

Avant-projet de territoire

Dans le cadre
d'un stage pour



DUCLERC Théo
GIRET Antoine
QUAIREAU Baptiste
MAAS Romain
TESSON Baptiste

Table des matières

Introduction	2	Identité et rayonnement.....	65
Objectifs	2	Partie 3 : Le potentiel de développement comme vecteur de rayonnement	67
Fil directeur	4	Définition	67
Préambule méthodologique	6	Diagnostic ciblé	70
Démarche	6	Orientations stratégiques	75
Structure du rendu	8	Scénarios d'avenir possibles	95
Choix des thématiques traitées	9	Identité et rayonnement.....	97
Partie 1 : Un tournant vers une mobilité durable	10	Mode d'emploi	98
Définition.....	10	Démocratie participative	98
Diagnostic ciblé	12	Application de la méthode participative (étude de cas - Projet Portes du Vercors [Grenoble-Alpes Métropole]).....	109
Orientations stratégiques	16	Méthode de planification (étude de cas - Bilbao Ria 2000)	111
Scénarios d'avenir possibles	35	De l'avant-projet au projet de territoire.....	115
Identité et rayonnement.....	37	Conclusion	118
Partie 2 : L'aspect qualitatif au service du quotidien et du tourisme	38	Annexe : benchmarking en détail.....	119
Définition.....	38	Table des illustrations.....	181
Diagnostic ciblé	40		
Orientations stratégiques	41		
Scénarios d'avenir possibles	63		

Introduction

Objectifs

L'objectif principal de cet avant-projet de territoire est d'amorcer une réflexion sur l'avenir du territoire de l'agglomération. Il s'agit d'apporter du contenu et des méthodes pour alimenter le débat, entre les élus communautaires d'une part, et en collaboration avec d'éventuelles parties prenantes extérieures (acteurs économiques, associations, citoyens...) d'autre part. Ce débat doit rester constructif et résulter par un consensus entre l'ensemble des acteurs de l'agglomération pour envisager sereinement le développement du territoire.

Il s'agit d'un travail sur **l'identité communautaire**, à savoir le fait que tous les élus du conseil de Limoges Métropole adhèrent aux enjeux que présente le futur projet de territoire, qu'ils se sentent impliqués et se reconnaissent dans le projet global de Limoges Métropole. C'est ici **la clé d'une concertation pertinente** entre les parties prenantes et **le gage que les stratégies préconisées seront prises en compte.**

L'élaboration d'un projet de territoire revêt de multiples intérêts :

- ***Une direction cohérente au fil des années***

Le projet de territoire, fruit de cette concertation, se fera « feuille de route », énonçant des stratégies marquées et un plan d'actions

précis. Il s'agira de chercher le juste milieu entre un document trop vague, sans objectif marqué, ou trop précis, sans priorité. Il permettra de **guider les décisions politiques d'ici la fin du mandat**, mais il est indispensable qu'il puisse s'inscrire à plus long terme et **rester cohérent avec les mandats suivants**, au prix d'éventuelles adaptations.

- ***Un appel à l'action pour l'EPCI et ses communes membres***

Les mesures qu'il préconisera correspondront au domaine de compétences de la Communauté d'Agglomération, mais celle-ci ne devra pas s'interdire d'adopter une vision plus large. Sa portée non-prescriptive lui confère davantage un statut d'appel à l'action et à la cohésion que des outils pour faire accepter une vision qui ne serait pas partagée par tous. Ainsi, les élus membres conserveront leur qualité décisionnaire au sein du conseil communautaire, mais **l'objectif est avant tout qu'ils adhèrent à un projet commun, qu'ils pourront ensuite exprimer à l'échelle de leur circonscription, à travers leurs compétences propres.**

- ***Un objet de cohésion des acteurs***

Il a vocation à renforcer les liens et les interactions entre les différentes parties prenantes, mobilisées autour d'un même objet, réfléchissant ensemble à leur avenir commun. La recherche d'un consensus entre elles est absolument indispensable pour garantir la création d'un **projet ambitieux et suivi dans le temps.**

- ***Un support de communication***

L'intercommunalité est encore aujourd'hui une structure qui n'est pas connue de tous, au contraire notamment de la commune et de la région. C'est donc aussi une formidable occasion de **communiquer avec les citoyens**, même de façon unilatérale : cela permettra de légitimer l'action communautaire et de la rendre compréhensible à tous, au prix d'un effort de diffusion de l'information suffisant.

- ***Un socle pour les autres documents***

Ce projet de territoire, de par le fait qu'il balayera un certain nombre de thématiques, pourra se faire le socle des autres documents tels que le PLUI, PLH, PDU, SDIAC... Ces derniers pourront **se baser sur les grandes orientations qu'il énonce pour les adapter au champ disciplinaire dans lequel ils s'inscrivent**. Dans cette optique, il imite le rôle que mène le Schéma de Cohérence Territoriale, mais à l'échelle plus fine de l'agglomération et de son conseil communautaire.

Fil directeur

Au fil de nos échanges avec l'équipe de la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole (CALM) et autres résidents du territoire, de nos recherches personnelles et de notre ressenti propre, nous avons constaté d'une part, un **déficit du sentiment d'appartenance** des habitants de l'agglomération vis-à-vis de leur territoire, et d'autre part, des **difficultés à faire valoir ses atouts à des échelles plus importantes**, se reflétant par le manque d'attractivité en termes de démographie et de développement économique.

C'est pourquoi nous avons décidé d'axer notre réflexion autour de deux notions structurantes : l'**identité** et le **rayonnement**. Ce fil directeur guidera notre façon d'exprimer les enjeux du territoire, ainsi que les stratégies d'action qui en découleront.

- **L'identité :**

Il s'agit de la **quête d'identité des usagers eux-mêmes et de l'image qu'ils ont de leur propre territoire**. Le projet de territoire serait voué à faire le lien entre l'espace géographique et sa population, que cette dernière se sente fière d'y vivre. Cela passera par une instrumentalisation de symboles, ainsi que la mise en avant d'autres caractéristiques sensibles et directement identifiables par les habitants.

Mais alors pourquoi cette notion nous semble si importante dans le cadre du projet de territoire ? Nous sommes partis du postulat

simple qu'une personne fière de ces origines et/ou se sentant appartenir à son lieu de vie est plus encline à communiquer positivement à son propos. L'objet du projet de territoire est donc **tout autant de développer les atouts du territoire**, que d'**effectuer un vrai travail de communication auprès des usagers**. Ceux-ci seraient donc plus à même de considérer les efforts consentis par la CALM et ses communes membres pour améliorer leur niveau de vie, leur permettant de propager une vision nouvelle de leur territoire.

Le deuxième avantage d'un fort sentiment d'appartenance est la cohésion sociale. **Un attachement particulier à un territoire, lorsqu'il est collectif permet de renforcer le lien au sein de la population**. On peut citer les exemples évidents des Bretons, Basques ou Corses par exemple, mais c'est un phénomène que l'on retrouve dans de nombreuses grandes villes possédant de forts atouts culturels.

Cette notion d'identité peut se baser sur des **symboles physiques** (monuments, paysages, climat...), des **mouvements culturels** (grands événements particuliers au territoire, soutien à l'art...), ou bien **des « sentiments ambiants », des politiques particulières** (capacité à entreprendre, volonté des villes de l'agglomération de se renouveler, de rester moderne, dynamique...).

On peut également distinguer l'**identité telle qu'elle est perçue de l'intérieur** (fierté, nostalgie, sentiment d'être important, de faire partie d'un grand schéma) **de celle perçue de l'extérieur** (image

renvoyée, rayonnement culturel, sentiment de devoir prendre en compte le cas de l'agglomération limougeaude).

L'identité limougeaude, voire limousine, aussi mince soit-elle, risque d'être **mise en péril par le nouveau découpage régional**, et de se retrouver mise de côté au profit d'une coloration plus "aquitano-centriste" de la région ALPC. Il est donc important de se poser la question de ce qui fait sa spécificité pour mieux la conserver.

- **Le rayonnement :**

Cet aspect fait aussi bien référence à l'**attractivité** qu'exerce Limoges Métropole sur son environnement proche et éloigné (extérieur vers intérieur) que sa **capacité à s'exporter et à faire valoir ses atouts** auprès d'entités distinctes (intérieur vers extérieur).

Le premier axe traduit le **potentiel de l'agglomération à croître** par le biais d'un solde migratoire positif et d'un accueil croissant de structures économiques. Le second axe réfère davantage à l'image que renvoie l'agglomération, ainsi que son développement territorial interne, qu'elle est susceptible d'utiliser comme **argument dans la concurrence avec d'autres EPCI** aux échelles régionales et nationales. Un des enjeux majeurs du projet de territoire est de lui permettre d'étendre son pouvoir d'influence en s'inscrivant dans **un réseau de territoire maillé où les coopérations sont sources de développement**.

Ce fil directeur, reposant sur les deux idées d'identité et de rayonnement, pourrait en finalité se traduire ainsi : **"un renouveau pour Limoges Métropole au service de son attractivité et de sa cohésion communautaire, ou comment faire émerger une identité propre en mobilisant les ressources du territoire, pour développer son rayonnement et la satisfaction de ses habitants"**.

Préambule méthodologique

Démarche

L'avant-projet de territoire (APT) doit servir d'occasion pour "repenser le territoire". Il aura pour objet d'amorcer l'élaboration du projet de territoire en lui-même.

La première phase de l'élaboration de cet avant-projet a été un diagnostic général, afin que nous puissions déterminer l'état actuel de la situation au sein de l'agglomération, à travers de nombreux domaines (mobilité, économie, emploi, habitat, cadre de vie...), ce qui nous a permis de déterminer lesquels nécessitaient une action prioritaire.

De ces éléments d'état des lieux a émergé un certain nombre d'enjeux, d'opportunités et de menaces pour le territoire sur lesquels il serait judicieux de s'appuyer ou faire attention dans le projet de territoire. Dans le cadre de notre exercice de stage, à savoir l'élaboration d'un avant-projet de territoire, le temps limité dont nous disposons nous contraint à faire des choix sur les aspects que nous allons approfondir (cf : Choix des thématiques abordées).

Par la suite, nos neuf enjeux furent retranscrits sous forme de trois thématiques constituées de diverses orientations. Il est, en effet, plus facile de faire ressortir nos idées et notre vision future du territoire sous cette forme. Voici ci-contre un schéma récapitulatif



Figure 1 : Schéma explicatif du passage des enjeux aux 3 grandes thématiques

de notre retranscription. Il illustre également nos partis-pris concernant les sujets abordés (en couleur) ou non (en grisé) durant notre APT.

Notre travail comporte également une phase de benchmarking, au cours de laquelle nous avons pris connaissance des actions et projets mis en place sur d'autres territoires. Cela a permis de nous en inspirer pour étoffer nos connaissances. Suite à une adaptation au contexte limougeaud, nous avons dégagé des méthodes et propositions de développement qui pouvaient s'appliquer au territoire de la CALM.

Cet APT est accompagné d'un mode d'emploi qui apporte des éléments de méthodologie pour permettre de l'adapter en réel projet de territoire. Son objectif est de faciliter la future équipe de Limoges Métropole à se rapprocher de notre travail. Certaines méthodes à mettre en œuvre dans différentes phases du projet de territoire seront également abordées. Il peut également s'attacher à donner quelques éléments pour guider le porteur à connaissance et à concertation aux élus, qui seront les seuls décideurs et exécutants du projet final. Il est aussi question du suivi de l'application du projet de territoire.

La réelle valeur ajoutée que nous pouvons apporter à ce rendu est le regard extérieur dont nous disposons du fait que nous venons chacun d'horizons différents.

