



# État des lieux de 8 coopérations dans 7 métropoles

ÉVALUATION DE  
L'APPEL À COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE  
DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT NATIONAL

Mission réalisée par :  
APERAU

Coordination générale :  
Anne-Sophie Touche (DIACT/RCT)

Septembre 2006



## CONTEXTE DE LA MISSION

Dans le sillage de la politique décidée par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 pour un rayonnement européen des métropoles françaises, un appel à coopération métropolitaine a été lancé par Frédéric de Saint-Sernin, secrétaire d'État à l'aménagement du territoire, le 28 juin 2004 à Marseille.

L'ambition gouvernementale est d'accompagner les métropoles françaises pour les aider à se hisser dans la compétition européenne ou mondiale des villes et les conforter dans leur rôle d'entraînement des économies régionales. Le gouvernement a décidé de retenir trois priorités : aider les métropoles qui en feront la demande à développer leurs fonctions métropolitaines supérieures, mobiliser progressivement les politiques sectorielles de l'État dans le champ de ses compétences et encourager la mise en place d'une coopération métropolitaine souple mobilisant les grandes villes et les villes moyennes qui les entourent avec une ingénierie adaptée.

Les 15 métropoles lauréates sont: Aire métropolitaine de Lille, Région métropolitaine Côte d'Opale-Flandre occidentale, Sarrebruck-Moselle Est, Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, Réseau Métropolitain Rhin-Rhône, Métropole franco-valdo-genevoise, Sillon lorrain, Côte d'Azur, Marseille Aix-en-Provence, Espace métropolitain Loire-Bretagne, Aire métropolitaine toulousaine, Conférence des villes-centres et agglomérations de Rhône-Alpes/Région urbaine lyonnaise/Sillon alpin, Aire toulonnaise, Réseau Clermont Auvergne Métropole, Métropole normande.

Dès l'achèvement de la phase de sélection, la phase d'élaboration des projets métropolitains a débuté en août 2005. Les préfets de région concernés ont élaboré avec chaque métropole un document de cadrage pour rappeler ou préciser les aspects opérationnels relatifs à l'élaboration du projet métropolitain (méthode, partage des tâches, résultats attendus, calendrier, plans de financement). Ces documents de cadrage ont été achevés en novembre 2005.

Dans le cadre de l'accompagnement national des lauréats de l'appel, la DIACT a lancé en mars 2006 **deux démarches** d'évaluation.

- Au **niveau national**, elle évalue la phase de rédaction des projets métropolitains et met en place un dispositif d'évaluation « chemin faisant » pour toute la durée de mise en œuvre des projets. La DIACT souhaite savoir si les priorités de l'appel à coopération métropolitaine sont bien réalisées. Ce travail est conduit par le cabinet GESTE et fera l'objet de publications distinctes ;
- Au **niveau local**, la DIACT a demandé à l'APERAU d'animer un dispositif de soutien à plusieurs métropoles pour réaliser un état des lieux des coopérations portant sur quelques fonctions urbaines supérieures. Elle a souhaité ainsi encourager le plus grand nombre possible de métropoles à s'engager dans un processus d'évaluation de tout ou partie de leur démarche métropolitaine.

Ce sont les résultats de ces missions d'états des lieux qui sont l'objet du présent document.

➤ Plus d'informations :

<http://www.projetdeterritoire.com/spip/metrop-projets.php3>

## INTRODUCTION

Début 2006, la DIACT a missionné l'APERAU (Association pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et urbanisme), pour réaliser l'état des lieux de coopérations thématiques parmi les lauréats de l'appel à coopération métropolitaine. Il s'agissait d'aider les métropoles à réaliser la première étape d'une future évaluation des projets métropolitains ainsi qu'un référentiel utile dès la phase d'écriture des projets.

Sept métropoles ont été volontaires pour prendre part à cette mission : Sarrebruck-Moselle Est (thème des déplacements), réseau métropolitain Rhin-Rhône (enseignement supérieur et recherche), métropole Côte d'Azur (culture), Aire toulonnaise (projet rade de Toulon), Métropole marseillaise (déplacements), métropole normande (enseignement supérieur et recherche) et Espace Métropolitain Loire-Bretagne (2 études : enseignement supérieur et recherche, emploi).

Les études ont été menées par huit étudiants issus du réseau APERAU et de niveau « Master », encadrés par une équipe d'universitaires qui a de plus élaboré avec la DIACT les éléments de méthodologie et de travail en réseau pour l'ensemble des missions. Trois séminaires ont jalonné les travaux : une journée de lancement, de présentation et de définition de concepts communs (le 17.05.06 à Paris), une journée de présentation de l'avancement des travaux et des questionnements méthodologiques (le 28.06.06 à Aix-en-Provence) et une journée de restitution des travaux (le 19.09.06 à Lille).

Chacun dans son domaine, les étudiants ont mis en évidence les coopérations antérieures à l'appel, celles qui se sont mises en place au moment de l'appel à coopération métropolitaine et celles qui sont prévues pour l'avenir. Ils ont également parfois détecté des coopérations existantes peu connues par les acteurs institutionnels. Ces états des lieux initiaux permettront à chaque métropole de mesurer les progrès dus à la coopération métropolitaine.

De ce fait, ces travaux sont précisément datés. Réalisés entre mars et septembre 2006 et rédigés à cette deuxième date, ils font mention d'éléments susceptibles d'évoluer rapidement.

On trouvera ici, après une synthèse générale de l'ensemble de ces travaux signée par Anne-Sophie Touche, qui a coordonné l'ensemble des travaux, un résumé de chacune des études réalisées, précédé d'une fiche de présentation générale de la métropole concernée. Les rapports de mission complets peuvent être consultés à la DIACT, auprès des organismes qui ont accueilli les étudiants ou à l'institut d'aménagement et d'urbanisme où ils ont réalisé leur master.

Les étudiants ont été encouragés à adopter une grande liberté de ton. Les propos qu'ils ont signés n'engagent que leurs auteurs, en aucun cas la DIACT ou leurs organismes d'accueil.

Légende des cartes des pages 12, 19, 24, 31, 43 et 54 :

Type de signataires			
	Communauté de communes		Autres entités territoriales
	Communauté d'agglomération	<i>CG de ...</i>	Conseil Général
	Communauté urbaine		Commune
Repères administratifs			
	Contour de région	ALSACE	Nom de région
	Contour de département		Aire urbaine
Abréviations			
<b>CC</b>	Communauté de communes		
<b>CA</b>	Communauté d'agglomération		
<b>CU</b>	Communauté urbaine		
<i>CG</i>	Conseil Général		

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Synthèse générale</b> .....	5
<i>Anne-Sophie TOUCHE</i>	
<b>Sarrebruck – Moselle Est</b> .....	12
État des coopérations dans le domaine des transports <i>Virginie LEMARTINEL</i>	
<b>Réseau métropolitain Rhin-Rhône</b> .....	19
État des coopérations dans les domaines de l'enseignement supérieur et de la recherche <i>Thomas LEYSENS</i>	
<b>Métropole Côte d'Azur</b> .....	24
État des coopérations dans le domaine de la culture <i>Laetitia NICOLLE</i>	
<b>Aire toulonnaise</b> .....	31
État des lieux des coopérations sur la Rade de Toulon <i>Séverine MOREL</i>	
<b>Aire métropolitaine marseillaise</b> .....	36
État des coopérations dans le domaine des transports <i>Magali SANTACROCE</i>	
<b>Espace métropolitain Loire-Bretagne</b> .....	42
État des coopérations dans le domaine de l'emploi <i>Brieuc CLEAC'H</i>	
État des coopérations dans le domaine de la recherche <i>Anne-Lise MESNIER</i>	
<b>Métropole normande</b> .....	53
État des coopérations dans les domaines de l'enseignement Supérieur et de la recherche <i>Louis-Henri DEFRESNE</i>	

# ÉTATS DES LIEUX DE 8 COOPÉRATIONS DANS 7 MÉTROPOLIS

## SYNTHÈSE GÉNÉRALE PAR ANNE-SOPHIE TOUCHE

La synthèse générale est rédigée pour la DIACT au terme des missions d'étudiants diligentées par l'APERAU dans les 7 sept métropoles volontaires et d'une journée de mise en commun des résultats organisée à Lille le 19/09/2006.

Elle met en évidence les enseignements sur le processus des coopérations, son efficacité, son fonctionnement, et ses perspectives.

### QUELQUES REMARQUES GÉNÉRALES SUR LES MISSIONS

- Ce travail a été réalisé sur un panel intéressant du point de vue des différentes configurations de coopérations existantes dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine :
    - o 3 formes de « réseau » et 4 formes de « système urbain complexe »
    - o 2 cas transfrontaliers
    - o 3 cas interrégionaux
    - o des figures anciennes de métropoles et d'autres constituées spécifiquement en réponse à l'appel.
  
  - Des thèmes de travail divers mais qui permettent aussi des comparaisons thématiques :
    - o 2 sujets transports / déplacements
    - o 3 sujets enseignement supérieur / recherche / économie de la connaissance
    - o 1 projet spatialisé : la Rade de Toulon
    - o 1 thème Culture
    - o 1 thème « Emploi », unique dans le cadre de la coopération métropolitaine.
- Cela permet un point de vue large sur les coopérations.

L'objectif d'un état des lieux à T0 est rempli. Ces travaux constituent une base solide pour permettre d'évaluer le processus de coopération métropolitaine à plus long terme.

### 1. DES COOPÉRATIONS AUX FONDEMENTS MULTIPLES

Les travaux ont révélé l'existence de multiples formes de coopérations pré-existant au processus de coopération métropolitaine sur les territoires concernés, et ce dans tous les domaines abordés. Ces coopérations impactent largement le fonctionnement de la gouvernance métropolitaine issue de l'appel à coopération métropolitaine.

- **Plusieurs types de coopérations antérieures à l'appel**

Suivant les thèmes et les espaces de travail, plusieurs types de coopérations peuvent être relevés.

1. En fonction des personnes ou institutions coopérant

- Coopérations entre collectivités territoriales, au premier rang desquelles la coopération intercommunale, très récente dans certains cas. Mais aussi coopérations inter régionales, réseau de villes...
  - Coopérations entre autres acteurs publics ou parapublics (laboratoires de recherche, universités, AOT, Musées...), ou entre acteurs publics et privés (pôles de compétitivité, notamment)
  - Coopérations entre personnes individuelles (chercheurs, enseignants, techniciens, conservateurs de musée...)
- Ces coopérations induisent des niveaux d'institutionnalisation divers, la première catégorie étant généralement assez fortement institutionnalisée, la seconde formalisée de façon plus légère et la troisième souvent totalement informelle.
- D'une façon générale, les coopérations les plus nombreuses sont le fait de ce que l'on appelle les « forces vives », entreprises, associations..., souvent liées à des personnes individuelles et à leurs convictions, et largement informelles. Elles montrent que le territoire vécu et façonné par les acteurs locaux est déjà peu ou prou celui du périmètre de la coopération métropolitaine.

## 2. En fonction du contenu des coopérations

On observe les degrés suivant :

- Information réciproque, échanges d'expérience
- Coordination (par exemple pour ne pas mettre deux programmations culturelles rapprochées en concurrence)
- Gestion commune, d'équipements, d'offre touristique, de stratégie de communication...
- Planification commune (transports publics, par exemple)

Tous ces types de coopérations sont observables dans les études réalisées. Elles ont souvent un rôle déterminant sur la forme actuelle des coopérations métropolitaines thématiques.

## • **Impact des coopérations antérieures à l'appel sur la gouvernance**

### 1. Un socle pour la coopération métropolitaine...

- La plupart des coopérations antérieures à l'appel ont permis une connaissance réciproque, voire des habitudes de travail en commun, décisives au moment du montage du dossier « coopération métropolitaine » et pour le déroulement de sa première phase. Souvent, une partie de ces coopérations sont toujours effectives, en parallèle – et indépendamment, la plupart du temps – de la coopération métropolitaine.
- Elles ont souvent déjà fait surgir des problématiques cruciales à l'échelle métropolitaine, ou d'une partie de l'aire métropolitaine. Les diagnostics de ces enjeux ont souvent constitué le socle de la candidature métropolitaine.
- Les coopérations externes ou antérieures légitiment parfois le périmètre retenu (échelle inter régionale pour l'espace métropolitain Loire-Bretagne, par exemple).

### 2. ... avec ses insuffisances

- Ces coopérations antérieures sont souvent décrites en situation d'échec, de stagnation, voire de fin de vie, en raison notamment de:
  - Difficultés à mener une gouvernance large efficace sur le long terme
  - Questions d'opérationnalité : le caractère « abstrait » des sujets de coopération rend parfois difficile l'intérêt pour la coopération
  - La question de la « bonne échelle » ne cesse d'être posée.

- Elles sont rarement à l'échelle jugée pertinente pour la coopération métropolitaine (échelle plus petite, ou espace « décalé » par rapport à celui de la coopération métropolitaine).
- Certaines coopérations, ou tentatives de coopérations antérieures, ont un effet bloquant ou repoussoir par rapport au processus actuel (Côte d'Azur).
- Les coopérations et partenariats existants sont rarement opérationnels : échanges d'expériences, études (Rade de Toulon), mais peu d'actions concrètes

- **Choix des missions d'étudiants**

Tous les thèmes étudiés ici sont considérés par les acteurs locaux comme relevant précisément de la coopération à l'échelle métropolitaine, en raison de

- leur complexité (La Rade à Toulon)
- l'absence reconnue de la coordination minimum nécessaire à un fonctionnement métropolitain (question des transports)
- l'enjeu du point de vue de la visibilité européenne (enseignement supérieur et recherche)

Parfois, on remarque qu'un thème de travail, ou une donnée transversale, semble moteur pour l'ensemble de la coopération métropolitaine. C'est alors le thème qui a été retenu pour ces missions : les déplacements pour Aix-Marseille et pour Sarrebruck, notamment.

## **2. CARACTÉRISTIQUES DES COOPÉRATIONS ÉTUDIÉES**

---

- **Avancement des coopérations plus lent que prévu**

De façon générale, il faut noter que la mise en place des coopérations métropolitaines, notamment en terme de gouvernance politique, a en moyenne pris plus de temps que ce que laissait penser le calendrier proposé aux métropoles dans le texte de l'appel. La plupart d'entre elles n'ont pas connu de réunion des responsables politiques plus d'une ou deux fois depuis la publication des résultats de l'appel. Les choix en termes d'orientations, de sélection des sujets de travail, et donc de fonctionnement des groupes de travail et coopérations diverses, en a parfois pris beaucoup de retard.

C'est pourquoi la plupart des études soulignent qu'il est encore trop tôt pour voir la réalité des conséquences de l'appel sur le fonctionnement voire l'existence des coopérations à cette échelle. Souvent, la réalisation des études et la définition des grandes lignes d'un projet métropolitain n'a relevé quasiment que de la sphère technique, groupes de travail réduit à quelques référents des collectivités.

- **Géométrie variable**

On note dans plusieurs travaux l'apparition ou le renforcement de l'idée de coopérations à « géométrie variable ». L'ensemble du périmètre de coopération métropolitaine ne semble pas nécessairement pertinent pour chaque thème traité. Cet élément n'avait pas toujours été affiché dès le début. Ces différentes échelles de coopérations trouvent souvent leur origine dans les coopérations antérieures ou parallèles, ou dans les découpages institutionnels. Cette géométrie peut aussi parfois dépasser le périmètre de la coopération métropolitaine issue de l'appel (avec d'autres métropoles, par exemple).

- **Information réciproque et coordination**

Les coopérations selon la logique de gestion se distinguent des coopérations selon la logique de projet. Cette seconde catégorie semble devoir être l'objet premier des coopérations métropolitaines, même si certains thèmes relèvent davantage de la gestion, comme les transports en commun. En moyenne, les coopérations antérieures sont soit des coopérations de gestion, soit des coopérations de projets très précis et localisés (projets transfrontaliers, par exemple).

Différents niveaux de coopération ont été définis en fonction de l'intensité de l'investissement respectif des partenaires. Ainsi, à Sarrebruck – Moselle Est et dans le domaine des transports, on peut distinguer les niveaux suivants : information, autorisation, coordination, gestion et planification.

Les coopérations fonctionnant actuellement au titre de la coopération métropolitaine relèvent pour la plupart de l'information réciproque, parfois de la coordination. Les questions de gestion relèvent en général de coopérations existantes ou indépendantes, alors que les coopérations en terme de planification n'existent pour ainsi dire pas.

### **3. RISQUES ET PLUS-VALUE DES DÉMARCHES ÉTUDIÉES**

---

Des risques potentiels liés à la coopération métropolitaine se dessinent dans les travaux, notamment :

- La confusion entre différents processus induisant tous de la coopération (ScoT, Eurodistrict...), notamment pour les responsables politiques locaux ;
- Le risque de voir la coopération métropolitaine être une strate de coopération supplémentaire, et que l'ensemble de ces processus, gourmands en temps et en énergie, soit nuisible à leur efficacité.

Quelle plus-value est ressentie par les acteurs locaux de la coopération métropolitaine, étant donné ce foisonnement d'autres coopérations ?

Différents rôles possibles de la coopération métropolitaine par rapport à ces coopérations antérieures ont été évoqués :

- Le rassemblement et l'harmonisation de coopérations éparses, partielles ou redondantes
  - La formalisation de pratiques de coopération que le caractère informel rendait peu efficaces
  - L'élargissement de ces coopérations à une échelle plus pertinente
  - L'introduction de nouveaux acteurs.
- Ce sont essentiellement ces deux derniers points qui ont été observés.

Une plus-value essentielle est relevée par les acteurs : la reconnaissance et la visibilité que cette « labellisation » leur confère, avec notamment une capacité, en tant qu'acteur collectif, de lobbying ou de candidature à des appels d'offre. Cette existence en tant qu'entité de coopération métropolitaine leur donne une nouvelle légitimité auprès d'interlocuteurs extérieurs au périmètre de coopération.

### **4. POINTS D'ATTENTION**

---

- **Place des acteurs non institutionnels**

Il a été posé à plusieurs reprises la question du niveau d'information des acteurs locaux non directement impliqués dans la coopération métropolitaine « institutionnelle » (c'est à dire hors signataires des candidatures, la plupart du

temps). Lors d'entretiens, certains acteurs se sont révélés peu ou pas informés sur la démarche de coopération métropolitaine.

Plusieurs raisons sont évoquées :

- La jeunesse de la procédure
- Le pilotage par les agglomérations ou les villes, et l'absence d'habitude de ce type de coopération
- Un manque de communication

Cela pose la question des modalités et du calendrier d'implication des « forces vives » autres que les élus, alors même que les coopérations existantes sont souvent principalement le fait de ces acteurs.

L'appel faisait de cette participation une condition essentielle de la coopération métropolitaine. Dans les faits, cette association des « forces vives » est souvent conditionnée à la pré-existence d'un projet précis, et donc reportée à la phase finale de l'élaboration du projet, sous une forme finalement plus « informative » que « participative ».

Cette « avance » des acteurs de la société civile dit aussi l'urgence d'une coopération politique à l'échelle des enjeux et territoires qu'ils dessinent.

- **Question des compétences**

Les thèmes abordés ici de l'enseignement supérieur et de la recherche, mais aussi de l'emploi ou des transports, posent la question particulière des compétences des acteurs de la coopération métropolitaine dans ces domaines.

En particulier, un certain nombre des dossiers ont avancé le thème de l'enseignement supérieur et la recherche comme prioritaires. Pourtant, villes et agglomérations ne sont pas directement compétentes dans ce domaine.

L'état des lieux des coopérations est sur ce thème révélateur.

Tout d'abord, de très nombreuses coopérations existantes ont été relevées. Elles montrent que ce mode de fonctionnement est particulièrement nécessaire dans ce domaine, notamment parce que les compétences peuvent être très dispersées (enseignement *stricto sensu*, structures d'accueil et de recherche, mobilité, financement de bourses ou de thèses...).

Les entretiens réalisés montrent de plus que, si agglomérations ou villes ne sont pas directement compétentes, leur participation à l'ensemble du système est demandée par les acteurs et niveaux de décision compétents.

La plus-value de la coopération métropolitaine dans ce domaine semble justement d'« aider » les collectivités à participer à la définition et à la réalisation d'objectifs communs et cohérents.

Cette question d'une coopération rendue nécessaire par la dispersion des compétences est importante à relever, car elle s'observe aussi dans d'autres domaines. Elle pose question aux acteurs sur la légitimité et les modalités de leurs éventuelles interventions dans le cadre de la coopération métropolitaine.

- **Entre convictions et difficultés de mise en oeuvre**

Deux points montrent que la marge de progression des coopérations métropolitaines est importante, mesurée et souhaitée par les acteurs.

- La plupart du temps, une véritable conviction sur l'intérêt des coopérations est affirmée, qui ne se traduit pourtant pas souvent dans la gouvernance observable aujourd'hui.
- On remarque aussi que ces coopérations, à ce jour, à la fois permettent plus de poids et de reconnaissance par les acteurs extérieurs (appel d'offre « industries culturelles » en Loire-Bretagne, cahier d'acteurs Marseille –Aix), et peinent à être opérantes en interne.

## **5. CONDITIONS DE POURSUITE DES COOPÉRATIONS MÉTROPOLITAINES**

Ces travaux sont l'occasion de faire le point sur les conditions énoncées par les acteurs pour une poursuite du processus de coopération métropolitaine.

- **Attendus de la coopération métropolitaine**

On remarque tout d'abord que les attendus de cette coopération peuvent varier considérablement d'une métropole à l'autre.

