

Traits d'agences

L'actualité des agences d'urbanisme

Supplément au n° 107 de **traits urbains**, le magazine de l'immobilier et de la ville (ne peut être vendu séparément).

lost in transition

comment re-lier les territoires

PORTRAITS

Jéan-Philippe Dugoin-Clément
Une histoire francilienne

Marianne Malez
Échappées belles



35

AUTOMNE 2019

Coopérations territoriales, pourquoi toujours recommencer ?

[Par **Xavier Desjardins**, Professeur à Sorbonne Université, directeur d'études, Coopérative Acadie]

Puisque les gens et les choses sont mobiles, les territoires sont nécessairement dans des situations de concurrence ou de complémentarité. Comment gérer ces interdépendances ? On peut faire sans, contre ou avec les autres (c'est alors la « co-opération »). Quelle est aujourd'hui l'actualité, dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme, de cette manière particulière d'entrer en relation avec les autres ? Les recensions les plus récentes¹ font état de dynamiques interterritoriales particulièrement nombreuses, sous des formes juridiques et institutionnelles extrêmement diverses (syndicats mixtes, pôles métropolitains, associations, etc.). Trois éléments refondent aujourd'hui cette question.

Le premier élément est la « redécouverte » des bassins de proximité dans l'approvisionnement des villes pour l'alimentation, les matériaux ou encore l'énergie, ce que l'on appelle parfois le métabolisme territorial. Prenons un exemple emblématique² : alors qu'au moment de la Révolution française, l'approvisionnement alimentaire de Paris est surtout l'affaire du Bassin parisien, au 19^e siècle, avec le développement du chemin de fer, cet approvisionnement s'étend à l'échelle nationale. Après 1945, le marché alimentaire devient progressivement mondial. Aujourd'hui, à Paris comme ailleurs, un retour à la proximité est recherché, du moins pour certaines catégories de produits. L'enjeu de la décennie à venir est de passer de l'expérimentation à la banalisation pour l'alimentation comme pour l'énergie ou encore les matériaux. Le second élément est une actualité institutionnelle. Beaucoup d'intercommunalités urbaines sont devenues aujourd'hui des métropoles. Si, d'un point de vue institutionnel, il n'y a pas grand-chose de nouveau puisqu'il ne s'agit que d'un (petit ?) pas de plus dans l'intégration intercommunale³, symboliquement, le mot de métropole oblige à se pencher un peu plus fortement sur le devenir des territoires adjacents⁴. Aussi, toutes les intercommunalités urbaines sont-elles aujourd'hui attendues dans leur capacité à entrer en coopération avec leurs voisines plus rurales. Les régions confortent parfois ces dynamiques de coopération, via leurs schémas régionaux d'aménagement, mais selon des modalités et une intensité très variables. Enfin, un troisième élément redonne une actualité à ces dynamiques interterrito-

riales : les interrogations sur le devenir des solidarités « implicites » qui lient les mondes urbains et ruraux, notamment à travers une tarification uniforme de l'usage des réseaux, comme ceux de distribution d'électricité. L'affirmation de solidarités « explicites » ne doit pas masquer (et pourrait s'expliquer par) des interrogations sur le devenir d'un certain nombre de solidarités de réseau, à travers des processus de libéralisation d'un côté ou des processus de débranchement partiel pour des raisons environnementales d'un autre⁵.

Comment passer de l'impulsion initiale, aujourd'hui relativement bien comprise et partagée, au déploiement stratégique de ces coopérations ? Les dynamiques souples de coopération nécessitent une ingénierie spécifique et stable pour se déployer : les agences d'urbanisme ont ici, avec d'autres, une carte évidente à jouer. Il faut ensuite apporter rapidement des preuves d'efficacité. Beaucoup de coopérations entre collectivités sont centrées sur des questions de politiques « extérieures » d'attractivité ou de déserte assez peu palpables pour tout un chacun. Par ailleurs, on sait combien des problèmes simples (dans leur énoncé) paraissent difficiles à résoudre : les autorités organisatrices de mobilité n'ont pas toujours des offres de transport public compatibles en termes de tarif et d'horaire, malgré des décen-

nies d'alerte sur ce sujet... Les bénéfices de l'interterritorialité doivent être tangibles pour les habitants à l'heure où certains sont tentés par un retour au pré carré institutionnel. En effet, comment douter, à l'heure où les réseaux organisent nos vies, que ce ne soit pas par la combinaison ad hoc des institutions territoriales que s'inventeront les réponses les plus innovantes à l'amélioration de notre quotidien⁶ ? ■

1. CGET, « Les coopérations interterritoriales », <https://www.cget.gouv.fr/ressources/publications/les-cooperations-interterritoriales>, mars 2019

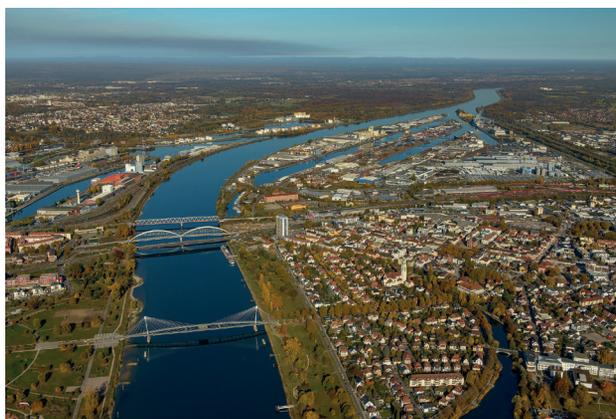
2. S. BOGNON, « Nourrir Paris : trajectoire de l'approvisionnement alimentaire de la métropole capitale, de la fin de l'Ancien Régime à nos jours », *Géocarrefour*, vol. 90, 90/2, 1^{er} décembre 2015, p. 163-171

3. J.-M. OFFNER, *Métropoles invisibles : les métropoles au défi de la métropolisation*, La Défense, Plan Urbanisme Construction Architecture, 2018

4. J. DEBRIE et X. DESJARDINS, *La métropole performative ? Récits et échelles de la fabrique institutionnelle métropolitaine de Rouen*, La Défense, PUCA, 2019

5. A. BELTRAN, M. DERDEVET et F. ROQUES, *Energie. Pour des réseaux électriques solidaires*, Paris, Descartes et Cie, 2017

6. Voir également, M. VANIER, « Le soldat pôle métropolitain. Itinéraire d'un rescapé », *Les pôles métropolitains, accélérateurs de coopérations territoriales*, Points FNAU 7, 2017, p. 18-19



© Jean Isermann