Enfin, un autre apport de ce travail d'avant-projet est de susciter le débat au sein de l'équipe de Limoges Métropole et de son conseil communautaire. Nous avons pleinement conscience que les idées que nous apportons ne sont pas toutes totalement pertinentes, mais elles ont peut-être vocation à faire surgir de nouveaux points de vue et à aider à prendre du recul.

Structure du rendu

Le présent rendu s'attachera à développer **3 grands groupes thématiques**, regroupant les éléments relatifs aux enjeux du territoire que nous avons constatés. Chacun d'entre eux adoptera la forme suivante :

- Une **définition**, précisant :
 - Une introduction au contenu de cette thématique
 - Son importance vis-à-vis du développement futur de Limoges Métropole
 - Son lien avec les compétences et le champ d'action de Limoges Métropole
 - Son influence sur l'identité et/ou le rayonnement du territoire
 - Sa capacité à renforcer la cohésion communautaire
- Un **diagnostic ciblé**, faisant ressortir les principaux faits chiffrés et les axes à creuser dans le cadre de ce groupe thématique, ainsi que des éléments plus subjectifs issus de notre point de vue extérieur.
- Des **scénarios d'avenir** possibles, permettant d'imaginer l'évolution de la situation de façon optimiste (si des actions sont menées), ou au contraire pessimiste, dans le but de faire réagir et réfléchir à propos de certaines démarches et mesures influençant l'avenir du territoire

- Des propositions issues de nos recherches et réflexions, des **recommandations stratégiques** permettant aux élus de se projeter dans une vision future et de solliciter leur approbation politique, illustrés par :
 - Des éléments de **benchmarking** et de **lectures complémentaires**, permettant de porter un regard sur ce qui a été effectué ailleurs (au sein de territoires de même échelle, notamment en France, dans le cadre de projets de territoire ou non) et pouvoir s'en inspirer ou au contraire s'en détacher si les résultats n'y ont pas été concluants
 - Des **pistes d'adaptations de ces stratégies en plan d'actions**, issues de nos réflexions et expériences personnelles, et qui pourrait inspirer les élus dans la programmation d'actions concrètes
 - Des **indicateurs qui pourraient permettre de mesurer** l'évolution future de ces thématiques

Les éléments de benchmarking apparaitront dans des cadres colorés tout au long du déroulement des orientations (avec des renvois vers les annexes pour plus de détails). Du benchmarking supplémentaires se trouvent également en annexe.

Choix des thématiques traitées

Le présent rendu s'attachera à développer notre démarche à travers seulement 3 thématiques. Il est évident que le futur projet de territoire devra prendre en compte de nombreuses autres thématiques, en plus de développer davantage celles que nous avons abordées.

Pourquoi avons-nous choisi d'aborder ces thématiques ?

- Elles sont, à notre avis, prioritaires pour le développement futur de l'agglomération
- Selon nous, le travail à engager (en termes de coût, de temps de travail, de main d'œuvre mobilisée...) y est le plus primordial
- Elles correspondent à des problématiques qui nous font considérer une agglomération de bonne manière ou non
- Nous portons un intérêt subjectif à ces thématiques, ce qui nous a motivé

Pourquoi avons-nous choisi de ne pas aborder certaines autres thématiques ?

- Nous devons faire un choix dû au manque de temps qui nous était imparti
- Le traitement de certaines thématiques, comme le logement ou la politique de la ville par exemple, nécessitait une connaissance très approfondie du territoire que nous n'avions pas encore
- Le peu de données dont nous disposions à leur propos n'était pas suffisant
- Le travail amorcé ou déjà engagé nous semblait suffisant et, non spécialistes, nous doutions de notre apport sur ces thématiques

Partie 1 : Un tournant vers une mobilité durable

Définition

- Une introduction au contenu de cette thématique

La notion de mobilité durable, ou d'écomobilité, désigne une utilisation pratique de la mobilité dans le respect de l'environnement et du cadre de vie. Les politiques d'aménagement et de gestion du territoire qui y sont associées favorisent les modes de déplacements alternatifs et doux dans le but est de réduire les émissions de substances polluantes.

La politique du "tout voiture" adoptée au sein de la Métropole amène à de nombreux problèmes auxquels l'utilisateur est directement confronté au quotidien. L'agglomération s'est adaptée à la voiture et aperçoit aujourd'hui les limites du phénomène : embouteillages, nuisances, pollution, insécurité, etc. Le piéton est la première victime de cette dépendance au véhicule individuel et malgré qu'il en soit en partie responsable, sa place dans le paysage urbain doit être repensée. Notre réflexion s'orientera donc sur **une reconsidération de la place de la voiture** aussi bien par rapport au **cadre de vie** de Limoges Métropole qu'à une dimension plus générale liée à **l'environnement**.

- Son importance vis-à-vis du développement futur de Limoges Métropole

Il ne s'agit aucunement de renoncer à la voiture, puisque **son abandon total du jour au lendemain ne serait pas viable**, mais revoir sa place à l'échelle métropolitaine est une préoccupation majeure. Dans le contexte actuel et suite à la tenue de la COP21, il n'est plus concevable de ne pas prendre en compte ce phénomène. Le développement futur de Limoges Métropole doit s'orienter vers **des modes de déplacements durables** à l'image de nombreuses métropoles européennes qui mettent en place aussi bien des projets d'actions que d'accompagnements pour faire évoluer leurs pratiques de mobilité.

- Son lien avec les compétences et le champ d'action de Limoges Métropole

L'agglomération dispose de moyens d'actions pouvant orienter notre réflexion sur la façon de repenser la place de la voiture dans la métropole. Bien que la gestion de la circulation et du stationnement ne lui incombe pas, la Communauté d'Agglomération est **responsable de l'ensemble des politiques de transports et des travaux de voirie**. En matière de mobilité durable, d'autres leviers peuvent être sollicités pour développer la pratique des transports doux comme **l'aménagement des berges des rivières ou bien d'actions intéressant le développement touristique**.

- Son influence sur l'identité et/ou le rayonnement du territoire

L'image que Limoges Métropole souhaite véhiculer, passe très largement par les caractéristiques de mobilité du territoire. Actuellement, la place de la voiture dans l'agglomération a eu pour conséquence un exode urbain du centre vers les périphéries, ainsi l'identité en termes de mobilité du territoire peut se comparer à **une ville française des années 90**. Cette caractéristique est à l'heure remise en question suite aux prises de conscience environnementales et au développement des transports partagés et durables qui sont de plus en plus grandissants. Le territoire se retrouve ainsi face à **un tournant primordial pour son avenir et l'identité des limougeauds** ; situation amorcée par le lancement d'études de restructuration de son système de transports en commun. La création et mise en place d'un réseau structurant tel qu'un tramway ou un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) peut permettre de remettre en question des habitudes fortement ancrées dans les mœurs. A travers de tels projets, la Communauté d'Agglomération prend la décision de s'orienter et de guider ses citoyens vers un futur plus responsable et vert.

- Sa capacité à renforcer la cohésion communautaire

Les phénomènes d'étalement urbain et l'augmentation démographique dans les couronnes extérieures de l'agglomération à laquelle celle-ci fait face depuis plusieurs années contraignent à

renforcer davantage les politiques de mobilité. Cela passe en globalité par un renforcement du réseau de voirie et de transports en commun (longueur de lignes, nombre de dessertes, fréquence des passages, etc.) afin de satisfaire au maximum les usagers de l'agglomération. Le développement de modes de déplacement durables s'oriente vers une plus grande attractivité des transports en commun et un renfort des moyens d'intermodalité pour, en finalité, faciliter la mobilité sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et par conséquent renforcer la cohésion communautaire.

Diagnostic ciblé

- *Mobilité urbaine : la dépendance à la voiture*

Le chiffre le plus représentatif de la mobilité sur Limoges Métropole est celui traduisant la propension des habitants de l'agglomération à utiliser leur véhicule particulier. En effet, ce type de déplacement représente 75% des trajets domicile-travail, contre seulement 8% pour les transports en commun selon le PCET de 2013. Cela démontre l'orientation de l'Agglomération et l'utilisation qu'en ont les usagers malgré un contexte où la promotion des modes de transport durables est au goût du jour.

Le cheminement en voiture dans l'agglomération est globalement très aisé, il est en effet très facile de se rendre en centre-ville de Limoges. Seuls certains grands axes où le trafic routier est important et certains grands pôles d'échanges intermodaux et croisements (la place Winston Churchill, les environs de l'hôtel de ville et le CIEL notamment) sont congestionnés. Par conséquent, ces endroits stratégiques connaissent des problématiques de pollution et d'insécurité.



Figure 2 : Place Winston Churchill (hub du réseau TC, également très fréquenté par les voitures)

Bien qu'ayant été à plusieurs reprises modernisé ces dernières années, le réseau de transport de l'Agglomération Limougeaude n'a jamais connu de véritable évolution emblématique, à même de changer le visage de la Métropole et de la rendre plus accessible, il est temps de proposer une refonte totale. A savoir que la France compte actuellement quarante-six intercommunalités peuplées d'au moins 150 000 habitants. Avant l'annonce de Limoges Métropole en janvier 2015 du projet de BHNS, l'Agglomération était la seule avec celle de Denain à n'avoir présenté aucun projet d'ampleur en matière de transport.

Limoges Métropole est marquée par une faible densité de son territoire, malgré le fait que Limoges a un nombre d'habitants relativement conséquent en son centre, les communes de 1^e et 2^e couronnes ont une densité assez faible. Les centres urbains de l'espace sont assez hétérogènes, aspect défavorable au développement des transports en commun. C'est pour cela que le temps de parcours en voiture par rapport aux transports en commun interurbains favorise largement la 1^{ère}, ce qui nuit gravement à l'utilisation plus régulière de ceux-ci. Les faibles fréquences de desserte des communes rurales par les transports en commun ne favorisent donc pas le report modal de l'usage de la voiture particulière vers ces derniers. En outre, les infrastructures du réseau tels que les arrêts de bus manquent d'équipements et d'entretien.

Comme précisé ci-dessus, Limoges Métropole souhaite ainsi restructurer son réseau de transports en commun en se basant sur une épine dorsale structurante réalisée en site propre afin notamment d'accroître la vitesse commerciale du réseau. Les objectifs étant de renforcer l'usage des transports en commun et l'usage des autres modes alternatifs à la voiture particulière pour créer une chaîne de déplacement "vertueuse". Cette épine dorsale sera probablement représentée par deux lignes de BHNS, visibles ci-dessous. Un projet de passerelle dit "de franchissement de l'A20" présentera un lien fonctionnel avec le projet de TCSP puisqu'il permettra le prolongement de la ligne B en faisant le lien entre le quartier de la Bastide et des équipements comme l'Aquapolis.



Figure 3 : Tracé des deux futures lignes de BHNS sur l'Agglomération de Limoges
(Source : Document interne à Limoges Métropole)

Le montant global de l'opération de création du TCSP serait estimé à 68,75 M€ dont 33,75 M€ de matériels roulants.

Les abonnements aux transports en commun proposés par la STCL sont parmi les moins chers des agglomérations de la même taille que Limoges, mais ils étaient très inégaux et peu adaptés aux réels besoins et pratiques des populations. Désormais, la gamme

tarifaire a été revue et sera en vigueur pour le mois de septembre 2016. Auparavant c'était gratuit pour les retraités et pas donné pour les étudiants ; il y eut une homogénéisation puisque les abonnements annuels sont dorénavant à 90€ pour les moins de 26 ans et gratuit pour les seniors aux revenus plafonnés. Les titres de transport deviendront également non nominatifs et il ne faudra qu'un titre pour deux le week-end et le soir. Dans l'objectif d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun, le titre à bord passera lui de 1,30€ à 1,50€.

