports en commun alors que les horaires de travail se sont éclatés. Cela a des impacts sur l'organisation des villes.

Dans ce contexte, en parallèle, le récit de la ville à 10 ou 15 minutes à prix de l'importance au détriment des autres besoins de mobilité comme les grandes distances. De manière générale l'évolution des modes de vie doit être mieux pris en compte.

La crise sanitaire de 2019 a surtout été un accélérateur des tendances ou des projets qui préexistaient avant la pandémie. Les conclusions des différentes plateformes sont encore pertinentes notamment concernant les mesures pour atténuer les conséquences du réchauffement climatique, la montée en puissance des inégalités, les concurrences qui sont de plus en plus vives, l'importance prise par les aires fonctionnelles structurées par un pôle central de développement et qui se sont retrouvées fragilisées dans leurs accessibilités pour les travailleurs et usagers de celles-ci.

L'accès au logement a également été impacté ainsi que l'accueil des sans-abris. L'accélération du dérèglement climatique impose de réévaluer les efforts à consentir pour arriver à des agglomérations post-carbones. La crise sanitaire et climatique a également eu des influences sur l'accélération de définition de stratégies territoriales à Montréal. L'élaboration des plans qui intègrent la transition écologique de manière prépondérante est incontournable, et ce à toutes les échelles. Une des conclusions transversales est le manque de préparation des territoires face aux différentes crises et aux chocs. La relance après les crises va être tributaire des moyens disponibles et des endettements des pouvoirs publics qui vont inciter à la frugalité. Les rebonds via la fiscalité et le foncier vont générer des différences entre les villes moyennes et les villes principales.

La crise sanitaire à Montréal a également fait évoluer les thématiques de transition écologique. Les modes de mobilité ont eu des évolutions contrastées. L'usage du transport public a grandement diminué et les modes doux ont été en croissance. Par ailleurs, si la sécurité alimentaire et l'agriculture urbaine se retrouvent dans les préoccupations de la population, c'est principalement le verdissement et l'accès à des espaces verts de qualité qui ressortent. Sur ce dernier point, l'iniquité de leur répartition sur le territoire a été soulevée et marquera la réflexion urbaine pour plusieurs années.

La question centrale de ce nouveau cycle 2022-2026 de la plateforme francophone des agglomérations est à présent de comprendre les nouvelles trajectoires qui se dessinent dans les villes. Comment ces différents chocs peuvent-ils favoriser dès lors un changement dans l'organisation des territoires et les tendances qui émergent. En ce sens la crise du COVID a-t-elle impulsé des dynamiques de transition au sein des territoires ?

Introduction au cycle 2022-2026 de la plateforme francophone des agglomérations

La question des transitions est devenue une priorité dans le développement des territoires. Elle est la pierre angulaire sur laquelle se fondent les stratégies mondiales et européennes qui se déclinent aux échelles inférieures. Chaque pays, région ou agglomération l'évoquent dans l'un ou l'autre de ses documents relatifs au développement et à l'aménagement de son territoire. Les différentes crises et chocs se succèdent (politiques, environnementaux, démographiques, économiques, sociaux, sanitaires, énergétiques...). Les conclusions d'Alain Bourdin pour préparer l'après de la crise financière de 2008 sont encore d'actualité : *les villes apparaîtront moins encore qu'aujourd'hui comme des territoires bien délimités à administrer. Elles s'identifieront plutôt à travers des problèmes interreliés et formant système* (A. Bourdin, 2010). Cette complexité s'accroît lors de la survenance d'événements exogènes aux contextes territoriaux qui s'inscrivent dans de nouveaux cycles comme celui de la transition vers des objectifs définis à des échelles supérieures comme la décarbonation ou le zéro artificialisation net reprenant des horizons temporels spécifiques. Pour rencontrer ces objectifs les territoires se retrouvent confrontés à une indétermination entraînant l'intégration des facteurs d'incertitude dans la fabrication des projets urbains (Arab, 2018).

Le concept de transition écologique a une première fois été défini par John W. Bennett : *it expressed in the growing incorporation of Nature into Culture and by the breakdown of local self-sufficiency—the ability of the local group to satisfy its needs with existing resources in a particular geographical range (...) Thus, the transition is marked by the expansion of ecological impact resulting from the accumulation of substances and objects for social purposes unrelated to biological survival* (J.W. Bennett, 1976-2017).

René Audet distingue deux déclinaisons du concept de transition : un discours managérial *techno-centré* basé sur les innovations technologiques et environnementales et un récit radical *ethno-centré* porté par Rob Hopkins dont l'approche partant du local, échelle de transformations sociétales profondes selon cette hypothèse, inspire de nombreuses politiques urbaines au travers notamment du mouvement *Ville en transition* (Audet, 2014). Cette dernière approche s'appuie sur la résilience des systèmes pour atteindre un développement limitant fortement l'empreinte carbone des activités humaines.

Pascal Chabot élargi le concept de transition et y ajoute le pluriel. Il évoque ainsi les *transitions énergétiques, démographiques et démocratiques* (Chabot, 2015). Il reprend la transition comme un interstice, un passage, une métamorphose ainsi que dans son sens étymologique d'*aller au-delà*. Pour Pascal Chabot la transition démographique par exemple est le passage d'une société à taux de natalité et de mortalité élevés à une société à taux de natalité et de mortalité faibles. Ces mutations se déroulent dans le contexte où l'action de l'homme transforme son rapport à la nature avec pour conséquence une utilisation irréversible des ressources terrestres.

Les transitions s'appliquent différemment en fonction des dynamiques et des priorités des territoires mais nécessitent de nouvelles formes de coopération regroupant plusieurs territoires institutionnels et plusieurs politiques au sein des agglomérations. Elle recouvre le système urbain dans toutes ses composantes (sociales, économiques, énergétiques, résidentielles, de mobilité, environnementales, alimentaires, culturelles, etc.). La thématique des transitions se retrouve dans les différents outils de l'aménagement du territoire qu'ils soient stratégiques, normatifs ou opérationnels. Ils réorientent la manière d'aménager le territoire en reconnaissant par exemple le sol comme une ressource limitée avec pour objectif de restreindre, voire d'arrêter son artificialisation.

Deux plateformes précédentes ont déjà traité de sujet proche des transitions. Celles de Lausanne en 2010 avait pour thème *l'Intégration des enjeux environnementaux dans l'organisation des villes : entre tension et nouveau modèle de développement pour les agglomérations ?* Celle de Montpellier en 2012 avait pour

thème : *périurbain ou périnature. Hybridation de la nature et de la ville à l'ère post carbone : quels modèles de développement durable*. Les débats qui ont lieu sont à présent à revoir au travers des objectifs qui ont été récemment définis tant par l'ONU que par la Commission européenne. Ceux-ci vont encore se compléter et se préciser au travers notamment des projets de directives européennes qui sont en discussions comme la directive-cadre sur la protection des sols. Ces objectifs ont été déclinés dans des lois ou décrets nationaux ou régionaux comme la loi française *Climat et Résilience* promulguée le 24 août 2021.

Parmi ces textes déterminant les politiques à mener les 17 objectifs du développement durable sont adoptés par l'ONU en 2015. Ils devraient être réalisés en 2030. La pandémie du COVID 19 a redéfini le contenu de ces objectifs en les renforçant. Ils fondent l'ensemble des politiques publiques aux différentes échelles (européenne, nationale, régionale, supra-communale, communale et infacomunale). Certains objectifs comme les objectifs 11 et le 13 font échos aux différents rapports du GIEC.

Les agglomérations sont le cœur de cible pour atteindre l'objectif 11 : *Villes et communautés durables*. Cet objectif vise notamment à ce que chacun puisse accéder à un logement décent, aux services et à la mobilité à des coûts abordables ; à renforcer l'urbanisation inclusive en favorisant la participation de tous à la planification ; à diminuer l'empreinte carbone des villes ; à renforcer l'accès aux espaces verts et aux espaces publics ; à diminuer les déchets et à favoriser le recyclage. Ce dernier point est lien avec l'objectif 12, *Consommation et production responsable*. La trajectoire pour atteindre cet objectif est de mettre en place les transitions luttant contre la pauvreté et décarbonant les villes et les agglomérations.

L'objectif 13, *Mesures relatives contre les changements climatiques*, est d'atteindre un réchauffement maximal de 2 degrés par rapport à la période préindustrielle conformément à la COP21 de 2015 par la diminution les émissions de CO². La transition écologique est un des moyens identifiés pour atteindre cet objectif de même que la transition juste et la coopération.

La Commission européenne a également dressé les objectifs à atteindre aux horizons 2030 et 2050. La communication de la Commission européenne en 2011 portant sur une *feuille de route pour une Europe efficace en ressources* sont les balises des différentes décisions et programmes mis en place par l'Europe ces dix dernières années. Ils portent sur les moyens à mettre en œuvre pour lutter contre le changement climatique notamment par une meilleure utilisation du sol, la mobilité, l'exploitation des ressources en privilégiant entre-autre le recyclage. La communication de la Commission européenne du 20 mai 2020 visant à établir une stratégie de l'Union Européenne à l'horizon 2030 *en faveur de la biodiversité* cible entre-autre la lutte contre l'étalement urbain et l'arrêt de l'artificialisation des sols. La problématique de la pollution et de ses incidences sur l'homme a été intégrée à la communication de la Commission européenne du 12 mai 2021 qui fixe comme objectif zéro pollution à l'horizon 2050. Le règlement européen *établissant le cadre requis pour la neutralité climatique* du 30 juin 2021 fixe quant à lui comme objectif la neutralité climatique à l'horizon 2050 par la neutralité carbone. Enfin le Green Deal définit des programmes pour concrétiser les transitions permettant d'atteindre ces objectifs.

La production énergétique ainsi que la consommation de cette production énergétique est un des moyens d'actions principaux pour atteindre l'objectif de neutralité carbone. Une meilleure efficacité dans la consommation des énergies se retrouve dans l'organisation spatiale des agglomérations par la planification, en densifiant et intensifiant les agglomérations ce qui a des conséquences sur la mobilité. Les moyens opérationnels pour rencontrer ces objectifs concrétisent les transitions. Ces thèmes seront approfondis lors du cycle 2022-2026 de la plateforme francophone des agglomérations.

Colloque : Les agglomérations en transition – Perspective.brussels²

Introduction (Yves Hanin CREAT-UCLouvain, Dorthe Nielsen Eurocities, Camille Biot et Gauthier de Wolf Forum des jeunes)

La première édition du cycle 2022-2026 de la plateforme francophone des agglomérations a été introduite par un colloque reprenant les différentes thématiques traitées par la plateforme des agglomérations reprises ci-dessus et qui peuvent être synthétisées en six grands axes : la mobilité, la solidarité entre centre et périphérie, les villes créatives, la mobilité et l'économie, l'avenir des villes secondaires dans les aires métropolitaines et enfin les enjeux environnementaux.

Deux cent villes européennes de plus de 250.000 habitants sont membres du réseau Eurocities. Quatre transitions urbaines ont été identifiées par Eurocities : la transition écologique et la réponse au changement climatique, la transition sociale, la transition digitale et la transition par la gouvernance. La quadruple hélice composée des citoyens, des institutions, de la recherche et du monde socio-économique doit être mobilisée car on constate une mise en tension entre les différentes transitions notamment les transitions écologiques et sociales. Elles doivent s'appuyer sur des données documentant les objectifs et les évaluations.

Eurocities

Pour Eurocities, l'Union européenne est un acteur majeur pour aider les agglomérations à mener les transitions afin d'atteindre les objectifs du développement durable déclinés dans les différents documents européens. Outre la définition d'une vision stratégique européenne globale balisant les transitions des villes et des agglomérations, plusieurs défis se posent comme : intégrer plus de villes dans les dynamiques de transition, mettre en place des collaborations/coopérations efficaces entre les villes et les instances européennes ainsi que d'apporter des solutions aux conflits entre les différents niveaux de pouvoir, établir des cadres scientifiques et des visions et enfin agir sur la gouvernance locale. Les villes et les agglomérations ont des atouts pour répondre à ces enjeux comme leurs compétences et leurs expertises dans la conception et la gestion des espaces publics. Leurs échelles permettent de mettre en place des processus participatifs faisant le lien avec les engagements citoyens et enfin les potentiels liés aux coopérations villes/campagnes.

Plusieurs actions sont déjà lancées pour que les villes rencontrent les objectifs climatiques et de cohésions sociales. Outre les programmes de financement européens classiques, la convention des maires, l'initiative 100 villes neutres pour le climat, le digital Europe programme, le New European Bauhaus, l'Agenda Urbain...

Forum des jeunes pour le climat

Le Forum des jeunes, qui est le porte-parole des jeunes de 16 à 30 ans, a réalisé une consultation entre novembre 2021 et février 2022 auprès de 557 participants répondant à une demande du Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures de la Région Wallonne³. Les principaux résultats de cette enquête sont que les jeunes ont trois grandes appréhensions : les actions de l'homme et leurs conséquences sur l'avenir de la planète illustrée par les inondations que la Wallonie a connu en juillet

² La synthèse du colloque, les agglomérations en transition, s'appuie sur le compte-rendu de Manon Cazin.

³ Le rapport « Donne ta voix pour le climat » a été publié en mars 2022.