- Dans certains cas, il ne s'agit pas directement de monter et de réaliser des projets en commun, mais de mutualiser les travaux d'études et de prospective, dans le but d'une action coordonnée.
- Un objectif récurrent est celui de constituer à plusieurs collectivités une véritable force de lobbying face à des partenaires comme l'État, les conseils régionaux, l'Europe.
- Parfois la coopération métropolitaine est surtout vue dans un premier temps comme le moyen pour les différents acteurs de « prendre contact » et faire connaissance, à l'échelle des enjeux de telle ou telle problématique (les transports pour les 8 EPCI de la métropole marseillaise, par exemple), en particulier entre acteurs techniques.
- Dans un cas comme Sarrebruck – Moselle Est, l'attendu de la coopération métropolitaine est une meilleure intégration transfrontalière, enrichie d'une dynamique de rayonnement européen.
- La coopération métropolitaine est aussi vue comme l'occasion de « former le plus petit agrégat envisageable » sur une thématique où la masse critique joue un rôle important (enseignement).
- Enfin il s'agit aussi de définir comment un ou quelques projets peuvent être définis et menés à l'échelle de gouvernance métropolitaine, afin d'atteindre les objectifs de rayonnement international (la culture en Côte d'Azur).

Ces différents types d'objectifs induisent des formes de coopérations, et de prise en considération d'autres modes de collaboration, différents. Ils conduisent aussi à des visions diverses de l'avenir des coopérations métropolitaines.

- **Quel mode de coopération pour le plus long terme ?**

La plupart de ces travaux donnent des indications sur ce que les acteurs locaux estiment nécessaire pour la poursuite des coopérations métropolitaines.

Une remarque est commune à la plupart des missions : la nécessité de poursuivre la coopération métropolitaine, de la faire progresser et de la rendre pérenne.

Il est beaucoup souligné que l'efficacité de ces structures de coopération dépendront de leur capacité à fonctionner sur un mode « souple » et « léger ». L'absence d'institutionnalisation de ces coopérations semble être une de leurs forces.

Parmi les éléments d'attention dans la suite des coopérations, il est recommandé de veiller à ce que l'« empilement » des structures de coopérations existantes et parfois nombreuses, et de la coopération métropolitaine, ne mène pas à une baisse de l'efficacité de ces dispositifs en raison de l'énergie et du temps nécessaires à leur fonctionnement.

Une coordination générale des coopérations à l'échelle métropolitaine sur un thème donné est aussi évoquée, avec la question d'une plus grande efficacité de coordinations thématiques (les transports, l'enseignement) ou transversales.

La participation réelle des « forces vives » et d'autres acteurs institutionnels encore peu présents (comme les Régions) est aussi perçue comme un élément indispensable de la réussite à plus long terme de la coopération métropolitaine. Ceci est renforcé par le souhait de beaucoup de ces acteurs de participer à la démarche aux côtés des villes et agglomérations.

## **CONCLUSION**

---

Les différentes missions d'état des lieux ont souvent permis une information d'acteurs peu ou pas au fait de la coopération métropolitaine, du simple fait des nombreux contacts établis par les étudiants lors des enquêtes conduites dans ce cadre. Cette information a parfois eu pour conséquence la révélation d'attentes ou d'intérêts particuliers de leur part.

Les processus de coopération métropolitaine sont aujourd'hui à un tournant. Ces missions ont défini trois conditions qui doivent maintenant être remplies pour permettre l'efficacité de ces coopérations dans la durée :

- Une implication politique forte
- Une transition rapide de la phase d'études aux traductions opérationnelles
- Une implication rapide de tous les acteurs (forces vives, conseils régionaux...)

En règle générale, la première étape de mise en place de la gouvernance et des premières études a été considérée comme satisfaisante, voire pleinement réussie. Elle a permis d'instaurer des bases de coopérations solides et d'amorcer un travail en commun.

Cette étape est considérée comme la première d'un processus sur le long terme. En cela, la fin de l'année 2006 n'est pas perçue comme une fin mais comme une étape vers la constitution d'un projet qui n'en est aujourd'hui qu'à ses prémices.

# SARREBRUCK MOSELLE EST

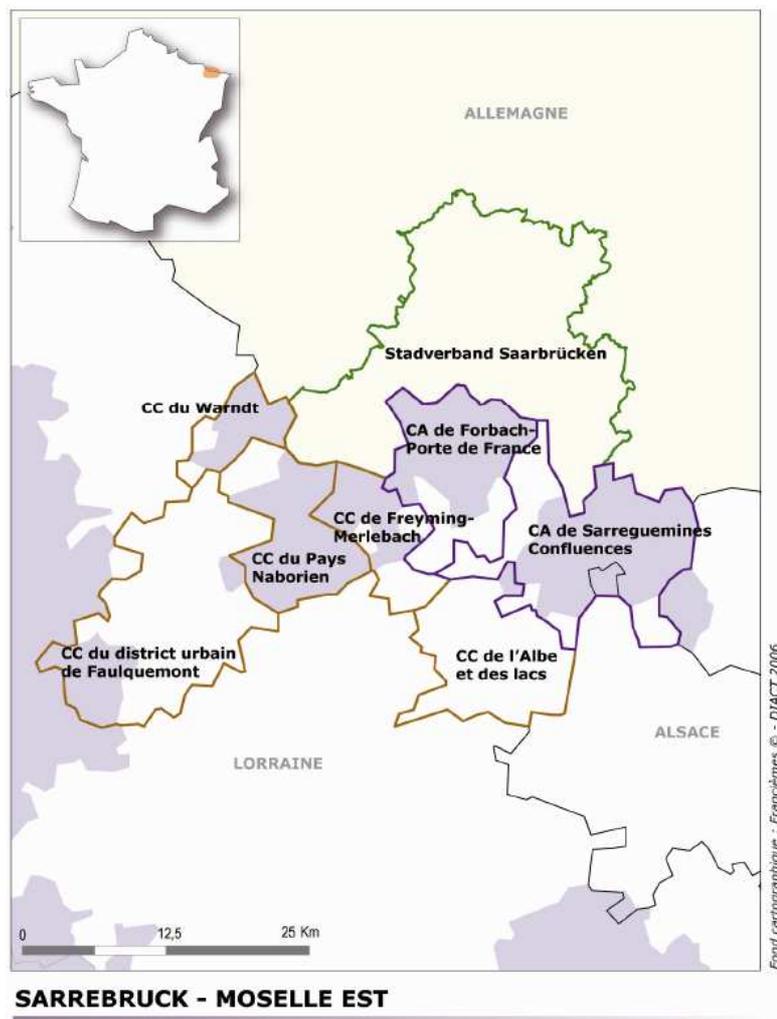
## ÉTAT DES COOPÉRATIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

**VIRGINIE LEMARTINEL**

### 1. Présentation générale (DIACT)

L'agglomération de Sarrebruck – Moselle Est s'étend de part et d'autre de la frontière franco-allemande, au nord-est du département de la Moselle et au sud du land de Sarre. Cet espace transfrontalier centré sur la ville de Sarrebruck s'organise sur la base d'une conurbation continue le long des axes naturels et des voies de communication. Français et Allemands partagent les défis de la reconversion du bassin industriel houiller et sidérurgique. Ils sont convaincus que le nouvel élan auxquels ils aspirent doit être donné dans le cadre d'une intégration transfrontalière. La coopération métropolitaine est pour eux l'occasion d'accélérer cette intégration et de forger une nouvelle image de marque. L'ouverture vers le sillon lorrain, le Luxembourg et la région de Trèves fait partie de leurs ambitions.

Carte des signataires



**Les sujets à l'étude pour la coopération métropolitaine** (le sujet souligné est celui étudié dans le cadre de la mission APERAU) :

1. Favoriser la recherche et l'innovation technologique, notamment pour des nouvelles pratiques environnementales,
2. Promouvoir une image métropolitaine forte, basée sur des outils culturels et touristiques à fort rayonnement, avec pour objectif l'attractivité et le rayonnement renforcés de la métropole aux plans culturel et artistique,
3. Engager une réflexion sur un réseau métropolitain de santé, en visant un fonctionnement métropolitain et transfrontalier dans ce domaine par des coopérations et des formations,
4. Renforcer un pôle d'excellence de formation et d'enseignement supérieur spécialisé en bilinguisme, et biculturalisme,
5. **Créer les conditions de développement d'une plate-forme européenne de transports passagers et logistiques**
6. Développer une identité métropolitaine dépassant la notion de frontière.

---

## **2. État des coopérations dans le domaine des transports**

L'objectif principal du projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est est avant tout de faire reconnaître cette agglomération comme un espace transfrontalier cohérent, auquel s'adjoint une forte volonté de faire changer son image de «pays noir» en celle d'«agglomération transfrontalière verte» (du fait de la présence de nombreuses surfaces boisées). Toute la réflexion menée par les acteurs participant à la démarche métropolitaine Sarrebruck – Moselle Est s'organise autour de la notion de frontière, en tant qu'axe d'échanges et non plus en tant que barrière ou limite. La frontière est désormais considérée comme le moteur de développement du territoire, en lieu et place en quelque sorte des anciennes activités industrielles.

Cette mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines se concentre plus particulièrement sur le domaine des transports. Il constitue un bon exemple des difficultés (ou non) que peut impliquer la présence de la frontière, qu'elles soient spatiales, techniques ou institutionnelles. Sachant cela, en quoi la démarche métropolitaine peut-elle être un atout pour cette agglomération transfrontalière afin qu'elle puisse structurer son réseau de transports ?

### **A. La démarche métropolitaine : coopération transfrontalière, opportunité et reconnaissance**

La démarche de coopération métropolitaine Sarrebruck – Moselle Est se caractérise par :

- o des acquis dans le domaine de la coopération transfrontalière (avec pour base le travail de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir [ZSMA]) mais qui restent à concrétiser (en particulier par la création d'un Eurodistrict) ;
- o une juxtaposition de démarches aux périmètres différents (association ZSMA, Eurodistrict, Grande Région, etc.), mais aux acteurs et objectifs assez similaires, qui nécessite de les aborder sous l'angle de leurs complémentarités et de leur lisibilité (en particulier, se demander en quoi la démarche métropolitaine est utile pour telle thématique ou non) ;
- o une gouvernance qui s'appuie sur les réflexions de six groupes de travail experts et cherche du coup à associer, dès le départ, les destinataires du projet (professionnels, associations, universitaires, etc.) ; ces destinataires étant en quelque sorte les initiateurs des actions qui seront retenues au final. À noter que le caractère transfrontalier de ce projet métropolitain est bien intégré, puisque l'on observe un relatif équilibre entre les participants

allemands et les participants français aux groupes de travail experts ; cet équilibre est en revanche beaucoup moins net dans les organes politique et technique de l'organisation métropolitaine où prédominent les représentants français. Cela est surtout dû au morcellement intercommunal côté mosellan (sept interlocuteurs contre seulement deux côté sarrois) ;

- o un intérêt plutôt contrasté des acteurs associés à l'élaboration du projet, aussi bien parmi les partenaires signataires (si l'adhésion est réelle et affirmée, la participation de tous les partenaires n'est pas pleinement assurée) que parmi les institutions sollicitées (méconnaissance [ou méfiance ?] de cette nouvelle strate territoriale).

La démarche métropolitaine représente, pour l'agglomération transfrontalière Sarrebruck – Moselle Est, une réelle opportunité pour le développement de son territoire et pour son changement d'image. En effet, elle lui donne l'occasion :

- o de structurer son territoire : dans l'optique de création d'un Eurodistrict, la démarche métropolitaine permet d'aborder de façon systémique et transversale diverses problématiques à une échelle plus vaste que celle de l'association ZSMA. Le choix de baser le projet métropolitain sur six axes de réflexion, engagés en parallèle et devant concerner l'ensemble du territoire métropolitain, permet de dépasser le cadre d'actions transfrontalières très souvent ponctuelles et à l'impact soit symbolique (au premier rang desquelles se trouvent les manifestations culturelles ou sportives), soit limité (le raccordement de réseaux d'eaux usées est une nécessité technique, mais il est difficilement mobilisateur auprès de la population par exemple). La démarche métropolitaine constitue ainsi un bon préalable pour adopter une vision plus globale et plus spatiale, pour définir des actions (ou des pistes d'action) plus ambitieuses et plus structurantes pour le territoire ;
- o ainsi que de formaliser des coopérations : la reconnaissance, par l'État français notamment, de l'intérêt que peut représenter cette agglomération transfrontalière permet de faire le point sur les coopérations et les initiatives existantes, afin de les renforcer ou d'en impulser de nouvelles. Un des objectifs du projet métropolitain est, d'une certaine manière, de les rendre plus visibles, plus officielles et plus appuyées par les collectivités locales. En outre, la coopération transfrontalière existant actuellement entre les collectivités sarroises et mosellanes et débouchant sur des réalisations concrètes reste la plupart du temps bilatérale. La démarche métropolitaine permet ainsi de dépasser ces coopérations de projet pour l'essentiel uniquement bilatérales pour déboucher sur une mise en relation d'un plus grand nombre d'acteurs.

Ces deux aspects de la démarche métropolitaine se retrouvent dans le domaine des transports qui est, du fait de l'arrivée en juin 2007 du TGV en gares de Forbach et de Sarrebruck, un des axes choisis pour élaborer le projet métropolitain. Il est d'ailleurs étudié dans un des six groupes de travail experts, associé à deux autres domaines, la logistique et le développement urbain.

## **B. La coopération dans le domaine des transports : diversité et difficultés**

---

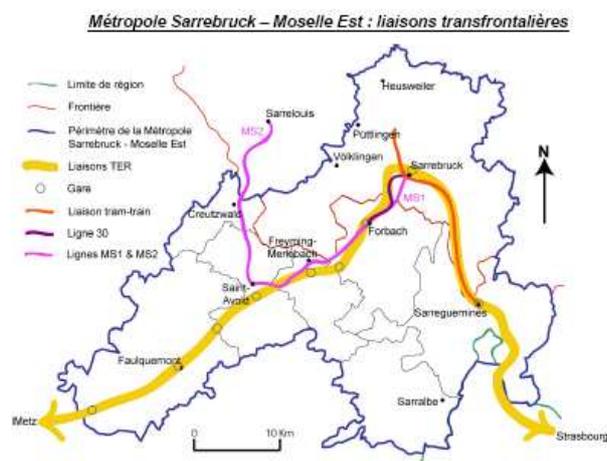
La réalité des conséquents échanges transfrontaliers, principalement depuis les secteurs de Forbach et de Sarreguemines vers Sarrebruck, accompagnée d'une faible part modale des transports en commun dans ces échanges, nécessite une approche intégrée et cohérente de l'offre en transport en commun sur l'ensemble du territoire métropolitain. Des coopérations existent sur le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est dans le domaine des transports en commun : elles présentent une grande diversité fonctionnelle et soulignent les difficultés institutionnelles liées aussi bien à la multiplicité d'acteurs qu'au contexte transfrontalier (dans une moindre mesure néanmoins).

Ces coopérations concernent ainsi :

1. La structuration des systèmes d'acteurs : leur analyse montre du côté mosellan une coopération surtout verticale (l'autorité organisatrice fait appel à un opérateur de réseau [qui est parfois l'autorité organisatrice elle-même] qui

s'adresse ensuite à des transporteurs), très compartimentée et donnant lieu à peu de cohérence et de coordination entre les divers réseaux. En revanche, du côté sarrois, le système d'acteurs assure une plus grande coopération institutionnelle horizontale, puisqu'il se structure autour d'un unique interlocuteur (le Verkehrsverbund Gesellschaft Saarland [VGS]) pour organiser et financer les liaisons, notamment celles transfrontalières.

## 2. L'exploitation de lignes transfrontalières :



L'étude du fonctionnement de ces lignes a donné lieu à la définition de quatre degrés de coopération, présents ou non sur le territoire métropolitain, et que le tableau suivant vient résumer :

Degré de coopération	Définition	Remarques
<b>Autorisation</b>	Cette coopération peut, d'une certaine manière, être comparée au système de la prestation de service public, puisque l'un des partenaires autorise le second à assurer le service à sa place ou tout du moins à utiliser ses infrastructures.	<u>Liaison concernée :</u> tram-train Sarreguemines – Sarrebruck. Cette coopération relève plus d'une logique d'extension d'un réseau national traversant une frontière de manière ponctuelle que d'une logique de liaison intrinsèquement transfrontalière qui nécessite une implication quasi identique de la part des acteurs de chaque côté de la frontière.
<b>Coordination</b>	Dans ce cas, chaque partenaire organise son réseau de transport de manière indépendante mais prend en compte celui de l'autre partenaire afin, par exemple, d'éviter les doubles services ou bien permettre des correspondances.	Ce degré n'a pas véritablement été observé sur le territoire. La coordination existe néanmoins puisqu'il y a des interconnexions possibles entre les liaisons transfrontalières et les réseaux urbains traversés, mais elle fait rarement l'objet de coopération. Il revient en effet à chaque autorité organisatrice ou opérateur de réseau d'assurer ou non des correspondances.

<b>Gestion</b> (elle est de 3 types)	<p><b>Commune</b> : les deux partenaires gèrent le service ensemble (le personnel et le matériel étant mis en commun), sans plus aucune distinction 'd'appartenance' à l'un ou l'autre partenaire.</p>	<p>Ce type de gestion n'existe pas sur la Métropole Sarrebruck – Moselle Est puisqu'il nécessite la création d'une structure autonome plus ou moins formelle, et que cela demande beaucoup de démarches administratives et juridiques pour une plus-value par rapport à la « gestion partagée / déléguée » a priori faible.</p>
	<p><b>Partagée</b> : le service est toujours assuré par les deux partenaires, mais chacun garde son matériel (souvent identique et acheté en même temps) et son personnel en propre. L'accord passé entre les partenaires stipule à quel moment chacun assure le service.</p>	<p><u>Liaisons concernées</u> : lignes de bus (30 : Forbach – Sarrebruck ; MS1 : Saint-Avold – Sarrebruck ; MS2 : Saint-Avold – Sarrelouis). A noter que, pour ces liaisons, les coopérations sont avant tout le fait d'accords passés entre transporteurs, et non entre autorités organisatrices. Cela provient du flou juridique existant dans le domaine de l'organisation des liaisons transfrontalières routières.</p>
	<p><b>Déléguée</b> : elle est similaire à la gestion partagée, à ceci près que l'accord peut désigner un des partenaires comme exploitant principal (il s'occupe alors, par exemple, de l'entretien du matériel ou de la formation des personnels).</p>	<p><u>Liaisons concernées</u> : lignes TER (Metz – Sarrebruck et Strasbourg – Sarrebruck) Dans les deux cas, c'est la SNCF qui assure les liaisons avec son propre personnel et son propre service de maintenance, mais avec son matériel et celui de la Deutsche Bahn qui sont identiques et achetés en même temps.</p>
<b>Planification</b>	<p>Cette coopération est en quelque sorte l'aboutissement des étapes précédentes puisqu'elle assure la conception, la création et la gestion des lignes transfrontalières dans leur ensemble et de manière intégrée (ce pourrait être, par exemple, le rôle d'un syndicat de transport transfrontalier qui prenne aussi éventuellement en charge les services ne traversant pas la frontière).</p>	<p>Ce degré n'existe pas sur le territoire de la Métropole (et peut-être pas non plus dans d'autres espaces transfrontaliers) car cela demande une clarification des compétences, principalement du côté français, mais aussi une harmonisation de l'offre en liaisons transfrontalières. Tout l'enjeu du projet métropolitain se situe certainement là : favoriser la mise en place d'un organe (dans un premier temps informel) de concertation et de coordination rassemblant l'ensemble des acteurs mosellans et sarrois des transports ; ceci afin, d'une part, de rendre cohérente une offre actuellement très partielle, et, d'autre part, d'essayer de dépasser le flou juridique qui existe aujourd'hui concernant la création, la gestion et le financement d'une liaison transfrontalière, surtout routière</p>

3. Les « à côtés » : ils consistent en la mise en place de produits tarifaires (la coopération se matérialise alors par la signature de conventions) et en le suivi de réflexions (la coopération a dans ce cas-là lieu au sein d'organes de concertation).

Les débats au sein du groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain » ont souligné cette diversité des coopérations, tout en faisant remarquer que la lisibilité du secteur des transports collectifs (acteurs, offre) n'était pas optimale, en particulier pour l'utilisateur.

### **C. Quel apport de la démarche métropolitaine dans le domaine des transports ?**

---

L'apport principal de la démarche métropolitaine pour le secteur des transports en commun se rapporte à la notion de gouvernance, puisqu'elle pourrait permettre l'évolution du groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain » en un organe informel de coopération entre les autorités organisatrices sarroises et mosellanes afin de faciliter la mise en place de liaisons transfrontalières. Cette évolution nécessiterait de revoir le fonctionnement et la composition du groupe de travail actuel : réunissant uniquement les autorités organisatrices et leurs opérateurs de réseau, cette coopération devrait mettre en avant l'information, la concertation et la coordination entre les différents acteurs. Le caractère informel de cet éventuel organe est à souligner puisqu'en l'absence d'un interlocuteur unique du côté français pour tout ce qui a trait aux liaisons transfrontalières, la constitution d'une structure plus officielle paraît difficile.

C'est pourquoi la démarche métropolitaine devrait également servir d'occasion pour encourager la formalisation d'un organe de coopération entre l'ensemble des autorités organisatrices exerçant leur compétence sur le territoire de la Moselle Est. Cette coopération pourrait se limiter au départ à une simple coordination, mais devrait avant tout permettre :

- d'obtenir une plus grande lisibilité des réseaux actuels ainsi qu'une plus grande complémentarité entre les liaisons urbaines et périurbaines,
- et de désigner clairement un acteur unique compétent pour tout ce qui touche au transport transfrontalier.

