Pour un Observatoire France-Chine de la ville des courtes distances

A Strasbourg, l'une des questions parmi les plus importantes aujourd'hui est celle de la création, suivant la loi sur les métropoles du 27 janvier 2014, d'une collectivité territoriale à statut particulier - l'**Eurométropole** - remplaçant l'intercommunalité existante. Dès le 1er janvier 2015, l'Eurométropole est censée définir un « nouvel espace de solidarité » afin d'élaborer un « projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social » de son propre territoire, d'en « améliorer la cohésion et la compétitivité et de concourir à un développement durable et solidaire du territoire régional ». Elle est censée « valoriser les fonctions économiques métropolitaines, ses réseaux de transport et ses ressources universitaires, de recherche et d'innovation, dans un esprit de coopération régionale et interrégionale et avec le souci d'un développement équilibré de son territoire » [LOI n°2014-58]. L'une des meilleures façons pour Strasbourg de se préparer à la construction de l'Eurométropole est sans doute celle de créer un **Observatoire qui associe Ville et Université pour former un Pôle d'excellence d'acteurs de la fabrique métropolitaine durable**. Cet Observatoire pose au cœur de ses sujets l'éco-mobilité, l'articulation entre grande vitesse et mobilité lente, l'insertion qualitative des infrastructures de transports publics dans la ville dense et dans les couronnes urbaines périphériques, les acteurs de l'énergie et leurs synergies. L'objectif de cet observatoire est aussi d'intégrer une réflexion sur les projets d'éco-mobilité et de développement territorial d'autres métropoles en Europe et en Asie.

Les **champs thématiques** de l'Observatoire France-Chine de la ville des courtes distances sont ceux initiés au laboratoire AMUP par les programmes POPSU (MEDDE-MCC, 2011-2013) et IMR (MCC, 2013-2015), en lien avec le CAUP de Shanghai. Ils concernent respectivement : 1. Les dispositifs de démocratie locale et de régulation territoriale ; 2. L'énergie de la « ville des courtes distances ».

1. Dispositifs de démocratie locale et de régulation territoriale :

La recherche développée dans le cadre du programme POPSU2 par le laboratoire AMUP a posé au cœur du sujet l'analyse des dispositifs actuels de démocratie locale de la ville de Strasbourg, perçus comme un enjeu de régulation territoriale dans le processus de métropolisation en cours.

L'agglomération, qui compte 28 communes et 470 000 habitants dont 60 % concentrés dans la ville-centre, doit une grande partie de son identité à sa situation de ville-frontière. Tournée vers la France, elle dessine en même temps une centralité importante du bassin rhénan, à côté de deux autres grandes villes européennes ayant le fleuve et la frontière comme richesse commune bien qu'une histoire très différente : Bâle et Karlsruhe. Cette spécificité géographique et politique a été favorable à l'émergence d'une pensée sur l'espace dont on connaît la cohérence globale mais aussi les limites : Strasbourg construit son image de métropole transfrontalière utilisant pour son propre développement un élément habituellement perçu comme une contrainte, la lenteur. L'inscription de ses démarches dans le temps long et dans des moments de pause ou de recul a permis à la ville de garder sa distance par rapport aux jeux de pouvoirs étatiques et/ou européens et de construire, sur la longue durée, des dispositifs de régulation territoriale qui apparaissent aujourd'hui comme un socle important du processus de métropolisation. Dans ce sens, on peut parler de Strasbourg comme d'un

« laboratoire » de la métropole durable qui construit son récit à partir de ses images légendaires, de sa géographie et de sa scène politique et non pas à partir de grandes stratégies généralistes.

On sait que, depuis les années 1980 et la décentralisation, le processus métropolitain a vu l'émergence en France de nouveaux acteurs institutionnels et de nouvelles pratiques qui ont déstabilisé les anciens rapports linéaires et hiérarchiques entre stratégies urbaines, plans sectoriels et projets locaux. Dans la pratique du projet urbain telle qu'elle émerge au cours de cette décennie, est mise en crise la séparation forte entre le moment de fabrication d'un dessein stratégique ou d'une vision de programmation, liés aux instances étatiques, et la mise en forme de l'aménagement du territoire par le projet, confiée à des experts. Si l'émergence des pouvoirs locaux et l'apparition de nouveaux métiers et de nouvelles catégories d'experts, ont permis, d'un côté, une bonne conception et gestion des projets à l'échelle intercommunale, elles ont laissé ouvert, de l'autre, beaucoup de questions sur leur pertinence et cohérence à l'échelle métropolitaine. D'où la nécessité d'inscrire le questionnement relatif à la régulation territoriale à Strasbourg dans un questionnement plus vaste intégrant les allers-retours entre la définition des **projets sectoriels** et les **grandes stratégies**, afin de vérifier par quels biais ces premiers ne perdent pas de vue les dimensions de l'ouverture, de l'imprévu, de la transformation, inhérentes à l'activité de prospective. Mais, avant tout, ces questionnements doivent tenir compte des dynamiques à l'œuvre et des **modèles territoriaux** qui se dégagent et qui font partie de la culture propre à cette région de l'Est de la France.