2021, les inactions politiques et sociétales, les inégalités sociales et les injustices environnementales avec comme sentiment que la jeunesse actuelle est une génération sacrifiée.

Cinq enjeux ont été identifiés par les jeunes pour agir sur le climat : la consommation en agissant sur la surconsommation qui a pour corolaire une augmentation des déchets, du gaspillage des ressources et la perte de liberté ; se déplacer avec le constat que les transports en commun sont trop chers et insuffisants ne permettant pas une alternative à la voiture individuelle, les infrastructures pour les modes actifs sont sous-développées et que l'accès au transport aérien est trop bon marché ; la déperdition énergétique des logements et l'accès financier à leur isolation ; les modes productifs qui sont également énergivores, de plus en plus délocalisés, générant de la pollution et des déchets et détruisant les milieux naturels ; le manque de formation aux enjeux climatiques.

Pour répondre à ces enjeux, des recommandations ont été formulées lors de la consultation comme la production locale en sensibilisant aux produits sains, la diminution du gaspillage par la redistribution, la régulation de la publicité et des élevages, la valorisation du parc immobilier existant pour rendre l'accès plus généralisé aux logements et aux équipements, nourrir la population démunie, le renforcement de l'offre et la diminution des prix des transports en commun, l'incitation au co-voiturage et à l'utilisation de la voiture électrique, le développement des infrastructures cyclables, l'encouragement et l'accompagnement de l'isolation des logements tout en les rendant accessibles, le développement d'une alimentation durable...

[Le contexte de la Région Bruxelles-Capitale \(Rudi Vervoort Ministre-Président de la Région Bruxelles-Capitale, Antoine de Borman Directeur de perspective.brussels\)](#)

L'action publique est confrontée à des enjeux contradictoires pour atteindre les objectifs définis plus haut via les transitions nécessaires. Elle subit également de multiples chocs et crises qu'ils soient socio-économiques, énergétiques, sécuritaires. Les fractures sociales et démographiques, l'accès au logement, la reconversion des friches, la sécurité suite aux attentats de Bruxelles de 2016, les conséquences de la crise COVID 19 comme la réaffectation de surfaces de bureaux générée par le télétravail, l'autonomie et la gestion des interdépendances avec l'ensemble de l'aire métropolitaine et au-delà, se retrouvent dans les priorités de l'action publique de la Région Bruxelles-Capitale.

Après une forte croissance démographique jusqu'en 2020 avec 8.600 habitants en plus par an, la Région Bruxelles-Capitale connaît à présent un ralentissement de l'augmentation de son nombre d'habitants qui est de l'ordre actuellement de 1.700 habitants par an⁴. Le COVID a eu une influence importante sur les migrations internationales qui ont diminué de 20 % durant la pandémie. Néanmoins l'enjeu démographique guide les politiques de la Région Bruxelles-Capitale tout comme l'enjeu de la transition sociale car des menaces sur la cohésion sociale sont présentes.

La dualisation sociale continue de croître avec un appauvrissement de la population perceptible dans la baisse du niveau de vie notamment pour les travailleurs ayant peu de protection sociale. Cette précarisation est surtout présente au cœur de l'aire métropolitaine mais à proximité des services pouvant leur venir en aide. Le recours à l'aide alimentaire a augmenté de 18 % entre 2020 et 2021, l'octroi du revenu d'intégration sociale a été accordé à 14 % de personnes durant la même période. La fracture numérique accentue ces processus d'exclusion. Cette dualisation est également perceptible dans l'accès

⁴ Les données s'appuient sur une présentation du diagnostic de la Région Bruxelles-Capitale réalisé en 2020 par Perspective.brussels et présenté par Antoine de Borman.

au logement qui est de plus en plus difficile pour une partie des ménages. Le prix des loyers a connu une croissance de 24 % entre 2004 et 2018. 48.355 ménages sont en attente d'un logement social. La production de logement public que l'on ne parvient pas à résorber car elle est confrontée à des retards de livraison des immeubles due notamment à des obstacles dans la mise en œuvre des opérations. Les besoins en logement évoluent également avec la taille des ménages qui augmentent entraînant une demande de logements plus grands. Ces éléments amènent au constat que la production de logement ne répond actuellement pas aux besoins.

Trois types d'équipements sont en carence sur le territoire de la Région Bruxelles-Capitale : le secteur de la santé, de la culture et des sports. Il y a une nécessité de mieux connaître l'état existant et son évolution par un monitoring, de mutualiser ces équipements et de les développer par la rénovation/réaffectation et la construction.

Il est constaté que la mobilité est déjà en transition avec un développement des modes actifs. La pandémie a eu un impact négatif mesuré sur la fréquentation des transports publics même si la voiture semble privilégiée malgré une baisse de l'utilisation des infrastructures routières. La diminution des trajets domicile-travail, tributaire de l'augmentation du télétravail, a eu également un impact sur le déclin du parc de bureaux de l'ordre de 5 %. La montée en puissance de l'e-commerce se traduit quant à elle par des mutations dans le secteur de la logistique.

L'ensemble de ces évolutions nécessitent pour Antoine de Borman d'aborder les transitions sur base de stratégies à long terme couplées à des actions à court terme. Ces stratégies et actions doivent répondre aux enjeux de l'inclusion sociale et spatiale, de la métropolisation de proximité, de la densité raisonnée, d'évaluer les impacts du télétravail, de traiter des thématiques de la biodiversité et du climat, de la santé et du bien-être. Ces enjeux seront rencontrés par un renouvellement des méthodologies et des outils.

Le cas de la friche Josaphat concentre les conflits existants entre la rencontre des enjeux identifiés comme l'accès au logement, l'environnement, la mobilité avec la proximité d'une gare ferroviaire, la participation citoyenne, la valorisation d'une friche dont le foncier est public... Rudi Vervoort regrette que les différentes visions du développement urbain se cristallisent autour des tensions entre la production de logement pour les plus précaires et la protection de la biodiversité. Les accords nuancés sont de plus en plus difficiles à dégager. Ces conflits sur la friche Josaphat illustrent les difficultés de l'acceptabilité sociale lors du développement de nouveaux projets urbains sur du foncier public dont la valorisation en logement est en débat alors que des investissements publics importants ont été consentis pour son acquisition et son assainissement.

La transition par la mobilité en Suisse prise dans d'autres transitions (Jean Ruegg, Université de Lausanne)

La mobilité est caractérisée par deux formes de mobilité, la mobilité ayant une temporalité longue externe au bassin de vie comme la migration, ou interne au bassin de vie comme la mobilité résidentielle. L'autre forme de mobilité est la mobilité à temporalité courte comme le voyage qui est extérieur au bassin de vie, ou la mobilité quotidienne à l'intérieur du bassin de vie (Kaufmann V., 2004). Ces deux formes de mobilité à temporalité longue ou courte ont été impactées par la crise du COVID 19. Elles sont à présent soumises aux chocs « énergétiques ».

En ce qui concerne la mobilité externe au bassin de vie à temporalité longue, la pandémie a une forte influence sur le transport aérien. Sur la base des statistiques fournies par l'Aéroport de Genève, une

fréquentation en forte diminution (-67 % de passagers entre 2019 et 2021) avec une offre contrainte par les confinements est à relever. Mais ce phénomène est à considérer avec prudence car, dès la fin des confinements, la demande vers les transports aériens a nettement repris de la vigueur au point qu'aujourd'hui, c'est plutôt l'offre qui est le facteur limitant (manque de personnel de bord et de personnel technique).

La mobilité résidentielle, interne au bassin de vie et de temporalité courte, a par contre évolué avec un accroissement de la demande pour l'acquisition de logements plus grands à l'extérieur des villes ainsi qu'avec l'augmentation de la demande pour les résidences secondaires. Par contre peu de changements sont à signaler sur le marché de la location.

Pour la mobilité quotidienne, la pandémie a eu pour conséquence une diminution de la pression automobile perceptible au travers de la réduction massive des heures passées dans les embouteillages. Les modes de transport privilégiés durant la pandémie furent les modes individuels : mobilité active (vélo, marche) et transports individuels motorisés (TIM) au détriment des transports en commun (trains et transports urbains). La pandémie ne semble pas non plus avoir eu d'effet durable sur les comportements par rapport à la transition énergétique par exemple.

Or la transition énergétique est fortement liée aux pratiques de mobilité dans un contexte où l'objectif retenu en Suisse est de réduire de 30 % la consommation d'énergie finale par habitant d'ici 2030. Les moyens pour y parvenir seraient les suivants :

- réduire le nombre de déplacements et de kilomètres parcourus tous modes confondus ; les enjeux sont dans l'organisation du travail, la localisation des activités de loisirs, etc. ;
- de favoriser le transfert modal vers la mobilité douce et les transports publics (TP) ; l'enjeu est la reprise des parts modales des TP (train notamment, la compagnie fédérale n'ayant pas encore retrouvé les taux de fréquentation d'avant la pandémie); quant au transfert sur la mobilité électrique, il ne doit pas être vu comme la panacée ; les exigences, liées par exemple à l'énergie électrique verte pourraient conduire au développement de stratégie individuelle du type « first come, first serve » qui pourrait déboucher sur une sélection par exclusion notamment en raison du prix de vente plus élevé de l'électricité verte.

En conclusion : à l'échelle urbaine, la crise du COVID a généré un transfert de part modale qui est perceptible dans le délaissement des transports en commun vers les modes de transport individuels actifs (vélo) et motorisés, tandis qu'au niveau des transports interurbains, la part modale du train a régressé. Les mois qui viennent seront utiles pour confirmer ou infirmer ces premières observations.

La transition par la gestion temporaire en France (Annette Groux, Université de Lille)

La définition de la transition est un processus d'intervention en urbanisme, lié à un état de fait, tel que le passage d'une dynamique industrielle à une agglomération post-industrielle. Les trajectoires des agglomérations varient notamment en fonction des trajectoires démographiques.

La question est « faut-il continuer de densifier ou pas ? ». Ceci renvoie à une question plus générale à l'échelle de la métropole. Les hypothèses seraient alors de repositionner la gestion transitoire ainsi que la gestion de la ville ordinaire/quotidienne.

La ville de Roubaix a été construite pendant l'industrialisation sur 100 % de son territoire et qui a eu une forte croissance démographique. A l'origine, les usines s'installaient au centre des hameaux et le logement gravitait ensuite autour. Tout le monde habitait à l'échelle du quartier que ce soit les ouvriers ou même le patron (qui était plutôt en intérieur d'îlot avec les logements ouvriers autour). Ainsi, cela a amené une mixité importante dans les quartiers. Cette ville-champignon industrielle rencontre à présent suite à son déclin des problèmes patrimoniaux importants dans sa reconversion actuelle avec des arbitrages à mener dans la préservation ou la destruction du patrimoine industriel.

L'état des lieux de la ville de Roubaix est alarmant avec une situation qui se dégrade. Le déclin a été aussi rapide que sa construction. Aujourd'hui, on assiste à une augmentation du nombre de logements vacants, insalubres qui se dégradent avec le développement en parallèle des marchands de sommeil tout cela dans un tissu urbain très dense. D'autres conséquences sociales sont issues de ce déclin comme la précarité énergétique, les différentes formes de discrimination, les détresses psychologiques, le chômage des plus de 50 ans, les trafics et la consommation de drogue, les dépôts d'ordures sauvages... Tout cela contribue à l'image négative de la ville et à son manque d'attractivité.

Roubaix est éligible à la politique de la ville, mais le renouvellement urbain se heurte à un diagnostic urbain délicat. Pour cela, la gestion temporaire est un moyen de gérer le développement urbain de la ville de Roubaix. Les démarches temporaires sont des démarches « en l'attente de... » qui peuvent être la réalisation de micro-friches, des actions comme « verdissons nos murs », du street-art ou des fermes urbaines. Ces démarches peuvent être descendantes, ascendantes ou se mettre en œuvre au travers des appels à projets.

Elles se focalisent sur :

- La gestion temporaire sécuritaire (pas de maîtrise foncière).
- La gestion temporaire par interventionnisme de la ville (maîtrise foncière) afin d'améliorer le cadre de vie.
- La gestion temporaire minimaliste dans l'attente d'un promoteur (maîtrise foncière).

Concernant les interventions en situation d'obsolescence immobilière, différentes actions sont possibles dont l'action de déblocage dans un premier temps, puis les actions coercitives, les actions incitatives et enfin les actions foncières institutionnelles qui aboutiront à une réhabilitation par un nouvel investisseur, ou par un opérateur, ou par la démolition.

Le bilan et les pistes de réflexion à partir du cas de Roubaix sont :

- Un contexte territorial particulier d'agglomération moyennes en France (St Etienne, Roubaix...)
- Transition post-industrielle des tissus urbains : un arsenal juridique éprouvé, mais complexe à mettre en œuvre,
- Des expérimentations de gestion de la ville ordinaire, adossées à une démarche de projet de renouvellement urbain planifié, depuis plus de 30 ans.
- Un mouvement incessant d'obsolescence urbaine et de renouvellement urbain qui nécessite des moyens humains et financiers, de la créativité, du courage politique (oser travailler avec le monde associatif, les mouvements citoyens...)
- Loi Climat & Résilience et « zéro artificialisation nette » (ZAN) » : une nouvelle conjoncture.
- Le modèle des transitions : alternative aux « grands » projets urbains ou aux opérations urbaines au modes éprouvées mais aussi de plus en plus rare à l'avenir.