La création d'un tel organe sur la Moselle Est (qu'il prenne la forme d'un syndicat mixte ou d'une structure plus informelle), si elle est vivement réclamée par plusieurs techniciens des transports et également par les acteurs sarrois qui ont du mal à identifier le bon interlocuteur côté mosellan, cette création n'en est pas pour autant assurée : cette idée court déjà depuis de nombreuses années, et a donné lieu en 2002-2003 à l'« étude sur les transports collectifs en Moselle Est » qui préconisait sa mise en place. Or, depuis, aucune décision n'a été prise, que ce soit en faveur ou non d'une plus grande coordination voire coopération entre les autorités organisatrices de transports urbains / interurbains / régionaux / transfrontaliers.

Néanmoins, l'opportunité que représente la démarche métropolitaine avec la constitution d'un groupe de travail expert qui cherche, entre autres, à réunir l'ensemble des représentants des autorités organisatrices de transport présentes sur le territoire métropolitain, devrait permettre de relancer la constitution d'un organe de coordination / coopération sur la Moselle Est. Dans cette optique, il conviendrait désormais de recontacter chacune des autorités organisatrices françaises (puisque toutes ne sont pas représentées aux réunions), de les sensibiliser de nouveau sur l'intérêt que constitue cet organe à l'échelle du territoire métropolitain, et de déterminer leurs attentes ou leur degré d'implication éventuelle. Ces étapes préalables devraient dorénavant être engagées à un niveau politique et non plus technique (qui est la seule strate présente aux réunions du groupe de travail expert) : la constitution d'un organe de coordination / coopération ne pourrait être engagée sans aval clair des représentants politiques des différentes autorités organisatrices concernées. A partir de là pourrait être enclenché le processus de création de cet organe, processus long qui pourrait, dans l'idéal, aboutir vers 2009, année de fin des conventions actuelles passées entre le Conseil Général de la Moselle et les intercommunalités ayant pris la compétence transport.

### **D. Le projet métropolitain : privilégier la transversalité des actions**

---

Outre cette question de gouvernance, la démarche métropolitaine souligne la transversalité existant entre le domaine des transports et celui de l'innovation ou celui du tourisme. En effet, les réflexions menées au sein du groupe

«Transports & logistique – Développement urbain» ont abouti à des propositions qui rejoignent celles des groupes « Innovation & recherche – Développement économique » ainsi que « Culture & tourisme ». Désormais la démarche métropolitaine ne devrait plus consister seulement en des groupes de travail experts thématiques (où le nombre de participants avoisine la vingtaine voire plus), mais en des petits groupes de travail constitués en fonction d'une action, transversale en règle générale. Il pourrait ainsi être envisagée de faire se rencontrer et travailler ensemble :

- des acteurs du secteur de l'innovation technologique (domaine de l'énergie, en particulier l'hydrogène) et des transporteurs, dans l'optique de mettre au point un système de propulsion propre pour les transports en commun ;
- ou bien des acteurs du secteur du tourisme (conservateur de musée, directeur de parc naturel, animateur de festival, ...) et des autorités organisatrices de transport en prévision de la création d'éventuelles lignes touristiques.

Ainsi, le projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est devrait être le fruit d'une recherche des points de convergence entre les réflexions menées par les six groupes de travail experts thématiques de départ (outre les trois cités précédemment : « Santé », « Formation & bilinguisme », « Image métropolitaine ») : quelles sont les actions qui demandent une approche pluri thématique et donc un traitement transversal ?

Cela impliquera certainement une modification du mode de gouvernance actuel, ne s'organisant plus autour de thématiques, mais autour de projets. Désormais, tout le travail de l'équipe d'ingénierie est de « faire le tri » entre toutes les propositions développées au sein des groupes de travail expert, afin de déterminer quels sont les projets qui relèvent de la coopération métropolitaine (les autres propositions pouvant être réorientés, par exemple, vers le futur Eurodistrict).

**Virginie LEMARTINEL**

**Encadrement :**

**Département Aménagement  
de l'École Polytechnique de l'Université de Tours  
Christophe DEMAZIÈRE**

**Communauté d'agglomération Sarreguemines Confluences  
Athéna ARENDT**

**Septembre 2006**

## RÉSEAU MÉTROPOLITAIN RHIN-RHÔNE

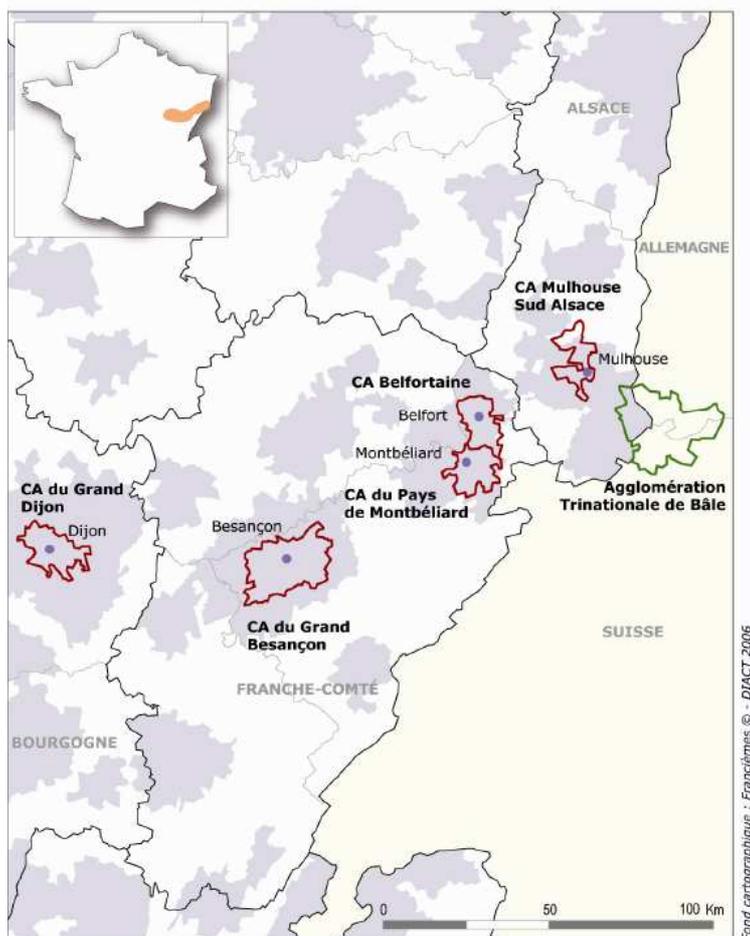
### ÉTAT DES COOPÉRATIONS DANS LES DOMAINES DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

**THOMAS LEYSENS**

#### 1. Présentation générale (DIACT)

L'axe qui relie le Rhin au Rhône désigne dans le cadre de cette coopération un archipel d'agglomérations situées entre Bâle et Dijon. Si cet espace est bien identifié comme un corridor qui relie la plaine d'Alsace et celle de la Saône, sa réalité en tant que réseau de coopération est émergente. L'agglomération trinationale de Bâle, les régions d'Alsace, de Franche-Comté et de Bourgogne et les agglomérations françaises partagent l'ambition de donner à ce corridor une visibilité européenne plus forte. Chacune est consciente qu'aucune des composantes de ce réseau, à l'exception de Bâle, n'a la masse critique suffisante pour porter des fonctions de métropole. Pour franchir un palier qualitatif, le développement de coopérations est donc une nécessité. Ces coopérations impliqueront selon les cas l'ensemble des agglomérations ou certaines d'entre elles, dans une logique d'intégration de proche en proche.

Carte des signataires



**RÉSEAU MÉTROPOLITAIN RHIN-RHÔNE**

Les sujets à l'étude pour la coopération métropolitaine :

- Emplois métropolitains supérieurs : l'objectif est celui du développement d'une offre métropolitaine d'envergure européenne, par le biais de l'approfondissement, la promotion et le partage des fonctions et emplois métropolitains du réseau à l'échelle européenne, l'organisation d'une manifestation de mobilisation et d'approfondissement d'envergure européenne, et la définition du projet métropolitain.
- Culture : il s'agit de permettre un fonctionnement métropolitain de la culture dans le réseau Rhin-Rhône, via la définition des synergies et actions possibles dans ce domaine, notamment l'organisation d'une exposition de grande envergure, commune aux villes du réseau, ainsi que l'organisation de l'offre symphonique et lyrique et la mise en réseau des établissements d'enseignement artistique.
- Déplacements / Transports : l'objectif est le fonctionnement du réseau en métropole grâce au réseau ferroviaire à grande vitesse, par la définition des moyens d'optimisation de l'existant, puis des opportunités apportées par l'arrivée du TGV Rhin-Rhône. L'objectif est de pouvoir pratiquer la métropole d'une ville à l'autre, où qu'elle se trouve, dans l'espace de la demi-journée aller et retour en ayant participé à un cours, une réunion, un spectacle...

---

## **2. État des coopérations dans les domaines de l'enseignement supérieur et de la recherche**

### **A. Le réseau métropolitain Rhin-Rhône**

---

Le réseau métropolitain Rhin-Rhône, bien que sa forme soit atypique, est porteur de développement. Il porte en lui, de par son emplacement stratégique (à l'articulation d'espaces dynamiques : bassins rhénan, rhône-alpin et parisien) et de par sa composition (un ensemble de villes d'importance moyenne, exceptée Bâle, qui ne peuvent que s'associer pour rayonner au niveau européen), de nombreux potentiels.

### **B. L'enseignement supérieur et la recherche**

---

Le territoire du réseau comporte de nombreuses formations et l'ouverture de sites secondaires a permis de démocratiser l'accès à l'enseignement supérieur. Cela permet de donner une certaine cohérence au réseau.

Néanmoins, on ne constate que peu de complémentarités entre les diverses formations du territoire et la concurrence est toujours d'actualité. Or, même les grands pôles d'enseignement supérieur et de recherche situés dans les principales villes du réseau (Dijon, Besançon, Belfort, Montbéliard, Mulhouse, Bâle) ont désormais des perspectives de développement réduites si aucun lien n'est créé. On peut d'ailleurs remarquer que l'Université de Bourgogne (UB) et l'Université de Franche-Comté (UFC) perdent des étudiants (comparaison 1990-1999).

### **C. La coopération aujourd'hui**

---

Il est vrai que de nombreux réseaux et liens existent ou sont en cours de développement, en particulier au niveau de la recherche. Mais ils ne fonctionnent pas tous réellement, comme le réseau CLUSE (qui a quasiment cessé son activité), et se créent à l'initiative de quelques individus. Ces réseaux se limitent, en général, à établir des liens au sein de la même matière (notamment la médecine et la pharmacie où la coopération est établie de

longue date). Certains restent, pour le moment, au stade de projet (comme le PRES, Pôle de recherche et d'enseignement supérieur) car les intérêts et problèmes communs (indispensables à la création d'un réseau) sont mal identifiés et le dialogue peut avoir des difficultés à s'établir faute de structure fédératrice.

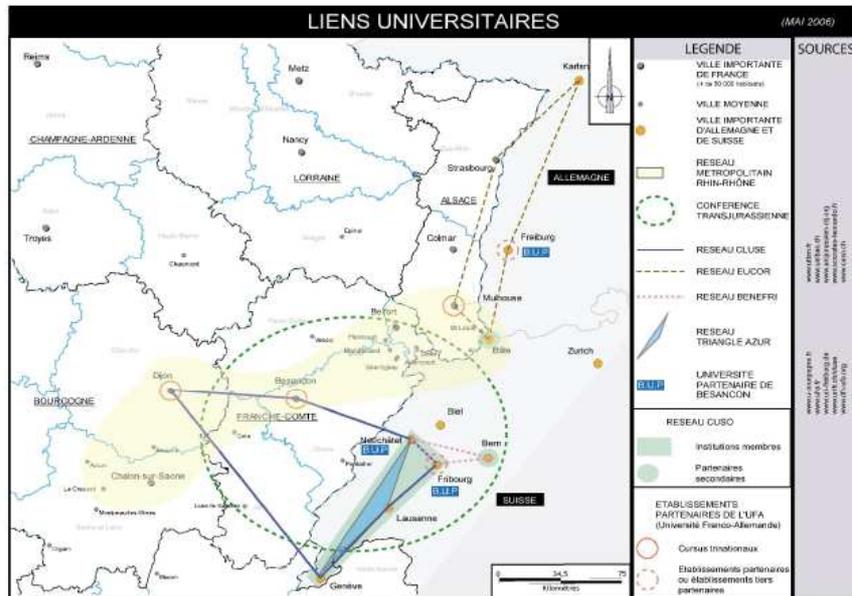


Figure 9 Les liens au niveau de l'enseignement supérieur. Réalisation: AUDAB

## D. Les apports possibles du réseau

Il est donc nécessaire d'établir une cohérence au niveau du territoire du réseau Rhin-Rhône et d'améliorer la circulation de l'information, qui fait pour le moment défaut. Les acteurs interrogés ont, le plus souvent, demandé des compléments d'information sur le réseau afin de connaître ses buts et s'il pouvait être utile au développement de l'enseignement supérieur et de la recherche, deux domaines indispensables à la création d'emplois métropolitains supérieurs (qui ont un impact dynamique sur l'emploi global). Les acteurs interrogés ne connaissaient pas ou peu le réseau; cela s'explique, en partie, par sa relative jeunesse, mais ils ont manifesté de l'intérêt pour ce réseau et n'ont pas hésité à émettre des propositions.

Le réseau peut se révéler utile pour :

- donner une visibilité européenne : La coopération au sein du réseau Rhin-Rhône doit permettre de mettre fin à la concurrence, de faire jouer la complémentarité et de faire disparaître la fracture entre l'ensemble Bourgogne/Franche-Comté et le Nord Franche-Comté/Alsace. Le développement et l'amélioration de la coopération doivent permettre de donner une meilleure visibilité européenne au territoire et à l'enseignement supérieur.

- Remédier à la perte d'étudiants : Le fonctionnement en réseau doit permettre de remédier à la perte d'étudiants (qui quittent la Franche-Comté ou la Bourgogne) et de mettre fin aux tensions dues, par exemple, au fait que l'UB vienne « recruter » des étudiants dans l'Ouest de la Franche-Comté. Il est nécessaire, pour la plupart des acteurs interrogés, de créer une « grande région » comprenant la Bourgogne, la Franche-Comté et l'Alsace (plus précisément le Haut-Rhin) et même de renforcer les liens avec les villes suisses universitaires telles que Neuchâtel et Lausanne, afin de pouvoir se positionner face à Lyon et Strasbourg, entre autres.

- Améliorer l'information : Aujourd'hui, les coopérations naissent d'intentions individuelles ; une institution coordinatrice apparaît indispensable. Le réseau

Rhin-Rhône, pour les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, peut devenir un outil intéressant car il peut permettre de créer une unité régionale puis de formaliser la coopération existante et l'améliorer, notamment en favorisant la circulation de l'information. Le réseau pourrait permettre d'assurer une continuité de l'action et de fédérer les acteurs (comme le permet la Conférence des présidents des universités du Grand Est à un niveau moins poussé).

## **E. Propositions**

---

Il est indispensable, pour que le réseau fonctionne, notamment au niveau de l'enseignement supérieur et de la recherche, que les différents territoires/acteurs aient et identifient des problèmes et des intérêts communs. En effet, pour qu'une coopération fonctionne, le simple fait de vouloir coopérer n'est pas suffisant ; il faut des problèmes communs qu'on ne peut résoudre seul et des buts communs à atteindre. Il est également nécessaire de veiller à ce que les structures mises en place soient légères et souples afin de ne pas «étouffer» les différents acteurs. Le réseau Rhin-Rhône, au niveau de l'enseignement supérieur et de la recherche, se doit d'être différent d'une simple structure d'information. Sans cela, le réseau ne fonctionnera pas. Pour appuyer ces affirmations, on peut prendre, comme exemple le réseau EUCOR (comme réussite) et les réseaux CLUSE et Rhône-Alpes (comme de relatifs échecs).

Au départ, EUCOR ne devait être qu'une structure d'information. Mais les acteurs de la recherche et de l'enseignement supérieur n'ont vu aucune utilité à ce nouvel outil. EUCOR s'est donc transformé et s'est adapté aux réels besoins des chercheurs et des étudiants (ce qui s'est notamment traduit par la mise en place de subventions pour financer, en partie, projets et déplacements). Cette transformation s'est révélée bénéfique puisque, aujourd'hui, le réseau EUCOR est un exemple de relative réussite en matière de coopération au niveau de l'enseignement supérieur et de la recherche. En effet, il fonctionne relativement bien depuis sa création en 1984 .

On doit donc s'orienter vers une structure qui fédère l'ensemble des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche sur le territoire concerné. Cette structure doit également permettre d'améliorer la circulation de l'information et de garantir le bon fonctionnement et le développement des partenariats.

## **Conclusion**

---

Il apparaît assez nettement que la coopération n'est pas encore très développée au niveau du réseau métropolitain Rhin-Rhône, notamment parce qu'il s'agit pour le moment d'initiatives individuelles. Cela signifie, en somme, que la coopération dépend entièrement de quelques personnes et de leur motivation. Les partenariats établis n'ont donc pas une pérennité garantie. En effet, il suffit qu'une personne à l'origine de la mise en place d'une coopération quitte son poste ou ne puisse plus assumer la charge de travail que représentent la mise en place et le développement d'une coopération, pour que les liens établis disparaissent. Il est donc nécessaire, comme le souhaitent les acteurs interrogés, de concevoir et de mettre en place une structure capable de donner un caractère durable aux coopérations existantes.

On constate que les relations semblent plus développées au niveau de la recherche qu'au niveau de l'enseignement supérieur. Mais les partenariats existants restent, pour le moment, assez peu lisibles (excepté le réseau EUCOR) ou sont sur le point de disparaître (comme le réseau CLUSE).

Le réseau métropolitain Rhin-Rhône peut permettre de relancer les coopérations et d'assurer leur existence et leur développement sur un territoire, qui, au premier abord, peut laisser perplexe. Mais comme on a pu le constater, il n'est pas dépourvu de logique. Il est également porteur de potentiels, puisqu'au niveau des formations de l'enseignement supérieur, il existe des formations similaires et qu'une logique de complémentarité et de mutualisation est envisageable. Il faut également noter qu'au niveau de la recherche, chaque pôle

du réseau s'est spécialisé dans un domaine. Cela permet de structurer le réseau autour de pôles de recherche complémentaires et, ainsi, de favoriser les collaborations. Cela donne également la possibilité de mettre fin, ou tout au moins de diminuer, la concurrence. Cette dernière ne peut qu'avoir des impacts négatifs sur la plupart des villes du réseau, notamment au niveau de l'enseignement supérieur, secteur qui voit le nombre d'étudiants diminuer assez fortement. Or l'enseignement supérieur et la recherche, de façon schématisée, garantissent le développement d'emplois métropolitains supérieurs, eux-mêmes garants du développement du territoire.

**Thomas LEYSENS**

**Encadrement :**

**IAUL – Institut d'Aménagement et d'urbanisme de Lille**  
**Didier PARIS**

**AUDAB – Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon**  
**Stéphane BAUDIN**

**Avril – septembre 2006**

# MÉTROPOLE CÔTE D'AZUR

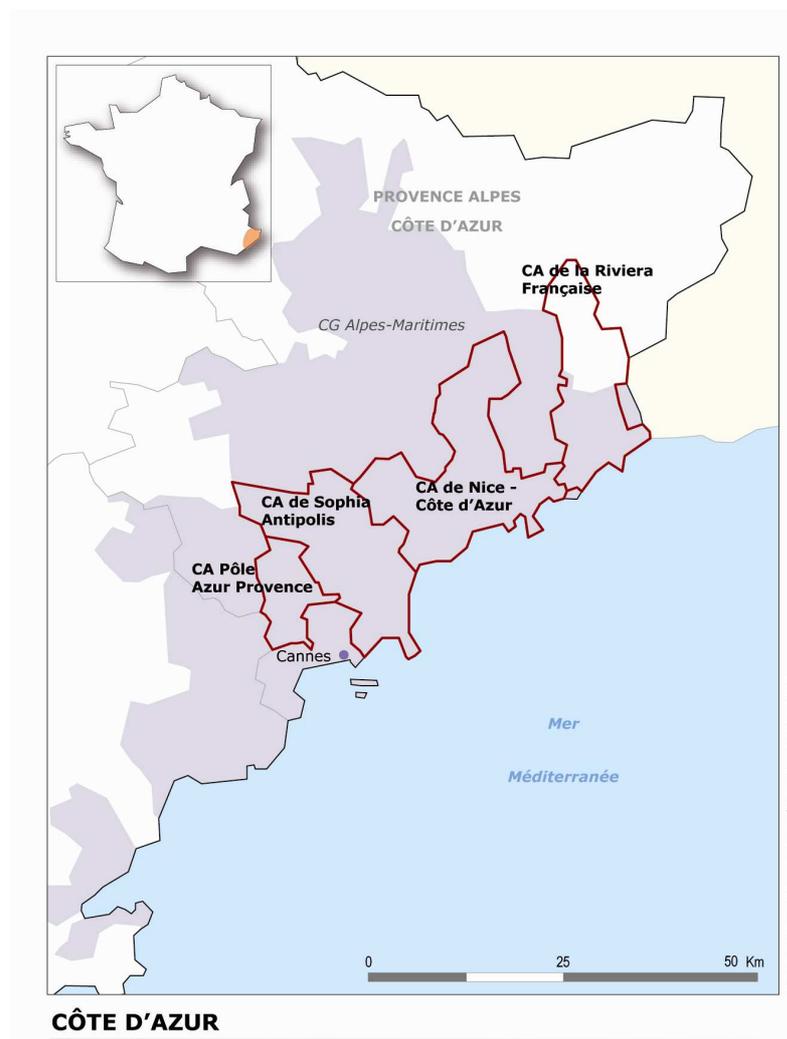
## ÉTAT DES COOPÉRATIONS DANS LE DOMAINE DE LA CULTURE

**LAETITIA NICOLLE**

### 1. Présentation générale (DIACT)

La côte d'Azur est la bande littorale densément peuplée qui s'étend de Menton, à la frontière italienne, jusqu'à Théoule. Bordée au Nord par les Alpes, elle est appréciée pour son climat et la beauté de ses paysages mais doit faire face à des enjeux d'aménagement considérables. Elle bénéficie d'une renommée internationale au plan touristique (8,6 millions de visiteurs accueillis en 2003) et culturel (festival de cinéma de Cannes par exemple) mais la concurrence internationale se fait de plus en plus vive. Les habitants, les visiteurs et les entreprises pratiquent tous les jours la métropole mais la côte d'Azur n'est toujours pas perçue ni organisée comme un ensemble cohérent. Pour valoriser ces atouts et faire face à ces enjeux, une conférence métropolitaine s'est constituée spécialement en réponse à l'appel à coopération. Elle regroupe six collectivités (cf. carte) et quatre autres acteurs majeurs (chambre de commerce, université, centre hospitalier universitaire et agence d'urbanisme). C'est une structure informelle, destinée à étudier et à promouvoir des projets contribuant au rayonnement international de la métropole, en y associant l'Italie et la Principauté de Monaco.