Du point de vue des modes de transport dynamiques, le constat est sans appel, les cyclistes se font trop rares car dissuadés par des itinéraires peu adaptés, des conditions de déplacement souvent dangereuses compte tenu de la place qu'occupe la voiture particulière. Une statistique de l'ADEME datant de 2005 résume bien ce constat, seulement 4 % de nos déplacements sont réalisés en vélo alors que 40 % d'entre ne dépassent pas 2 km.

Quant aux piétons, l'association "55 Citoyens pour Limoges" dans son dossier sur le transport constate que "les zones allouées à leur déambulation sont trop isolées, trop ponctuelles et bien souvent, hélas, pas accessibles à tous (notamment aux PMR)".

Des efforts sont consentis puisque la communauté d'agglomération de Limoges a mis en place, en 2013, le service de transport doux V'LiM. Cependant ce service reste à développer, il faut continuer à augmenter l'accessibilité ainsi qu'améliorer la facilité de circulation pour les cyclistes. Cela passe en premier lieu par l'élaboration du

Schéma Directeur Intercommunal des Aménagements Cyclables (SDIAC) qui engendrera des travaux sur 400km environ d'itinéraires ayant été recensés d'intérêt communal, ou communautaire dans le cadre de travaux de voirie.

L'un des premiers sujets importants à creuser dans ce groupe thématique est la forte dépendance de la voiture des Limougeaudois pour leurs activités au quotidien. Dans une même perspective, cette prépondérance du véhicule individuel impacte les grands axes de la ville et va à contresens de la promotion des transports en commun. Un second sujet à traiter sera la réinsertion et le réajustement de l'offre de transport en commun ainsi que l'intermodalité auquel cet item se rattache. Et en conséquence de l'étude de ces sous thématiques, l'insécurité, la pollution et les transports doux seront étroitement traités.

L'élaboration du nouveau Plan de Déplacement Urbain (PDU) va de toute manière largement orienter la politique à venir en matière de mobilité au sein de l'Agglomération. Il est donc essentiel de prendre en compte ces problématiques pour amorcer une mobilité respectueuse et innovante au service des usagers du territoire et participant à l'identité et au rayonnement de la Métropole.

Suite à notre arrivée sur Limoges, nous avons pu en tant qu'élèves aménageur, dégager assez rapidement certains points qui nous ont paru choquant ou qui nous ont au moins interpellés. Tout d'abord la place accordée à la voiture et ce que cela entraîne, comme la pollution ou l'insécurité (trop grande vitesse des véhicules, place du

piéton largement réduit, espace pour les cyclistes quasiment absent). Rien que le fait de traverser des croisements de voies assez importants à pieds ou traverser la ville à vélo paraît comme un défi et peut prendre du temps, ce qui nous paraît étonnant pour une ville comme Limoges. La dégradation des façades à cause de la pollution et la présence des câbles de trolley dérange aussi visuellement dans le paysage urbain.

- Mobilité interurbaine : l'enclavement de Limoges au niveau national

L'Agglomération souffre également d'un certain retrait au sein du réseau français de transports interurbains. Pour nuancer, elle constitue un réel territoire de contraste. Elle se situe sur le tracé de l'A20, axe stratégique du réseau autoroutier français, dont le tronçon limousin Est, qui plus est, gratuit. Ainsi, la liaison avec Paris, et à moindre mesure avec Toulouse, est assurée de bonne manière. En revanche, les liaisons avec l'Est vers Clermont/Lyon et avec l'Ouest vers Bordeaux/La Rochelle/Poitiers/Nantes ne sont pas optimales et ne comprennent pas de réelles liaisons routières rapides (en témoigne notamment le projet de mise en 2x2 voies de la RN147 reliant Poitiers et Limoges, axe dangereux, souffrant de ralentissements et qui reste en suspens depuis des décennies). En ce qui concerne les liaisons ferroviaires, l'Agglomération a perdu celles effectuant le trajet Bordeaux-Lyon via Limoges en 2012 et ne connaîtra pas d'aménagements LGV avant une nouvelle longue période, après que la déclaration d'utilité publique de ce projet

n'ait été révoquée le 15 avril 2016. A défaut, c'est une modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse qui pourrait bien profiter à l'Agglomération et favoriser ce mode de transport. De plus, celle-ci dispose d'un aéroport international Limoges-Bellegarde, situé à l'Ouest à Verneuil-sur-Vienne, mais qui souffre d'un manque de passagers et donc de trafic. Enfin, la Vienne, seul cours d'eau du territoire, n'est pas navigable et ne peut donc pas être exploité.

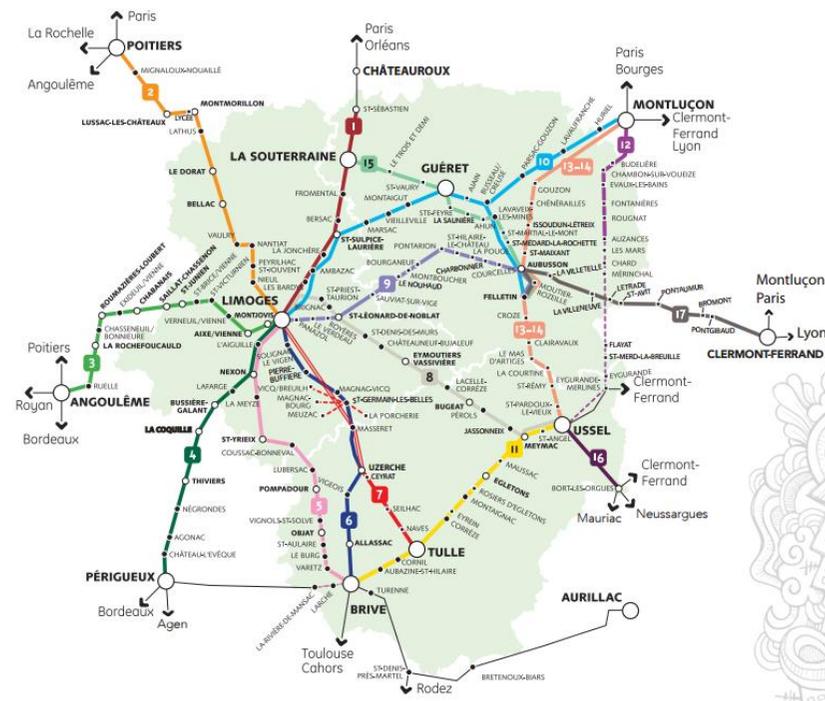


Figure 4 : Plan du réseau SNCF en ex-Limousin

Orientations stratégiques

L'Agglomération de Limoges (et la ville avant elle) est restée **pendant de longues années spectatrice du développement de la voiture** au sein et entre les centres urbains. Dans une certaine mesure, elle y a même participé par la création de points d'intérêt (zones d'activités, grands équipements, etc.) relativement éloignés des foyers de population et le développement de l'offre de stationnement en milieux urbains. Les transports doux et collectifs sont actuellement peu développés sur la globalité du territoire.

De l'aveu de tous, le territoire est aujourd'hui considéré comme **un espace prônant le "tout-voiture"** et fortement dépendant de ce mode de transport pour tout type de déplacement (domicile-travail, loisirs, mobilité interurbaine...). C'est pourquoi il donne l'impression d'accuser **un retard considérable par rapport au reste de la France**, image ressentie à la fois de l'intérieur par ses usagers quotidiens et de l'extérieur par ses temporaires de passage. C'est également problématique du point de vue de son rayonnement, cette image étant le reflet de son dynamisme et de son potentiel d'attractivité économique, démographique... De plus, l'approche environnementale est, dès à présent, à prendre davantage en compte, afin d'anticiper les conséquences néfastes d'une augmentation du parc routier, notamment en ce qui concerne la pollution de l'air.

Il est donc **urgent d'opérer des modifications de fond sur le système de transports et les pratiques de mobilité** au jour le jour. Cela passera par la mise en place d'un certain nombre de mesures, inscrites au sein d'un schéma chronologique global incluant des échéances à court, moyen et long termes. Ce dernier sera accompagné de quelques propositions et de grandes orientations stratégiques de différente importance à adopter, et classées **par ordre chronologique** :

Orientation 1 : Sensibiliser progressivement la population aux pratiques de mobilité douce et responsable, tout en mettant en œuvre les infrastructures adaptées

Au sein d'une population habituée depuis toujours à ce que l'on ne remette pas en cause leur utilisation du véhicule particulier, il convient de séquencer de manière progressive la transition vers un report modal. La contestation sociale semble certes inévitable, mais il est important de communiquer de manière appropriée pour permettre aux usagers de mesurer les impacts bénéfiques sur leur vie quotidienne (cadre de vie plus sain et plus agréable, création d'espaces réservés à la détente/promenade/flânerie, diminution de la pollution de l'air, bienfaits pour la santé...).

Il s'agira donc d'opérer **une sensibilisation progressive de la population en faveur des pratiques de mobilité douce et plus**

responsable. Cela pourrait consister, au travers de l'ensemble des communes de l'agglomération, en des événements ponctuels, des animations à thèmes autour de la promotion des déplacements doux (journée sans voiture rendant les grands axes routiers aux piétons, concours temporaires de distance parcourue à pied par le biais d'une application par exemple...), ou bien au contraire en des structures permanentes (mise en valeur de la Maison du V'LiM, plans de circulation piéton et cycliste avec temps de parcours et emplacements des garages à vélos, etc.).

Le récent développement du système de location V'LiM constitue un bon point de départ vers un changement des mentalités (même s'il convient de le développer davantage) mais ne peut constituer une fin en soi ; 1 "Maison du V'LiM" pour 19 communes n'est pas suffisant pour promouvoir son usage à l'échelle de l'agglomération (la Métropole de Bordeaux envisage d'en créer 8). Il est absolument nécessaire de **réaliser des aménagements garantissant l'accès, la sécurité et le confort des usagers actifs.** En effet, le nombre de pistes cyclables et d'espaces de stationnement vélos sécurisés sont à renforcer de façon drastique sur l'ensemble du territoire, de nombreux trottoirs sont à élargir afin de permettre aux piétons de se croiser de manière fluide, etc.

Semaine de la mobilité - Budapest, Hongrie

La ville de Budapest a remporté en 2008 le prix de la Semaine Européenne de la Mobilité. Le but de cette manifestation est de proposer des alternatives à la voiture tout en réduisant sa place en milieu urbain. Cela s'est traduit par des animations autour de la mobilité douce, une augmentation des zones piétonnes et cyclistes suite à la fermeture ponctuelle d'axes structurants et encore la mobilisation de divers acteurs pour des campagnes de sensibilisation. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 5 : Des enfants participants à une animation cycliste

Politique du vélo – Bordeaux Métropole

Élu 4^e ville cyclable au monde, l'Agglomération Bordelaise est un modèle en termes de politique du vélo. Depuis son adoption au Conseil Communautaire en 2012, de nombreuses actions ont été mises en place. Cela s'est traduit par le bouclage d'un réseau express à haut niveau de service, l'aménagement d'un réseau intercommunal, un meilleur maillage des stations VCub' ou encore le développement de services de proximité. En plus des élus communautaires, les associations cyclistes ont pris part à la concertation et ont, ensemble, permis de requalifier les espaces urbains en faveur des modes de transports doux. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 6 : Station VCub de Bordeaux

La politique du “tout-voiture” et le besoin induit d'augmenter les surfaces de voirie ont permis la création de grands axes et carrefours routiers peu lisibles, dangereux à arpenter et nécessitant de longs détours pour les usages doux. Si elles souhaitent s'inscrire dans une vision plus responsable de la mobilité, il est indispensable que les communes membres procèdent, par le biais de la Communauté d'Agglomération ou non, à des **réductions de voirie, voire des piétonisations des hypercentres**. C'est le cas pour l'ensemble des communes mais le cas est encore plus frappant pour la ville de Limoges, où les espaces piétons se font très rares et les temps de trajets à pied sont largement rallongés par la nécessité de franchir de nombreux axes routiers. La solution pourrait être la mise en place ponctuelle de quelques Zones à Trafic Limité (Cf. Orientation 4), au sein desquelles seuls les trajets indispensables sont tolérés.