- Les leçons du cas Roubaisien : entrer en transition c'est engager du changement avant même que des dynamiques en cours soient achevées (fermetures d'usines) cf. autres projets de renouvellement qui s'engagent alors que les fermetures d'usines ne sont pas achevées. Cela nécessite un travail d'anticipation.
- Le renouvellement urbain, l'intervention sur les friches en tout genre, la lutte contre le logement vacant et indigne, sont au cœur des préoccupations contemporaines en matière d'aménagement des territoires. Roubaix fait encore figure de laboratoire urbain, avec ses réussites et ses échecs.

Le développement territorial du Luxembourg « au révélateur » de la transition_écologique (Frédéric DURAND, LISER, Grand-Duché du Luxembourg).

En 2020, le Luxembourg comptait 626.100 habitants répartis sur 2.586,4 km², soit une densité de 242 habitants/km². Plusieurs spécificités caractérisent ce pays. La première est démographique. Luxembourg est le pays en Europe avec la plus forte croissance relative. La population du Grand-Duché a augmenté de 40 % au cours des 30 dernières années passant de 379 300 habitants à 613 900 en 2019. En outre, la population étrangère est fortement présente sur son territoire (47,5%). La deuxième concerne son économie, centrée sur le développement de la place financière : 2^{ème} centre de fonds d'investissement au monde et 1^{er} en Europe. La troisième, spatiale, découle de ces activités économiques qui sont hyper-concentrés dans la capitale et qui polarise de nombreux emplois. De plus, la dimension transfrontalière de l'agglomération associée à la polarisation qu'exerce le Luxembourg sur les régions limitrophes a engendré des forts différentiels entre les territoires frontaliers, mettant en exergue une spécialisation fonctionnelle de l'espace.

Du point de vue de l'aménagement du territoire, quatre enjeux principaux ressortent pour le Luxembourg :

- La mobilité. L'importance du nombre de travailleurs et de flux transfrontaliers conduit à une saturation des infrastructures de transport tant sur la route que sur le rail
- Les logements. Le marché est de plus en plus « socialement sélectif ». Le prix moyen des ventes s'élève à 10 897 € par m² dans la capitale contre 7 805 € par m² à l'échelle du pays. En outre, les territoires frontaliers tendent à devenir des périphéries résidentielles, compte-tenu des différentiels de prix.
- La cohésion territoriale. Des différenciations sociales sont marquées sur l'espace : l'agglomération de la capitale, plus aisée que le reste du pays, est largement internationalisée ; la couronne périurbaine autour de l'agglomération est un espace privilégié, où vivent majoritairement des Luxembourgeois aisés ; les villes secondaires, plutôt défavorisées, accueillent une part importante d'étrangers ; enfin les campagnes plus éloignées sont peuplées de Luxembourgeois aux revenus plus modestes.
- L'artificialisation des sols. A l'échelle du pays, la totalité des surfaces artificialisées couvrait en 2018 32 292 ha (323 km²), soit environ 12,5% du territoire. Depuis 2007, cette surface a augmenté de 6,1%, c'est-à-dire de 1 865 ha, soit 0,46 ha par jour. Il est à noter que la qualité écologique de nombreux biotopes se dégrade, que la surface des terres agricoles diminue du fait de la progression du front urbain, et que l'état des forêts et des cours d'eau s'altère de manière préoccupante.

Pour lutter contre l'hyper-centralité de Luxembourg-ville, le principe fondamental de la politique d'aménagement du territoire au Luxembourg a été durant les 20 dernières années de promouvoir le polycentrisme et la « déconcentration concentrée », c'est-à-dire de redéployer les dynamiques de développement de la capitale vers d'autres territoires urbains : les « centres de développement et d'attraction ». Cependant, l'implémentation de cette politique a été rendue complexe du fait des dynamiques de développement spatial (économie, résidentiel) contradictoires avec les principes d'aménagement du territoire promu par l'Etat.

Compte tenu des fortes interdépendances entre le Luxembourg et les territoires voisins, il importe également de promouvoir la coopération transfrontalière en matière d'aménagement du territoire et d'organiser conjointement le développement spatial à l'échelle transfrontalière (au niveau local: Agglomération Alzette-Belval, ou au niveau de la Grande Région).

Pour répondre aux enjeux précédemment cités et aux défis du changement climatique, en 2020, une consultation *Luxembourg in Transition* a été organisée afin de proposer des scénarios de transition écologique à l'horizon 2050 pour le Luxembourg et ses territoires frontaliers.

Dans un contexte plus global, on peut se demander quel rôle doivent/peuvent jouer les acteurs de l'aménagement du territoire pour répondre aux défis de la transition des territoires, notamment des agglomérations ? Trois pistes ont été présentées :

- 1) Réaliser des actions, mettre en place des mesures, soutenir des initiatives en matière de transition écologique (Qui ? Comment ?)
- 2) Observer et mesurer l'évolution sur l'espace des changements climatiques et des mesures implémentées pour faire face aux défis de la transition écologique (Avec quelles métriques ?)
- 3) Analyser l'acceptabilité, l'efficacité et la faisabilité de mesures et d'initiatives concrètes visant à modifier les comportements des citoyens et des acteurs économiques, l'usage des ressources (production et consommation) en vue de réduire l'empreinte écologique (Comment ?)

Vers un nouveau plan de mobilité pour Montréal : enjeux et défis dans un contexte de transition (Guillaume LONGCHAMPS, Division des plans et politiques de la Ville de Montréal)

Montréal est une métropole francophone d'Amérique du Nord comptant 1,8 million d'habitants. La Ville possède 19 arrondissements exerçant un certain nombre de compétences en urbanisme. La Ville est également responsable de la planification d'ensemble de l'île de Montréal où se trouvent également 16 autres villes. En matière de transport, elle est reconnue comme ayant l'une des plus fortes cultures cyclistes d'Amérique du Nord.

Au Québec, les documents de planification se réalisent à différentes échelles. À l'échelle provinciale, il y aura les OGAT (Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire), à l'échelle métropolitaine, il y aura les PMAD (Plan métropolitain d'aménagement et de développement), à l'échelle régionale, il y aura les SAD (Schéma d'aménagement et de développement) et enfin, à l'échelle locale, les PU (Plan d'urbanisme).

Le processus entourant le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a démarré en 2019. Pour ce nouveau plan, l'ambition est de regrouper dans un seul document les exercices de planification ayant trait à l'urbanisme et à la mobilité. La méthodologie adoptée s'énonce en trois grands blocs : le développement

d'un cadre de référence, le développement d'un cadre d'intervention et enfin ,le développement des outils d'intervention.

Pour établir le cadre de référence, un « Projet de Ville » comprenant 14 chemins de transition a été adopté le 14 juin 2022. Celui-ci est actuellement soumis à un processus de consultation publique s'échelonnant sur plusieurs mois afin de rejoindre une diversité de citoyens. Ce Projet de ville s'articule autour de trois échelles d'intervention : la métropole, le quartier et le bâtiment. Il s'inscrit dans la vision d'avenir du Plan stratégiques Montréal 2030 et s'arrime à ses quatre grandes orientations : accélérer la transition écologique ; renforcer la solidarité, l'équité et l'inclusion; amplifier la démocratie et la participation; stimuler l'innovation et la créativité.

Un des enjeux soulevé est la réduction de la dépendance aux modes de transport motorisés, particulièrement les modes individuels. Un exemple de chemin de transition serait d'avoir une forme urbaine renouvelée qui contribue à réduire les déplacements, les fractures territoriales, la consommation des ressources et les émissions des GES. La mobilité douce est autre un enjeu se traduisant par des défis comme le rééquilibrage des fonctions de rue pour faire plus de place aux modes actifs, mais également pour que ces rues deviennent un réel réseau d'espaces publics de proximité.

Débat

Fondamentalement la transition est le passage d'un état à un autre. La compréhension des temporalités est essentielle. La transition consiste en un basculement de différentes intensités que l'on conceptualisait précédemment par la mutation. A la suite des contributions ci-dessus, elle est générée par des chocs qui peuvent conduire à des changements structurels ou conjoncturels, ainsi que des ruptures pour répondre aux urgences suite à ces chocs. Cependant l'aménagement du territoire agit sur le temps long. Les chocs actuels (changement climatique, pandémie, crise énergétique) nécessitent des transitions pour atteindre les objectifs fixés qui sont repris en introduction. Ces transitions sont surtout nécessaires dans le secteur de l'énergie et dans la décarbonation des territoires même si elles ne se limitent pas à la diminution du CO₂. En effet la transition est marquée par le passage de la civilisation du charbon à « l'écotopia ».

Dans cet ordre d'idée les transitions sont par essence systémiques et multiscalaires. Mais les systèmes sont caractérisés par une certaine inertie. Les chemins de la transition sont multiples. Ils doivent intégrer la question sociale et inclure la mobilité et les nouvelles formes d'habitat. Ils peuvent être observés/évalués par la digitalisation. Les transitions remettent en question les méthodes traditionnelles de planification et s'appuient sur la prospective pour dégager plusieurs visions, même si le recours aux exercices prospectifs tend à s'amenuiser. Elles nécessitent donc des changements de procédure pour construire la résilience des territoires et y développer les intensités tout en travaillant sur leurs adaptabilités.

Un des objectifs importants de la planification est de réguler les fonctions par le zonage octroyant des valeurs différenciées au foncier suivant les affectations arrêtées visant à trouver des équilibres entre les espaces urbanisés et non urbanisés, entre les différentes fonctions et les cohabitations entre les activités humaines ou non. Mais les méthodes actuelles de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ne permettent pas la percolation et l'appropriation des enjeux et des actions à mener pour atteindre les objectifs via les transitions.

Les outils de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme sont à mettre en adéquation avec les stratégies identifiées tout en tenant compte que ces outils sont fermés alors que les stratégies ouvrent des perspectives. L'expérimentation est un levier qui est à développer pour dépasser cette contradiction apparente. Elle est à même de tester des réponses face aux chocs. Elle est confrontée aux fragilités politiques, techniques et sociales dans leurs capacités à être mobilisées. L'expérimentation est également une alternative face à des modèles d'action qui sont à bout de souffle.

Les ruptures des transitions doivent trouver un équilibre dans la dialectique : contraintes versus libertés. Elles héritent des mutations résultantes du processus de métropolisation comme l'intensification, la suppression et le renforcement des frontières, la stratégie territoriale qui a pris le pas sur la régulation... Une des réponses de la transition de la métropolisation vers « l'écotopia » est les circuits courts ainsi que le travail sur le métabolisme pour comprendre les flux et diminuer leurs impacts environnementaux dont les émissions de CO₂.

Les transitions induisent des changements d'imaginaire, de récits et de nouvelles formes de solidarité pour répondre à la précarisation qui augmente. Les transitions sont aussi une question de survie. Les transitions peuvent accentuer les fractures territoriales. La sensibilisation aux objectifs à atteindre est nécessaire pour que les transitions soient acceptées. Sinon les ruptures conduisent à des rejets qui peuvent être violents. Cette sensibilisation recouvre aussi le fait que l'homme n'est pas le seul habitant du territoire et qu'il est un être biologique parmi d'autres. Les transitions ont des influences sur les modes de vie qui doivent se renouveler pour atteindre les objectifs.

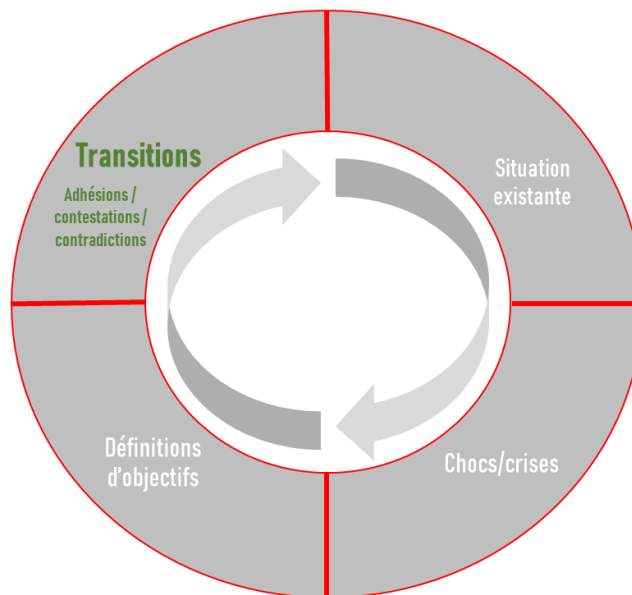
Les modes de gouvernance comme la démocratie participative sont également essentiels pour conduire les transitions. La Suisse est souvent montrée en exemple dans l'application de la démocratie directe par les possibilités offertes aux citoyens de s'exprimer à certaines conditions au travers des référendum permettant de contester une décision prise par l'autorité législative élue. L'action publique et la gouvernance doivent faire face à cette nouvelle complexité dont une des conséquences est la multiplicité des actions. Elles sont également essentielles pour trouver l'équilibre entre la responsabilité individuelle et la responsabilité collective.