Carte des élus signataires



**Les sujets à l'étude pour la coopération métropolitaine** (le sujet souligné est celui étudié dans le cadre de la mission APERAU) :

*Deux préoccupations transversales :*

- Le développement durable
- L'international

*Un projet structurant: l'aménagement de la plaine du Var : L'objectif est de renouveler l'image et le dynamisme de l'ensemble de la Côte d'Azur, permettre un aménagement cohérent et volontaire de ce secteur, afin de « coudre » les deux rives, et de l'identifier comme site à enjeu national.*

*Quatre thèmes d'actions mutualisées*

- Le développement économique à travers la formalisation de l'archipel technopolitain
- Les transports en commun avec la volonté de créer un Réseau de Transport Métropolitain
- La rénovation urbaine
- **La culture**

---

## **2. État des coopérations dans le domaine de la culture**

---

### **A. La coopération métropolitaine azurée**

---

- **Les signataires**

Le 6 décembre 2004, dix acteurs majeurs des Alpes-Maritimes ont signé la "Déclaration d'Intention dans le cadre de l'Appel National à Coopération Métropolitaine". La particularité de la réponse azurée réside dans le fait que les signataires ne sont pas uniquement les collectivités territoriales les plus importantes du Département, ils comptent également quatre acteurs essentiels à l'aménagement et au développement de la Côte d'Azur. Les dix signataires sont ainsi :

- Le Conseil Général des Alpes-Maritimes
- La Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur [CANCA]
- La Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis [CASA]
- La Communauté d'Agglomération de la Riviera Française [CARF]
- La Communauté d'Agglomération de Pôle Azur Provence [CAPAP]
- La ville de Cannes
- L'Université de Nice-Sophia Antipolis [UNSA]
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur [CCI NCA]
- L'Agence des Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes [ADAAM]
- Le Centre Hospitalier Universitaire de Nice [CHU]

La participation de ces acteurs socio-économiques et académiques est apparue comme une évidence, notamment parce que les institutions souhaitent créer un projet correspondant tant aux ambitions publiques que privées ; il était donc logique de faire de ces acteurs principaux du territoire des partenaires plutôt que de les associer occasionnellement à la démarche.

- **Les objectifs**

Cette diversité des signataires permet de donner une vision plus globale du territoire lors de la réalisation des différents travaux nécessaires à la coopération métropolitaine. D'ailleurs, elle a permis d'identifier les quatre objectifs principaux affichés dans la Déclaration d'Intention, à savoir :

- Mieux relier la Côte d'Azur aux autres métropoles européennes
- Développer la mobilité des hommes à l'intérieur de la Métropole

- Privilégier un développement économique de type technopolitain
- Développer l'enseignement supérieur, la recherche scientifique et la coopération internationale

Ces objectifs permettent évidemment de répondre à l'objectif de l'Appel à Coopération lancé par la DATAR, c'est-à-dire le renforcement du rayonnement des métropoles françaises. Pour la Côte d'Azur, qui dispose déjà d'une reconnaissance internationale, cette démarche est également l'occasion de mettre en avant de nouveaux atouts ou, plus exactement, de mettre en lumière des éléments du territoire pour l'instant peu reconnus au niveau international.

### • **Un premier projet métropolitain en émergence**

Depuis que la Métropole azuréenne a été retenue par la DATAR en février 2005, les acteurs ont travaillé ensemble pour aboutir à un projet métropolitain validé par les techniciens et qui doit être soumis dès que possible aux élus. Ce projet sera composé de trois items :

1. **Deux préoccupations transversales**, à savoir le **Développement Durable** et l'**International**, c'est-à-dire des composantes du projet métropolitain qui doivent être prises en compte dans toutes les thématiques et dans toutes les actions qui seront développées dans le cadre du projet métropolitain.
2. **Un projet structurant et rassembleur** qui est l'**Aménagement de la Plaine du Var**. Ce projet, encore à l'étude, est très important pour la Côte d'Azur malgré sa localisation sur une partie minime du territoire notamment parce qu'il permettra de resserrer les liens entre l'Est et l'Ouest de l'espace azuréen. L'objectif est de faire, si cela est possible, de ce projet une Opération d'Intérêt National (OIN), c'est-à-dire une opération de la même envergure que Euroméditerranée à Marseille.
3. **Quatre thèmes d'actions** pour lesquelles la mutualisation semble être un atout majeur pour le développement du territoire, ces thématiques étant : **le développement économique, les transports en commun, la rénovation urbaine et la culture**.

### • **Le système de gouvernance**

Le système de gouvernance de la métropole n'a pas évolué pour l'instant et correspond donc à ce qui a été présenté dans le rapport de présentation joint à la Déclaration d'Intention. Les instances de la Métropole ont donc un mode de fonctionnement souple et sont au nombre de trois.

La **Conférence Métropolitaine** rassemble les 10 présidents signataires de la Déclaration d'Intention. La Conférence est l'instance décisionnelle de la métropole, elle est donc à ce titre responsable des orientations stratégiques à mettre en œuvre au niveau métropolitain. Cet organe ne s'est jusqu'à présent réuni qu'une seule fois au mois de mai 2005.

La coopération entre élus n'est pas encore un mécanisme totalement intégré sur la Côte d'Azur. L'avancement modéré de la coopération trouve une première explication dans la nouveauté des Communautés d'Agglomérations, ces dernières ayant été créées en 2002 et plus ou moins facilement. Pour cette raison, la coopération au niveau métropolitain peut paraître un peu prématurée. Par ailleurs, les élus ont quelques craintes vis-à-vis de la mise en place d'une métropole. L'appréhension la plus répandue est la perte de pouvoir et d'identité qu'entraînerait une formalisation trop prononcée de cette démarche. Les élus craignent qu'une telle démarche se termine par la création d'une Communauté Urbaine centrée sur Nice, ce qui ne les intéresse pas.

Le **Comité Permanent Métropolitain**, l'instance technique de la métropole, regroupe, à ce titre, les directeurs généraux des institutions signataires, les représentants des Conseils de Développement ainsi que des partenaires privés.

Le rôle de ce Comité est de préparer les éléments nécessaires à la Conférence pour décider des objectifs métropolitains à poursuivre. Les différentes réunions de ce Comité, que cela soit dans son intégralité ou en groupes de travail thématiques, ont permis d'aboutir au projet métropolitain présenté ci-dessus.

Ce lieu d'échange a permis de développer les relations, jusqu'à présent limitées, entre les différentes institutions des Alpes-Maritimes. Cependant, il est important de préciser qu'au niveau technique les Directeurs Généraux des Services des six collectivités signataires et le Secrétaire Général de la Préfecture des Alpes-Maritimes se réunissaient déjà auparavant pour discuter de certains thèmes. Il existe donc un réel échange entre les différentes collectivités mais cela ne se traduit pas de manière opérationnelle sur le territoire.

Le **Secrétariat Permanent de la Coopération Métropolitaine**, bien qu'étant à la disposition et sous l'autorité de la Conférence Métropolitaine, joue le rôle de coordinateur de la démarche. A ce titre, il assure le relais entre les instances techniques et décisionnelles. Ce rôle est tenu depuis le début de la démarche par la Préfecture des Alpes-Maritimes.

Le fait qu'un rôle clé d'animateur et de coordinateur d'une démarche territoriale soit tenu par l'État déconcentré montre le problème de gouvernance auquel doit faire face la démarche. Cette difficulté de désigner un animateur local est une des raisons pour lesquelles la démarche n'est pas aussi bénéfique qu'elle le pourrait, notamment parce qu'elle montre un certain manque de confiance entre les différents partenaires. Ce manque de leadership, nécessaire pour une réelle avancée de la coopération, se voit d'ailleurs dans la délimitation du territoire métropolitain qui a été fait à minima, c'est-à-dire qu'il correspond au territoire des quatre Communautés d'Agglomérations et à la ville de Cannes.

Si la mise en place de la coopération a permis un rapprochement au niveau technique, à l'heure actuelle ce rapprochement est plus difficile au niveau des élus, la Métropole étant d'abord envisagée comme une sorte de menace plutôt que comme une réalité à développer.

## **B. La coopération azurée dans le domaine culturel**

Au sein du projet métropolitain validé par les techniciens, une des thématiques les plus fédératrice est celle de la culture. Cet intérêt nouveau pour la culture trouve deux explications principales.

D'une part, la Côte d'Azur, de par son cadre exceptionnel, est un lieu très riche culturellement parlant. Non seulement, elle dispose d'un patrimoine architectural assez remarquable mais, en plus, de nombreux artistes de différentes disciplines se sont servis de la Côte d'Azur comme d'une « muse ».

D'autre part, avec l'intensification de la concurrence des territoires au niveau international, la Côte d'Azur ne peut plus uniquement compter sur son cadre exceptionnel pour attirer entreprises et touristes. Il existe désormais des lieux offrant un meilleur rapport qualité/prix, la Côte d'Azur doit donc se munir de nouveaux atouts pour conserver sa place particulière.

Le développement culturel était déjà présent dans la Déclaration d'Intention ainsi que dans le Rapport de Présentation qui l'accompagnait, mais l'intérêt qui lui est porté s'est accru au cours de l'élaboration du projet. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'un groupe de travail "culture" a été créé.

Dans le Rapport de Présentation, le développement du rayonnement culturel de la Côte d'Azur est associé à celui du rayonnement universitaire et de la recherche. La culture est avant tout présentée comme un moyen d'attirer des entreprises et de fidéliser les investisseurs. Les actions envisagées sont de deux sortes :

- **La mise en synergie** des musées, des centres et des sites culturels et artistiques de la Côte d'Azur autour de manifestations communes ou complémentaires. Cette synergie passe par la mise en place d'une communication unique, d'une billetterie globale, d'un agenda harmonisé.

- **La création d'un musée de rang international** qui accueillerait de manière périodique des œuvres des musées azuréens.

Le Rapport de Présentation prévoyait également la réalisation d'une étude sur la faisabilité d'un centre international d'art moderne et d'art baroque. Cette étude n'a cependant pas été réalisée.

### • **L'offre culturelle azurienne**

Aucun document de diagnostic et d'analyse de l'offre culturelle azurienne n'existant, il a fallu avant tout délimiter le champ d'étude. Une politique culturelle est toujours divisée en trois composantes : la formation, la création et la diffusion. De plus, il est également possible de diviser les éléments de ces trois composantes en deux catégories à savoir : les éléments culturels utilisés au quotidien par les habitants du territoire et les éléments avec un rayonnement national voire international.

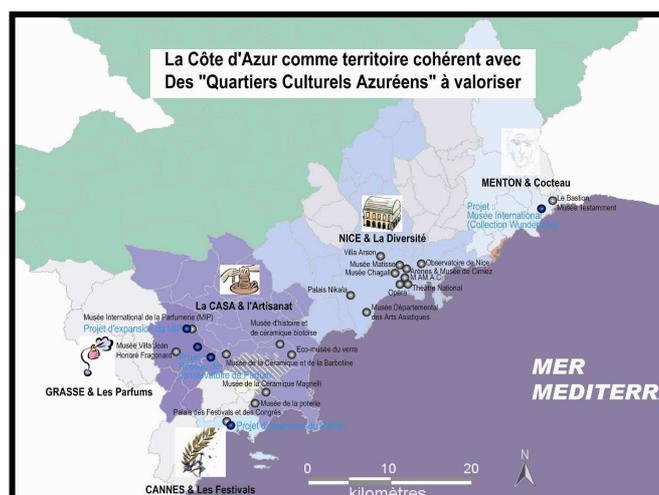
Le champ d'étude a donc été limité aux éléments permettant d'accroître l'attractivité de la Côte d'Azur comme les musées, les festivals, ... et laisse de côté les équipements culturels utilisés plus régulièrement comme les écoles de musiques municipales, les bibliothèques, ... des équipements qui pour l'instant ont une gestion communale ou intercommunale qui leur correspond.

Suite à la réalisation d'un inventaire des équipements et des manifestations culturelles et à la rencontre de certains acteurs, il a été possible de caractériser l'offre culturelle de la Côte d'Azur.

- Le territoire est assez bien doté en équipements et événements culturels, et cela d'autant plus que l'on se situe dans la zone urbanisée. Malgré ce foisonnement très peu d'équipements sont de dimension nationale voire internationale.
- L'offre culturelle de la Côte d'Azur est particulièrement bien dotée dans les "disciplines" suivantes : le patrimoine et les arts plastiques. Grâce aux aristocrates étrangers, qui ont été les éléments déclencheurs de son développement, la Côte d'Azur dispose d'un patrimoine bâti de qualité ainsi que de jardins botaniques publics et privés très intéressants. Par ailleurs, en tant que terre d'accueil de nombreux artistes tels que Picasso, Matisse, Cocteau, ... de nombreux musées consacrés aux arts modernes sont présents sur le territoire.
- La composante "spectacles vivants" de l'offre culturelle n'est quant à elle pas très importante et donc loin d'être de niveau métropolitain. L'accueil de spectacles vivants et leur développement sont notamment limités par le petit nombre de structures à fort rayonnement. Ainsi, la Côte d'Azur ne dispose que de deux équipements nationaux pour les spectacles vivants "classiques" (Théâtre National de Nice et Opéra de Nice) et de seulement quelques salles pour accueillir des spectacles davantage tournés vers le grand public (le Palais Nikaïa, l'Acropolis à Nice et les palais des congrès de Cannes, d'Antibes, Golfe-juan et Juan les Pins).
- Les manifestations culturelles proposées sur la Côte d'Azur se traduisent essentiellement par des festivals estivaux assez classiques. L'offre est pour l'instant peu diversifiée même si cela a tendance à évoluer depuis quelques années. Ces festivals sont pour la plupart musicaux et ne recherchent pas le mélange des arts.
- La Côte d'Azur peut être divisée en plusieurs "Quartiers Culturels Azuréens" qui sont les suivants :
  - **Grasse et les Parfums** : Grasse est considérée comme la capitale mondiale du parfum et dispose déjà d'éléments mettant en avant cette particularité.
  - **Cannes et les Festivals** : ceci est notamment dû à la présence du Palais des Festivals et des Congrès de Cannes qui accueillent de grandes

manifestations internationales dont la plus connue est le Festival International du Film.

- **L'agglomération Sophia-Antipolis et l'Artisanat** : des petites communes comme Biot et Vallauris sont reconnues internationalement pour leur tradition respective du verre et de la céramique.
- **Nice et la diversité** : Nice est la ville de la Côte d'Azur qui est la mieux dotée en matière d'équipement culturels et dispose donc d'une offre assez complète et variée.
- **Menton et Cocteau** : Menton développe son offre culturelle sur plusieurs composantes et celle qui a le potentiel international le plus important est certainement la mise en avant du lien particulier qu'il existe entre la ville et l'artiste.



La coopération entre les différents acteurs culturels de la Métropole ne peut aller qu'en s'améliorant, notamment parce que pour l'instant il s'agit d'un coutume peu répandue sur la Côte d'Azur. Il existe très peu de liens que cela soit entre les collectivités ou encore entre les acteurs privés d'un même domaine ou de domaines différents. Ce manque de coopération actuelle ne semble pas être un obstacle au développement d'une offre culturelle métropolitaine notamment parce que les différents acteurs rencontrés se sont montrés assez ouverts à la possibilité de travailler en partenariat avec d'autres acteurs culturels publics ou privés.

### • Les coopérations culturelles antérieures

Dans l'histoire des coopérations ayant existé sur la Côte d'Azur, deux sont particulièrement intéressantes car elles considèrent la Côte d'Azur comme un territoire unique et la dotent d'une offre culturelle de niveau métropolitain.

La première coopération est l'exposition de 1997 "**La Côte d'Azur et la Modernité**" qui s'est déroulée dans plusieurs musées situés sur l'ensemble du territoire azuréen. Cette exposition avait également la particularité de mélanger différents domaines culturels. Cette exposition est la coopération la plus importante dans le domaine culturel qui ait eu lieu sur la Côte d'Azur. Réitérer un tel événement semble pour l'instant difficile car il nécessite qu'un organisme s'implique totalement pour gérer au mieux la pluridisciplinarité et le grand nombre d'acteurs engagés.

La deuxième coopération entre musées s'est traduite par la mise en place de la "**Carte Musées Côte d'Azur**". Cette démarche a été calquée sur le modèle parisien, elle permettait donc de visiter un certain nombre de musées pendant un certain laps de temps. Cette carte représente une coopération assez limitée et le Conseil Général ne l'a pas remise en place cette année afin de la remanier

et d'impulser davantage d'actions communes de la part des différents acteurs privés culturels.

- **Les coopérations actuelles**

Au fil des entretiens, il est apparu que les acteurs institutionnels culturels n'avaient aucune attente particulière vis-à-vis de la démarche métropolitaine en cours, notamment parce qu'une majorité d'entre eux n'étaient pas très au fait de la démarche.

Actuellement, les coopérations les plus avancées et les plus formalisées dans le domaine culturel sont le résultat des intercommunalités qui ont toutes pris la compétence optionnelle "Gestion des équipements sportifs et culturels d'intérêt communautaire". Cette coopération se limite donc pour l'instant à gérer ensemble des équipements qui n'ont pas de dimension métropolitaine. Il est important de préciser que pour une majorité des Communautés d'Agglomérations, la gestion commune des équipements n'est considérée que comme une première étape. Maintenant que cette étape est à peu près maîtrisée, les Communautés d'Agglomérations commencent à réfléchir à la mise en place de communications et de programmations unifiées au sein de leur territoire.

Au niveau infra-départemental, il n'existe pour l'instant aucune coopération entre les collectivités et très peu d'échanges informels entre les différents responsables des services culturels. Il est tout de même possible de préciser que si les acteurs culturels ne travaillent pas ensemble pour harmoniser leur programmation, ils évitent de proposer des manifestations en même temps que leurs voisins. Cette volonté de ne pas accroître la concurrence en ayant des manifestations en simultané permet une certaine harmonisation de l'offre culturelle événementielle.

Enfin, un technicien de la ville de Nice estime que le niveau le plus pertinent pour créer une offre culturelle complète avec un rayonnement international est celui de l'infra-région notamment par la création de pôles d'excellence culturelle. Le premier pas vers cette coopération culturelle infra-régionale est la candidature commune des villes d'Aix/Marseille-Toulon-Nice pour être Capitale européenne de la culture en 2013. Il est important de préciser que cette vision est pour l'instant celle des techniciens de ces trois pôles mais qu'elle n'a encore été ni présentée aux élus ni acceptée par ces derniers.

Le développement de ces pôles serait positif pour la construction d'une offre culturelle métropolitaine azurienne parce qu'elle inciterait les acteurs locaux à davantage travailler ensemble, notamment par peur de voir l'importance culturelle de la Côte d'Azur diminuer par rapport à celle d'Aix/Marseille ou de Toulon.

**Laetitia NICOLLE**

**Encadrement :**

**IAR - Institut Régional d'Aménagement Aix-en-Provence  
Alain MOTTE**

**Préfecture des Alpes-Maritimes  
Jean-Marc PRODHOMME**

**mars – juin 2006**

## AIRE TOULONNAISE

# ÉTAT DES LIEUX DES COOPÉRATIONS SUR LA RADE DE TOULON

**SÉVERINE MOREL**

### 1. Présentation générale (DIACT)

Troisième pôle urbain de la façade méditerranéenne et première base navale de défense en Méditerranée, l'aire toulonnaise constitue un pôle d'appui fort pour le développement régional et le rayonnement international de la région Provence Alpes Côte d'Azur, aux côtés des métropoles voisines (aire métropolitaine marseillaise et conurbation azuréenne). Si son attractivité touristique et son dynamisme démographique sont forts, elle présente un déficit de rayonnement européen. Elle doit affirmer sa place en développant ses fonctions métropolitaines, organiser la cohérence de son système urbain et conforter sa gouvernance en mobilisant ses forces vives. C'est le pari qu'ont fait les signataires de la candidature toulonnaise.