La création d'espaces réservés aux piétons et/ou aux cyclistes doit être mise en avant comme le symbole d'une nouvelle volonté de Limoges Métropole de promouvoir ces modes. Ces aménagements pourraient donc être accompagnés d'un traitement esthétique (différence de couleur/teinte de l'enrobé, jalonnement par des espaces fleuris, des objets d'art, etc.) et d'une campagne de communication (soutenue par les associations cyclistes par exemple). Au-delà des aménagements en zones urbaines, il pourrait être intéressant de relier les communes au sein d'une “boucle cycliste intercommunale” permettant de développer ce mode de transport en milieu rural, pour un usage notamment

Projet Anneau Bleu – Grand Lyon

Ce projet de valorisation des berges du Rhône a eu un intérêt communautaire en mobilisant plusieurs communes de l'Agglomération. Divers projets y ont été associés comme l'aménagement de pistes cyclables et d'espaces piétons (création d'une passerelle piétonne entre les rives), la création d'un centre pédagogique lié à l'environnement ou encore la mise en valeur de friche industriel. Aujourd'hui d'autres projets sont en cours d'intégration et ont pour but de renforcer les liaisons entre les communes voisines tout en créant un cadre de vie agréable et reposant. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 7 : Réaménagement des berges du Rhône

récréatif. Dans le même esprit, les sentiers de randonnée pédestre et les bords du cours d'eau de la Vienne pourraient être davantage

aménagés et balisés pour créer des espaces de promenade en relation avec les communes (Isle, Condat-sur-Vienne, Limoges, Panazol et Le Palais-sur-Vienne par exemple).

Qu'elles que soient les mesures mises en place pour diminuer la place de la voiture en ville, cela prendra un temps considérable pour y parvenir de manière significative. Il apparaît donc judicieux de réfléchir dès à présent au développement des nouvelles pratiques associées à ce mode de transport, comme le covoiturage ou l'autopartage. Campagnes de sensibilisation par le biais d'événements ou des entreprises, création de véritables aires de covoiturage notamment aux abords de l'A20, diminutions de taxes pour les usagers responsables, facilitation de la mise en relation des covoitureurs via des plate-formes internet spécifiques à l'agglomération, avantages de circulation et de stationnement pour les véhicules partagés... Les moyens d'actions sont nombreux et variés pour encourager ce genre de pratiques, de plus en plus répandues au niveau national.

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Nombre de covoitureurs réguliers (enquête)
- Taux de remplissage des véhicules individuels (trajet domicile/travail ou non)
- Pourcentage d'opinion favorable à un report modal
- Nombre d'évènements et campagnes de communication en faveur des mobilités douces
- Nombre d'infrastructures (maison de la mobilité douce, garage à vélo) pour les modes de déplacement doux
- Nombre de stationnement pour les cyclistes sur l'espace public (arceaux, box à vélo, etc)
- Ratio stationnement vélo/voiture
- Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques

Orientation 2 : Développer les solutions d'intermodalité

Tels que les espaces habités et les services de l'agglomération se sont développés jusqu'à présent (c'est-à-dire de manière très diffuse, à travers un éloignement important des espaces économiques et commerciaux), il est devenu **très compliqué, voire impossible de se déplacer autrement qu'en voiture lorsque l'on habite dans les couronnes extérieures de l'Agglomération**. Le manque de dessertes et la fréquence peu élevée des transports en commun en milieu rural, associés à la facilité de circulation et de stationnement en milieu urbain, n'incitent pas les usagers à mettre la voiture de côté.

Il apparaît donc nécessaire de **mettre en place une offre d'aménagements intermodaux suffisante et complète**. Les **parkings relais** doivent être élargis et équipés de stationnement vélo, notamment sur les trajets des lignes de transports en commun les plus développées (comme le futur BHNS). Pour éviter que ces parkings soient utilisés par les riverains ou les visiteurs de passage, l'accès pourrait être réglementé par la nécessité de présenter un titre de transport STCLM valable (validation par capteur). Pour encourager cette pratique dans un premier temps, des réductions pourraient être mises en place pour les usagers choisissant d'agir ainsi.

L'**intermodalité aux niveaux des grands pôles intermodaux**, notamment au niveau de la gare de Limoges-Bénédictins, est à conforter. L'**efficacité de la nouvelle tarification et d'un système**

Pôle d'Echange Multimodal – Nice

Le projet de PEM Nice Saint-Augustin Aéroport est en cours de réalisation et devrait être livré courant 2016. Il se trouve à proximité de l'Aéroport Nice Côte d'Azur et du quartier d'affaire de l'Arénas. L'objectif est de mettre en relation l'ensemble des modes de transport disponible : avion, TGV, TER, automobile et transports doux. L'enjeu est de développer par la suite le quartier d'affaire et de créer des liens plus forts avec les quartiers environnants. Renvoi en annexe [ici](#).



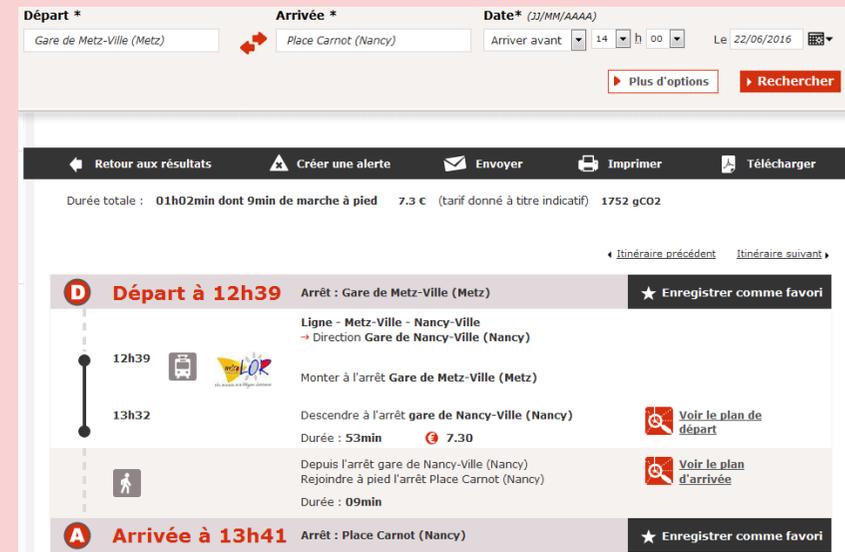
Figure 8 : Modélisation du futur PEM Nice Saint-Augustin par Matéo Arquitectura

billettique commun TER-STCL est à confirmer, voire à développer, sur le long terme.

En l'état, le site internet de la STCLM ne permet pas vraiment d'encourager l'intermodalité. Il est en effet difficile de trouver son chemin sur le **service de recherches d'itinéraires** si l'on ne connaît pas exactement le nom des arrêts de bus de départ et d'arrivée. De plus, pour avoir tenté l'expérience, les résultats laissent à désirer. A une époque où la plupart des usagers sont connectés, **le développement correct de ce genre de services**, via le site internet ou une éventuelle application mobile, **semble indispensable pour réduire les contraintes dues à la pratique de l'intermodalité.**

Système d'information multimodale **SimplicIM** – Région Lorraine

Accessible sur internet, ce système d'information multimodale propose différents moyens de se rendre d'un point A à un point B. Ces itinéraires combinent différents modes de transports des réseaux partenaires (bus, trams, trains) avec des indications précises sur les stations/arrêts à rejoindre avec des horaires précis pour les correspondances. Ce système permet de proposer des alternatives de confiance à la voiture et d'encourager l'intermodalité. Renvoi en annexe [ici](#).



The screenshot shows the SimplicIM search interface. At the top, there are input fields for 'Départ *' (Gare de Metz-Ville (Metz)), 'Arrivée *' (Place Carnot (Nancy)), and 'Date*' (22/06/2016). A search button 'Rechercher' is visible. Below the search bar, there are navigation options: 'Retour aux résultats', 'Créer une alerte', 'Envoyer', 'Imprimer', and 'Télécharger'. The main content area displays the search results:

- Durée totale :** 01h02min dont 9min de marche à pied. **7.3 €** (tarif donné à titre indicatif) **1752 gco2**
- Départ à 12h39** Arrêt : Gare de Metz-Ville (Metz) [★ Enregistrer comme favori]
- Ligne - Metz-Ville - Nancy-Ville** → Direction Gare de Nancy-Ville (Nancy)
- 12h39** [Train icon] Monter à l'arrêt **Gare de Metz-Ville (Metz)**
- 13h32** [Bus icon] Descendre à l'arrêt **gare de Nancy-Ville (Nancy)** [★ Voir le plan de départ]
- Durée : 53min** **7.30**
- Depuis l'arrêt gare de Nancy-Ville (Nancy) Rejoindre à pied l'arrêt Place Carnot (Nancy) [★ Voir le plan d'arrivée]
- Durée : 09min**
- Arrivée à 13h41** Arrêt : Place Carnot (Nancy) [★ Enregistrer comme favori]

Figure 9 : Itinéraire proposé par SimplicIM de la Gare de Metz à la Place Carnot, à Nancy

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Taux de fréquentation et remplissage des parkings relais
- Ratio nombre d'habitant/aire de covoiturage
- Nombre de desserte et fréquence en TC reliant les parkings relais
- Nombre d'utilisateurs de Système d'Information Multimodale
- Evaluation du degré de satisfaction de ces utilisateurs (enquête)
- Taux d'utilisation du V'Lim
- Part d'utilisateurs de V'Lim parmi les cyclistes
- Nombre de kilomètres de pistes cyclables
- Distance linéaire d'aménagement cyclable et piéton
- Part du budget de la métropole pour le développement de l'intermodalité

Orientation 3 : Augmenter l'offre et la qualité des transports collectifs, tout en communiquant pour inciter à leur usage

Le système de transport de l'Agglomération **manque de matériel roulant vraiment performant et d'aménagements permettant sa prépondérance vis-à-vis des autres modes de déplacement**. Ainsi, les transports en commun ne sont pas du tout compétitifs en termes de temps de trajet et de liberté de déplacement. Les usagers principaux de ce mode sont **avant tout ceux qui ne peuvent se permettre de posséder un véhicule personnel**. La plupart des points de dessertes des transports en commun ne disposent pas d'abribus et de signalétique précise permettant une visibilité et un confort d'utilisation optimaux.

En centre-ville limougeaud, ces inconvénients devraient être en partie solutionnés par la **mise en place future des deux lignes de transport en commun en site propre (TCSP)**. Elles devraient garantir un cadencement plus important des fréquences de passage, grâce notamment à des voies de circulation spécialement réservées. Cela doit cependant s'accompagner d'une **restructuration complète des lignes de trolleybus annexes** pour créer un quadrillage de la ville et un rabattement vers ces lignes structurantes.