En synthèse, les transitions doivent être anticipées pour mettre en place les capacités à agir. Les outils de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme sont à requestionner notamment dans l'articulation entre les stratégies et les plans qui conditionnent les autorisations de construire, car les contradictions sont de plus en plus fréquentes. Ces contradictions peuvent en partie être expliquées par la différence de temporalité entre l'urgence de la réponse à apporter et le temps nécessaire à programmer les transitions via les mutations sur l'espace. L'expérimentation est un moyen de pouvoir anticiper et apporter des modalités d'action pour mettre en place les transitions. Cependant l'expérimentation doit s'accompagner d'une reconnaissance du droit à l'erreur. Par exemple l'expérimentation en matière de logement alternatif est souvent mise en conflit avec les normes. Enfin il est nécessaire de revenir aux fondamentaux de la planification qui est de faciliter la recherche d'un accord collectif sur des enjeux contradictoires portés par les différents acteurs et agents.

Plateforme francophone des agglomérations 2022 - la transition écologique par la densification et l'intensification

Introduction générale

Les transitions se situent dans une logique d'actions pour atteindre des objectifs définis pour répondre à des chocs/crises dans une temporalité/trajectoire déterminée. Les transitions s'intègrent dans un processus visant à atteindre ces objectifs fixés. Les transitions modifient la situation existante visant à répondre aux conséquences des chocs et des crises. Le schéma suivant reprend le cycle dans lequel s'inscrit les transitions dans les processus de transformation de l'espace afin de s'adapter aux chocs et aux crises qu'il rencontre.



La connaissance de la marge de manœuvre de l'expérimentation dans le cadre de l'organisation spatiale est primordiale. Ces marges de manœuvre dépendent des forces en présence qui peuvent être rigides (système normatif, prise en compte des risques, moyens budgétaires...) ou souple (espaces de négociation). Les différentes fonctions urbaines sont concernées par les transitions que ce soit le résidentiel, la mobilité, l'économie, les loisirs... Certains équilibres sont remis en question par les transitions comme la question de la production du logement abordable qui peut être en opposition avec d'autres priorités, l'accès aux aménités environnementales, l'accessibilité des métropoles pour la voiture individuelle... La compréhension des transitions mobilise différents médiums comme les illustrations des visions territoriales. La mobilisation de ces représentations de la transition est une question complexe et peut être sources de conflits, de valeurs et d'incompréhension.

Enfin, les opérateurs publics et privés sont amenés à intégrer des réponses aux objectifs permettant de diminuer les impacts de l'action humaine sur le réchauffement climatique, la préservation de la biodiversité, le zéro artificialisation nette par des arbitrages sur les fonctions à attribuer au foncier lorsqu'il est public par exemple. Ces arbitrages s'élargissent aux débats citoyens sur des visions congruentes ou contradictoires par rapport aux options retenues par l'action publique.

La densité devient une nécessité pour la plupart des territoires dans leurs transitions (questions environnementales, lutte contre l'étalement urbain, croissance démographique, économies d'échelle, rentabilité des infrastructures et des communs urbains, territoires finis et espaces limités, concentration de population...). Or la densité engendre des difficultés d'acceptation sociale, souvent à l'échelle du quartier. Elle est souvent interprétée comme promiscuité, qualité de vie dégradée, apports extérieurs malvenus et dangereux, renchérissement du foncier et congestion des infrastructures (voirie, réseaux techniques, écoles, structures médico-sociales, etc.) pouvant engendrer des problèmes d'accessibilités sociales. L'architecture, l'organisation du bâti et des gabarits, la programmation, les effets du projet (cohésion sociale, équilibre propriétaire/locataire, proportion de logements occupés/vacants et ou de résidences principales/secondaires, pression sur les réseaux écologiques, imperméabilisation des sols, génération de trafic, démolition de bâti existant pouvant présenter un intérêt patrimonial, reprise/adaptation de bâtiments digne de protection) de même que la qualité de sa communication impactent l'acceptabilité du projet.

Par ailleurs, il existe aussi un hiatus avec le phénomène de sous-densification (où pour différentes raisons, l'usage du sol n'est pas optimal soit parce qu'il est en friche, soit parce que la construction existante ne mobilise qu'une fraction des zones d'urbanisation légalement définies) : est-il acceptable pour le planificateur, pour les défenseurs de l'environnement, pour le contribuable, de ne pas maximiser l'usage du sol et si non à qui revient la responsabilité de maximiser l'usage du sol et d'enclencher le projet de densification en mettant quelles ressources et compétences à disposition ?

Le double défi, montage de projet et acceptabilité sociale, semble donc de trouver des accords, par la confrontation d'opérations de densification, et de comprendre comment sont pris en compte :

- Le contexte urbain (infrastructures de mobilité, accès aux lieux d'emploi et aux services...);
- La nécessité de densifier ;
- L'acceptation sociale ainsi que les mixités sociales et fonctionnelles
- Les impacts fonciers ;
- L'articulation des morphologies urbaines ;
- La question de l'accès au logement et les qualités du logement pour faire face aux problématiques du mal-logement ;
- L'environnement.

Il s'agit également de déterminer la méthode de participation - communication permettant l'acceptabilité de la densification. Dans ce contexte, la densification est souvent critiquée, voire rejetée, par le citoyen soucieux de préserver le caractère vert de sa ville ou sa tranquillité.

Pour être fondamentalement « acceptable », cette transition vers la densification ne peut donc se faire qu'à la condition d'introduire une certaine mixité, qu'elle soit de type sociale (souhait d'éviter l'effet ghetto – communautarisation qu'il soit réel ou fantasmé par les publics) ou fonctionnelle (souhait d'éviter l'effet ville dortoir, ville-usine) par l'augmentation de la place du "vert", la création de la place pour les nouvelles fonctions urbaines comme l'agriculture urbaine, etc., tout en respectant une forme architecturale intégrée aux quartiers existants. L'acceptation sociale des interventions publiques relève, elle, d'un autre champ.

L'aire métropolitaine bruxelloise est confrontée, comme la plupart des métropoles européennes aux défis multiples de la densification :

- Accroissement de la population totale, turn-over de certaines catégories de population, invisibilité d'autres catégories ;

- Dualisation sociale et spatiale croissante de l'aire métropolitaine avec la migration d'une partie de la classe moyenne, pierre angulaire de nos sociétés contemporaines du centre de l'aire métropolitaine;
- Nécessité de fixer une population fiscalement solvable dans un territoire étroit et fini ;
- Métropolisation et enjeu de l'attractivité économique au-delà du simple effet de rente (besoin d'un mélange entre emploi tertiaire/international, emploi dans le secteur secondaire, emploi local, le tout en adéquation avec les profils socio-professionnels de population) ;
- Besoin de fluidifier la mobilité pendulaire entrant dans la Région et de rationaliser les mobilités internes à celle-ci (réalités variables selon le lieu / superposition inefficace de réseaux de transport publics...);
- Nécessité d'intégrer les défis environnementaux et de cadre de vie, le tout, sur un territoire limité administrativement à 162 km².

Au-delà de ces divergences / convergences, l'opérationnalisation des transitions est au centre de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Un des véhicules de cette opérationnalisation est la densification / intensification des espaces déjà construits. Cette densification / intensification s'appuie sur des atouts de localisation pour diminuer l'empreinte carbone des habitants ou futurs habitants, comme la proximité à des infrastructures de transports, aux services, aux lieux d'emploi...

Dans le tissu urbain existant, la densification urbaine peut s'opérer par la mise en œuvre, soit de grandes opérations d'aménagement, soit d'opérations de couture urbaine. La densification de zones résidentielles fondées sur le modèle de la maison individuelle ou unifamiliale se retrouvent dans les processus de densification douce. Cette densification douce peut revêtir différentes formes comme les opérations de curetage en milieu urbain (remplacement d'une villa par un petit immeuble de 3-4 étages (en l'occurrence, en Suisse, ce type d'intervention ne relève plus de la « densification douce »), autorisation de surélever des constructions existantes, remplissage de parcelles vacantes ou faiblement construites) ou la densification des zones résidentielles de faible densité. Suivant les cas de figures les opérateurs sont des PME artisanales actives dans le domaine de la construction et qui sont fortement ancrées dans le tissu local, l'auto-construction ou plus généralement des sociétés de promotion immobilière.

La transformation des villes, par de grands projets urbains ou par de plus petits projets visant l'intensification de certains sites, s'appuie de plus en plus sur la recherche et l'expérimentation d'approches partenariales entre les collectivités locales, les porteurs de projets et les institutions financières. Sous ce partenariat se cache une réalité économique liée, d'une part, à la financiarisation des projets d'aménagement perçus comme un débouché attractif pour les investisseurs privés ou institutionnels et, d'autre part, une faiblesse de la capacité publique de portage des opérations urbaines et de maîtrise du foncier.

Ces deux modes de faire, grandes opérations de renouvellement ou opérations de couture urbaine, produisent des résultats en matière de renouvellement urbain. Mais au-delà des modes opératoires, les contraintes supportées par le foncier ont un impact effectif sur la facilité ou non de reconstruire la ville sur elle-même. De plus le montage des opérations doit prendre en compte les coûts de construction de plus en plus élevés en raison de la complexification des exigences règlementaires, normatives et programmatiques. A cela s'ajoute de nombreuses innovations en lien avec la croissance de la digitalisation et des potentiels d'application offerts par la « ville intelligente ». Les exigences de la transition énergétique complète les éléments à intégrer dans le projet. Emergent alors de nouveaux acteurs et de nouveaux instruments urbanistiques qui doivent être analysés, entre autres, en fonction de la capacité des collectivités locales à répondre aux intérêts publics et collectifs.

Pour ce qui concerne les grandes opérations : la mise en œuvre d'études préalables, de procédures

d'urbanisme et de maîtrise du foncier, la mise en concurrence éventuelle d'aménageurs sont les phases opérationnelles qui permettent la réalisation des objectifs du projet de territoire. Dans les opérations de couture urbaine, c'est la connaissance de la ressource foncière, de sa nature, de ses potentialités et de sa mutabilité qui va permettre une action d'aménagement urbain. Les stratégies, l'observation et la veille foncière, ainsi que maîtrise réglementaire du foncier vont alors rythmer la production urbaine tout en suivant les orientations du projet de territoire. Les procédures d'acquisitions, la réhabilitation du foncier ou sa viabilisation sont les éléments d'opérationnalisation du projet par les acteurs, qu'ils soient publics ou privés et le plus souvent en complémentarité.

La question de la gestion du foncier est indissociable du projet d'urbanisme et comprend des solutions alternatives pour les occupants du site concernés, les travaux de démolition et de dépollution dans le cas de la réhabilitation des sites. In fine, l'opération doit trouver un équilibre pour que le foncier puisse être valorisés et rencontrer les attentes du marché. L'occupation temporaire permet d'installer un tampon entre l'action de réhabilitation et la mise sur le marché du projet tout en expérimentant des types d'occupation. De telle projet nécessite donc une organisation cadrée et planifiée encadrée par un opérateur synthétique, voire un « grand frère » encadrant les opérateurs quand ils ne bénéficient pas de l'expertise nécessaire.

Quel rôle la densité peut-elle jouer dans la faisabilité de telles opérations ? Les grandes opérations offrent-elles plus facilement la possibilité de péréquer, équilibrer, les « bilans promotion » en fonction de la programmation urbaine ? Comment trouver les équilibres entre la densification des ressources foncières positionnées proches d'atouts spatiaux comme l'accès aux transports publics et aux aménités tout en rencontrant les attentes des citoyens ?

Les actions de transitions sur les différents territoires – Bruxelles – Wallonie – Luxembourg – Québec – France

La présentation des différents cas d'études pour éclairer ces questions s'organise en quatre parties. Elles croisent les descriptions et analyses. Les ressources territoriales sont d'abord identifiées pour chaque cas d'études. Ensuite les objectifs de densification/intensification sont énoncés. La troisième partie décrit les opérateurs de la densification/intensification avec leurs missions respectives et leurs objectifs. La dernière partie reprend les processus d'appropriation/participation/consultation qui ont été appliqués aux opérations présentées.

Les ressources

- a) Le site **Josaphat** est sur les communes de Schaarbeek et de Evere. La gare ferroviaire de triage Josaphat a cessé ses activités en 1996. Ce site est la plus grande réserve foncière publique au sein de la Région bruxelloise. Il est repris à ce titre en 2001 dans le Plan Régional Affectation du Sol comme zone d'intérêt régionale (ZIR). La Région bruxelloise a acquis le site en 2005 via la Société d'Aménagement Urbain. Il était composé de 14 hectares en ZIR, (hors emprise des voies de chemin de fer), 9 ha de ZIU (zone d'industrie urbaine), 0,3 ha de talus bordant le site à l'est affecté en zone verte et 1,3 ha en zone de sports ou d'activité de loisirs de plein air soit un total de 24,6 hectares en 2005.
- b) Suite au choc de l'expulsion des étudiants francophones de l'Université de Louvain à Leuven, la première pierre de **Louvain-la-Neuve** a été posée il y a 50 ans. Louvain-la-Neuve est une ville nouvelle universitaire issue de la scission de l'Université Catholique de Louvain en une université flamande et une université francophone suite à la loi de 1963 concernant le régime linguistique dans l'enseignement. Cette loi obligeait à respecter l'emploi de la langue de la région linguistique dans laquelle l'institution d'enseignement a son activité. Louvain-la-Neuve, située sur la commune d'Ottignies, a poursuivi son

développement tant académique qu'économique et résidentiel durant ce demi-siècle d'existence.