Carte des signataires



**AIRE TOULONNAISE**

SCOT : Schéma de Cohérence Territorial

**Les sujets à l'étude pour la coopération métropolitaine** (le sujet souligné est celui étudié dans le cadre de la mission APERAU):

- **Le développement de la rade, cœur métropolitain, avec pour objectif la définition d'un grand projet partagé de développement et d'aménagement**
- L'accompagnement territorial du pôle de compétitivité Mer et autres filières d'excellence économique « haute technologie »
- L'attractivité touristique de la métropole :
- Déplacements métropolitains et déplacements intercités
- Le développement universitaire
- Le développement culturel

## 2. État des lieux des coopérations sur la Rade de Toulon

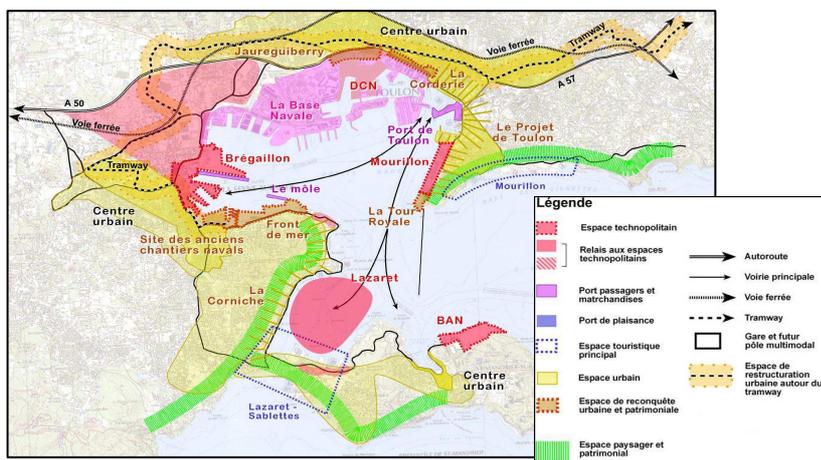
Le cahier des charges de l'appel à coopération métropolitaine interpellait les grandes villes sur trois grandes dimensions : la fonction rayonnante d'une métropole, la coopération intercommunautaire au sein de la métropole et l'association de la société civile.

L'aire toulonnaise, regroupant 31 communes, a surtout donné les priorités à la première dimension avec la volonté de mettre en place un dispositif de projet permettant de définir un programme d'actions confortant les emplois métropolitains supérieurs du territoire. En tant qu'agglomération de plus de 500 000 habitants, l'aire métropolitaine toulonnaise doit procéder à « une mise à niveau ». Entourée de Marseille et de Nice, elle souffre d'un déficit de rayonnement.

Malgré la priorité donnée à la première dimension, les collectivités locales ont été attentives à la mobilisation de nombreux acteurs du territoire (élus, forces vives) autant pour préparer le dossier de candidature qu'aujourd'hui dans la phase d'élaboration du projet en lui-même.

La dimension des coopérations intercommunautaires, concerne pour l'aire toulonnaise trois EPCI. Elle est a priori facilitée du fait des coopérations déjà existantes dans le cadre du schéma de cohérence territoriale. Le projet métropolitain permet d'explorer des thématiques peu approfondies dans les autres documents de planification.

La coopération métropolitaine a su redonner de la vigueur et dépoussiérer certaines coopérations existantes. Elle a impulsé le regroupement des acteurs institutionnels et privés autour d'une grande réflexion pour le développement de la Rade concrétisée par la création du groupe « Projet rade ». Un bref rappel des coopérations qui avaient et ont encore la Rade comme périmètre d'étude, est nécessaire pour comprendre comment il a été possible d'imaginer un dispositif dédié aux fonctions transversales et non focalisé sur une seule dimension.



Parmi les coopérations antérieures, Atalante (2000), un projet d'aménagement pour le développement du port, n'a pu mener à terme son étude. Le niveau d'échange entre les acteurs n'a vraisemblablement pas dépassé le cadre de la direction départementale de l'équipement, à la fois maître d'ouvrage et maître d'œuvre. Atalante a été réapproprié par d'autres instances de projet dont notamment la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée (TPM) en tant qu'état des lieux indispensable à l'élaboration de tout nouveau projet. Le Contrat de baie de la Rade de Toulon (2002) mobilise toujours les associations de protections de l'environnement et TPM qui en est le gestionnaire. Il avait généré une forte mobilisation des acteurs (associations, élus, syndicat intercommunal, Agence de l'Eau...) les amenant à coopérer pour monter un dossier solide et valider le Contrat. Cette démarche ne porte que sur la dimension environnementale de la Rade. L'idée d'Atalante a été reprise par TPM. De ce fait, TPM a regroupé les collectivités locales, les acteurs de la Défense et l'État au sein d'une instance politique : le Conseil de la Rade (2003). Son objectif était de définir un schéma d'aménagement, programme global et partagé pour le devenir de la Rade de Toulon qui intègre notamment la pluralité des usages et des fonctions de cet espace stratégique. Le suivi du Conseil de la Rade a été délaissé. Ce dispositif a favorisé une réactivité collective et rend possible une grande ambition pour le territoire. Il concrétise le passage d'une approche sectorielle à une approche intégrée. C'est la première fois que toutes les dimensions de la Rade son intégrées dans une instance partenariale.

Avec l'appel à coopération métropolitaine, la Rade est mise de nouveau sur le devant de la scène. Au regard de son histoire et de toutes les valeurs qui miroitent sur le site, la Rade avait déjà été le lieu de référence de l'aire toulonnaise. Le programme de travail décliné en sept axes, a placé comme axe phare et levier de développement métropolitain « le développement de la Rade de Toulon ». Cet axe est dédié à l'élaboration d'un schéma-programme de développement de la Rade, à la manière du Conseil de la Rade. Il s'agit d'un schéma d'aménagement urbain et économique contenant des propositions concrètes sur les vocations et l'organisation des espaces constitutifs de la Rade. Ce schéma doit déclencher et devenir le support de la construction d'un grand projet Rade.

Le thème de la Rade mobilise fortement les acteurs du territoire. Cette mobilisation a permis la création du groupe « Projet Rade ».

Le groupe « Projet Rade » voit le jour en 2006. Son rôle est de formaliser un Grand projet Rade d'envergure nationale sur un espace moteur pour le développement métropolitain. Le groupe «Projet Rade» constitue un dispositif de projet dédié. Il ne balaye pas les coopérations et partenariats déjà existants. Au contraire, il prolonge les efforts déjà engagés pour leur donner « un coup d'accélérateur », et les rassembler dans un effort commun. Le groupe « Projet Rade » étant une instance technique diffère du Conseil de la Rade qui est une instance politique. Ce groupe intègre toutes les dimensions présentes sur la Rade. Il s'adapte aux ordres du jour en faisant appel à des contributions particulières de la part de ses membres. Par exemple, il a été demandé aux représentants du Pôle Mer PACA un note énonçant les besoins des acteurs du pôle. Il associe en tant que de besoins d'autres acteurs de la Rade. Son rôle opérationnel se définit par la formalisation d'un grand projet Rade et sa concrétisation en un programme d'actions opérationnelles à inscrire dans le cadre du futur Contrat de Projets État Région 2007-2013.

Nous pouvons aujourd'hui dresser un bilan en trois points. Il vaut autant pour l'aire toulonnaise dans sa totalité que pour la coopération autour de la Rade de Toulon :

1. La coopération métropolitaine n'a pu répondre à ce jour à toutes les attentes, ni déclencher la mobilisation escomptée.
2. La coopération métropolitaine a déclenché une véritable prise de conscience sur un territoire mal exploré (il s'agit autant de l'aire toulonnaise que de la Rade) et révèle ainsi son véritable potentiel.

3. Enfin on traitera des conclusions générales que l'on peut émettre pour les coopérations sur la Rade de Toulon dans sa globalité.

## **A. Les faiblesses de la coopération**

---

La coopération entre EPCI n'est pas fonctionnelle. Les secteurs périphériques du SCoT hors TPM sont peu mobilisés sur le projet métropolitain (difficultés de compréhension de la « chose métropolitaine »).

**Ingénierie :** L'agence d'urbanisme de Toulon (AUDAT) ne bénéficie pas d'outil ou d'ingénierie suffisamment solides au regard de la communication directe avec les élus. Le second semestre 2006 sera cependant plus facile puisqu'il a été mis en place de nouveaux documents pour appuyer la présentation du projet métropolitain aux élus. L'appel à coopération est confronté à des difficultés de compréhension. Il est arrivé au moment où les communes sont engagées dans le SCoT. Il y a alors confusion des ambitions des deux projets. Cela crée un certain amalgame. De plus le Conseil Général du Var lance dans la même période son propre dispositif de contrats de territoire.

**Portage politique :** L'AUDAT joue pour ainsi dire le rôle du maître d'ouvrage délégué et est confrontée à un faible niveau de retour de la part des partenaires. Le portage politique est encore à consolider (le Président du SCoT est le seul élu véritablement sensibilisé aux enjeux métropolitains).

**Société civile :** La mobilisation de la société civile n'est pas portée par une véritable commande politique. Cette mobilisation a connu un léger sursaut au moment de l'élargissement du collège d'élus du Conseil de développement à toute l'aire du SCoT mais il n'existe pas de véritable assise.

**Les services de l'État :** Le manque de concertation se retrouve au niveau des différents services de l'État. Le SGAR par son engagement est un acteur qui porte véritablement les projets métropolitains de la région. Il est convaincu du rôle des trois métropoles de la Région. Le soutien de la Préfecture du Var et de la DDE est moins lisible. L'AUDAT a dû assurer une mise à niveau de l'information entre les services ce qui représente un frein dans l'avancement des travaux.

La Région a mal perçu l'appel à coopération. Elle n'a pas été consultée par l'État. Ce qui peut justifier en partie qu'elle ne se soit pas mobilisée dans l'élaboration des projets.

**Coopérations des métropoles voisines :** La configuration de trois projets métropolitains sur le littoral méditerranéen n'a pour l'instant insufflé aucune coopération entre les territoires voisins même si quelques sujets permettant de coopérer ont été mis en avant. Chacun doit d'abord consolider son rayonnement régional.

- L'État a mal informé les collectivités sur la finalité de l'appel à coopération. A terme il était question d'un contrat métropolitain. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Ce premier point résulte d'une série de questions sur ce qui n'a pas fonctionné jusqu'à aujourd'hui. Cela ne signifie pas qu'il est impossible de remédier à ces déficiences. Les actions sont encore possibles, et la consolidation de la communication entre tous les acteurs du territoire n'en est qu'à ses débuts. La coopération métropolitaine a permis de révéler les faiblesses et les insuffisances du territoire. Elle a aussi beaucoup apporté à l'aire toulonnaise.

## **B. Les atouts de la coopération métropolitaine**

---

**Sensibilisation des acteurs locaux :** La prise de conscience du rayonnement métropolitain régional est aussi effective au niveau des acteurs locaux. Elle est confortée par l'arrivée de la LGV PACA et la labellisation Pôle Mer.

**Exploitation du potentiel du territoire :** L'appel à coopération a mobilisé un certain nombre d'acteurs au sein d'un dispositif dédié avec un programme de travail bien défini. Les objectifs du programme de travail ont

requis un investissement technique fort à la hauteur de chaque thématique. Le projet métropolitain a aussi permis un investissement sur des thématiques importantes et peu explorées auparavant : la culture, le tourisme et l'image du territoire. Ce sont des dimensions plus exploratoires que le sujet de la Rade, du développement économique et des déplacements.

**Vers un grand projet urbain :** Avec la formalisation du groupe Projet Rade, les techniciens et partenaires ont réussi à déclencher un dispositif de projet à la hauteur des ambitions et des potentiels du site de la Rade de Toulon. L'élaboration du projet métropolitain a permis de mettre en place un dispositif technique pour la préparation du CPER 2007-2013.

- La réponse à l'appel à projet est à l'origine d'une reconnaissance régionale et nationale du fait métropolitain de l'aire toulonnaise. Elle a révélé l'existence de ce potentiel. Au même titre que Nice et Marseille, Toulon est une métropole. Avec le temps, la prise de conscience métropolitaine permet à TPM de s'affirmer dans son discours politique.

### C. Constat général

De manière générale, l'appel à coopération a contribué, voire permis, l'émergence d'un grand projet urbain. Le projet métropolitain appartient à une logique de projet et l'on pourrait même dire qu'il en est à l'origine. L'appel à coopération a déclenché un processus (dispositif groupe « Projet rade ») qui perdure dans le temps et englobe d'autres processus : le rassemblement d'acteurs autour d'objectifs communs, le rapprochement d'intérêts divergents pour une action globale...

Cependant, il n'est pas possible d'avoir un recul assez important pour analyser les coopérations au regard de leur relative jeunesse. La création de la communauté d'agglomération est récente et son appropriation des nouvelles dynamiques de gouvernance a complexifié et ralenti le jeu des acteurs.

Parmi les différentes coopérations qui ont été citées et présentées au cours de ce rapport, le constat est que l'on retrouve très souvent les mêmes partenaires.

Acteurs Démarche	TP M	AUD AT	CR PAC A	CG Var	CCIV	DDE	Préf. du Var	Préf. Mariti- me	SGA R	Pôle Mer	TV T
Contrat de Baie											
Projet Atalante											
Conseil de la Rade											
Comité directeur métropolitain											
Groupe compétences portuaires											
Groupe Projet Rade											

**Séverine MOREL**

**Encadrement :**

**IAR - Institut Régional d'Aménagement Aix-en-Provence  
Alain MOTTE**

**AUDAT - Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise  
Cécile MEZGER**

**mars – octobre 2006**

# AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE

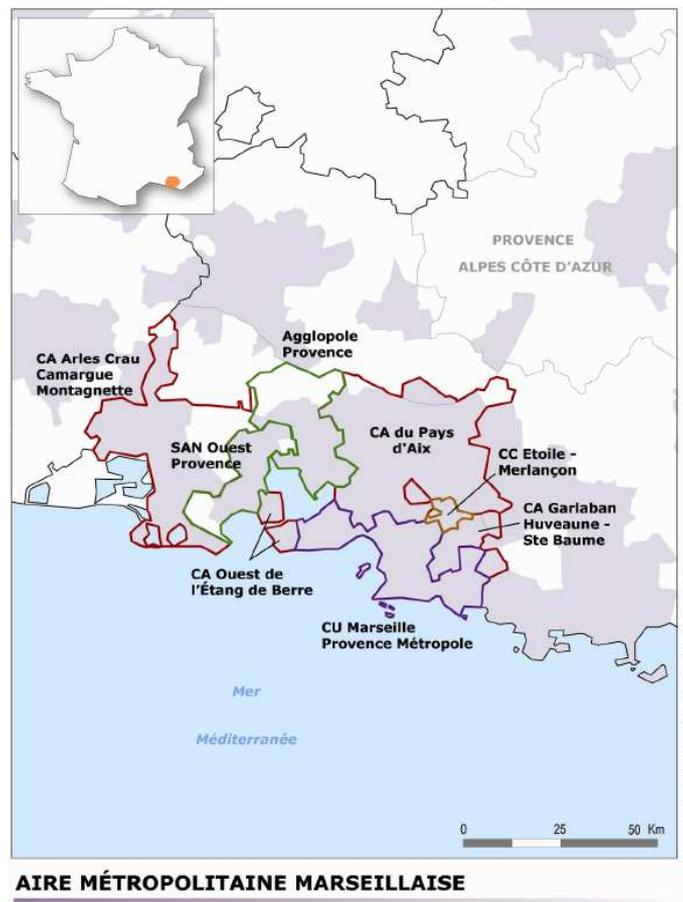
## ÉTAT DES COOPÉRATIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

### MAGALI SANTACROCE

#### 1. Présentation générale (DIACT)

L'aire métropolitaine marseillaise constitue un vaste ensemble de près de 1,8 million d'habitants. Située sur l'arc méditerranéen Barcelone-Gênes, au débouché des couloirs rhodanien et alpin, elle accueille le premier port de France et de Méditerranée, troisième port européen (Marseille) et la capitale historique de la Provence (Aix-en-Provence). Son cadre naturel est très attractif mais son relief est contraignant. Le système économique dispose de nombreux atouts avec notamment la labellisation de 6 pôles de compétitivité (dont deux à vocation mondiale) autour de l'implantation du projet ITER (projet de recherche international autour de la fusion nucléaire), une activité pétro-chimique de premier plan, ainsi qu'une activité logistique et industrialo-portuaire majeure. La région urbaine pâtit cependant de l'absence d'un projet de développement coordonné. De même, le système de déplacements est inadapté à une métropole multipolaire de cette envergure. La communauté d'agglomération d'Aix et la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole, rejointes courant 2005 par six autres intercommunalités, ont décidé de coopérer sur les fonctions métropolitaines essentielles pour conforter la vocation et la lisibilité internationale de cet ensemble métropolitain.

Carte des signataires



SAN : Syndicat d'Agglomération Nouvelle

**Les sujets à l'étude pour la coopération métropolitaine** (le sujet souligné est celui étudié dans le cadre de la mission APERAU) :

- **Déplacements**
  - Internes à la métropole : réaliser un diagnostic partagé, afin d'élaborer des scénarii et définir des priorités, pour développer les transports de masse et résoudre les difficultés de circulation entre les différentes villes de la métropole.
  - Grande accessibilité : définir les projets de desserte à long terme à soutenir en priorité
- Économie
  - Innovation et pôles de compétitivité : soutien des collectivités pour une pérennisation et une diffusion accrue dans le réseau des PME – PMI, ainsi que la lisibilité et la visibilité des sites économiques stratégiques.
  - Logistique
  - Tourisme
- Enseignement supérieur et vie étudiante, pour une meilleure coopération des acteurs et lisibilité du pôle d'enseignement supérieur Aix-Marseille
- Culture

---

## **2. État des coopérations dans le domaine des transports**

Dans le cadre du travail mené en collaboration entre la DIACT, L'APERAU et les métropoles, la thématique retenue pour ce dossier est celle des transports. Il s'intéresse à l'Aire Métropolitaine Marseille/Aix. La particularité de cet espace est conférée par le fait qu'il ne possède pas encore de dénomination précise. Pour simplifier le propos dans l'exposé qui suit, le nom d' « Aire Métropolitaine Marseille- Aix » a été retenu en référence à l'entité déjà existante, la Région Urbaine Marseille Aix (RUMA).

La problématique qui a guidé la réalisation de ce dossier fut la suivante : quels sont les systèmes de coopération en matière de transports mis en place au sein de l'Aire Métropolitaine Marseille Aix ? Pour ce faire, cette étude a été réalisée à partir d'enquêtes auprès des partenaires de la coopération métropolitaine, de synthèses d'études et d'un travail de suivi du processus au cours du stage réalisé auprès de la Communauté du Pays d'Aix. Le questionnaire d'enquête réalisé auprès des acteurs en matière de transports s'articule principalement autour d'interrogations portant sur les coopérations antérieures, actuelles et envisagées.

### **A. La démarche de coopération métropolitaine au sein de l'Aire Métropolitaine Marseille/Aix**

---

L'Aire Métropolitaine Marseillaise/Aix est située dans le sud est de la France, au croisement entre l'arc méditerranéen et la couloir rhodanien, au sein de la région PACA. Elle fut retenue, à la suite de l'appel à la coopération métropolitaine, dans le cadre de la première session. Elle regroupe à l'heure actuelle 8 EPCI: Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, les Communautés d'Agglomération du Pays d'Aix, Arles-Crau-Camargue-Montagnette, Ouest Étang de Berre, Agglopôle Provence, Garlaban Huveaune Sainte Baume, le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence et la Communauté de communes de l'Etoile et du Merlançon.

Les prémices de la coopération au sein de l'Aire Métropolitaine Marseille/Aix ont été posées initialement à trois EPCI partie prenante de l'aire urbaine : la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (ville centre Marseille), les Communautés d'agglomération du Pays d'Aix (Aix en Provence) et Garlaban Huveaune Sainte Baume (Aubagne). Cette collaboration fut marquée par l'élaboration de quatre textes :

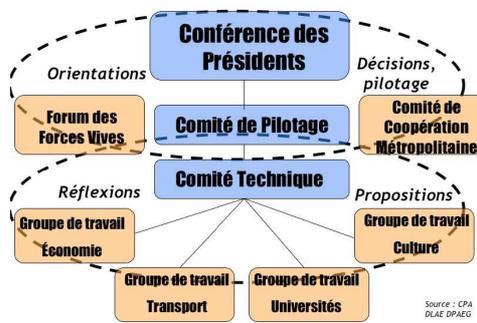
- l'Atlas des Métropolitains, diagnostic du territoire réalisé en 2002, portant sur le périmètre de la région urbaine Marseille-Aix ;
- le cahier d'acteurs communs des communautés MPM et CPA contributif au débat public sur la LGV PACA ;

- la déclaration commune des trois Conseils de Développement, relative au développement de la politique des déplacements et des transports collectifs
- le préambule commun aux projets d'agglomération des trois EPCI de décembre 2003.

Les 8 EPCI partenaires ont validé les enjeux majeurs de la coopération métropolitaine :

- réussir cette coopération politique qui a trop longtemps fait défaut à l'aménagement de la métropole ;
- renforcer le poids des intercommunalités dans le dialogue avec l'État et les autres collectivités (CR, CG) en affichant des positions communes lorsque cela est possible ;
- prendre rang pour la préparation de la future contractualisation en 2007, pour que les agglomérations soient présentes à la table des négociations ;
- accélérer la réalisation d'un réseau de transports métropolitains ;
- anticiper et préparer l'arrivée du projet ITER.