La création de ces sites propres sera également l'occasion d'y **associer une réflexion sur la place du piéton et du cycliste** autour

de ces axes de transports en commun. L'accès doit se faire de manière la plus sécurisée possible, au sein d'un espace où l'on ne ressent plus la place de la voiture. L'usager doit se sentir à l'aise, à la fois à l'intérieur des rames et à ses abords. Le but d'une telle démarche est de proposer **une alternative réelle au bus classique**, souvent considéré comme emprunté uniquement par les usagers captifs. Il est donc nécessaire d'y apporter une plus-value portée comme un argument pour le report modal, qu'elle soit **technologique** (billettique électronique et non par ticket, annonce et aide à la lisibilité des dessertes, refonte du site internet et de la recherche d'itinéraires pour le rendre plus accessible, système Optiboard pour les PMR, etc), **organisationnelle/tarifaire** (nouvelle tarification adaptée comme le "saut de puce", pas de possibilité d'achat de titres à la montée pour éviter les ralentissements, etc.), **esthétique** (appel à des artistes pour les aspects intérieurs et extérieurs, création d'une ambiance moins froide qu'à

Tarifification « saut de puce » - Genève, Suisse

La titre de transport "saut de puce" mis en place à Genève est disponible via une application mobile et permet de bénéficier d'un tarif réduit (2CHF contre 3.5CHF en tarif plein). Ce billet électronique n'est valable que durant une période de 10 minutes après achat et n'est utilisable que pour des distances de trois arrêts maximums. L'objectif est de fluidifier le flux de voyageur et de rendre plus simple et rapide l'accès au tram. Renvoi en annexe [ici](#).

l'accoutumée dans les transports en commun, consultation de la population sur le choix des matières et des couleurs, etc.) ou **ergonomique** (confort et taille des sièges, capacité des rames en nombre de personnes, accélération et freinage doux, etc.).

Choix du nom des stations de tramway - Besançon

A Besançon, lors de la mise en place des stations, les personnes ont voté eux-mêmes les noms de stations par le biais de réunion de concertation de quartier. L'acceptation du nouveau mode de transport est ainsi facilitée et la fierté des usagers est par la même occasion renforcée. Renvoi en annexe [ici](#).

L'offre de transports en commun des couronnes extérieures vers la ville-centre est également à revoir. Un renforcement du matériel roulant en circulation, au minimum vers les communes directement limitrophes de Limoges et en capacité de fournir une demande suffisante (Panazol, Couzeix, Isle, Feytiat et le Palais Sur Vienne) est indispensable, d'une part pour développer ces espaces, et d'autre part pour mettre en place **une politique de transport qui se veut davantage communautaire.**

e-participation - Brest

L'arrivée du BHNS à Brest a suscité beaucoup de débats. De ce fait, l'Agglomération a mis en place une plateforme en ligne où chacun a pu avoir accès aux réunions publiques et a eu la possibilité d'interagir et d'exprimer son point de vue. C'est une initiative de démocratie locale et de concertation participative qui a été appréciée par les citoyens et qui a permis d'accélérer la mise en place du projet. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 10 : Image de la plateforme en ligne sur le projet du BHNS

La phase de travaux va prendre du temps et causer des inconvénients pour les riverains et les commerçants. Il est donc important de **bien communiquer auprès d'eux** (en leur expliquant par exemple le cas d'autres villes où leurs homologues étaient aussi réticents et qui au final en sont maintenant très contents ; et proposer des aides compensatoires pour les commerçants impactés par la mise en œuvre des différents projets) et de les inclure dans le projet (démocratie participative entre autres). D'une façon générale, l'arrivée des TCSP devra être mise en avant par une communication forte dans les rues (journée d'inauguration, campagne publicitaire) et sur internet (site de Limoges Métropole, de la STCLM, réseaux sociaux).

Programme d'accompagnement du tramway – Besançon

La ville de Besançon ainsi que ses partenaires (dont l'Agglomération), ont accompagné leurs entreprises (commerçants, artisans, etc.) depuis la phase d'étude du projet de tramway jusqu'à sa mise en service. Un programme d'actions a permis de soutenir l'activité au travers de diverses mesures comme des aides aux entreprises, des demandes d'indemnisation ou encore la mise en place d'un Centre d'Information et Prévention du Doubs. Renvoi en annexe [ici](#).

Communication autour du tramway – Le Havre

Lors de la mise en place du tramway du Havre, la campagne de communication s'est faite en deux temps. Le premier concerne davantage le chantier en lui-même et la seconde s'articule autour du projet dans sa globalité. Des alertes mail/SMS ou une webTV ont permis de communiquer régulièrement sur l'avancement des travaux. En parallèle, le concours de dessin "le tramway nous rapproche" a permis aux usagers, notamment les enfants, de s'investir et de s'approprier le projet. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 11 : Mathéo, lauréat du concours de dessin "Le tramway nous rapproche"

La réflexion globale autour des transports doit se faire à la fois pour satisfaire la desserte des foyers de population mais également dans l'optique de développer des espaces jusqu'alors enclavés ou en manque de dynamisme.

Au-delà des bénéfices que pourrait tirer l'Agglomération de disposer enfin d'un réseau de transports en commun dense au travers de l'ensemble de ses communes, la restructuration du réseau permettrait alors d'envisager la limitation de la place et de l'usage de la voiture individuel.

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Taux de fréquentation des transports en commun par ligne
- Part modale des transports en commun
- Nombre de voitures en autopartage
- Accessibilité aux transports en commun (tarifaire, proximité arrêts TC, etc)
- Fréquence moyenne des lignes de TC
- Nombre et part d'arrêts de TC équipés d'abri et d'affichage numérique
- Pourcentage des arrêts TC accessibles pour les PMR

Orientation 4 : Limiter, à terme, la place de la voiture en centre urbain par des actions dissuasives, voire prescriptives

En restant objectif, il faut être conscient qu'un report modal de la voiture vers les transports en commun, s'il a un jour lieu, ne se fera qu'au terme de plusieurs dizaines d'années et au prix de nombreux efforts. Cependant, une fois l'offre alternative suffisamment développée, les usagers auront au moins les moyens de faire leurs propres choix, ce qui n'est pas le cas actuellement si l'on veut se déplacer dans toute l'Agglomération en toute liberté.

Dans l'optique tout de même d'encourager les usagers à adopter de meilleures pratiques, il conviendra de réduire la place de la voiture dans les centres urbains de l'Agglomération, pour les raisons que nous avons déjà citées. Afin de réduire les effets néfastes sur l'environnement, la circulation sur les grands axes routiers majeurs et leurs croisements (principaux sites d'émission de GES) doit être diminuée. La mise en place préalable de sites propres pour les modes actifs et les transports en commun aura déjà participé à réduire l'espace de voirie alloué aux autres modes de transports. Cependant, cela devra être complété par des mesures supplémentaires, parmi lesquelles l'éventuelle classification des véhicules les plus polluants par le biais de vignettes, dans le but de leur interdire l'accès à certaines parties de l'Agglomération jugées trop fréquentées et donc polluantes.

Vignette auto – Berlin, Allemagne

Depuis le 1er Janvier 2010, Berlin a interdit la circulation de certaines catégories de véhicules à l'intérieur d'une zone appelée "Ring". Les véhicules sont classés en 4 catégories selon leurs émissions polluantes. Certains d'entre eux ont un accès restreint à la ville selon des zones définies. Malgré les nombreuses contestations, le procédé a fait ses preuves et a permis, dès la première année, de réduire considérablement le taux d'émission de particules fines. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 12 : Zone verte interdite sauf possession de la vignette

Péage urbain – Londres, Angleterre

La capitale anglaise a adopté dès 2005 un système de péage urbain. Chaque voyageur souhaitant circuler dans le périmètre défini doit s'acquitter d'une redevance de 8£ par jour. Le contrôle se fait par un système de lecture des plaques minéralogique. Seuls certains véhicules de services publics ou alors à carburant alternatif sont dispensés de cette taxe. L'objectif est d'orienter les voyageurs vers les transports en commun, ou actifs, et de décongestionner les milieux urbains. Renvoi en annexe [ici](#).

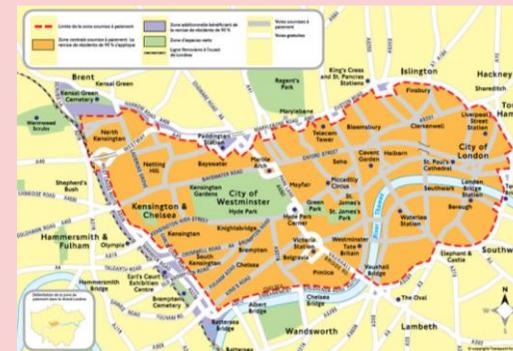


Figure 13 : Zone soumise à la Congestion Charge au centre de Londres

Caractéristiques de péages urbains déjà existants	Caractéristiques de péages urbains déjà existants	
	Prix du péage	Objectif
Londres	5 £ en 2003 - 8 £ en 2005	Régulation + financement des transports collectifs
Singapour	0,3 à 1,5 \$ US	Régulation + financement des transports collectifs
San Diego*	0,5 à 8,5 \$ US	Financement d'ouvrage et des transports collectifs + fluidité sur la voie
Lyon	2,4 € en 97 - 1,5 € en 98	Financement d'ouvrage + fluidité sur la voie
Bergen	0,6 € * Interstate 15	Financement des infrastructures routières urbaines

Figure 14 : Prix et objectifs de différents péages urbains

Dans le but d'**améliorer le cadre de vie au sein de certaines zones d'intérêt**, notamment en hypercentre limougeaud, ces axes de circulation pourraient être transformés en **Zone à Trafic Limité (ZTL)** où seuls les trajets indispensables (livraisons, riverains, autorisations exceptionnelles...) seraient autorisés. Ainsi, ces espaces urbains seraient redonnés aux piétons qui pourraient désormais profiter d'un véritable espace de vie où ils pourraient évoluer librement.

Zones à Trafic Limité – Ferrare, Italie

Le récent concept italien des ZTL (Zones à Trafic Limité) a pour objectif de diminuer la circulation des voitures en ville. Cela se traduit soit par une interdiction de circuler dans la zone définie, soit par une autorisation de circuler particulière selon certaines conditions (horaires, détention d'un titre de circulation, etc.). L'objectif de Ferrare a été de valoriser son patrimoine et de pouvoir y développer son tourisme local ; de ce fait la ville de Ferrare a interdit l'ensemble des véhicules motorisés en son centre historique. Aujourd'hui tout le monde y trouve son compte aussi bien les usagers que les commerçants qui plébiscitent ce système. Renvoi en annexe [ici](#).

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Nombre de jours où la qualité de l'air est médiocre, mauvaise ou au-dessus des normes
- Taux d'émissions de GES du parc routier
- Fréquentation des routes des tissus urbains
- Pourcentage des routes où une condition de circulation s'applique (ZTL, vignettes)
- Stationnement des véhicules individuels sur l'espace public (de surface/souterrain)

Orientation 5 : Proposer par la suite des modes de transport innovants, voire avant-gardistes

Pour aller encore plus loin et rattraper son retard accumulé, pour développer **des idées innovantes** dans le but de créer l'image d'une Agglomération qui se soucie de proposer des services de

Téléphérique urbain - Brest

La ville de Brest verra son téléphérique urbain ouvert en septembre prochain. Intégré au réseau de transport public, ce projet permettra de relier les deux rives du Penfeld, fleuve côtier, allant du centre-ville à un nouvel écoquartier des Capucines.



Figure 16 : Premières images du téléphérique urbain de Brest

Peu coûteux avec une empreinte carbone minimale, le téléphérique est un nouveau moyen de transport innovant. Par ailleurs, la ville de Toulouse souhaite s'en équiper reliant plusieurs sites et se projette déjà jusqu'en 2030 pour étudier les possibilités d'extension de son futur gadget. Renvoi en annexe [ici](#).