La maîtrise foncière a eu lieu par les rachats aux grands propriétaires fonciers catholiques et aux petits propriétaires. Parallèlement les terres agricoles sont protégées au-delà des grandes infrastructures routières. Des analogies existent entre la forme et les projets avec plusieurs inspirations qui ont eu lieu à la même époque comme les cités de sport d'hivers... La gestion de l'eau fait l'objet d'une attention particulière dans le développement actuel du site Athéna-Lauzelle pour prendre en compte le cycle de l'eau ainsi que l'énergie dans sa production et sa consommation. Un maraichage urbain est également prévu dans une optique d'enseignement et de recherche. La production agricole à la ferme de Lauzelle pourra être distribuée aux restaurants universitaires.

La reconversion de l'ancienne papeterie de Genval de 3 ha de dalle au sol et 16.000 m² de bâtiments industriels anciens est un exemple d'économie circulaire lors de la création de 280 logements. Tous les matériaux ont été recyclés y compris les terres sauf la frigolite. Le béton a été concassé et réutilisé sur place. L'essentiel des terres ont été également réutilisées malgré un équilibre à trouver car il y avait 50.000 m³. Le recyclage est financièrement intéressant dans les opérations de promotion immobilière.

- c) L'étude sur le site de la « Cloche d'or au **Grand-Duché du Luxembourg** » a été concentrée sur trois thématiques : patrimoine bâti, mobilité, capital agro-forestier. L'objectif est d'entraîner des changements de comportement pour atteindre la décarbonation des territoires et aboutir au zéro artificialisation nette. La mobilité et la fonctionnalité des territoires sont au cœur des processus. Par ailleurs la question de la préservation de la biodiversité est transversale à ces trois thèmes. En outre le territoire agricole est fermé. L'hypothèse est qu'un travail sur la couronne nourricière pourrait rendre le Luxembourg autosuffisant.

La stratégie luxembourgeoise sur l'économie circulaire a été rendu publique en 2021. La première étape a été une définition de l'économie circulaire de la production à la gestion des déchets. Deux modèles ont émergé, un concernant la ressource, un concernant le cycle biologique. Ces modèles visent à réguler la production et les déchets par le recyclage. La standardisation mais sans mesures contraignantes via des mesures incitatives est le deuxième versant de cette politique. Un fonds d'aide aux acteurs devrait être mis en place pour les aider à s'inscrire dans cette transition. Enfin il y a un développement des connaissances et de l'accumulation de celle-ci. Par effet rebond, des transferts de compétences pourraient avoir lieu.

- d) Le site de Lachine-EST au **Québec** a une superficie de 60 hectares. Ancien secteur industriel, il est actuellement en réhabilitation afin de développer un secteur mixte fortement résidentiel. Étant donné les multiples enjeux en présence (faible desserte en transport en commun, îlots de chaleur, gestion des eaux de pluie, logements sociaux et population en partie défavorisée) et la forte mobilisation citoyenne, une démarche innovante regroupant les différentes parties prenantes dans un bureau de projet partagé a été mise en place. L'idée est non seulement de concevoir un écoquartier, mais de revoir le mode de gouvernance généralement associé aux opérations urbaines.

- e) La politique du logement en **Suisse** n'impose pas de pourcentage de logement social dans le parc des cantons ou des communes. La subsidiarité est importante. Le marché privé doit

produire du logement qui est acceptable par l'action publique. Le marché privé doit produire du logement et notamment du logement à loyer abordable. C'est lorsque le marché privé est déficient qu'une action publique est généralement envisagée, souvent à l'échelle des communes. Cette manière de faire pose un problème d'aménagement dans la mesure où le marché privé peut répondre au manque de logement abordable en ville par le développement d'une offre dans des régions plus éloignées, financièrement plus accessible, mais qui engendre une mobilité résidentielle contribuant à l'étalement urbain. C'est donc un problème plus qualitatif que quantitatif.

- f) Le foncier disponible sera mobilisé à **Lille** pour mettre en place la transition entre les surfaces rendues disponibles par le télétravail afin de développer l'économie circulaire. Les friches comme Castorama avec des incubateurs sont le support de ce développement. Cependant un travail doit être encore mené sur l'économie circulaire et son lien avec l'aménagement urbain même si l'économie circulaire irrigue à présent l'ensemble des plans. Lille est impliquée dans la transition écologique et énergétique par une politique transversale à l'ensemble de l'administration. L'économie circulaire est un des axes pour atteindre la réduction du CO₂ et préserver les ressources, la diversité des populations, le cadre de vie, l'emploi local. Un des exemples d'économie circulaire est la braderie de Lille et sa culture du réemploi à toutes les échelles. L'économie circulaire s'inscrit dans les directives européennes transcrites dans les lois françaises et déclinée sur le territoire de la région et de la métropole européenne de Lille ainsi que la ville de Lille. Le pacte bas-carbone signé par plus de 100 acteurs lillois pour travailler ensemble sur la ville bas-carbone par l'énergie, biodiversité, mobilité, la réutilisation des matériaux... par notamment les Repair café intégré à « Lille répare ».

Le métabolisme ainsi que la reconstruction de la ville sur elle-même par la réutilisation des matériaux constituent les leviers du cycle de réutilisation des ressources. Les projets d'économies circulaires nécessitent l'identification des acteurs et des ressources locales notamment par leur cartographie. Par la suite une analyse des projets est effectuée pour mettre en relation ressource et projet. Un travail de réutilisation des matériaux in situ en identifiant les gisements et leur disponibilité permet cette mise en relation. Par exemple un projet porté par Meta vise à structurer la gestion des déchets de construction et à les utiliser in situ.

La MEL a dans ses missions la récolte des déchets auprès des habitants via des bio composteurs de proximité. La biomasse récoltée sur la métropole de Lille est valorisée également dans l'énergie. Cette mission est accompagnée d'un travail de sensibilisation par, entre autres, la maison de l'habitat durable.

L'étude POPSU démontre le changement d'échelle du métabolisme des flux. Par exemple l'approvisionnement en eau dépasse largement la métropole de Lille jusqu'à Saint-Omer. Pour l'opération de la Haute-Deûle, la gestion de l'eau est sur l'opération réalisée à la parcelle. Les eaux d'exhaure sont puisées et une valorisation énergétique l'eau est réalisée. Par contre le flux de matériaux de construction va au-delà de la frontière, jusqu'à Tournai. Un écosystème d'un nouveau modèle économique se greffe avec les acteurs, la formation, l'emploi... Il s'inscrit dans la diminution des déchets et l'incitation au réemploi et au recyclage. Le stockage des matériaux recyclables doit également se mettre en place pour rester dans une logique de circuits courts.

L'intensification des fonctions (résidentiels, économiques, communautaires, mobilités)

a) Après deux essais entre 2004 et 2008 de Plan Particulier d'Aménagement du Sol concernant le site Josaphat, un Plan Directeur a été lancé par le Gouvernement de la **Région Bruxelles-Capitale** en 2014. Après plusieurs études de définition des objectifs et de mobilité, il est décidé de mettre en œuvre en Plan d'Aménagement Directeur (PAD) en 2018 sur base du programme du Plan Régional de Développement Durable. Ce programme comprend 1.600 logements dont 45 % de publics et 55 % de privés. Ces logements donnent sur un espace vert. Une crèche et la requalification de l'espace industriel complètent les équipements. Quatre sous quartiers avaient été identifiés dans le PAD : une zone d'industrie urbaine, un campus résidentiel, un campus sportif et un quartier de gare. La mixité était le fil conducteur du projet.

b) D'autres habitants devaient être attirés une fois la création de **Louvain-la-Neuve** lancée. Pour ce faire un musée en plein air via des fresques est installé. Chemin faisant le plan de départ va être révisé pour répondre à la demande de terrains à vocation économique. Pour ce faire on va créer un téléport pour développer un centre de communication sur le site Athéna-Lauzelle. Les avancées technologiques feront que le concept sera dépassé avant sa construction. Seuls deux équipements seront réalisés en dehors de la rocade : le parc scientifique et le centre sportif.

Dans le courant des années 1990 l'université devient un pôle métropolitain au sein de l'aire métropolitaine. De plus l'installation de l'université sur plusieurs villes se poursuit avec la fusion des instituts d'architecture Saint-Luc de Bruxelles et de Tournai. La conurbation Ottignies Louvain-la-Neuve / Wavre compte 100.000 habitants avec une pression foncière importante. Elle est également un moteur économique. La transition écologique dans cette zone de forte intensité est un nouveau défi à relever.

A présent 50.000 personnes sont résidents ou usager de Louvain-la-Neuve avec un mouvement permanent entre les différentes parties de la Wallonie, de Bruxelles et au-delà. Les habitants vieillissent également avec une accessibilité au logement de plus en plus difficile et une ségrégation sociale par le prix au m². Cependant, l'augmentation du parc de logement social reste problématique.

Une des conséquences de la métropolisation est la création de nouveaux quartiers comme le quartier Courbevoie à proximité de la gare. Le promoteur Peter Wilhem y joue le rôle de l'opérateur synthétique. Il construit le centre commercial devant rayonner sur l'ensemble de l'aire métropolitaine et l'artère commerciale centrale de Louvain-la-Neuve qui sert la dynamique urbaine avec restaurants, théâtre, cinéma....

Parallèlement le RER renforce le développement du quartier Courbevoie tout en confirmant l'emplacement de la gare par la création d'un P+R.

Le plan d'affectation des sols en Wallonie, le plan de secteur, est révisé en 2013 pour permettre au projet Athéna-Lauzelle de se concrétiser. Le Gouvernement wallon donne la possibilité à l'université d'y construire un cinquième quartier en imposant 80 logements à l'hectare pour valoriser sa localisation à proximité de la gare. Athéna Lauzelle est le développement du dernier grand quartier, outre son atout de la proximité à la gare, le quartier est en liaison directe avec le centre de Louvain-la-Neuve et le parc scientifique. Enfin le bois de Lauzelle borde une partie du site.

En 2015-2016, un travail sur le concept de nouveau quartier a été développé. Un plan masse a été dessiné en 2020 pour déterminer les orientations. Il a fait l'objet d'une évaluation environnementale. Un schéma d'orientation local est programmé en 2023, suivra un permis d'urbanisation, puis les permis de bâtir pourront être octroyés. L'objectif est de faire un quartier exemplaire par la mixité et la durabilité avec une densité importante pour donner accès aux services et aux transports.

L'université a toujours mis à disposition des terrains à prix réduits pour rendre accessible à la propriété pour les jeunes. Sur base des atouts identifiés, la vision projetée intègre une accessibilité financière durable au logement pour les jeunes ménages, les liens du nouveau quartier avec le centre urbain, la protection du bois de Lauzelle (zone Natura 2000), le rattachement de la ferme de Lauzelle à l'activité scientifique agricole. Il est programmé 1.400 logements sur l'ensemble du projet avec 40 % de logements accessibles (social, moyens, CLT, régie foncière provinciale...) en balisant les prix de sortie au m². Historiquement l'université a mis en place une politique d'accessibilité au logement via l'emphytéose en appliquant un prix uniforme pour tous. Ce système va être révisé.

Les densités raisonnées doivent trouver un mix entre l'accueil des ménages et pouvoir en accueillir un maximum avec des logements familiaux et des logements par appartements. Le type de logements peut également évoluer pour atteindre cette densité avec des espaces publics de qualité dans la continuité de ce qui est déjà là à Louvain-la-Neuve. La mobilité sera apaisée avec les véhicules resteront en dehors du quartier en prévoyant des parkings en silos mutualisés et centralisés. La mobilité active est privilégiée dans le quartier et dans ses liaisons avec le centre de Louvain-la-Neuve. La mutualisation avec les autres grands équipements seront privilégiés.

- c) La consultation **Luxembourg in transition** a travaillé sur les transitions carbone et environnementales. La Cloche d'Or est le terrain d'étude pour voir comment changer de modèle de développement. Le site a été conçu en 2000 et concrétisé vers 2010 avec des compositions qui correspondent à des manières de concevoir de la fin des années 1990 comme nouveau quartier dense avec des tours, des grandes avenues, un grand centre commercial... Par ailleurs le quartier a reçu plusieurs labels environnementaux, ce qui pose question pour la densification des terres agricoles avec des référents culturels propre au Luxembourg.

Les flux transfrontaliers à destination du Luxembourg est une des questions principales du Luxembourg. Les scénarios sont transversaux dans leurs propositions sur les thématiques. La Cloche d'Or est relativement mixte et peut fournir l'économie luxembourgeoise en main d'œuvre témoignant d'une vision de mixité sociale. La démarche était réflexive en posant des jalons pour arriver à l'objectif. C'était un modèle économique. Le tramway va desservir le site en 2023 avec un réseau de transport en commun gratuit. Les bureaux devraient se transformer pour partie en logement qui est important pour faire vivre le tissu économique. Dans la vision TAKTYC les mutations sont encore en cours pour l'ouvrir par des activités culturelles importantes. La formation devrait reprendre dans la filière bois et agricole car il n'y a plus d'enseignement dans ces filières.