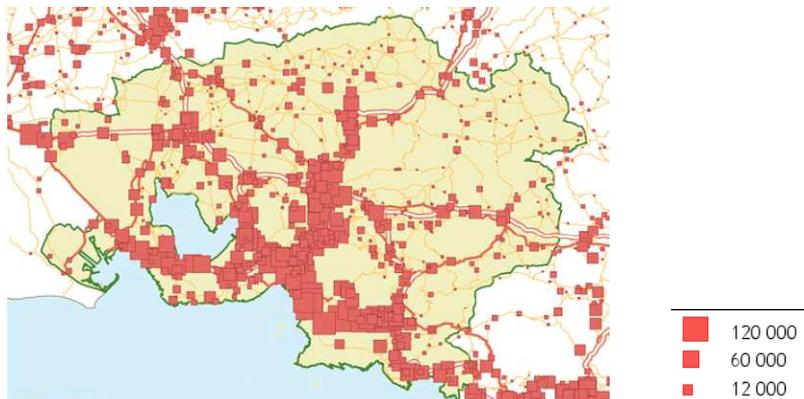
La structure de gouvernance métropolitaine mise en place conjointement par les 8 est matérialisée par l'organigramme ci dessous.



Il a été déterminé par le club des 8 que les transports seraient le point central de l'élaboration du projet métropolitain. En effet, ils constituent, pour cet espace, un des enjeux majeurs en matière d'aménagement et de planification territoriale.

## **B. Les transports, un problème majeur pour la métropole**

Il est communément admis que les transports, au sein de l'Aire Métropolitaine Marseille/Aix connaissent des nombreux dysfonctionnements qui entravent leur bonne marche. En effet, ils se sont développés autour du « tout voiture » avec la mise en place d'un réseau routier très dense mais qui est de plus en plus saturé. Ce qui n'est pas sans effets induits (pollution notamment).



La saturation du réseau routier (2002 / 2020)  
Source : CETE Méditerranée – Octobre 2004

Par ailleurs, le réseau ferré est aussi touché par des problèmes de mauvaises performances. A titre d'exemple, la ligne entre Marseille et Aix en Provence,

deux plus grandes cités de la métropole, ne possède qu'une seule voie non électrifiée.

De ce fait, les autorités prennent peu à peu conscience de la nécessité de remédier à ce phénomène et tentent de le faire en développant progressivement les transports en commun.

A l'échelle métropolitaine deux constats prédominent donc :

- un retard en infrastructures et en transports collectifs ;
- une absence de véritable réseau métropolitain de transports collectifs.

De plus, les transports sont générateurs de métropole et ce pour plusieurs raisons :

- La métropole correspond à l'espace de fonctionnement des déplacements
- La nécessité absolue de rattraper ce retard accumulé ;
- aucune instance stable de gestion des transports n'a été mise en place sur le territoire de la RUMA, d'où la nécessité de coopérer dans ce contexte métropolitain ;
- enfin, la dernière raison correspond au fait que la thématique des transports fédère.

Au vue de ce qui précède, il est donc apparu comme tout naturel d'en faire la thématique de travail prédominante pour l'Aire Métropolitaine Marseille/Aix. Concernant l'élaboration du projet métropolitain, à ce jour, un accord technique et des enjeux communs ont été définis :

- Rattrapage : mettre à niveau les infrastructures ;
- Anticipation : mieux organiser les transports en commun
- Accessibilité : une métropole attractive.

Le diagnostic sur la thématique est en cours de finalisation.

## **C. Des systèmes de coopération nombreux et complexes**

---

### **• Les coopérations antérieures**

Des coopérations antérieures préexistantes sur le thème de travail participent au processus, et ont permis de lancer une certaine dynamique. Elles sont de deux types principalement :

Tout d'abord les coopérations qualifiées de pérennes qui correspondent aux systèmes de partenariat les plus importants que l'on peut trouver au sein de l'Aire Métropolitaine Marseille Aix.

- Un Syndicat Mixte pour organiser les transports : le SMITEEB. Créé en 1984 sous l'appellation SITEEB (Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Étang de Berre), il est transformé en Syndicat Mixte à la suite de la loi Chevènement. C'est une autorité organisatrice qui a pour principale vocation d'organiser les transports en communs urbains et scolaires sur une partie de l'aire métropolitaine, par le biais de son réseau, Les Bus de l'Étang.
- Un club pour poser les bases de la réflexion : le Club d'échanges et de réflexions sur l'Aire Métropolitaine Marseillaise qui fut créé en 1990, et qui rassemble dans un dispositif informel plus d'une centaine de personnes (géographes, économistes, ingénieurs, urbanistes, architectes, sociologues,...) de la région pour la plupart, appartenant à des services de l'État, des collectivités locales, des organismes publics, consulaires, universitaires et privés. Il est à préciser que chacun y était présent à titre personnel. Son activité a pris fin en 1999.
- Un projet européen pour faciliter la gestion des déplacements : en 1996, l'Union Européenne lance le projet européen CONCERT qui regroupe 8 villes autour d'un projet commun, celui de la gestion de la demande de déplacements au moyen d'outils télématiques. Le projet de l'agglomération marseillaise, nommé STRADIVARIUS comporte deux volets : Billettique et Information Déplacement. Le premier correspond à un système de paiement intégré multiservice et multiprestataire. Le deuxième volet est destiné à favoriser et surtout à faciliter l'usage des transports en commun

au sein de l'agglomération marseillaise par le biais de l'information. Ce qui a donné lieu à la création de l'association « Lepilote » en 1999 qui s'appuie essentiellement sur des fonctionnalités telles que la recherche d'itinéraires, l'information en temps réel,... où la donnée est directement accessible via Internet. Il regroupe à l'heure actuelle les informations de plusieurs réseaux de transports en commun du pourtour marseillais, hormis ceux de la CPA.

- Un observatoire pour obtenir une meilleure compréhension du territoire : l'Observatoire des Territoires et de la Métropolisation dans l'espace méditerranéen qui regroupe institutionnels et universitaires, conçu comme un outil d'aide à la décision, un support d'échange et qui concourt à la formation de coopération. Son activité a débuté en 2003 dans sa phase de préfiguration et il s'intéresse aux territoires régionaux du Languedoc Roussillon et de PACA.
- Une coopération privilégiée à trois EPCI : la CUMPM, la CPA et la Communauté d'Agglomération GHB ont élaboré en commun trois documents nécessitant la mise en place d'une vision partagée et, par la force des choses, consensuelle : l'Atlas des Métropolitains, le préambule commun aux trois projets d'agglomération et la déclaration commune de leurs trois Conseils de Développement sur la thématique des déplacements. De plus, la Communauté urbaine de Marseille et la Communauté d'agglomération d'Aix en Provence, ont poussé leur réflexion au delà de la publication de ces trois documents, puisqu'elles ont réalisé un cahier d'acteurs commun en contribution au débat public sur la LGV PACA.

Ces modes de coopérations évoluant dans des dispositifs pérennes (ou non) sont les plus contributifs à la mise en place d'un terrain viable à la construction d'une aire métropolitaine sur le long terme.

La deuxième forme de coopération se réalise sur des projets ponctuels souvent entre intercommunalités et partenaires institutionnels (Conseil Général, Conseil Régional, Etat et SNCF principalement) ou inter-intercommunalités. Elle concerne principalement des projets en matière de billettique, de tarification combinée, d'organisation du réseau, d'amélioration du réseau,...

Tous ces modes de coopération concourent donc à la mise en place d'un terrain propice à la formation de relations durables entre les collectivités et les intercommunalités. Il peut tout naturellement en découler que les collaborations dans le cadre métropolitain ont donc été facilitées. Cependant, il n'en demeure pas moins qu'elles ont été et sont toujours relativement difficiles à mettre en place.

### • **Les coopérations actuelles et futures**

Même si, de prime abord, les systèmes de coopérations précédemment énoncés sont poussés et relativement complexes, il n'en reste pas moins que la majeure partie des acteurs appartenant à l'Aire Métropolitaine Marseille/Aix ne se connaissent pas, n'ont pas de vision globale de leur métropole et des projets qui s'y déroulent.

Le contexte métropolitain est considéré comme une véritable opportunité de coopérer, afin de mener à bien des projets d'envergure métropolitaine. Selon la majorité des personnes interrogées, il est nécessaire de poursuivre ces efforts y compris au-delà des échéanciers de la fin 2006. Plusieurs avantages à ce contexte partenarial ont été abordés :

- avoir plus de poids dans les réflexions menées avec les acteurs institutionnels (Conseil Général, Conseil Régional et Etat) ;
- obtenir une meilleure connaissance du territoire à huit EPCI ;
- rencontrer les différents techniciens et partager les expériences.

Outre la coopération menée dans le cadre énoncé par la DIACT en juin 2004, le club des huit partenaires a pris le pas pour participer à des débats au sein desquels ils n'auraient pas pu le faire en tant qu'intercommunalité. C'est ainsi que deux documents officiels, signés par les présidents des huit intercommunalités, ont vu le jour. Ils permettent à la métropole d'exister et

d'être reconnue à des échelles plus importantes : participation à la consultation sur le réseau transeuropéen de transport via une lettre à Jacques Barrot faite au titre des 8 EPCI, et le cahier d'acteurs commun en participation au débat public Vallée du Rhône Arc Languedocien.

Concernant le devenir de la démarche, tous les acteurs interrogés s'accordent à dire qu'il devient désormais urgent de faire participer à la démarche les grands acteurs institutionnels incontournables tel que le Conseil Général, le Conseil Régional et l'État.

De nombreux dysfonctionnements demeurent au sein de l'aire métropolitaine Marseille Aix. L'appel à coopération métropolitaine est un véritable moyen d'action pour faire évoluer cette situation.

De nombreux modes de coopérations ont vu le jour bien avant l'appel de la DATAR, ce qui a favorisé la présence d'un terrain propice à la mise en place d'une coopération d'un nouveau type, de plus grande envergure : association Lepilote, SMITEEB, mise en place de coopérations à l'occasion de projets ponctuels,...

Cependant, avec l'émergence de la métropole, c'est un maillage supplémentaire qui a été créé. Les EPCI déjà habitués à travailler ensemble, la Communauté urbaine MPM et la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix Pays, se sont tout naturellement rapprochés pour répondre cet appel. Ce n'est que sur sollicitations gouvernementales que la métropole a vu progressivement ses membres passer de deux à huit, sans pour autant qu'ils ne se connaissent véritablement.

D'un point de vue très pragmatique, la principale plus value à l'élaboration du projet est matérialisée par le fait que les huit EPCI partie prenante de la démarche collaborent et se connaissent désormais pour travailler enfin sur l'échelle pertinente d'approche des transports. En effet, il est attendu de cette coopération qu'elle perdure dans le temps, y compris au delà des échéanciers de réalisation.

**Magali SANTACROCE**

**Encadrement :**

**IAR - Institut Régional d'Aménagement Aix-en-Provence  
Alain MOTTE**

**CAPA - Communauté d'agglomération du Pays d'Aix  
Nicolas BONFILS**

**mars – juillet 2006**

# ESPACE MÉTROPOLITAIN LOIRE-BRETAGNE

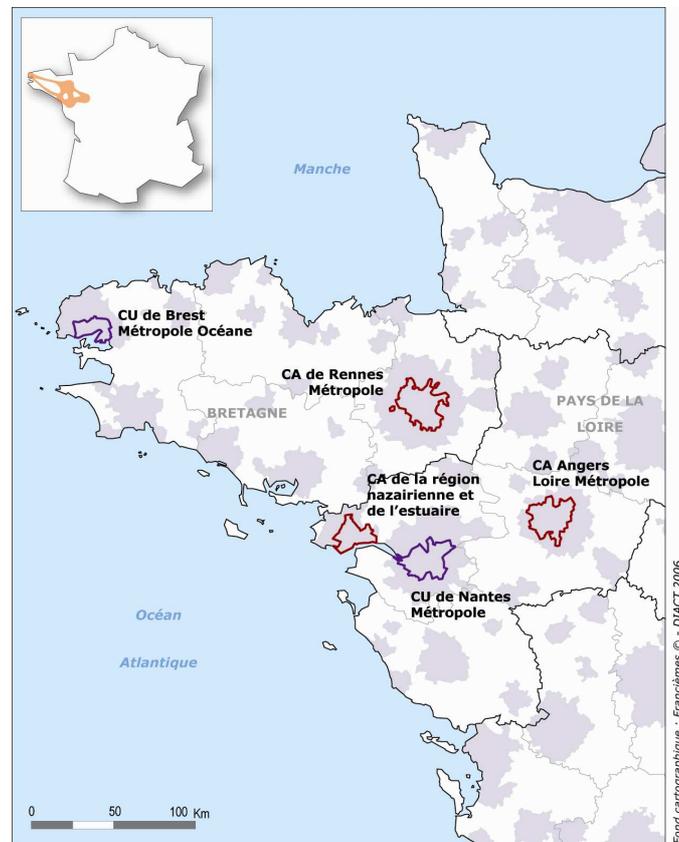
## ÉTAT DES COOPÉRATIONS DANS LE DOMAINE DE L'EMPLOI - *BRIEUC CLEAC'H*

## ÉTAT DES COOPÉRATIONS DANS LE DOMAINE DE LA RECHERCHE - *ANNE-LISE MESNIER*

### 1. Présentation générale (DIACT)

Les agglomérations de Nantes, Saint-Nazaire, Angers, Rennes et Brest jouent un rôle moteur pour le développement territorial de l'ouest de la France, en lien étroit avec les régions Pays de la Loire et Bretagne, dont elles représentent 1/3 de la population. Elles accueillent 160 000 étudiants, 8 700 chercheurs et 840 000 emplois dont 64 000 emplois métropolitains supérieurs. Le cadre et la qualité de la vie, ainsi qu'un fort dynamisme économique, démographique et culturel rendent les agglomérations de l'Espace Métropolitain Loire Bretagne particulièrement attractives. Mais elles doivent aussi pallier des faiblesses auxquelles elles répondent par des politiques volontaristes en matière d'innovation, d'emploi, d'habitat, de cohésion sociale, de rénovation urbaine, de mobilités et d'environnement. En agissant ensemble pour atteindre une masse critique de niveau européen, les agglomérations de l'Espace Métropolitain Loire Bretagne expriment l'ambition commune de poursuivre et d'amplifier un modèle de développement équilibré et solidaire, contribuant à leur attractivité et leur rayonnement.

Carte des signataires



**ESPACE MÉTROPOLITAIN LOIRE-BRETAGNE**

**Les sujets à l'étude pour la coopération métropolitaine** (les sujets soulignés sont ceux étudiés dans le cadre de la mission APERAU):

- **Emploi** : Les agglomérations souhaitent agir en partenariat en faveur de l'emploi et de l'insertion par l'économie, et mieux anticiper les évolutions économiques et leurs conséquences sur le lien social.
- **Recherche** : renforce le potentiel de la recherche et favorisera les alliances inter établissements et internationales, afin d'atteindre des masses critiques.
- Innovation : conforter les dynamique d'innovation, en définissant une politique commune en faveur de l'innovation dans les cinq agglomérations, notamment dans le contexte des pôles de compétitivité.
- Cohésion sociale et fait urbain : Les métropoles de l'EMLB souhaitent s'engager ensemble sur des politiques urbaines solidaires, notamment pour répondre aux demandes exprimées en matière de logement.
- Accessibilité : Agir en partenariat pour la réalisation des connexions d'aménagement du territoire, et pour favoriser les liaisons ferroviaires métropolitaines et les transports collectifs.
- Maritime : Conforter les fortes positions internationales et européennes de ces agglomérations dans le domaine maritime notamment dans les filières d'excellence de réparation et de construction navale, de formations supérieures.
- Culture et tourisme : L'EMLB doit également développer l'accueil d'événements et de congrès internationaux, et développer des politiques partagées d'offre touristique et culturelle diversifiées et populaires. Le projet européen ECCE, visant au développement des industries culturelles, est à ce titre exemplaire.

---

## **2. Analyse de la démarche de coopération**

*Anne-Lise MESNIER, Brieuc CLEAC'H*

L'Espace Métropolitain Loire-Bretagne (EMLB), retenu par la DATAR en 2005 dans le cadre de son appel à coopération métropolitaine, associe les Communautés urbaines de Nantes et Brest et les Communautés d'agglomération de Rennes, Angers et Saint-Nazaire.

Les cinq aires urbaines concernées accueillent 2 041 000 habitants (recensement INSEE 1999) et 840 000 emplois dont 64 000 emplois métropolitains supérieurs.

---

### **A. La démarche globale de coopération métropolitaine**

Dans un contexte de compétition mondiale exacerbée des villes, l'objet de la coopération de ces agglomérations est d'atteindre des masses critiques et de constituer ainsi un espace davantage visible aux échelles européenne et mondiale. Il s'agit pour les agglomérations partenaires de dépasser les concurrences spontanées et de valoriser leurs complémentarités.

Le périmètre retenu par les acteurs de la coopération métropolitaine peut paraître singulier. Interrégional, polycentrique et discontinu, il s'articule autour d'un axe moteur, Nantes-Rennes. Ce rapprochement constitue en effet un enjeu crucial en matière de rayonnement de l'Ouest français. Les axes régionaux (Brest-Rennes et Saint-Nazaire-Nantes-Angers) permettent par ailleurs l'inscription de la dimension régionale à cette démarche. Le périmètre renvoie

également à l'armature urbaine multipolarisée et au modèle de développement urbain de ce territoire.

Ce réseau répond à une volonté locale et politique forte de développer les coopérations à cette échelle et dans des domaines multiples. De nombreuses expériences de coopérations interrégionales, telles que le Réseau des Grandes Villes de l'Ouest, existaient déjà avant l'appel à projet.

Pour atteindre les objectifs qu'il se fixe, l'espace métropolitain a dû s'organiser. Considérant leur démarche de coopération comme un travail de mise en réseau et non d'institutionnalisation, les agglomérations ont opté pour un système de gouvernance souple c'est-à-dire sans structure porteuse. Celui-ci s'organise à quatre niveaux (Présidents des agglomérations, Directeurs Généraux des Services des Communautés, référents métropolitains et groupes de travail thématiques) associant systématiquement les cinq agglomérations. Les groupes de travail sont destinés à traiter de six thématiques de coopérations retenues par les agglomérations de l'EMLB (pôles d'excellence économique, innovation et développement ; enseignement supérieur, recherche et santé ; accessibilité ; domaine maritime ; problématiques urbaines métropolitaines, cohésion sociale et services publics ; rayonnement culturel, touristique et événementiel). Ils sont respectivement pilotés par une agglomération, permettant ainsi à chacune d'elles d'être maître d'ouvrage.

Si la coopération a pu apparaître jusqu'ici beaucoup portée par les techniciens des agglomérations (chargés de monter le dossier de candidature puis de coordonner la phase de réflexion et d'études), le comité directeur s'est réuni régulièrement et les élus, après leur décision initiale de construire ce projet métropolitain, se sont ressaisis officiellement du dossier lors de contributions communes aux cadres de référence stratégique national, programmes opérationnels régionaux et contrats de projets État-Région et le 6 juillet 2006 à l'occasion de la première Conférence des Présidents à Nantes qui a permis l'adoption d'orientations stratégiques pour l'EMLB.

Ce système a été générateur d'une grosse charge de travail, notamment pour les référents métropolitains, mais a fait la preuve d'une efficacité certaine dans le respect de chacun. Nantes et Rennes ont constitué un noyau dur dans le pilotage du fait de leur taille, leur rôle en tant que capitales de Régions et l'enjeu de leur rapprochement, sans pour autant écarter les autres agglomérations. Chacun paraît donc trouver sa place dans ce système.

A la spécificité du périmètre de l'EMLB peut donc s'ajouter celle du mode de gouvernance retenu dans un souci de pragmatisme.

La phase prospective qui s'achève progressivement et devrait laisser la place à une phase opérationnelle peut toutefois conduire à s'interroger sur une possible évolution de la gouvernance. Il n'est pas envisagé pour l'instant d'affirmer la structure. Les acteurs, outre l'intérêt qu'ils trouvent à ce travail innovant et stimulant, considèrent ce système comme le plus opératoire et le seul acceptable par tous (car le plus consensuel), d'autant que l'EMLB n'a pas vocation à être maître d'ouvrage. Cette souplesse offre par ailleurs plus de latitude par rapport à l'évolution du réseau (géométrie, objectifs, moyens d'action...).

Le succès de la démarche de coopération de l'EMLB trouve sa principale nuance dans les partenariats des agglomérations avec les autres acteurs du territoire.

Les premiers partenaires doivent être les SGAR et les Conseils Régionaux, généralement conviés à tous les niveaux de l'organisation de l'EMLB.

Les SGAR se sont mobilisés essentiellement dans le cadre des réunions du comité directeur (DGS) tandis que dans les groupes de travail thématiques ce sont plutôt les services déconcentrés de l'État tels que les DRRT, DRTEFP, DRIRE...

Les Conseils régionaux ont été plus difficiles à mobiliser. Les thématiques métropolitaines retenues par les agglomérations entrant dans le champ de compétence des Régions, celles-ci ont pu faire preuve d'une certaine méfiance,

plus marquée en Pays de la Loire, vis-à-vis de ce projet. Le fait interrégional et surtout, face à l'étendue des territoires ruraux, le fait métropolitain, restent encore parfois délicats à assumer. Cependant la phase de négociation des CPER et des POR a déjà favorisé le dialogue entre les Conseils Régionaux et leurs agglomérations respectives.