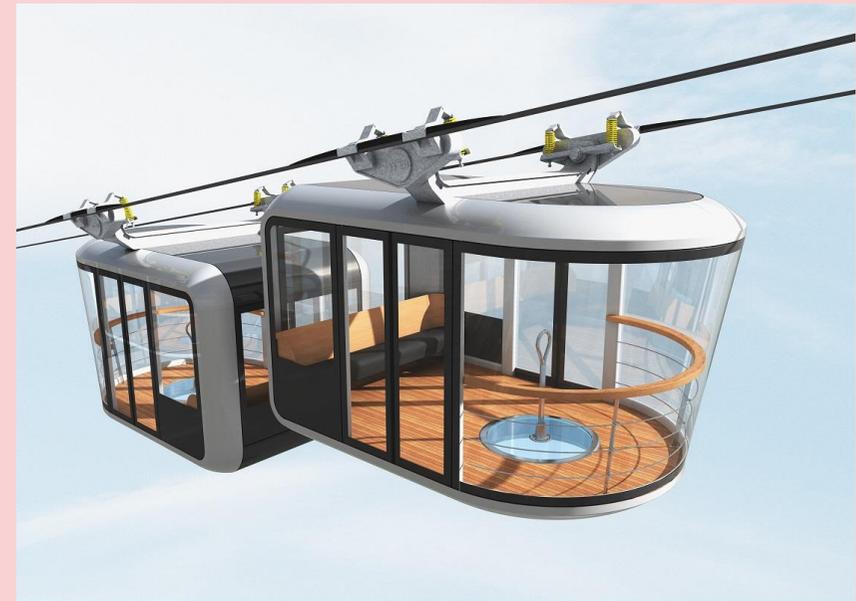


Figure 15 : Concept de téléphérique pour un concours lancé par Brest Métropole Océane

transports de qualité, Limoges Métropole pourrait faire le choix d'**investir dans des technologies récentes** à l'image des dernières innovations qui ont pu être mises en place en Europe.

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Nombre de moyens de transport en circulation à caractère innovant
- Nombre d'actions ou événements menés pour la diversification des modes de transport

Orientation 6 : Développer des connexions interurbaines afin de poursuivre le processus de désenclavement de l'agglomération

Dans le nouveau contexte de la Région ALPC, il se pose la question d'une **amélioration des liaisons entre l'Agglomération et les grandes villes proches** (Poitiers et Brive-la-Gaillarde) et plus lointaines (La Rochelle et surtout Bordeaux). Cela réactualise des projets discutés mais inaboutis, comme **l'élargissement de la RN147** vers Poitiers ou encore le **retour de la liaison ferroviaire Bordeaux-Lyon via Limoges**, projets qui participeraient à soutenir une meilleure cohésion régionale, aux niveaux économiques et touristiques, ou simplement à créer de nouvelles alternatives de mobilité. La connexion avec l'Est étant compliquée, **une liaison améliorée entre Bordeaux et Limoges en passant par Angoulême, nouvelle centralité au sein de l'ALPC, serait déjà fortement judicieuse.**

Ce sont principalement les **liaisons par trains qu'il nous semble important de conforter, voire de renforcer**, afin de compléter la logique de diminution des usages du véhicule individuel et la stratégie d'intermodalité au niveau de la gare Limoges-Bénédictins et de son pôle d'échange.

La récente ouverture de l'aéroport Brive-Vallée de la Dordogne en 2010 a apporté une nouvelle concurrence à celui de Limoges-Bellegarde, distant de seulement 120 km. Il semblerait judicieux de

Coopération aéroportuaire – Charleroi & Liège, Belgique

La coopération entre les aéroports de Charleroi et de Liège est souhaitée. Cela s'articulerait autour d'une gestion unique pour les deux sites. Selon le Front Démocratique des Francophones en Région Wallonne, les avantages sont nombreux aussi bien pour les passagers que pour le fret. Cette coopération permettrait de renforcer leur poids et compétitivité notamment par rapport à l'aéroport de Zaventem, de faire des économies suite à la mutualisation des services par exemple, de développer l'interconnexion entre les deux aéroports et ainsi augmenter leur attractivité, etc. De façon générale, cette coopération permettrait de renforcer l'économie locale. Renvoi en annexe [ici](#).

réfléchir à une mutualisation des vols, notamment vers les grandes métropoles françaises, qui assureraient un trafic potentiellement régulier, diminuant les doublons et ses effets néfastes sur les tarifications supportées par les usagers et en amont par les subventions des membres du syndicat mixte de l'aéroport. La solution d'un décollage depuis l'un d'entre eux, puis d'une escale systématique dans le second, pourrait être mise à l'étude. Comme une solution alternative, il pourrait également être mis en place **une liaison par navettes entre les deux villes** sachant que Limoges et Brive ne sont qu'à une heure l'une de l'autre (l'aéroport de Brive est par ailleurs directement lié à l'A20).

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Temps de liaison routière avec les villes voisines importantes (Potiers, Brive, Guéret, La Rochelle, Bordeaux, Angoulême...)
- Temps de liaison ferroviaire/aéroportuaire avec les villes importantes de la Région et du pays

Scénarios d'avenir possibles

La tendance nationale en matière de transport au cours des trente dernières années fut de privilégier le dimensionnement d'infrastructures routières rapides, suburbaines et radiales. La vitesse de déplacement s'est accrue et le coût a diminué, ce qui participa à la création de "conditions de mobilité facilitées" (Wiel). Ces politiques ont donc favorisé l'étalement urbain des hommes et des activités et donc une certaine dé-densification faisant régresser l'usage des modes de transport actifs. L'usage de la voiture, quant à elle, ne désemplie pas et reste le moyen de transport dominant par manque de facteurs de ralentissement (feux, passages piétons, stationnement). Et ce n'est pas l'argument économique qui risque d'inverser la tendance puisque malgré une augmentation des kilomètres parcourus, la part du budget des ménages consacrée à leur mobilité a diminué.

On distingue tout de même que l'opinion public semble plus favorable qu'auparavant au développement d'alternatives à la voiture. Cette vision est globalement soutenue par les élus qui, via l'élaboration de PDU et le projet de TCSP, souhaitent également réduire le trafic automobile dans l'Agglomération. **Mais existe-il une réelle alternative à l'usage de la voiture ?**

Scénario 1 : Le "tout-voiture"

Jusqu'à présent, la politique de transports urbains à l'échelle de l'Agglomération de Limoges s'est davantage tournée vers l'utilisation du véhicule particulier. Il est vrai qu'il est **aisé de circuler et de stationner dans et entre les centres-villes**, alors pourquoi restructurer un système qui fonctionne ?

Tout d'abord, il est à considérer un scénario de développement tel que Limoges Métropole soit sujet à une **forte hausse démographique** dans les décennies qui arrivent (conjoncture attendue et désirée). **Les besoins de déplacement vont augmenter en conséquence**, jusqu'à congestionner de plus en plus les axes routiers, entraînant de façon évidente des **problématiques de pollution de l'air, d'insécurité physique** pour les usagers actifs, de bruit. Il faudra de plus faire face à un besoin croissant en infrastructures de voirie, prenant le pas sur la création ou la conservation des espaces verts et naturels.

Cela pourrait mener également à une société de plus en plus individualiste, dans laquelle chaque personne serait déconnectée d'un schéma global, lequel serait pourtant bénéfique à l'unité et la cohésion sociale.

Un étalement urbain continu pousserait à conserver l'usage de la voiture, malgré des temps de trajet et des coûts induits de plus en plus importants. On peut s'attendre à une désertification des milieux urbains denses, notamment du centre-ville limougeaud, qui

laissera place à des grandes zones commerciales autour de Limoges, avec des populations vivant majoritairement en périphérie, déconnectées de l'animation du centre-ville. Sans des transports accessibles et réellement fonctionnels, l'Agglomération ne pourra pas aboutir à l'unité qu'elle souhaite dans son projet de territoire.

Scénario 2 : Une transition vers une mobilité durable

Dans le cas où la ville poursuivrait ses efforts de développement des transports en commun et mettrait fin à la politique du "tout voiture", on peut s'imaginer des répercussions plus que positives sur l'Agglomération. Dans la mesure où des procédures de report modal plaçant le temps et la vitesse de déplacement comme arbitre du choix modal permettant à tout automobiliste de réaliser sa mobilité à pieds, en vélo, ou en transports en commun et dès lors que la contrainte de temps les satisfait, la part de l'usage du véhicule individuel chuterait. Les usagers auront sûrement tendance à se déplacer plus respectueusement et aisément dans l'agglomération. Ceci renforcera le tissu local, que ce soit en centre-ville mais aussi et surtout dans les périphéries de la ville centre, encore trop exclues des services de transports en commun.

Des efforts ont été engagés par la Métropole au niveau de la politique de tarification des transports en commun et de l'intermodalité mais ce n'est à priori pas encore suffisant. Le projet de TCSP qui verra le jour sera accepté par les habitants de

l'agglomération suite aux efforts autour de l'accompagnement de ce projet. Ce travail rendra ces derniers fiers d'accueillir un tel transport en commun et leur donnera le sentiment d'une amélioration de leur qualité de vie. La mobilité au sein du territoire sera par la suite totalement repensée vis-à-vis de ce nouvel axe structurant pour permettre de rendre son utilisation la plus légitime possible et multiplier les possibilités de report modal à l'utilisation de la voiture.

Identité et rayonnement

Limoges Métropole doit se donner les moyens de mettre en place une politique communautaire de transport et ainsi **redonner une image dynamique de son territoire en matière de mobilité**. Comme présenté préalablement, la politique qui sera adoptée devra se faire de façon stratégique, au travers d'**un fort travail de communication** notamment, afin d'appréhender au mieux les problèmes liés au report modal. Au vu du contexte actuel, c'est un véritable bras de fer que Limoges Métropole va engager parce qu'au-delà de mettre les moyens en place, il faut **faire adhérer une population qui n'est aujourd'hui pas prête à abandonner sa voiture**. L'identité recherchée se construit dès à présent même si les résultats ne pourront être constatés qu'au bout de plusieurs dizaines d'années.

Partie 2 : L'aspect qualitatif au service du quotidien et du tourisme

Définition

- Une introduction au contenu de cette thématique

Cette thématique abordera les atouts et inconvénients de l'agglomération, en adoptant exclusivement le point de vue de ses usagers et des touristes de passage. Il s'agit ici de déterminer ce qui fait d'elle un territoire où l'on vit de façon correcte ou non, au quotidien ou temporairement.

- Son importance vis-à-vis du développement futur de Limoges Métropole

Limoges Métropole dispose de caractéristiques naturelles qui font de cet EPCI un territoire atypique de basse montagne, agréable à vivre, et offrant de nombreuses possibilités d'épanouissement pour ses usagers. Fort de ses espaces naturels et paysages ruraux, elle permet également, via le développement de sa ville centre notamment, l'accès aux atouts que peut offrir le milieu urbain.

Favorisée par une accession à la propriété facilitée du fait d'un prix du foncier et de l'immobilier abordable, la Métropole doit se donner les moyens de satisfaire chacune des catégories de population, toutes forces vives pour tirer leur métropole vers le

haut. Cela commence par une offre de logements sociaux homogène pour offrir à chacun les moyens de s'épanouir au sein de l'agglomération mais également par une mise en valeur du confort que peuvent rechercher les populations.

- Son lien avec les compétences et le champ d'action de Limoges Métropole

La métropole dispose de moyens pour favoriser le bien-être de ses usagers. Elle est directement responsable de nombreux aspects qui influent sur la vie quotidienne de ces usagers (voirie, mobilité, gestion des milieux naturels, grands équipements, insertion et politique de la ville).

Par un passage en Communauté Urbaine acté, elle disposera en outre de tous les leviers pour exercer de façon plus optimale la compétence de gestion du tourisme, et pourra donc décider d'une politique commune à mettre en place pour les 19 et futur 20 communes de l'agglomération.