- d) La densification des milieux de vie soulève plusieurs défis, lesquels sont soulignés dans le « Projet de ville » actuellement en consultation auprès de la population. Ce projet servira de base au nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal. Dans le cas

du projet Lachine-Est, le travail de concertation mené notamment par le bureau de projet partagé regroupant des représentants de la ville, de l'arrondissement, de la société civile et des promoteurs immobiliers a conduit à revenir sur des éléments de programmation. La superficie des espaces verts a, entre autres, été augmentée à 22 % alors que le seuil habituel est de 10 %, et ce, en limitant l'accroissement des densités. Des revendications ayant trait à l'offre en matière d'équipements publics et de transport en commun ont également influencé la conception du projet.

- e) Le projet des Plaines du Loup à **Lausanne** s'étend sur 30 ha dont la propriété est communale. La commune met les terrains à disposition sous la forme d'emphytéose. Le projet de développement urbain programme 3.000 logements (10.000 habitants), des activités économiques, des infrastructures et divers équipements dont la réalisation d'une troisième ligne de métro dont la mise en service n'est toutefois pas encore définie (pas avant 2031).
- f) Les Rives de la Haute Deûle couvre 25 hectares sur **Lille** et Lomme au nord de Lille. Il s'est développé autour de l'Euratechnologie. Fin des années 1990 et début 2000 sur un périmètre de 100 ha, une proportion importante de friches. Les 25 ha ont concerné l'usine Leblanc Lafont avec une ouverture de l'ancienne filature en pôle d'excellence Euratechnologie en 2009 sur les premiers 25 ha puis agrandissement de 13 ha. Plusieurs projets viennent compléter l'aménagement globale du site avec du renouvellement urbain et le projet Asturienne avec des fonctions productives.
- A la Haute Deûle, il est programmé 1.000 logements sur la première phase et 1.200 logements sur la deuxième phase sur un espace de 38 ha. Il faut y rajouter les équipements. 204.000 m² de surfaces planchées viennent s'ajouter au développement initial par l'extension des 13 ha. C'est une augmentation très forte par rapport à la première phase. Pour avoir les espaces ouverts demandés par les habitants, la hauteur des bâtiments sera de 25 mètres de haut afin de garder la rentabilité.
- Le quartier de la Haute Deûle a été reconnu écoquartier par l'Etat français. Le projet met l'accent sur l'aménagement des espaces publics avec une importante trame viaire et la récupération par maillage des eaux pluviales via les noues plantées, bassins d'eau... Les modalités de gestion ont guidé la composition des trames des espaces publics. La répartition des fonctions est de 50 % de logement et 50 % d'activités économiques autour du numérique (Cap Gemini, Microsoft...) en lien avec l'Euratechnologie. Pour le logement, la répartition est de 1/3 de social, 1/3 d'accession ; 1/3 libre avec en plus de l'habitat participatif construit sur le foncier public. L'habitat participatif consiste à un appel aux habitants encadrés par un bailleur social. Il vise une mixité sociale et une mixité fonctionnelle. Les grands espaces verts sont connectés au centre de Lille.

Les opérateurs

- a) Le code bruxellois de l'aménagement se complète avec les codes sectoriels. Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) mené par **perspective.brussels** a été approuvé en 2018. Il dresse la stratégie régionale d'aménagement du territoire. Il reprend les grands enjeux actuels. Le Guide Régional d'Urbanisme donne les indications comment

construire. Le Plan Régional d'Affectation des Sols (PRAS) est un document normatif. Les communes doivent également adopter leur plan stratégique. Les communes peuvent modifier le PRAS avec des Plan Particulier d'Aménagement. Le PAD associe un volet stratégique et règlementaire qui permet de mettre différentes communes ensemble autour du projet avec la Région bruxelloise.

A Bruxelles comme en Flandre et en Wallonie, l'Agence Immobilière Sociale (AIS) par sa gestion du logement du patrimoine privé par le public est exemple de logement privé en finalité sociale. En 2017, le fédéral limite la TVA pour les AIS de 12 % plutôt que 21 % pour les constructions neuves pour autant que le logement reste dans le portefeuille des AIS pendant 15 ans. Plus de 3.000 logements/an ont été mis en location sous cette forme de partenariat public/privé. L'autre système est la charge d'urbanisme qui concerne les projets de plus de 1.000 m² où soit le promoteur revend 15 % de la superficie à 2.400 €/m² (prix fixé par la loi en fonction du prix moyen sur le marché, qu'il revend à une société de logement public). Cette formule a eu un succès mitigé avec 11 logements pour l'année écoulée. L'autre possibilité qui est laissé au promoteur pour s'acquitter de la charge d'urbanisme est de payer une taxe 50 à 65 €/m². Les communes proposent une utilisation de ce fonds qui doit être prioritairement affecté à des constructions ou de rénovations de logement. Cependant les communes utilisent l'argent disponible pour financer des équipements pour les nouvelles populations habitants les nouveaux logements. Résultats des 6 millions € disponibles seul 140.000 € sont utilisés pour la construction et la rénovation du logement public en Région bruxelloise.

- b) **Louvain-la-Neuve** s'est construite sur un plateau agricole situé à proximité de Bruxelles et connecté au chemin de fer rendant le site accessible aux étudiants venant majoritairement de Bruxelles. Fin des années 1960 et début des années 1970, les plans d'affectation des sols qui deviendront les plans de secteurs étaient en pleine réflexion. Cela a permis de décider les zones sur lesquelles Louvain-la-Neuve avait la possibilité de se développer. Le CREAT a été fondé à la même période pour guider l'aménagement du site avec un débat. La question de la forme et de la densité qui est venu très rapidement. La structure est établie entre 1968 et 1970 avec l'option de faire une ville piétonne. Raymond Lemaire, un des auteurs de projet, est inspiré par la ville italienne et Jean-Pierre Blondel, l'autre auteur de projet, par le modèle de la casbah nord-africaine. Le groupe UA (Urbanisme et Aménagement) est fondé par la suite et en charge de la conception urbanistique de Louvain-la-Neuve. Le choix du nom est clairement orienté urbanisme. L'université a créé par la suite une cellule d'urbanisme, l'INESU pour continuer la réflexion et l'opérationnalisation de l'aménagement. Louvain-la-Neuve est un des plus grands chantiers de Belgique à l'époque. La crise de 1980 avec des taux d'intérêts à deux chiffres a ralenti l'immobilier. Par la suite Louvain-la-Neuve est devenu très attractif avec des prix de l'immobilier supérieur à l'ensemble de la Wallonie.

La construction du site se fait au départ de la cuvette avec le lac comme bassin d'orage et la rocade comme limite de l'urbanisation. L'option est une île compacte où les étudiants ont les services, le logement et les équipements pédagogiques dans une très grande proximité. La dalle est l'élément central de l'île. La ville est structurée sur un axe avec un cordon qui vont relier les quartiers, le pôle d'enseignement, la culture et les sports, quartiers complémentaires. Ils sont reliés en 15 minutes à pied. En dehors de la couronne

est positionné le parc scientifique et une infrastructure sportive rendue accessible à l'ensemble des usagers au-delà de Louvain-la-Neuve. Des bâtiments sont construits pour cacher des erreurs au travers d'ajustements en permanence.

Les premiers investisseurs sur le site étaient encore belges à l'époque comme les grandes banques. Un des promoteurs importants est Eyckmans qui va inventer de la copropriété pour le logement des étudiants. Armand Delcampe s'installe très rapidement dans une occupation temporaire qui sera plus tard le théâtre de Louvain-la-Neuve. Les premiers habitants sont des pionniers, puis les anciens étudiants viennent y habiter et on construit, en mobilisant le système de l'emphytéose, un habitat compact qui est une alternative à la villa quatre façades.

La négociation a lieu maison par maison où le service d'urbanisme a une grande force de négociation. Dans un premier temps l'université a dû convaincre les ménages à venir y habiter. Les habitants pionniers arrivent à présent à l'âge de la retraite et s'installent ou restent à Louvain-la-Neuve. La moyenne d'âge de l'association des habitants est de 75 ans illustrant le vieillissement de Louvain-la-Neuve. Parallèlement les nouveaux propriétaires arrivant à Louvain-la-Neuve doivent avoir des revenus plus importants que les premiers occupants pour acquérir des biens.

Les 10 % du parc immobilier sont du logement social afin d'essayer de conserver une mixité sociale. Mais actuellement la contribution des promoteurs privés à la création de logement abordable reste très vague notamment au travers de charges d'urbanisme. A Ottignies Louvain-la-Neuve, la volonté de consacrer 10 % de logement abordable dans les opérations de promotions a eu des résultats très variable. Seulement une dizaine d'appartements sont devenus propriétés communales. L'investissement dans le logement abordable doit à présent s'accompagner de stratégie pour les jeunes familles qui ont des revenus ne leur permettant pas d'accéder au logement social et son exclu du marché immobilier privé. Un des objectifs principaux est donc de répondre à ces défis. Alors qu'Ottignies comprend 31.000 habitants avec 10.000 étudiants logeurs, Louvain-la-Neuve a une population de 12.000 habitants. Le projet Athéna augmente cette population de 5.000 habitants.

En 2013 le plan de secteur est modifié afin que le site Athéna-Lauzelle devienne en grande partie une zone habitat (services versus habitat, économique versus habitat). L'enjeu est donc l'accès au logement pour ce public dans l'urbanisation du site Athéna-Lauzelle. L'outil du Community Land Trust (CLT) est activé. Le CLT a été créé en juin 2018 avec la commune. 10 % des logements seront construits par cet opérateur. L'université cède les terrains gratuitement au CLT avec un principe de non revente. On fonctionne par liste d'attente. S'il y a une revente, le prix doit être en-dessous du prix du marché avec plus-value, il y a une répartition entre le propriétaire et le CLT. Le CLT est originaire des USA pour stabiliser les populations via les programmes d'accès à la propriété dans la ville de Burlington. Le CLT est un outil de gestion foncière dans l'intérêt de la communauté. Le principe du CLT est que terre doit être source d'égalité. En Belgique le CLT est une fondation d'utilité publique avec des subsides régionaux en appui. Les membres du CLT sont pour 1/3 pouvoir public, 1/3 propriétaire occupant, 1/3 société civile (associatif). A Bruxelles cela représente un peu plus de 35 % de la valeur du bien. Le démembrement de

la propriété octroi des droits réels aux habitants via le droit de superficie. Le droit d'intervenir sur le bâti doit également être accepté par la communauté et donc par le trust. L'équilibre entre l'intérêt individuel et collectif est constamment recherché. A chaque fois transaction, le bénéfice de la transaction retourne au CLT en laissant une marge de 21 % au vendeur. Ce mécanisme permet que les prix de revente restent en-dessous du marché.

- a) **Montréal** est composé de 19 arrondissements avec une division administrative semblable à une région. Une répartition des compétences encadre les relations entre les niveaux de pouvoir. En matière de logement social et abordable, les fonds proviennent majoritairement des gouvernements supérieurs (Québec et Canada). Montréal a toutefois instauré une réglementation qui impose aux promoteurs privés de contribuer à la création ou au financement de ce type de logements en fonction de la grandeur des projets réalisés. En matière d'urbanisme, la planification est de la compétence de la ville tandis que l'autorisation de construire (les permis) est de compétence des arrondissements, ce qui occasionne certaines difficultés de coordination entre les deux instances. De plus, il existe deux types de réglementation : le normatif et le discrétionnaire par voie de négociation. Or, si les citoyens sont de plus en plus impliqués dans l'élaboration des documents d'urbanisme, ils sont souvent exclus des négociations entourant l'application des règlements discrétionnaires, ce qui soulève des enjeux de transparence. Par ailleurs, soulignons qu'il est possible d'exiger certains éléments par la signature d'accords de développement qui lient les promoteurs et la ville (exemple : la réalisation d'une boucle de chauffage urbain à la charge du promoteur comme condition à la réalisation du projet).

Un programme particulier urbanisme, lequel est l'équivalent du PAD bruxellois, est en cours d'élaboration sur le site de **Lachine-Est**. Il est actuellement en consultation via l'OCPM (office publique de consultation de Montréal), un organisme indépendant notamment chargé des consultations entourant les projets urbains. Une coordination/concertation a été instaurée via un bureau de projet partagé qui comprend l'administration (ville et arrondissement), la société civile organisée et les promoteurs. Le comité de coordination de ce bureau de projet exclut toutefois les promoteurs. Sur ce territoire d'environ 60 ha, six promoteurs souhaitent construire de grands développements. Une forte pression s'exerce pour accroître la densité permise afin d'assurer la rentabilité de l'opération. Bien qu'aucun terrain ne soit public, la ville et l'arrondissement possèdent un important pouvoir de négociation puisque les infrastructures de collecte des eaux usées et des eaux de pluie ne sont pas adaptés aux futurs développements urbains importants.