Mis à part les agglomérations de Quimper, Morlaix et Lannion mobilisées par la Communauté urbaine de Brest, les autres villes moyennes ont été très peu associées (sauf parfois sur une entrée thématique comme pour Lorient) contrairement à ce qui était annoncé et escompté au début du processus de coopération.

Les Départements et les forces vives n'ont que partiellement été associés jusqu'ici. Parfois conviés aux groupes de travail, leur intégration ne sera véritablement appréciable que dans la phase de conduite de projets.

La démarche initiée depuis deux ans par les cinq agglomérations de l'EMLB a déjà à son actif d'importants succès :

- l'instauration d'une véritable culture d'échanges entre les techniciens des agglomérations, notamment les référents métropolitains,
- la production d'études opérationnelles (diagnostics du territoire et démarche prospective commune), des échanges d'expérience enrichissants et dans certains cas la production d'éléments de discours commun
- l'adoption en juillet 2006 par les Présidents des agglomérations, des orientations stratégiques de l'EMLB. Ce document identifie les grandes problématiques de l'EMLB et les grands projets à mener, à plusieurs ou non, mais qui participeront à la visibilité de l'espace métropolitain et donc au développement de tous
- la concrétisation d'actions communes tel que, dans le domaine des entreprises culturelles, une réponse à un appel à projet européen associant Nantes, Rennes et Angers à d'autres agglomérations européennes (projet ECCE)
- des actions de lobbying communes auprès de l'État et des Conseils Régionaux afin de défendre la reconnaissance et la prise en compte du fait urbain dans le CRSN, les POR et les CPER.

Les agglomérations doivent aujourd'hui s'engager dans la traduction concrète des orientations stratégiques. Pour cela plusieurs enjeux se dégagent :

- la diffusion de la culture de coopération des référents métropolitains dans leurs administrations, auprès des élus...
- le dialogue avec les Régions afin de trouver une bonne articulation et répartition des compétences sur la base d'un projet territorial partagé
- la confirmation de la démarche volontariste dans la conduite de projets d'envergure communs
- la poursuite des démarches de contractualisation engagées et l'inscription de l'intérêt métropolitain dans les documents régionaux et nationaux nécessaires pour conserver l'ambition première des partenaires de la démarche

---

### **3. État des coopérations dans le domaine de l'emploi**

*Brieuc CLEAÇH*

#### **A. État des lieux de la question de l'emploi et de l'insertion dans les agglomérations de l'EMLB**

---

##### Remarque méthodologique sur le thème de l'emploi

L'objet de cette étude n'est pas d'appréhender la coopération dans le champ de l'emploi au sens large, c'est à dire des Emplois Métropolitains Supérieurs aux emplois peu qualifiés, mais de se centrer sur un des objectifs de l'atelier « pôles

d'excellence, innovation, développement économique » : l'évaluation d'une étude de diagnostic et de prospective sur l'intervention des agglomérations de l'EMLB dans le domaine de l'emploi et de l'insertion par l'économique qui avait pour objet :

- d'alimenter des réflexions collectives dans un contexte évolutif (territorialisation du Service Public pour l'Emploi, mise en place des Maisons de l'Emploi, avenir des PLIE, évolution des financements européens et nationaux)
- d'identifier des leviers de positionnements communs dans les négociations avec l'État et les Régions.

« L'EMLB a vocation à être le cadre d'une appréhension commune des enjeux et des leviers pour renforcer la cohésion sociale, en combinant de nouveaux modes d'intervention territoriale en faveur de l'emploi et de l'insertion économique. Que peut et que doit être le positionnement stratégique futur d'une agglomération dans ces deux champs ? »<sup>1</sup>

### **A.1. Le constat de départ amenant les agglomérations à se saisir de cette question**

Il faut agir sur les deux volets complémentaires du développement économique et de l'insertion pour offrir à la fois de l'emploi aux chômeurs et une main d'œuvre qualifiée aux entreprises. Toutefois, dans le contexte actuel d'une baisse du taux de chômage, et de la tertiarisation de l'économie, c'est surtout le volet insertion et formation des demandeurs d'emploi qui est important car les entreprises manquent de main d'œuvre qualifiée.

Les agglomérations ont donc la volonté de sortir la question de l'insertion du seul champ social pour aller vers le développement et l'emploi. En témoignent les restructurations internes aux agglomérations pour réunir sous une même direction le développement économique et l'insertion et appréhender de façon transversale la question de l'emploi.

Pour agir sur ces deux volets de façon opérationnelle, les agglomérations disposent désormais des Maisons de l'emploi. Ce nouvel outil est un moyen de mener une véritable politique de l'emploi en partenariat étroit avec l'État, l'ANPE et l'Assedic, mais aussi avec Conseil Régional, Conseil Général, chambres consulaires, l'AFPA, Mission Locales, Universités, organisations syndicales et patronales,...

### **A.2. Le choix de la coopération métropolitaine comme cadre de travail**

Sous l'impulsion de Nantes Métropole, la question de l'emploi et de l'insertion s'est rattachée au groupe de travail « pôles d'excellence économique, d'innovation et de développement », appréhendée au départ sous son aspect social dans un autre atelier « problématiques urbaines métropolitaines, cohésion sociale et service public ».

Face à ces constats partagés d'une nécessité d'agir pour l'emploi de façon transversale, dans un contexte territorialisation et de réforme du Service Public pour l'Emploi, de mise en place des Maisons de l'emploi, de la question de l'avenir des PLIE, de l'arrivée des Contrats Urbains de Cohésion Sociale, et des évolutions à venir des fonds européens, la coopération métropolitaine s'est avérée être un cadre d'échanges et de réflexions pour les cinq agglomérations.

### **A.3. Les objectifs de cette coopération**

Il y avait trois objectifs de départ :

- Commander l'étude prospective pour alimenter les réflexions et identifier des leviers de positionnement commun dans les négociations avec l'État et les Régions.

---

<sup>1</sup> Étude Amnyos, Étude prospective des interventions des agglomérations de l'EMLB dans le domaine de l'emploi et de l'insertion par l'économique, 2006.

- Réfléchir à cinq avec l'aide d'un expert sur le mode d'implication des agglomérations dans le domaine de l'emploi, et non pas sur les motifs de leurs interventions.
- Réaliser des contributions communes pour faire valoir dans le CRSN, POR et PON leur rôle dans une politique publique locale de l'emploi.

Cela a rapidement abouti à la formulation d'orientations stratégiques partagées par les cinq agglomérations et validées le 6 juillet 2006 par les présidents :

- Formuler un Pacte pour l'emploi
- Mettre en place un dispositif territorial de veille et d'observation
- Encourager les créations et les actions d'initiative économique innovante
- Agir pour le développement de l'économie sociale et solidaire

## **B. État des coopérations sur l'emploi et l'insertion en 2006**

---

### **B.1. Les coopérations antérieures**

Les acteurs de l'insertion avaient eux déjà un long passé de coopération à travers l'association Alliance Ville Emploi, organisée en sous-comité régionaux, qui regroupe les PLIE français depuis plus de dix ans. Ils se sont donc retrouvés naturellement à travers l'EMLB pour échanger sur ces nouveaux enjeux. D'autant plus que les PLIE ont depuis le début marqué leur intérêt aux projets de Maisons de l'Emploi, qui posent la question de leur avenir.

### **B.2. Les coopérations mises en place à l'occasion de l'appel à projet**

Considérant que c'était un sujet prioritaire au sein de leur démarche de coopération, cela a été l'occasion pour les cinq agglomérations d'établir un dialogue sur cette question de l'emploi. À l'atelier technique qui regroupait dans un premier temps les directeurs des services de développement économique se sont naturellement rattachés les techniciens chargés de l'insertion, qui eux se connaissaient déjà. Ces binômes reprennent bien la nécessité d'une approche transversale de l'emploi. La philosophie de cet atelier est d'être restreint : une dizaine de techniciens des cinq agglomérations qui réfléchissent ensemble avec un expert sur les méthodes de mise en œuvre d'une stratégie pour l'emploi. Il est à noter la participation permanente de la DRTEFP à ces réunions.

De plus, le positionnement commun face à l'État a fait l'objet d'un portage politique par l'envoi de courriers co-signés par les cinq présidents. Vis-à-vis des Régions, le principe d'une géométrie variable du périmètre de coopération s'est avéré essentiel. Il y a eu d'un côté un courrier cosigné par Nantes, Saint-Nazaire et Angers et de l'autre un positionnement commun de Brest et Rennes. Ce dernier a d'ailleurs associé Quimper, Lannion et Morlaix, confirmant la déclinaison territoriale de l'EMLB en Bretagne Occidentale.

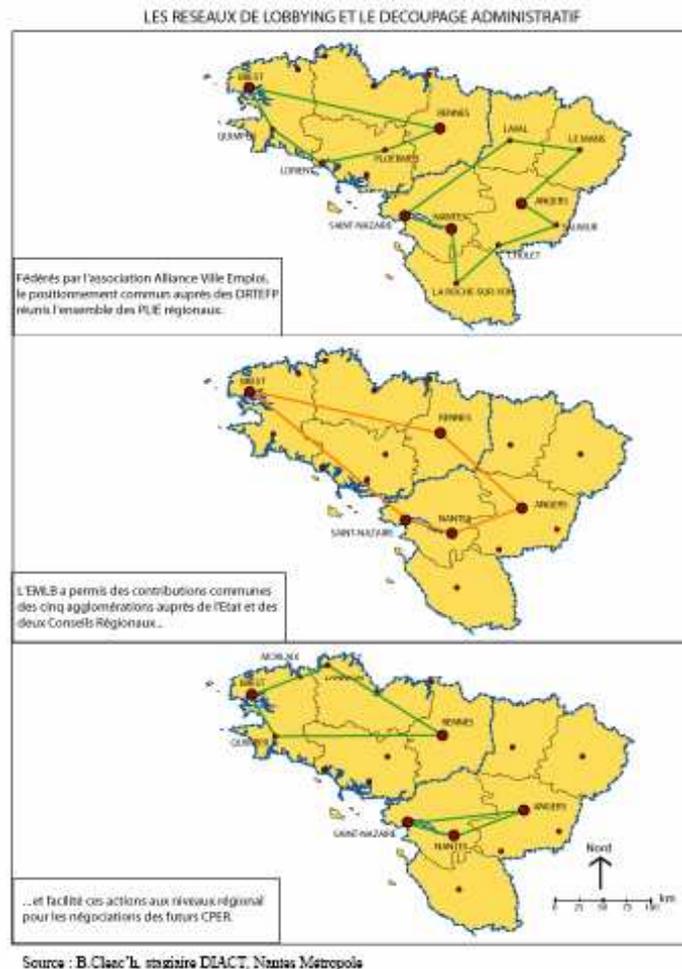
Enfin, les partenaires (ANPE, Assedic, AFPA, Missions locales, Chambres consulaires) n'ont volontairement pas été associés aux ateliers. Leur mobilisation doit se faire par chaque agglomération sur son territoire en fonction des spécificités partenariales locales. Le séminaire de restitution de l'étude a pourtant été l'occasion de rapprochements intéressants. La coopération a été le moyen de faire se rencontrer entre autres le monde universitaire, économique et syndical via la CCI de Rennes, la CFDT 44 invitée par Nantes et l'Université de Formation Continue de Brest.

### **B.3. Les coopérations induites qui participent de la coopération métropolitaine**

Les acteurs de l'insertion se sont retrouvés naturellement dans la coopération métropolitaine et y trouvent là un cadre d'échange très efficace. Que ce soit pour échanger sur l'avenir des PLIE, les Maisons de l'Emploi, l'évolution des

financements européens ou encore la mise en place des futurs contrats urbains de cohésion sociale.

Pour eux, si l'EMLB est un cadre approprié d'échange et de mutualisation, il l'est moins pour les négociations avec l'État car celles-ci se font soit au niveau régional auprès des DRTEFP et tous les PLIE régionaux répondent alors d'une même voix, soit au plan national pour le FSE où l'EMLB n'est jamais affiché en tant que tel.



#### **B.4. Les coopérations prévues pour l'avenir et les attentes**

Les techniciens de l'insertion se sont réunis début septembre pour échanger sur la mise en place des CUCS. De plus, ils souhaitent rebondir sur la réunion des Présidents pour concrétiser le Pacte pour l'Emploi d'ici la fin de l'année. Enfin, les échanges vont perdurer pendant encore un à deux ans sur la mise en place des Maisons de l'Emploi.

C'est donc un succès de la coopération métropolitaine dans ce champ de l'emploi et de l'insertion car les techniciens se sont largement appropriés l'EMLB comme cadre d'échange et de mutualisation, ce qui est une vraie richesse pour les agglomérations. Ces échanges perdureront quel que soit l'avenir de l'EMLB car les habitudes de travail sont prises.

L'enjeu est désormais de mettre en œuvre les orientations de manière opérationnelle sur les territoires intercommunaux. Pour cela, il va falloir légitimer et affirmer l'EMLB comme nouvel échelon de réflexion, et lui donner une certaine autorité sur trois niveaux :

- en interne des services des agglomérations

- au sein des dispositifs intercommunaux
- chez les partenaires locaux

Il y a des logiques d'échelles différentes : les territoires d'actions sont avant tout les intercommunalités ou les bassins d'emploi, et des réflexions portées au niveau d'un réseau inter régional d'EPCI eux-mêmes relativement jeunes, ne les concernent pas directement.

Un autre enjeu pourrait être de mettre en réseau les Maisons de l'Emploi. Puisque leur objectif est de fédérer les partenaires locaux, elles permettraient à l'échelle de l'EMLB de mettre en relation des acteurs qui n'ont pas forcément l'habitude de dialoguer au sein des intercommunalités (monde économique / formation / insertion / SPE ), à l'image du séminaire de restitution de l'étude.

**Brieuc CLEAC'H**

**Encadrement :**

**IGARUN, Institut de géographie et d'aménagement régional de l'Université de Nantes**  
**Bernard FRITSCH**

**Communauté urbaine Nantes Métropole**  
**Olivier BESSIN**

**mai – septembre 2006**

---

#### **4. État des coopérations dans le domaine de la recherche**

*Anne-Lise MESNIER*

##### **A. État des lieux de l'Espace Métropolitain Loire-Bretagne sur le thème de la recherche**

---

La fonction recherche a connu dans l'EMLB depuis la décennie 1990 une forte progression. Toutefois, les indicateurs classiques d'excellence de la recherche restent modestes. Ainsi, les Régions Bretagne et Pays de la Loire réunies n'atteignent que 5,6 % de la Dépense Intérieure en Recherche et Développement nationale alors que les quatre premières régions (Ile-de-France, Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées, PACA) en totalisent près de 70 %. Les constats en termes d'effectifs de personnel de recherche et développement, de publications scientifiques ou encore de participation aux programmes européens sont similaires.

Cependant ces indicateurs ne reflètent sans doute pas parfaitement les réalités de la recherche bretonne et ligérienne. Les publications scientifiques par exemple renseignent mal sur les compétences interdisciplinaires ou technologiques. De plus, les indicateurs ne rendent peut-être pas encore compte du rattrapage opéré ces dernières années dans ce domaine, notamment en région Pays de la Loire.

La bonne représentation des organismes de recherche dans l'EMLB, ainsi que l'existence de complémentarités sans doute valorisables entre les laboratoires, constituent des atouts appréciables.

L'EMLB peut par ailleurs compter sur l'existence de quelques secteurs clés, pour certains bien articulés avec le milieu économique, comme en témoignent les 10 pôles de compétitivité, dont trois « à vocation mondiale », présents en Bretagne et Pays de la Loire. Trois pôles sont par ailleurs interrégionaux.

On trouve, parmi ces secteurs clés, les sciences et technologies de l'information et de la communication, la mer, la santé, le végétal, l'agroalimentaire, les

matériaux et procédés, mais aussi les sciences et technologies de l'environnement, la chimie, la mécanique...

Conscientes de l'enjeu que représente la recherche dans une compétition des villes largement liée à l'économie de la connaissance, les agglomérations de l'EMLB ont développé leurs relations avec le milieu de la recherche et se sont engagées dans le soutien à la recherche à la fois en abondant les CPER et de façon autonome. Dans ce cadre elles ont adopté des stratégies diverses (aide à la valorisation, soutien aux équipements et aménagement des locaux de recherche, financement de bourses de thèses...).

Les attentes exprimées par les chercheurs à leur égard justifient que les agglomérations, jusqu'ici positionnées comme simples financeurs, souhaitent dorénavant s'impliquer davantage et affirmer leur rôle de maîtrise d'ouvrage sur leur territoire.

Pour autant leurs moyens restent limités et la coopération métropolitaine peut permettre de répondre de façon plus opportune à certains besoins. Ainsi l'objectif général de la coopération métropolitaine dans ce domaine vise à « atteindre une masse critique à visibilité internationale et valoriser le potentiel métropolitain en renforçant les partenariats et les complémentarités »<sup>2</sup>.

Pour cela trois axes stratégiques ont été déterminés :

- Le soutien à l'internationalisation de la recherche, la visibilité et l'attractivité ;
- Le renouvellement des équipes de chercheurs et l'émergence de nouvelles thématiques ;
- Le soutien à l'innovation notamment à travers les interactions entre la recherche et le tissu économique local.

## **B. État des coopérations sur le thème de la recherche en 2006**

Les coopérations en matière de recherche sont nombreuses dans l'EMLB. De nature institutionnelle (réseau d'Universités, de laboratoires...) ou plus informelle (entre chercheurs), elles concernent des thématiques et des échelles diverses.

Les coopérations institutionnelles présentent un réel intérêt en termes de masses critiques, de mise en réseau des acteurs de la recherche, de visibilité internationale... Toutefois elles ne doivent pas constituer une réponse facile aux difficultés que présenteraient des regroupements d'institutions nécessaires. Par ailleurs, face à la multitude des initiatives, un effort de coordination peut s'avérer indispensable entre certains de ces réseaux. Enfin, ces réseaux doivent prêter attention à ne pas contraindre de façon excessive les chercheurs à coopérer.

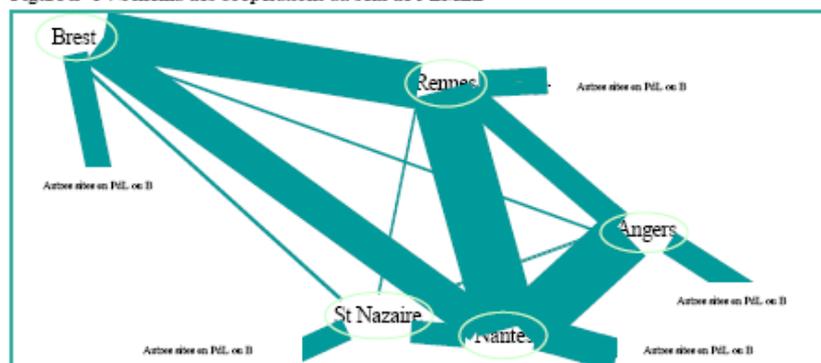
En effet, la pratique de la coopération est inhérente à l'activité de recherche, ce qui explique d'ailleurs ce foisonnement, mais la coopération est aussi fondamentalement une question d'hommes et les réseaux peuvent accompagner des dynamiques, pas les imposer.

Les coopérations institutionnelles mais aussi entre chercheurs mettent en exergue la prégnance de l'échelle interrégionale dans le domaine de la recherche. Ainsi, les laboratoires de Rennes indiquent qu'à cette échelle, leur premier partenaire est Nantes et réciproquement. Les laboratoires des autres agglomérations entretiennent également de forts liens avec les deux Capitales de Régions.

---

<sup>2</sup> « Étude sur la recherche scientifique dans l'espace Loire-Bretagne », consultants Technopolis France et Katalyse Nantes, juin 2006.

Figure n° 3 : Schéma des coopérations au sein de l'EMLB



Source : Technopolis France, Katalyse Nantes

Note : La figure est basée sur la somme par métropole des citations de coopération (enquête Technopolis)

Les agglomérations de l'EMLB, qui souhaitent se positionner dans ce secteur, peuvent donc s'appuyer sur un tissu coopératif certain.

A l'heure de la réforme du système de recherche français, leur démarche s'inscrit bien dans les initiatives nationales de pôles de compétitivité, pôles de recherche et d'enseignement supérieur et réseaux thématiques de recherche avancée qui visent à mettre en réseau à des échelles locales des acteurs de la recherche, en vue d'améliorer rayonnement et visibilité de pôles recherche en France. Ces démarches ont d'ailleurs trouvé un certain écho dans les Régions Bretagne et Pays de la Loire.

La récente collaboration entre les cinq agglomérations de l'EMLB a permis, grâce à un rythme de travail soutenu, de développer les échanges entre les services en charge de l'enseignement supérieur et de la recherche des agglomérations. Elle a également donné lieu à une étude sur la recherche dans l'EMLB<sup>3</sup>. Cette dernière propose de nombreuses pistes d'actions pour les agglomérations, à mener seules ou à plusieurs. Elles sont entre autres le fruit de trois ateliers qui portaient sur les trois axes stratégiques évoqués précédemment. Ils ont associé quelques acteurs de la recherche aux techniciens des agglomérations, avec une participation relativement modeste.

Pour ne citer que deux pistes d'action, à titre d'exemple, le Consultant a proposé que les agglomérations s'associent pour organiser des colloques internationaux ou encore pour inviter des « visiting committees », groupes d'experts internationaux.