- Son influence sur l'identité et/ou le rayonnement du territoire

Tous les aspects cités dans cette thématique sont déterminants sur l'avis que les usagers ont de leur propre territoire, et donc pour l'identité territoriale de l'agglomération. Que de plus représentatif d'un territoire que son environnement, c'est-à-dire les services et

équipements qui y sont développés, son offre de logements, ses activités de loisirs, et ses espaces naturels.

Les touristes de passage ont une vision plus superficielle du territoire, mais leur avis reste extrêmement important dans l'amélioration de l'image que celui-ci renvoie. Le tourisme est un des vecteurs principaux pour informer l'opinion publique des richesses que possède l'agglomération.

- Sa capacité à renforcer la cohésion communautaire

Le territoire de Limoges Métropole est relativement varié. En effet, il se compose de communes majoritairement urbanisées jusqu'à la première couronne et de communes périurbaines puis rurales en deuxième et troisième couronnes de l'aire urbaine de Limoges. A travers une politique commune touristique par exemple, il est possible de regrouper les atouts de chacune des communes dans l'objectif de les mettre davantage en valeur et permettre à chacune de ces communes de profiter des retombées touristiques dues à leurs privilèges et ceux de leurs voisins. Ce regroupement renforcera le poids de chacune des curiosités touristiques et permettra ainsi de prolonger le séjour des touristes sur le territoire et donc par la même occasion de développer une économie alternative au tourisme.

L'effort de protection des aménités environnementales présentes serait également plus performant s'il était effectué conjointement par l'ensemble des communes membres. L'étalement urbain

permet aux communes des couronnes extérieures de croître pour se développer mais entraîne des frais importants notamment au niveau des réseaux (assainissement, transport, énergies...) et des dommages irréversibles sur les milieux naturels. La mutualisation des services communaux et l'adoption d'une stratégie d'urbanisation commune serait un moyen de ne pas dénaturer cet environnement, autant bénéfique à la vie au quotidien qu'au potentiel touristique.

D'une manière générale, l'amélioration des conditions de vie au sein de l'agglomération permettra d'une part de renforcer le sentiment d'appartenance, voire d'attachement, des citoyens à leur territoire et d'autre part l'attractivité démographique de ce dernier.

Diagnostic ciblé

Les conditions de vie au sein de l'agglomération sont globalement bonnes, voire très bonnes. Limoges Métropole est souvent citée pour son cadre de vie rural et vert, faisant d'elle un territoire agréable. Non concerné par le manque d'espaces verts et donc leur préservation à tout prix, les habitudes limougeaudes sont néfastes pour ce type d'espace. En effet, on constate une consommation excessivement haute d'espaces naturels au sein du Limousin via le phénomène d'étalement urbain et de mitage. Selon la DREAL Limousin, la surface urbanisée atteint le chiffre de 1600 m²/habitant en Limousin en 2006 faisant de cette Région la plus urbanisée en fonction du nombre d'habitants.

Limoges Métropole dispose d'un environnement qui pourrait facilement se prêter à du tourisme (aménités naturelles, patrimoine culturel et historique, etc) mais malheureusement il n'est actuellement pas mis en valeur et pas assez protégé du phénomène d'étalement urbain entre autres. On ne distingue pas de réelle politique touristique, ni de consensus entre les communes de l'agglomération en vue de mettre en valeur leurs atouts et attirer un plus grand nombre de visiteurs. Avec des corridors aquatiques comme le val de l'Aurence ou la Vienne par exemple, le territoire dispose pourtant d'un moyen de proposer une offre d'activité touristique à l'échelle communautaire et ainsi améliorer les retombés économiques touristiques via les sites remarquables situés à proximité de ces potentiels sentiers.

On distingue malheureusement une offre hôtelière mal adaptée. Sur le territoire du SCoT, les hôtels non classés représentent 50 % des établissements, contre respectivement 32 % en province. Le Limousin est une région de passage ou de courts séjours mais ce type de tourisme se démocratise de plus en plus, la situation géographique de l'agglomération est ainsi un avantage indéniable.

L'agglomération de Limoges Métropole dispose de forts atouts culturels et sportifs. Limoges est une ville née il y a 2 000 ans et dispose donc d'un passé riche, également visible dans les communes périphériques. L'obtention de Limoges du label "Ville et Pays d'Art et d'Histoire" en 2008 par le Ministère de la Culture et de la Communication confirme l'identité culturelle du territoire. Ce label engage les collectivités dans un programme d'actions telle que la présentation des atouts touristiques, l'accueil des touristes, la sensibilisation des habitants ou autres, mais il serait possible de faire ressortir l'identité historique gallo-romaine de meilleure manière. On distingue dans la ville centre de nombreux efforts pour développer l'économie touristique mais l'attractivité du territoire communautaire n'est pas assez mise en avant via une politique touristique à l'échelle de la métropole.

Limoges est l'une des villes les plus rentables sur les investissements locatifs. Il est relativement facile de venir s'installer sur le territoire mais du point de vue énergétique, le secteur de l'habitat n'est pas très bon élève puisqu'il représente 27% des émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération. De

nombreuses actions ont été lancées par Limoges Métropole à travers son Plan Climat Energie Territoriale :

- Elle va tout d'abord tenter de créer des conditions de rénovation du parc et de construction performante sur le plan énergie-climat.
- Ensuite, elle souhaite accompagner des particuliers dans la rénovation énergétique de leur logement. Il s'agit d'accélérer le taux de rénovation des logements.
- Puis, elle veut sensibiliser des ménages de Limoges Métropole aux économies d'énergies ayant pour objectif de travailler sur l'usage de l'énergie à domicile et de conseiller les particuliers pour adopter des gestes plus économes.

Cette prise en compte environnementale peut passer par la création de nouvelles formes d'habitat plus respectueuses de l'environnement.

Le syndicat mixte Développement de l'Offre Régionale de Services et de l'Aménagement des télécommunications en Limousin (DORSAL) est un outil dont se sont dotées les collectivités limousines pour l'aménagement numérique du territoire. Il a été voté en 2012 la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Aménagement Numérique (SDAN), qui a pour objectif de couvrir d'ici 2035, 100% du territoire en fibre optique à domicile (soit environ 500 000 lignes). Ce projet va être mis en œuvre grâce à une complémentarité public/privé où le secteur du public interviendra s'il y a une défaillance ou un rythme de déploiement moindre de

l'opérateur privé. Découpé en 4 phases (2020, 2025, 2030 et 2035), la première phase a pour objectif de couvrir 60% du territoire en fibre optique¹.

Orientations stratégiques

Dans le but de **rendre un territoire plus attractif** et d'en **améliorer l'image** auprès de ceux qui le parcourent, il est indispensable d'**agir sur le cadre de vie** qui y règne, et de porter celui-ci comme **un symbole d'identité et comme un atout à faire valoir** au sein de la concurrence.

De plus, avec le passage en Communauté Urbaine de Limoges Métropole, sa compétence touristique est destinée à prendre de l'ampleur. Il est donc important de poser dès maintenant **les bases d'une nouvelle organisation** dans ce domaine. Agir sur le cadre de vie des résidents est nécessaire, mais celui-ci est également voué à être apprécié par les usagers temporaires, les touristes de passage, qui sont **les meilleurs vecteurs de communication positive qui soient**.

C'est pourquoi les orientations stratégiques suivantes constituent des propositions d'amélioration dans les domaines de la vie quotidienne et du tourisme, dans le but d'aboutir à terme à un territoire au sein duquel il fasse bon vivre.

¹ <http://www.dorsal.fr/le-deploiement/le-sdan-limousin/>

Orientation 1 : Valoriser les aménités du territoire à la fois comme des éléments de vie quotidienne et comme des atouts touristiques

- *Préserver et aménager les milieux naturels présents sur le territoire communautaire*

Les milieux naturels présents sur le territoire du Limousin, et a fortiori de l'agglomération limougeaude, sont **d'une qualité remarquable**. Il convient dès maintenant de considérer cette richesse et de **la préserver à tout prix**. Comparé à d'autres espaces naturels en danger, il peut ne pas sembler urgent de considérer de tels aspects, en parallèle des problématiques d'emploi, de logement... C'est pourtant dès maintenant qu'il semble nécessaire **d'amorcer une réflexion à ce propos, afin de conserver, voire d'améliorer, les qualités bien connues de ces espaces** (paysage attractif, régulation de l'air, réserve de biodiversité, zone de détente et de tranquillité en proximité directe de l'urbanisation, etc).

La lutte contre l'étalement urbain

Le RAC-F s'exprime dans un rapport sur l'étalement urbain et les changements climatiques en montrant du doigt les politiques territoriales encore trop peu ambitieuses malgré les récentes évolutions législatives et les discours politiques dans lequel l'étalement urbain figure au premier plan. Il y a la nécessité d'un cadre national cohérent. L'élaboration d'un PLUI permet l'écriture d'un projet commun qui intègre des enjeux sur un même bassin de vie ainsi la lutte contre l'artificialisation de terrain naturel est plus facile. Dans la même perspective, la collaboration entre les politiques de transport et urbanisme est aussi un bon moyen contre la lutte de l'étalement urbain. Renvoi en annexe [ici](#).

Une des problématiques à considérer en priorité est celle de l'**étalement urbain**, d'autant plus au sein d'un espace où la diffusion urbaine sans restriction est devenue la norme et où **l'espace consommé par habitant est extrêmement haut**. Se fixer des limites d'urbanisation, même lorsque l'on possède beaucoup d'espace libre, est absolument indispensable. Cela est à considérer non seulement au sein du conseil communautaire, mais également des communes, responsables des permis de construire. Une mesure dans ce sens pourrait être pour Limoges Métropole la **création de zones d'activités agricoles** au sein des espaces à protéger, tout autour des périmètres déjà urbanisés. De tels espaces seraient réservés aux pratiques plus ou moins liés à l'agriculture, qu'il s'agisse d'exploitation, d'élevage, de tourisme rural (gîtes, restaurants du terroir...), de patrimoine... Ainsi, **ces espaces ont une réelle vocation et ne peuvent pas être utilisés pour construire encore davantage**, encourageant alors la densification des espaces urbains existants.

Le Mittelfeld, l'une des plus grandes réserves agricoles – Wittenheim, près de Mulhouse

Le parc de Mittelfeld près de Mulhouse constitue une des plus grandes réserves agricoles urbaines de France. Situé entre les différents quartiers de la ville, cet espace ouvert a pour vocation de développer la culture en cohérence avec les besoins du territoire. Il prône l'agriculture durable et écologique et il lie les espaces de détente et de loisirs. C'est également un espace réservé aux transports doux et interdite à la circulation automobile. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 17 : Plan des quartiers de Wittenheim, illustrant la situation centrale du Mittelfeld

Le parc agricole de Milan

Dans les années 70, Milan est une ville très polluée qui prend conscience de ses problèmes. Elle invente donc, un parc agricole qui devient un outil de gestion des paysages péri-urbains. Cet espace est vaste de 47 000 hectares et près de 910 fermes l'exploitent. A l'intérieur même de ce parc existe des espaces enclavés dans l'urbain qui sont reliés entre eux et qui forment une ceinture verte, ils ont une vocation d'accueil du public. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 19 : Photo du Parco Sud de Milan

Des fermes urbaines sur les toits des immeubles – Romainville (93)

Dans un quartier HLM en pleine réhabilitation depuis quelques années, à Romainville, va être installé des fermes urbaines sur les toits des cités, d'ici 2018. Ce projet est constitué de fermes sur plusieurs étages qui seront équipées de serres optimisées et d'un ordinateur central qui gèrera l'énergie des bâtiments. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 18 : Image de synthèse d'une ferme urbaine à étage

Ces espaces naturels possèdent également **une grande valeur récréative** (promenade, randonnée, sport, pêche, observation de la biodiversité...). **Des aménagements pour permettre une meilleure pratique de ces activités sont à prévoir**, à la fois pour augmenter le nombre d'usagers s'y adonnant mais également comme un prétexte pour encourager la préservation et la mise en valeur des paysages. Certaines parties du val de l'Aurence ou des berges de la Vienne notamment pourraient nécessiter un tel travail, sans pour autant perdre l'aspect naturel qui en fait son cachet. Il pourrait s'agir d'**un balisage complet des sentiers pédestres**, et ainsi **la mise en place d'une boucle de randonnée entre les différentes forêts communales**, ou encore la surélévation des sentiers régulièrement inondés et boueux. Cela permettrait à tous de s'aventurer en forêt dans de meilleures conditions.