- b) En **Suisse** les acteurs publics ne produisent généralement pas de logement directement sauf à Bâle par exemple alors que l'accès au foncier y devient très compliqué. Les pouvoirs publics agissent par des subventionnements, par des cautionnements et par la politique foncière. En matière de politique sociale visant le logement social, on distingue les aides à la pierre et les aides à la personne. L'aide à la personne est public et n'interfère pas avec le privé qui garde son rôle d'opérateur immobilier. L'aide à la pierre vise surtout à produire du logement d'utilité publique à loyer abordable. La notion d'utilité publique n'est pas exactement la même entre la Confédération et les cantons. Au niveau fédéral, elle est satisfaite lorsque le maître d'ouvrage est d'utilité publique. Par contre, pour

certaines cantons, c'est le prix du logement mis sur le marché qui est décisif. Est d'utilité publique le logement dont le loyer est substantiellement inférieur aux coûts du marché. Cela signifie dans le deuxième cas, que des opérateurs privés peuvent fournir des logements libres d'utilité publique. La règle admise est de définir le logement d'utilité publique comme un logement (neuf) dont le loyer est de 20 % inférieur au coût moyen d'un logement offert sur le marché du neuf. Le logement d'utilité publique est géographiquement concentré en Suisse alémanique grâce aux nombreuses coopératives présentes dans des villes comme Zurich ou Bâle. Il se développe désormais aussi à Lausanne et Genève. Ce phénomène s'inscrit dans une tendance historique.

Les coopératives d'habitants sont un des acteurs des logements d'utilité publique avec les coopératives traditionnelles (historique). Les parts sociales des coopératives d'habitants sont achetées sans modification des relations entre le locataire et les bailleurs. Les coopératives d'habitants sont actives depuis les années 1980. Elles se redéveloppent en donnant une maîtrise très forte des coopérateurs et donc des occupants sur les opérations et leurs gestions. Elles rencontrent beaucoup de succès dans les tranches d'âge 30-40 ans. La difficulté est que les membres des coopératives d'habitants n'ont pas forcément l'expérience du projet. Peuvent alors intervenir des coopératives traditionnelles qui offrent des prestations complémentaires sous la forme d'une assistance à maîtrise d'ouvrage. Les projets des coopératives d'habitants sont en effet parfois victimes du découragement de leurs membres et de la difficulté à maîtriser les coûts. Dans certains cas, des coopératives d'habitants finissent cependant par produire des logements dont les coûts sont proches de ceux de l'offre du marché libre. L'accessibilité foncière et donc la maîtrise foncière est primordiale également pour diminuer ces coûts. Il est donc important que l'acteur public conserve le foncier via les droits de superficie. Le cas de figure peut exister aussi où les bâtiments d'une coopérative d'habitants sont entièrement réalisés par une grande coopérative plus traditionnelle.

Dans une coopérative traditionnelle, s'il faut être coopérateur pour occuper un logement de la coopérative, cela ne signifie pas que tous les coopérateurs y obtiennent un logement. Les profils des coopérateurs peuvent donc différer notablement et la coopérative en tant que tel dispose des compétences que l'on va retrouver globalement aussi chez un bailleur traditionnel. C'est moins le cas dans les coopératives d'habitants qui se constituent par des réseaux d'amis, et/ou par des associations de personnes qui partagent les mêmes valeurs. En général, les coopératives d'habitants sont plus fragiles. Même si leurs membres disposent d'un capital social élevé, les coopératives dépendent de la bonne entente entre les membres et de leur engagement. Le retrait d'un membre peut déséquilibrer le projet ou le retarder le temps de trouver un nouveau membre pour le remplacer. Cette acceptation du projet par les coopératives est intéressante, elle présente des similitudes avec le développement des éoliennes en Belgique.

Le rôle de ces coopératives d'habitants permet une accession favorisée à la propriété individuelle tout en ayant un usage sol plus frugal. Dans cette structure, le coopérateur est à la fois propriétaire et locataire. En matière de fonctionnement, il est intéressant de comparer la coopérative à la copropriété. Une coopérative traditionnelle organisée avec une structure faitière principale est plus facile à gérer que la copropriété ou la coopérative d'habitants dans lesquelles les copropriétaires ou les membres disposent d'un droit de veto. L'absence du droit de veto facilite la prise de décision notamment par rapport aux travaux à engager à moyen-long terme pour l'entretien, la rénovation et le maintien de la

valeur de l'immeuble. L'attrait des coopératives d'habitants par rapport aux grandes coopératives est que l'expérimentation sociale et communautaire y est plus aisée. Elles rappellent les grandes innovations de logement social des années 1920.

Quatre types d'opérateurs sont présents sur le projet des Plaines du Loup à **Lausanne** : les sociétés et fondations de la ville, les coopératives d'habitation, les sociétés privées d'utilité publique et les opérateurs privés. Il s'agit d'un projet majeur pour une municipalité à majorité socialiste-verte. Le projet a suscité peu d'opposition avec la logique des 4/4. Le développement des coopératives a facilité aussi l'acceptation du projet. Des ateliers participatifs ont été organisés. Ils ont porté sur la réalisation, moins sur la conception générale et les grandes infrastructures (gestion de la mobilité – règles pour le stationnement et la promotion de la mobilité active, équipements scolaires et d'accueil des enfants, type d'activités économiques et densité nécessaire pour assurer la rentabilité des projets développés par les 4 types d'opérateurs).

- c) A **Lille**, il y a un bailleur qui vient aider à la construction du logement qui inclus dès lors une part sociale dans l'opération dans un contexte où 50.000 demandes logement social ne sont pas satisfaites. Le prochain plan local de l'habitat prévoit la construction de 6.200 logements d'habitat participatif avec 2.500 logements sociaux. L'opération des rives de la Haute-Deûle présente des profils d'habitants qui sont des amis ou des militants. Il faut aussi parfois élargir le cercle pour avoir suffisamment d'acteurs. Il y a un débat sur la densification pour la deuxième phase de la Haute-Deûle. Ce débat est présent également à Saint-Sauveur et est comparable aux échanges sur Josaphat avec un refus des options d'aménagement.

L'appropriation

- a) L'enquête publique sur qui a eu lieu entre le 3 octobre et le 2 décembre 2019 concernant le site **Josaphat** a recueilli 497 réclamations qui portaient sur la densité, jugée trop élevée ; la mobilité et la politique de stationnement ; les espaces verts ; la durabilité et les questions liées à la préservation de la biodiversité présente sur le site ; des remarques générales sur le volet stratégique, le volet réglementaire et le Rapport d'Incidence Environnemental.

Suite à ces remarques le projet de PAD a été remis sur le métier en 2021. L'accord politique pour relancer la procédure comprenait l'extension des zones vertes jusqu'à 40 % du site en mettant l'accent sur la biodiversité, la limitation encore plus importante de la mobilité par une différenciation des circulations pour certaines parties du site. Globalement la densité a été revue à la baisse. La gestion de l'eau a été approfondie par la perméabilisation des surfaces et la prise en compte du cycle de l'eau. L'ensemble des enjeux climatiques ont fait l'objet d'une attention particulière. L'ambition était d'en faire un projet pilote.

Le projet a été resoumis à l'enquête publique du 15 septembre au 25 novembre 2021. 1.989 réclamations ont été enregistrées. Elles confirment les attentes environnementales sur le site et la diminution de la densité programmée. Certaines réclamations poussent à abandonner le projet, ou à tout le moins de mieux écouter les associations environnementales. Parallèlement aux projets d'urbanisme, la friche a été occupée, avec l'accord de la SAU, par des occupations temporaires depuis 2013.

L'analyse de l'enquête a nécessité la mise en place d'une méthodologie qui distinguait les avis des citoyens, des institutions et des organisations avec un arbitrage qui est réalisé par le Gouvernement. Le changement important a été la révision de la répartition des logements avec 50-50 de logement public et de logement privé complété par du social acquisitif que le privé est chargé de mettre en œuvre. La tour au nord du site a également été supprimée.

L'analyse des répondants à l'enquête publique révèle un profil particulier des citoyens ayant réagi. Ils ont un haut niveau d'éducation et impliqué dans le monde associatif militant ayant des réseaux et la faculté de compréhension des documents qui sont produits. La temporalité de l'enquête publique est également importante à comprendre car la deuxième enquête publique a eu lieu l'année électorale où le parti vert est monté en puissance. Un des problèmes de Josaphat est que ce que le projet était décidé lorsqu'il a été présenté aux habitants. Cela a entraîné une rupture de confiance. Lorsqu'il y a une consultation en amont et en confiance, les projets se déroulent mieux.

Le projet Josaphat illustre l'importance des citoyens dans la prise de décision au travers des enquêtes publiques. Le débat entre les échelles de planification et l'échelle d'octroi des permis qui concrétise les objectifs de planification, ainsi que l'opérationnalisation du projet reste d'actualité. La coordination des acteurs se retrouve à nouveau au cœur du processus pour articuler le PAD et sa concrétisation.

Les conclusions suivantes ont été tirées. La "friche" est un miroir de la société de l'ensemble du processus : le parcours du projet face à l'évolution de la société, la participation et appropriation du projet par la société civile, la montée en force des considérations de biodiversité et durabilité. Par ailleurs des questions se posent sur le rôle des enquêtes publiques. Cet exemple de cas illustre la polarisation de la société évoquée ci-avant par Rudi Vervoort avec en corolaire la difficulté à cerner l'évolution du concept d'intérêt général et régional.

La perception de comment s'organise la consultation est très importante. La consultation est inscrite à Bruxelles dans un cadre réglementaire pris par un pouvoir démocratiquement élu. Le politique a ses responsabilités dans la décision. Le résultat de l'enquête publique confirme la polarisation de la société avec des groupes de personnes ayant des intérêts très divergents. La dilution de l'intérêt général amène à rendre l'acceptabilité très compliquée. Le mouvement des Zones à défendre est également intervenu dans le combat sur le site Josaphat. La présence de ce monde militant alternatif change aussi la géométrie dans ce jeu d'acteurs.

A Bruxelles, une instance de consultation figure dans code de l'aménagement. Il s'agit de la Commission Régional de Développement. L'avis de la Commission Régional de Développement est un avis de compromis qui est intéressant mais n'éclaire pas sur l'évolution du projet. Schaarbeek est une commune très dense avec peu d'espaces verts qui est repris dans les arguments des opposants. Cette difficulté au compromis empêche la prise en compte d'autres intérêts. Le projet Josaphat illustre assez bien cette difficulté de rencontrer ces intérêts divergents pour trouver des équilibres. La question est la méthodologie du choix et de sa formulation. L'expression des citoyens est également révélatrice de la fracture sociale qui s'accroît. Dans ce sens l'intégration des habitants

futurs du site dans la consultation est élément important pour qu'ils puissent faire valoir l'importance pour eux du projet. Les coalitions sont difficiles à organiser dans une région jeune comme Bruxelles. Le temps du projet est très long. Il manque de culture du projet urbain et de vision à Bruxelles par rapport à ce que l'on peut voir en France. Le portage politique pourrait être plus fort.

- a) Au **Québec**, le processus de consultation entourant les grands projets urbains a pris son indépendance par rapport au pouvoir institutionnel. L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) existe depuis le début des années 2000. La ville soumet le projet et l'office assure la consultation. Le site web reprend toutes les informations de la consultation avec un historique des projets et permet de revoir le processus de projet sur le long terme. Les citoyens peuvent également donner des mandats de consultation (droit d'initiative) à l'OCPM s'ils parviennent à 5 000 signatures citoyennes pour un projet d'arrondissement et 10 000 signatures pour un projet concernant la ville de Montréal. De telles consultations ont, entre autres, eu lieu pour la décarbonation de l'économie et l'agriculture urbaine.

La majorité des citoyens reconnaît le travail de l'OCPM. Lors des consultations (période de questions ou de présentation des mémoires), il n'y a pas d'échanges directs entre la ville et le citoyen : le citoyen s'adresse aux commissaires et les commissaires demandent des informations à l'administration en cas de besoin, ce qui permet de garder un certain décorum et une certaine neutralité. Les commissaires remettent leurs recommandations à l'ensemble des élus de la ville et ces recommandations sont rendues publiques.

En ce qui a trait au projet Lachine-Est, les conflits portent moins sur la densité que sur la forme urbaine et sur la volonté de faire de ce futur quartier un écoquartier exemplaire. Depuis 2004, le développement est orienté vers une certaine mixité, bien que la fonction résidentielle est fortement majoritaire. Il y a eu un glissement dans la gouvernance du projet de l'arrondissement vers la ville. L'arrondissement cherche néanmoins à garder un certain contrôle via la mobilisation citoyenne. Cette participation citoyenne repose à la fois sur des associations citoyennes et des universitaires. Une table de coordination rassemblant diverses associations citoyennes participe au bureau de projet partagé mis en place par la ville. Les revendications citoyennes portent notamment sur la mobilité et l'accès à un mode de transport collectif structurant, le rejet de la voiture individuelle, même électrique, et la lutte aux inégalités. Avant l'élaboration du document de planification qui sera prochainement adopté par la ville, la société civile a participé à des ateliers de réflexion abordant différents aspects et préoccupations.

- b) Au **Luxembourg**, la consultation « Luxembourg en transition » a d'abord mis en place un groupe de citoyens tirés au sort qui s'est réuni pendant un an avec une formation sur toutes les questions de la transition. Cette formation a permis aux citoyens d'avoir des avis pertinents et de transmettre les réflexions vers le groupe de référence. L'implication de citoyens permet une appropriation de la complexité.