En Alsace, le processus de métropolisation suit des « dynamiques solidaires » inscrites dans la longue durée et qui font émerger un modèle propre au développement de l'espace rhénan. Ce modèle est caractérisé par plusieurs entrées :

- géographiques, avec la présence de « régions urbaines » en grappes et en réseaux (a-centriques, polynucléaires) ;
- économiques, avec des systèmes fonctionnels de concurrence-complémentarité, dans un héritage de villes d'échanges (le couloir rhénan), dynamiques (négoce, manufactures, innovation, entrepreneuriat..), et associant villes et campagnes ;
- sociales, par la présence de « villes libres » et de sociétés soucieuses « d'équilibres » et de « consensus »
- politiques, avec une gouvernance définie par la négociation, des institutions souples, évolutives, en réseaux d'influence.

Cristiana Mazzoni (dir.), **Strasbourg : la démocratie locale pour construire un récit sur la métropole durable**, appel d'offres "Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines" POPSU2, Ministère de l'Environnement, du Développement durable et de la Mer, 2013.

2. Mobilité et énergie de la « ville des courtes distances » :

Pensée d'après le modèle polycentrique des villes allemandes et suisses, la «ville des courtes distances» (Livre vert sur l'environnement urbain, CE, 2007) introduit l'idée de redonner du sens à notre mobilité urbaine pour qu'elle développe des réseaux de transports alternatifs à la voiture, pour qu'elle s'édifie sur la base d'une politique transversale d'aménagement du territoire, valorise ses espaces naturels, réintègre les activités économiques et les commerces au cœur de ses tissus, et mène ainsi une stratégie qualitative outre que quantitative de densification de son territoire habité.

L'Observatoire de la fabrique métropolitaine à Strasbourg a posé comme central le questionnement sur l'énergie de la ville des courtes distances. L'équipe vise à étudier la performance énergétique, environnementale, économique et sociale d'un système de développement urbain basé sur les courtes distances et l'intermodalité et permettant ainsi de réduire l'accroissement de l'artificialisation des sols et les gaz à effet de serre. Le système analysé est celui mis en place par une politique territoriale qui favorise le ferroviaire léger (tramway, tram-train). Il est de fait démontré statistiquement que les avancées scientifiques en matière de ferroviaire ont été capables de réduire de plus de la moitié les émissions de CO2 en 20 ans et qu'en termes de production globale de CO2 le rapport entre le routier et le ferroviaire présente d'énormes différences de valeur : 123,8 millions de tonnes de CO2 produites en France en 2010 par le système routier contre 0,5 produites par le ferroviaire. Ce système, avec tout ce qu'il comporte en termes de coûts et de montage de projets complexes, est étudié à l'échelle de la métropole du Rhin supérieur, dans une situation de ville transfrontalière qui bénéficie de l'influence des modèles suisses et allemands de villes polycentriques. De par sa position géopolitique dans le territoire Rhénan, la ville de Strasbourg est un territoire propice à l'expérimentation du modèle de la ville des courtes distances. Elle peut se positionner, mieux que tout autre métropole en France, en tant que laboratoire de l'énergie de la ville des « courtes distances ». A partir de cette hypothèse, notre problématique interroge l'impact du ferroviaire léger et en particulier du tram-train sur le territoire urbain et métropolitain de Strasbourg. La problématique de l'inscription de la ligne ferroviaire dans le territoire à la grande échelle est articulée à celle de la conception des gares et quartiers de gares autour de cette même ligne. Nous utiliserons le logiciel NEST, plugin Google Sketch-up comme outil d'évaluation environnementale des différents scénarios mis en place. L'ensemble des données quantitatives recueillies permettra l'évaluation d'impacts et la confrontation de scénarios prospectifs à l'échelle des quartiers et des bâtiments, et notamment l'évaluation des quartiers denses autour des nouvelles gares et stations.

Cristiana Mazzoni (dir.), Tram-train, ou l'énergie des courtes distances dans Strasbourg Métropole. Acteurs, logiques et processus du projet métropolitain durable, appel d'offres "Ignis Mutat Res", Ministère de la Culture et de la Communication, recherche en cours (2013-2015).