Les agglomérations doivent maintenant opérer une sélection parmi les dizaines de propositions et mettre en œuvre la phase opérationnelle.

Son succès reposera sur la prise en compte de deux principaux aspects :

- Les agglomérations doivent déterminer la hauteur de leur engagement. Au niveau du groupe de travail Enseignement Supérieur Recherche, la mobilisation semble moindre que celle constatée chez les référents métropolitains. Mais leur engagement dépend aussi largement des moyens financiers qui pourront être dédiés à ces projets.
- Comme cela a été signalé pour le réseau dans son ensemble, les partenariats devront être développés avec les Régions mais aussi avec les forces vives et les villes moyennes de Bretagne et des Pays de la Loire.

La démarche de coopération initiée par les cinq agglomérations de l'EMLB a déjà à son actif des résultats très positifs. Mais au-delà du discours et de

<sup>3</sup> « Étude sur la recherche... », op.cit.

l'engouement suscité par cette dynamique nouvelle, l'avenir dira si les agglomérations sauront faire vivre ce réseau et lui apporter une traduction concrète maintenant nécessaire et seule capable de faire de l'appel à coopération de la DATAR un véritable succès.

**Anne-Lise MESNIER**

**Encadrement :**

**Département Aménagement  
de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours  
Christophe DEMAZIÈRE**

**Communauté d'agglomération Rennes Métropole  
Alexis MARIANI**

**juin – septembre 2006**

# MÉTROPOLE NORMANDE

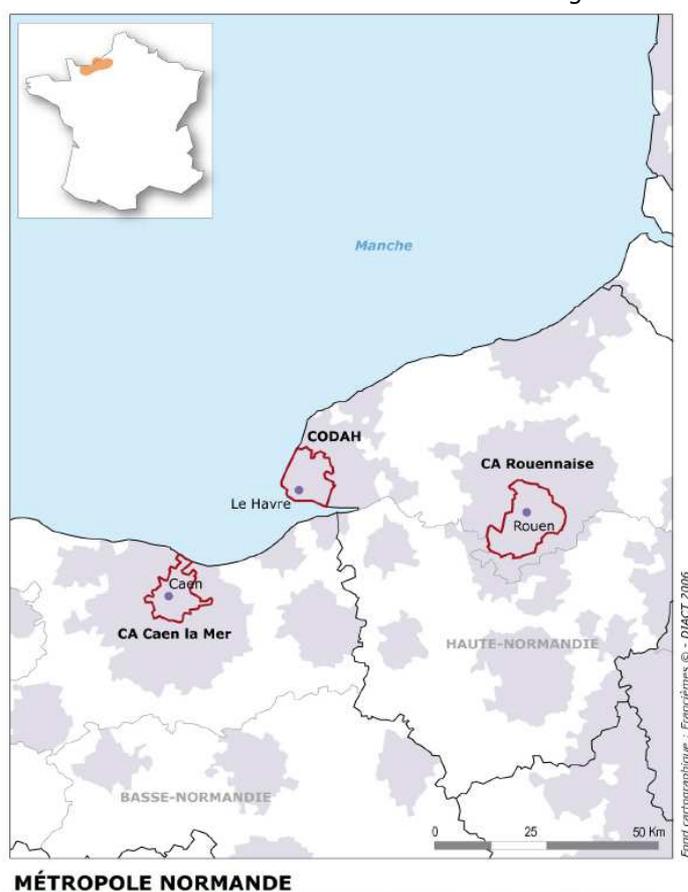
## ÉTAT DES COOPÉRATIONS DANS LES DOMAINES DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

**LOUIS-HENRI DEFRESNE**

### 1. Présentation générale (DIACT)

Les trois principales villes et agglomérations normandes que sont Caen, Rouen et Le Havre ont décidé d'unir leurs efforts pour initier une démarche de réseau de coopération. Situé au bord de la Manche et à l'embouchure de la Seine, et bénéficiant de l'expérience du réseau de villes Normandie Métropole - créé en 1993 - cet espace souhaite consolider ses pôles d'innovation et affirmer sa vocation de place d'échanges maritimes internationale. Si la métropole normande présente un cadre de vie varié et une notoriété touristique réelle, son image de marque internationale est insuffisante et elle ne tire pas encore profit de tous ses atouts. Le projet stratégique à écrire sera d'un type nouveau, fondé sur la valeur ajoutée du réseau. Il doit aboutir à des coopérations en nombre limité, qui permettront de faire un saut qualitatif dans l'offre de fonctions métropolitaines supérieures, pour « monter en gamme » dans la compétition des villes européennes. Six chantiers de coopération visent à permettre au réseau de mieux jouer son rôle de moteur de la Normandie et d'être mieux identifié au niveau européen.

Carte des signataires



CODAH : Communauté de l'Agglomération Havraise

**Les sujets à l'étude pour la coopération métropolitaine** (le sujet souligné est celui étudié dans le cadre de la mission APERAU):

- **Recherche et enseignement supérieur**, avec notamment un appui sur les domaines d'excellence des pôles de recherche et de compétence de la métropole, et un appui à la création comme la consolidation de pôles de formation spécialisés à dimension européenne.
- Rayonnement économique, avec comme objectif de développer des activités logistiques à valeur ajoutée locale, organiser le déploiement de la filière du transport logistique, appuyer la coordination des stratégies de développement des ports, et soutenir les transferts de technologies.
- Localisation d'emplois publics et de services métropolitains supérieurs, avec les questions d'implantation d'organismes publics et ONG, de développement des services TIC et de développement d'une place financière et juridique.
- Accessibilité du territoire métropolitain, avec comme objectif l'interconnexion aux réseaux européens et l'amélioration des liaisons internes au réseau de coopération métropolitaine.
- Ingénierie et coopération métropolitaine
- La culture, les arts et le tourisme : avec la promotion de l'identité patrimoniale et culturelle de la métropole normande et la valorisation et la coordination de la diffusion artistique.

## **2. État des coopérations dans les domaines de l'enseignement supérieur et de la recherche**

### **A. Vue d'ensemble de la démarche de coopération métropolitaine normande**

- **Une métropole large et raisonnée**

#### **Un périmètre d'action rassemblant la Normandie**

	Population de l'aire urbaine	Population de la communauté d'agglomération	Population de la ville	Nombre d'emplois métropolitains supérieurs (EMS)	Taux d'EMS par rapport à la population active	Secteurs d'activité ayant un taux d'EMS supérieur à la moyenne nationale	Secteurs d'activité ayant un taux d'EMS inférieur à la moyenne nationale
<b>Caen</b>	370 752	226 579	117 157	8 982	6,5 %	Recherche	Banque Informatique Information
<b>Le Havre</b>	296 547	250 684	186 700	6 075	6,2 %	Transports Gestion industrielle	Banque Informatique Information
<b>Rouen</b>	518 183	396 500	112 000	13 218	5,4 %	Transports	Informatique Information

#### **La présence du réseau de villes, Normandie Métropole**

L'association Normandie Métropole a été créée le 23 décembre 1993. Elle regroupe les villes de Caen, du Havre et de Rouen, ainsi que, depuis quelques mois, les 3 communautés d'agglomération. Normandie Métropole a pour objectif

d'élaborer une dynamique de développement permettant de promouvoir les coopérations culturelles, touristiques et économiques ayant pour objectif de faire figurer son territoire parmi les zones d'influence du marché européen.

- **Une gouvernance ouverte et volontariste**

**Une présence politique permanente**

Les élus sont évidemment présents au sein de la Conférence métropolitaine. Mais ils président également les ateliers des chantiers de leurs villes ou agglomérations respectives. Cette présidence permet de rapprocher les élus des enjeux du chantier et des volontés des personnes retenues. La présence d'un responsable politique favorise la garantie de la faisabilité des projets et rapproche également les problématiques d'un atelier de difficultés rencontrées dans d'autres domaines.

**Un portage technique décisif**

Les techniciens sont les porteurs « quotidiens » du projet métropolitain normand. Le comité de pilotage technique de l'ingénierie métropolitaine est la structure technique porteuse du projet métropolitain normand. Le comité de pilotage technique est composé :

- des directeurs généraux des villes et communautés d'agglomérations
- des chefs de file (techniciens en charge de la thématique dans les collectivités publiques et à l'AURH)
- d'un animateur de la thématique (le cabinet ACADIE)

Ce portage technique est décisif pour la réussite de la Métropole normande, il est le garant de l'avancée du projet métropolitain normand. Le comité de pilotage a trois missions :

- assister la conférence métropolitaine dans le suivi des chantiers
- Être le relais d'animation de chaque pôle du réseau
- Assurer l'information et l'implantation des équipes de chaque chantier

**La forte présence des partenaires liés au projet métropolitain**

Les partenaires sont indirectement associés aux premières propositions d'actions du projet métropolitain, avec la participation d'une ou plusieurs personnalités qualifiées au choix des membres d'un des six chantiers à l'animation d'un chantier de la Métropole. Le Forum métropolitain sera le deuxième temps de cette présence.

Le Forum métropolitain rassemblera les représentants des partenaires de la coopération métropolitaine, notamment les Ports autonomes, les Chambres de commerce d'industrie et les Universités. Le Forum métropolitain aura une double mission :

- réfléchir et proposer des projets intéressant la coopération métropole normande
- renforcer la lisibilité et la cohérence de la démarche métropolitaine normande

- **Un avancement progressif du projet métropolitain**

Les trois villes et agglomérations de la Métropole normande se sont réparties l'organisation des six domaines d'actions. La ville de Caen porte le chantier tourisme et développement culturel autour de deux thématiques. La communauté d'agglomération de Caen la Mer porte le chantier localisation d'emplois publics et de services métropolitains supérieurs. La ville du Havre porte le chantier recherche-enseignement supérieur. La communauté d'agglomération du Havre porte le chantier rayonnement économique. La ville de Rouen porte le chantier accessibilité du territoire métropolitain. La communauté d'agglomération Rouen porte le chantier ingénierie et coopération métropolitaine.

Les 6 chantiers sont actuellement à des degrés divers de progression dans la phase de délimitation des propositions émanant de l'état des lieux. Actuellement, les chantiers ingénierie et coopération métropolitaine,

rayonnement économique et recherche et enseignement supérieur finalisent leur état des lieux et mettent en lumière les propositions des personnes rencontrées. Le chantier recherche-enseignement supérieur finalise son état des lieux pour les 3 réunions d'ateliers des 12 et 13 septembre 2006.

Le chantier culture, art, tourisme réalise ses dernières rencontres et finalise ses propositions pour la réunion d'ateliers du 4 octobre 2006.

Le chantier accessibilité du territoire métropolitain est également dans la phase de finalisation de son état des lieux.

Le chantier localisation d'emploi public et service métropolitain supérieur élabore actuellement son état des lieux des forces et des faiblesses du territoire, ainsi que des attentes des partenaires du chantier.

Le chantier recherche-enseignement supérieur, comme les autres chantiers suit actuellement trois axes principaux:

- développement de la recherche en s'appuyant sur les domaines d'excellence des pôles de recherche et de compétence de la métropole
- appui à la création et à la consolidation de pôles de formation spécialisés à dimension européenne et à leurs coopérations
- organisation de l'offre de formation supérieure permanente et continue de la métropole

## **B. État des lieux dans le domaine de la recherche et de l'enseignement supérieur**

---

### **• Une difficile lisibilité de l'offre de formation supérieure et des laboratoires de recherche**

#### **Une offre de formation supérieure dispersée et peu plébiscitée**

Les deux régions ont un taux de scolarisation dans l'enseignement supérieur en dessous du taux national établi à 3.65%, 2.75% en Haute-Normandie et de 2.56% en Basse-Normandie. Le taux de scolarisation dans l'enseignement supérieur le plus critique est au Havre avec environ 3 %, loin derrière les taux de Caen et de Rouen entre 9 et 10 %. Ces deux régions assistent également au départ non renouvelé d'une partie des 20-29 ans pour deux raisons essentielles, l'attractivité des diplômés d'autres pôles d'enseignement supérieur, principalement au niveau master-doctorat (Rennes, Nantes, Lille ou l'Île-de-France) et le manque d'emplois supérieurs à l'échelle de la Métropole normande.

En 2004-2005, les trois agglomérations accueillent 74 260 inscrits dans un organisme d'enseignement supérieur soit près de 85 % de la population inscrite dans un établissement d'enseignement supérieur des deux régions. Les trois universités normandes représentent 80 % de l'effectif d'inscrits dans l'enseignement supérieur de la Métropole normande, soit près de 55 000 étudiants au cours de la période 2004-2005. Les trois universités sont confrontées à la baisse de leurs effectifs dans la période 1999/2000-2004/2005. Elles représentent un peu plus de 4 % de la population universitaire française.

Une offre de formation continue supérieure et permanente abondante et concurrentielle, rendant sa lisibilité très délicate.

#### **Une recherche innovante à la valorisation aléatoire**

La présence de chercheurs demeure inférieure dans les deux Normandie, à leur PIB respectifs. La Basse-Normandie accueille ainsi selon le Ministère de la Recherche en 2003, 2 093 chercheurs, soit 1 % du nombre de chercheurs en France, pour un PIB représentant 2 % du PIB national. La Haute-Normandie accueille 2 638 chercheurs, un peu plus de 1 % de l'effectif national, pour un PIB régional représentant 2.7 % du PIB national. La Haute-Normandie a une plus grande part de chercheurs dans les entreprises, par rapport à la moyenne nationale. La Basse-Normandie a une répartition presque identique des effectifs de chercheurs entre laboratoires publics et privés.

- **Les principaux objectifs du projet métropolitain**

La nécessaire valorisation des atouts de la métropole normande

- Renforcer les rapports entre les collectivités publiques et les organismes de formation supérieure ou de recherche
- Promouvoir les actions facilitant l'accueil des chercheurs et étudiants étrangers
- Soutenir les actions favorisant la mobilité des étudiants au sein de la Métropole normande
- Définir de grands axes de recherche à reconnaissance internationale validés par les secteurs économiques et soutenus par les villes et intercommunalités
- Soutenir les partenariats entre les entreprises et les organismes de recherche au sein de sites communs

L'indispensable renforcement des actions des agglomérations en faveur des pôles d'excellence

- Mutualiser les coopérations entre les pôles de compétitivité

L'essentiel renforcement des liens avec les entreprises de la métropole normande

- Favoriser une meilleure lisibilité/ structuration des laboratoires de recherche existants
- Dynamiser les liens entre les laboratoires de recherche de différents secteurs

## **1. ÉTAT DES LIEUX DES COOPÉRATIONS DANS LE DOMAINE DE LA RECHERCHE ET DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE**

---

- **L'identification des coopérations antérieures au projet métropolitain normand**

### **Les coopérations englobant la recherche et l'enseignement supérieur**

L'ADEIN est une association créée en 2004 regroupant les 8 écoles de d'ingénieurs de la Métropole normande. Actuellement, l'association ne développe essentiellement que des liens sportifs, culturels et pédagogiques, en réunissant les responsables des 8 écoles 3 fois dans l'année, notamment pour présenter leurs enseignements.

L'École de Management de Normandie regroupe 3 organismes de formation supérieure consulaires de management de Caen, du Havre et de Rouen. Depuis septembre 2006, les trois organismes se sont fondus au sein de l'École Management de Normandie.

Le PUN, Pôle Universitaire Normand, est inauguré le 8 avril 1998, avec le statut d'association. Il est important de rappeler que le PUN est le seul pôle universitaire de France issu d'une initiative locale. Depuis 2004, le PUN est devenu un groupement d'intérêt public. Ces principales actions sont :

- co-habilitation des masters recherche
- constitution d'écoles doctorales communes
- mutualisation de moyens
- organisation d'universités d'été

### **Les coopérations spécifiques au domaine de la recherche**

Dans le domaine des sciences de gestion et des sciences économiques, le Polytechnicum de Normandie regroupe un grand nombre de laboratoires des universités et des écoles de commerce. Cette structure est un groupement d'intérêt scientifique (GIS) créé en 2003.

Dans le domaine des matériaux, axe de recherche fondamentale de la Métropole normande, on observe deux coopérations actives.

Le réseau matériaux polymères et plasturgie regroupe de nombreux laboratoires universitaires, laboratoires associés au CNRS, CRITT et écoles d'ingénieurs des trois agglomérations normandes. Ce réseau est très efficace et effectif depuis de nombreuses années.

Le Centre National de Recherche Technologique (CNRT) Matériaux est un groupement d'intérêt scientifique créé en septembre 2001. Ce GIS rassemble des industriels tels que Philips Semiconducteurs à Caen, la direction recherche de Total France et la Coopérative Métropolitaine d'Entreprise Générale (CMEG), l'Université de Caen, l'ENSICAEN, l'Université du Havre et le CNRS. Le CNRT Matériaux est principalement financé par l'Etat et les collectivités territoriales.

Dans le domaine de la chimie et de la santé, on observe trois coopérations efficaces.

La canceropole Nord Ouest (G4) regroupe les CHU de Caen, de Rouen, d'Amiens et de Lille. Ce canceropole regroupe également les centres de lutte contre le cancer de Caen, de Rouen et de Lille, les universités de Lille 1, Lille 2, Caen et Rouen, l'INSERM et le CNRS.

Le réseau interrégional de recherche LARC-Neurosciences regroupe 31 équipes de recherche universitaires labellisées du Nord Ouest de la France Lille, Amiens, Rouen, Caen, Brest, Rennes. Les 12 équipes du PUN forment le réseau LARC-Neurosciences Normandie. Ce réseau a pour vocation de structurer un pôle d'excellence en Neurosciences, de dimension européenne, ciblé sur de thématiques à fort impact socio-économique.

Le réseau PUNCHOrga (pole universitaire normand en chimie organique) fédère les laboratoires de chimie organique et de chimie fine des Universités de Caen, du Havre et de Rouen. Ce réseau est piloté par le comité interrégional scientifique et technique du développement de la recherche et du transfert de technologie du PUN.

Ce réseau avait pour objectif :

- de préparer et de coordonner les rapports de demande financière
- d'organiser une journée scientifique de présentation des résultats des projets
- d'organiser un comité de pilotage du réseau (représentants conseils régionaux, DRRT, responsable d'établissements, représentant du ministère de la recherche et un expert scientifique)

Dans le domaine des moteurs et de la propulsion, en lien avec le pôle de compétitivité Movéo, deux partenariats sont à observer.

Le centre national de recherche technologique Maîtrise de la combustion dans les moteurs rassemble les laboratoires spécialisés dans les moteurs des écoles d'ingénieurs et des Universités de Haute-Normandie.

Le label Carnot ESP (Energie et Systèmes de Propulsion) rassemble près de 100 chercheurs pour un budget de plus de 12 millions d'euros. De nombreux partenariats avec des firmes automobiles ou aéronautiques sont attendus.

- **Les coopérations engagées dans le domaine de la recherche et de l'enseignement supérieur parallèlement au projet métropolitain**

#### **Favoriser les interactions avec les pôles de compétitivité**

Les cinq pôles de compétitivité de la Métropole normande (Cosmetic Valley, pôle équin, Logistique Seine-Normandie, Movéo, Transactions électroniques sécurisées) sont très présents dans la mise en œuvre du projet métropolitain. Les trois pôles TES, Movéo et LSN ont été présents aux ateliers du chantier recherche enseignement supérieur de la métropole normande.

#### **La nécessaire prise en compte de la démarche des pôles de recherche et d'enseignement supérieur**

L'Université de Caen Basse-Normandie a créé avec l'école d'ingénieur ENSICAEN, le GANIL et Cycéron un PRES thématique autour de 3 thèmes de recherche. Ces structures ont une reconnaissance internationale évidente dans

des domaines de recherche en physique et en chimie. Néanmoins, il apparaît que le nombre d'étudiants ne permet pas d'atteindre une taille critique suffisante pour être reconnaissable. Il semble primordial, selon les acteurs de la recherche et de l'enseignement supérieur, de constituer un PRES normand pour atteindre un nombre d'étudiants permettant d'être visible au niveau international. Les discussions sont en cours et devraient vraisemblablement déboucher vers le dépôt d'un projet de PRES normand.

**Les nouveaux projets de « campus ouverts » réalisés parallèlement au projet métropolitain normand**

La Métropole normande accueille deux « campus ouverts ». Le campus EFFISCIENCE basé à Caen est spécialisé dans la microtechnologie et les technologies de la communication. Cette structure rassemble l'ENSICAEN et Philips Semiconducteurs. Le campus C.CAN devrait être prochainement en capacité de fédérer notamment les laboratoires de recherche de l'ENSICAEN, l'INSA de Rouen, l'ISEL, l'Université du Havre et de l'entreprise aéronautique Aircelle. Cette structure sera spécialisée dans la recherche sur les matériaux.

- **Les futures coopérations dans le domaine de la recherche et de l'enseignement supérieur**

L'un des objectifs de la Métropole normande est le rapprochement entre les organismes de recherche et d'enseignement supérieur avec les entreprises. Cet objectif rappelé par la Conférence métropolitaine du 24 avril 2006 semble être le « leitmotiv » des futures coopérations dans le domaine de la recherche au niveau de la Métropole. Les écoles d'ingénieurs et de commerce de la Métropole normande sont très réceptives à cette dynamique déjà initialisée, mais à développer.

**Louis-Henri DEFRESNE**

**Encadrement :**

**IATEUR - Institut d'Aménagement du Territoire et d'Environnement  
de l'Université de Reims  
Marcel BAZIN**

**AURH - Agence d'Urbanisme de la Région Havraise  
Henri-Noël RUIZ**

**Juin – Septembre 2006**