- c) En **Suisse**, le propriétaire dispose d'un droit d'opposition et de recours tout, comme souvent, les associations à but idéal. Ensuite, la décision d'un pouvoir législatif peut être contestée par référendum. Le référendum est mis en place pour autant qu'il y ait un nombre suffisant de citoyens/citoyennes qui le signent. Si le référendum abouti, c'est l'ensemble du corps électoral qui est invité à voter. Le résultat du vote est contraignant : soit il conforte la décision du législatif, soit il la rejette. Il est assez rare d'avoir un terrain public aussi grand que celui des Plaines du Loup. Les constructeurs viennent avec leurs attentes et défendent d'autres enjeux. L'aspect financier a une place importante. Il y a très vite une coalition d'acteurs qui va porter le projet. Alors que dans le cas de Josaphat, on a une impression du « seul contre tous » avec des alliances qui sont peu perceptibles. Les zadistes viennent à la fin du processus du projet lorsque le permis de construire a été délivré.
- d) Saint-Sauveur à **Lille** est un contre-exemple de l'utilisation des préfigurations et de la facilitation de ce qui pourrait être l'occupation temporaire dans la facilitation de la mise en œuvre des projets par la suite. Le design inclusif avec de la participation a glissé vers un objet politique. En termes de méthode la question est de comment réintroduire du transitoire et de la préfiguration dans des projets bloqués. D'autre part, Brest a eu un résultat négatif de la consultation pour la ligne de tram et trois ans après le tram a été plébiscité. Le GCO, autoroute pour contourner la ville de Strasbourg avec une forte contestation, le projet est passé en force. 6 contestations juridiques sur 7 ont été recevables et le GCO est déjà construit. Ce qui confirme que Josaphat a déjà fait tout le travail pour arriver au plus près du compromis et il faut à présent décider.

Quelle est dès lors l'attitude pertinente ? En outre la qualité du projet, tant du point de vue architectural et que d'urbanisme est vecteur d'appropriation du projet. Mais la temporalité du projet impose une complexité dans le cas des projets de grandes ampleurs. Le phasage des projets pourrait atténuer le rejet car cela permet une meilleure compréhension. L'articulation vision et phasage du projet doit être très précise. L'objectif doit être précisé lorsque l'on fait de la participation. La question de la méthode et des attentes de la participation sont encore ouvertes.

Conclusions

Les principales ressources foncières des agglomérations pour densifier/intensifier leurs centres sont les friches industrielles et leurs recyclages. Le développement de l'économie circulaire et la compréhension du métabolisme urbain s'inscrit dans cette logique de recyclage. La superficie des friches qui ont été présentées est de l'ordre de 20 à 30 hectares. Ce qui constitue des réserves foncières importantes. L'opérationnalisation de ces ressources foncières se fait par un partenariat public privé avec des relations qui sont différentes selon le contexte de chaque pays. Les cas de figures identifiés pour produire du logement abordable sont, soit le public agit comme maître d'ouvrage et comme gestionnaire immobilier, soit le privé agit comme maître d'ouvrage et le public reprend la gestion du bien, soit des règles sont imposées par le public dans la gestion privée du patrimoine privé. L'aide à la personne par les pouvoirs

publics vient compléter ces modes de fonctionnement avec une importance variable selon les contextes. Il s'agit alors d'une aide directe de l'Etat vers le locataire comme en Suisse.

La maîtrise de la ressource foncière reste un enjeu majeur et de conflits, ainsi que la maîtrise d'ouvrage qui influe sur la méthodologie appliquée au projet. Concernant la gestion foncière plusieurs dispositifs ont été, ou sont expérimentés, comme l'emphytéose, le droit de superficie... Les modalités de gestion collective du patrimoine bâti produit sont également variées et expérimentées comme le CLT ou les coopératives d'habitants. Lorsque le public est maître du foncier, la valorisation de ce bien public selon les objectifs déterminés pour rencontrer des besoins plus globaux identifiés est en confrontation avec des intérêts locaux. Les arbitrages deviennent complexe entre la réponse à la transition par une vision globale de l'occupation du sol sur l'ensemble de l'aire métropolitaine bruxelloise par exemple et la rencontre des attentes locales. Une partie du débat n'apparaît ainsi plus dans le projet Josaphat comme l'importance d'un site de cette ampleur pour apporter des alternatives à l'étalement urbain. Cette perception différente des enjeux suivant les échelles de compréhension entraîne les difficultés dans la constitution de coalition d'acteurs pour concrétiser dans un sens ou dans un autre la viabilisation de ce foncier public malgré que ce type de site offre pourtant des possibilités de voies médianes.

L'accessibilité des familles pour acquérir ou louer un logement dans les aires métropolitaines reste un frein majeur à la mise en œuvre de la transition car cela entraîne des migrations plus importantes de leur part pour trouver des logements abordables. Ce frein à l'accessibilité est rencontré dans l'aire métropolitaine bruxelloise avec des projets pour y répondre tant à Bruxelles qu'à Louvain-la-Neuve à proximité de moyens de transports collectifs. Il y est expérimenté de nouveau dispositif de logement abordable car tant à Bruxelles qu'en Wallonie, l'action publique ne parvient plus à répondre à la demande de logement social. Pour mettre en place ces opérations, la valorisation du potentiel foncier et les densités projetées sont directement liées à la mobilité et aux infrastructures lourdes de transport à proximité des sites comme le train. Cette volonté de densifier afin de maximaliser les atouts de localisation des sites, outre les conflits entre parties prenantes sur le devenir des sites, est confrontée à la nécessité de rentabilité des opérations. La densification permet de rencontrer cette rentabilité mais est souvent en porte à faux avec son acceptabilité par les usagers et riverains des sites concernés suivant le contexte morphologique où elle est appliquée. La rentabilité est également dépendante de ce qui est transféré comme charge à destination du privé avec des difficultés à trouver les équilibres financiers des opérations. Le calcul de cette densification est encore divergent selon les pays et où les mécanismes sa mise en œuvre est diversifiée.

Les processus d'implication des citoyens dans les opérations sont également très divers. Des exemples d'interventions directes dans les opérations et leurs gestions comme les coopératives d'habitants en Suisse, ou les CLT, cohabitent avec des organes de consultation indépendants comme l'OCPM à Montréal ou des processus d'enquêtes publics à Bruxelles et en Wallonie. La manière dont ces co-constructions ou ces consultations seront mises en œuvre aura une incidence directe sur l'acceptabilité des opérations qui visent à une transition écologique par la densification. Il a été ainsi relevé que l'indépendance de l'organe de l'OPCM au Québec favorise une mise en confiance entre les parties. L'implication directe des habitants dans les opérations, que ce soit par des maisons de projet ou par la maîtrise complète de partie d'opération du site est un levier également pour mettre en place des coalitions d'acteurs.

Débriefing de l'édition 2022

Retours sur l'édition 2022

- La plateforme 2022 est une édition intéressante et dont l'organisation était bien maîtrisée. Le colloque a été apprécié de manière divergente. Certains estiment qu'il n'a pas apporté d'éléments nouveaux tandis que d'autres estiment qu'il a permis de pouvoir mieux cerner le concept de transition qui devrait être mis en débat avec le concept de trajectoire et de cadrer les débats qui ont eu lieu durant les deux jours suivants. Le colloque était plutôt généraliste ce qui correspondait au lancement du cycle.
- La difficulté de mobiliser les acteurs extérieurs aux partenaires de base de la plateforme pose question ainsi que la faible participation au colloque avec beaucoup de désistement de la part des personnes inscrites.
- Certains concepts devraient faire l'objet d'investigations plus poussées comme la transition, les trajectoires, la mobilité, l'acceptabilité sociale... La question du développement des capacités (techniques, d'action, sociales, de gouvernance...) est intéressante. Une épistémologie de la transition serait intéressante à produire. Les présentations et débats lors de la plateforme ont mis en évidence des confusions/contradictions entre vitesse et durée ; trajectoires/transitions...
- Les échanges avec les élus étaient riches et ont permis d'éclairer les questions sous un autre angle.
- Les cas d'études ont pu être comparés car ils avaient des concordances (tailles des sites, volonté de densification...) tout en ayant des divergences (type de densification, programmation, localisation...). Certains sujets étaient absents ou peu traités comme les parcours résidentiels, le financement des projets hormis les interventions de Jean-Luc Son (promoteur) à Louvain-la-Neuve... La question des agglomérations est apparue en second plan car l'accent a été plus porté sur les questions liées aux montages des projets comme le rôle de la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise foncière, l'acceptabilité des projets, la participation, le logement... La justification des projets sur les cas d'étude n'a pas été abordée.
- De manière générale, il a été constaté un manque de temps d'échange et de construction collective.
- Aborder deux cas est peut-être trop ambitieux sur deux jours (hors colloque et débriefing). Cela ne permet pas de pouvoir aller en profondeur dans l'analyse et d'avoir un temps d'échange suffisant.
- La diffusion des résultats de la plateforme doit rester un objectif.

Propositions d'amélioration

- S'il y a un colloque en début de plateforme, il devrait cibler la thématique spécifiquement retenue pour la plateforme en question.
- Les temps d'échange devraient être plus importants. La limitation à un cas d'étude pourrait laisser plus de marge pour ce faire.
- Le débriefing devrait dépasser l'évaluation de la plateforme et l'organisation de la suivante pour travailler collectivement sur les enseignements de la plateforme. Lors des premières plateformes, la CEAT de l'EPFL avait mis au point des méthodologies intéressantes de structuration des enseignements des plateformes notamment à partir de post-it.
- Le PUCA propose de dédier une rubrique sur son site web pour la promotion de la plateforme des agglomérations.

- Des moyens devraient être trouvés pour pouvoir mettre en place une publication sur chaque plateforme.

3. Financement des prochaines plateformes

- Proposition de monter un projet INTERREG Europe du Nord-Ouest (ENO) [Home | Interreg NWE \(nweurope.eu\)](https://www.interreg-nwe.eu) pour financer la plateforme dans les quatre prochaines années. Les priorités d'Interreg ENO sont les suivantes :
 - Priority 1: Climate and environment
 - Promoting climate change adaptation and disaster risk prevention, resilience taking into account ecosystem-based approaches (SO 2.4)
 - Enhancing nature protection, biodiversity and reducing all forms of pollution (SO 2.7).
 - Priority 2: Energy transition
 - Promoting energy efficiency and reducing greenhouse gas emissions (SO 2.1).
 - Promoting renewable energy in accordance with Directive 2018/2019, including the sustainability criteria set out therein (SO 2.2).
 - Developing and enhancing research and innovation capacities and the uptake of advanced technologies (SO 1.1).
 - Priority 3: Circular economy
 - Promoting the transition to a circular and resource efficient economy (SO 2.6).
 - Priority 4: Innovation and resilience
 - Developing and enhancing research and innovation capacities and the uptake of advanced technologies (SO 1.1).
 - Priority 5: Inclusive society
 - Enhancing the effectiveness and inclusiveness of labour markets and access to quality employment through developing social infrastructure and promoting social economy (SO 4.1).
 - Ensuring equal access to health care and fostering resilience of health systems, including primary care, and promoting the transition from institutional to family-and-community-based care (SO 4.5).
 - Enhancing the role of culture and sustainable tourism in economic development, social inclusion and social innovation (SO 4.6).

Ces priorités sont à priori en rapport avec les thématiques qui seront développées par la plateforme les prochaines années. Il est nécessaire de sélectionner une des thématiques pour monter le dossier. Pour pouvoir déposer un dossier, il faut trois pays éligibles de la zone INTERREG qui comprend la France, la Belgique, le Luxembourg et la Suisse. D'après les informations obtenues par Frédéric auprès du point de contact luxembourgeois, le Québec pourrait être partenaire méthodologique mais sans financement. Un approfondissement des possibilités de financements pour le Québec serait à réaliser si l'on monte un dossier INTERREG NWE.

La question de l'intégration de partenaire non francophone se posera si l'on monte un dossier INTERREG NWE. La langue administrative et de travail sera également l'anglais. Des demandes ont déjà été

formulées en ce sens lors de contacts informels. Une piste serait d'organiser un colloque en anglais lors d'une édition.

4. Décisions

- Les partenaires de la plateforme marquent leur accord pour le montage d'un dossier de financement INTERREG Europe du Nord-Ouest. Le projet pourrait s'orienter vers :
 - Le financement de doctorat
 - La valorisation des résultats de la plateforme
 - La prise en charge de son organisation et des déplacements
 - Un volet recherche lié aux thématiques de la plateforme
 - Un workshop ou journées d'étude en parallèle à la plateforme
- Le PUCA étudie la possibilité de mettre en place un site web dédié à la plateforme des agglomérations.
- Un temps d'analyse et de construction collective de la synthèse de la plateforme devra être intégré dans les prochaines éditions. Une réflexion sur les méthodes d'animation de ce temps collectif de synthèse sera également mise en place.
- Un draft de synthèse de la plateforme sera rédigé et envoyé aux partenaires qui pourraient servir de base à une publication.

5. Dates de la plateforme 2023

- La plateforme 2023 aura lieu à Lille
 - Les dates possibles sont :
 - La semaine du 22.05.23
 - La semaine du 29.05.23
 - La semaine du 03.06.23

Rapport rédigé par Alain Malherbe (CREAT-UCLouvain) et relu par Frédéric Durand (LISER), Jean Ruegg (UNIL) et Michel Rochefort (UQAM).