Anneau Bleu, valorisation des berges du Rhône - Lyon

Le projet d'Anneau Bleu à Lyon constitue un ensemble de diverses actions, comme l'aménagement des berges pour accueillir des circuits piétons et cyclables, la création de passerelle (piétons/cyclistes), la requalification des friches industrielles. La communication sur l'identité particulière de l'Anneau Bleu a été la clé de l'acceptation et de la promotion du projet, à l'image de la création d'un centre pédagogique qui s'articule autour du thème de l'eau et qui est mis en avant comme renforçant les liens entre le fleuve et les habitants. Renvoi en annexe [ici](#).

Mise en valeur des voies vertes dans l'Oise

Les voies douces, dans l'Oise, ont été mises en valeur grâce une charte graphique. Une signalétique et du mobilier urbain directionnel jalonnent tout le long du parcours. Ce travail permet de rendre le trajet plus lisible et agréable pour les cyclistes et marcheurs. Renvoi en annexe [ici](#).

Les sentiers de Molina de Aragon et leur topoguide

Les sentiers traditionnels de la région de Molina de Aragon en Espagne, ont été remis en valeur suite à leur réhabilitation et balisage afin de créer une offre de tourisme vert. Suite à la constitution d'une association regroupant les professionnels du tourisme local, un topoguide détaillant 12 randonnées fut réalisé. Renvoi en annexe [ici](#).

Une randonnée respectueuse au pays de Galles

Au départ, l'action visait à ce que la population se réapproprie son patrimoine culturel et naturel. Par la suite, la création d'une association permet de développer le tourisme et mettre en perspective les relations entre le patrimoine historique et la nature du pays. Des audits dans les villages et la réalisation de concours avec un expert en tourisme ont abouti à la réalisation de 240 km de sentiers balisés. Renvoi en annexe [ici](#).

Voie verte Trans-Ardennes

La voie-verte Trans-Ardennes est devenu le premier site touristique du département des Ardennes en seulement un an. Les retombées économiques, dû à cette activité, sont très importantes tant pour les restaurateurs que les professionnels de l'hébergement. Les touristes qui empruntent cette voie effectuent également des visites dans les villes et villages qu'ils traversent, ce qui favorise l'économie locale. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 20 : Point d'information sur la voie verte Trans-Ardennes

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Taux d'espace naturel par habitant
- Consommation annuelle d'espaces naturels par habitant
- Part des denrées issues de l'agriculture de proximité
- Nombre de kilomètres de sentiers aménagés par an
- Part du budget consacrée à ce type d'aménagement
- Fréquentation des véloroutes, voies vertes, sentiers, etc
- Qualité des eaux des rivières

- **Développer des animations autour de ces aménités**

Pour promouvoir la découverte de ces espaces naturels par les nombreux citoyens qui n'y prête pas nécessairement attention, il pourrait être organisé de **grands événements** ou des **animations régulières**, portés par les services de Limoges Métropole et/ou des associations. Les thèmes pouvant être proposés sont nombreux : grandes randonnées de groupe, trails sportifs, initiations au VTT, ateliers photographie, découverte de la faune et de la flore locales, expositions d'œuvres d'art, représentations théâtrales ou musicales en plein air, cours de botanique, d'entomologie ou d'ornithologie, etc.

L'objectif premier de ce genre d'animations serait de **rapprocher les usagers des espaces naturels** qui les entourent sans qu'ils en aient pleinement conscience, et de **les rendre fiers d'habiter un territoire dont les décideurs prennent les questions environnementales au sérieux**. Cela pourrait également inclure des **vertus pédagogiques pour les classes scolaires** de l'ensemble de l'agglomération, dans le but de sensibiliser les enfants aux enjeux de préservation de la nature, qui ne feront que prendre de l'importance au fur et à mesure des années. Ces sorties scolaires seraient donc à encourager, notamment en facilitant l'accès aux transports pour les écoles de l'agglomération.

En milieu urbain le principe est similaire, le but recherché étant de proposer une offre de loisirs qui ne nécessite pas d'infrastructures,

et moins de financements qu'un grand équipement de l'envergure de l'Aquapolis mais qui est tout autant divertissant.

Urban Wine Trail – Bordeaux

Les différents bars à vin de la ville de Bordeaux sont reliés par un parcours touristique. L'office de tourisme a mis en place de circuit avec comme idée de visiter la ville en faisant des arrêts afin de découvrir les spécialités de la région. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 21 : Application smartphone de l'Urban Wine Trail

Jeu de piste à Saint-Ouen (93)

La ville de Saint-Ouen a organisé des animations autour de son patrimoine à plusieurs reprises. Le jeu de piste est une manière ludique guidé par un carnet ou un smartphone est une manière ludique et moderne de faire découvrir aux touristes les caractéristiques de la commune. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 22 : Publicité pour le jeu de piste "Personnages célèbres à Saint-Ouen"

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Nombre d'événements en faveur de la promotion de la qualité environnementale péri-urbaine (sortie scolaire ou autre)
- Nombre d'événements ayant lieu dans ces espaces naturels
- Taux de fréquentation de ces évènements

Orientation 2 : Améliorer le bon-vivre des usagers dans les milieux habités

- *Susciter la flânerie urbaine (l'envie des usagers à parcourir la ville)*

La circulation des piétons dans les centres-villes est confrontée à **différents obstacles qui n'incitent pas à la déambulation**, de laquelle dépend grandement le bon fonctionnement des commerces, des services et le bon-vivre des usagers.

L'**omniprésence de la voiture**, et donc les nombreux larges carrefours et boulevards à traverser, les feux rouges et passages piétons, **augmente énormément les temps de trajet à pied et surtout l'insécurité des usagers**. Ceux-ci, devant prêter attention aux véhicules autour d'eux, ne peuvent profiter dans les meilleures conditions des ambiances urbaines qui les entourent. Cela rend de plus les **espaces piétons peu lisibles**, l'utilisateur qui n'en a pas un usage quotidien peine donc à trouver son chemin, à comprendre par où passer pour traverser telle ou telle route (les passages piétons n'étant par ailleurs pas toujours placés de façon optimale).

Pour un **tourisme de court séjour**, auquel le territoire semble se prédestiner, il est indispensable que l'utilisateur puisse être **guidé de façon claire et efficace** en sein des centres urbains et entre les différentes communes de l'agglomération. C'est pourquoi un travail important est à effectuer en ce qui concerne la signalétique et les

Un parcours culturel temporaire : Le Voyage à Nantes

La marque déposée "Le Voyage à Nantes" a pour principale mission de valoriser le patrimoine et l'offre culturelle de la Métropole. Tous les étés depuis 2011, un nouveau parcours, jalonné par des éléments remarquables, est dessiné au sein de la ville. Pour cet événement, la signalétique passe par des indicateurs dans la ville, le traçage d'une ligne colorée, une campagne publicitaire, une application mobile, etc. Tout est réuni pour garantir le succès de ce parcours urbain et donc développer le tourisme dans l'agglomération. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 23 : Publicité illustrée par la ligne colorée du Voyage à Nantes

indications disposées au sein de ces espaces. **Un parcours touristique**, permettant de ne louper aucun élément remarquable, **doit être clairement identifiable au premier coup d'œil**, si possible de façon originale, à l'image des lumières bleues à Bourges ou du Voyage à Nantes.

Un guidage touristique original : Les Nuits Lumière de Bourges

L'architecture de la ville de Bourges est remarquable. Le parcours touristique de la ville peut s'effectuer une fois le soleil couché, en effet, c'est durant la nuit que les quartiers traditionnels prennent toutes leurs dimensions. Les multiples lampadaires projetant des lueurs bleues guident des promeneurs qui n'ont, du coup, pas besoin de s'encombrer de guides ou cartes. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 25 : Les lumières bleues de Bourges

Le guide Bordeaux Safari

L'auteur de ce livre a dit "il y a deux manières de s'extirper des clichés : soit en les reniant, soit en les retournant à notre avantage". Bordeaux connaît depuis des décennies un bon nombre de surnoms. Ce guide ne souhaite pas remplacer les guides classiques, mais juste les compléter. Le format du livre est plus court, avec des textes brefs, des illustrations stupides mais pédagogiques. Le guide Safari est plus culturel, plus amusant et parle différemment de la ville. Renvoi en annexe [ici](#).

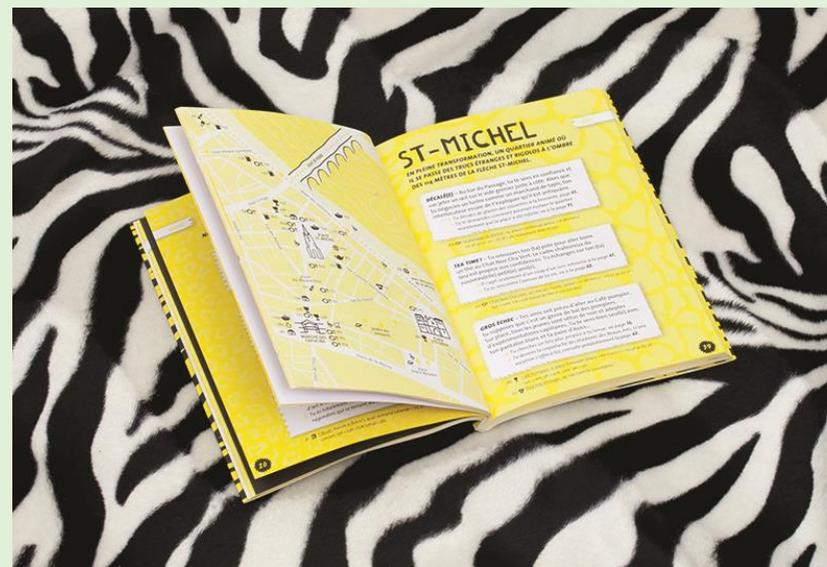


Figure 24 : Le guide Bordeaux-Safari

Système d'information multimodale intégrant les atouts touristiques : SimpliCIM - Lorraine

SimpliCIM a été créé en 2012 par le Conseil Régional de Lorraine et 21 collectivités territoriales rattachés aux réseaux de transports. Ce système, qui rend l'intermodalité plus facile pour les usagers du territoire, s'est élargi pour les touristes. Il est maintenant possible de calculer son itinéraire en fonction des lieux touristiques tels que les musées, monuments, places, parcs et jardins, et les événements culturels de la Région Lorraine. En parallèle on peut trouver des informations des Offices de Tourisme, Comités Départementaux du Tourisme et Comité Régional du Tourisme. Renvoi en annexe [ici](#).

Les places urbaines à travers toute l'agglomération sont **de véritables lieux de vie et d'animation**. Elles permettent de mieux se repérer au milieu des dédales que peuvent constituer certains quartiers et sont donc à mettre davantage en valeur et en évidence. L'architecture du bâti en centre-ville est un **patrimoine qui reste, à l'heure actuelle, peu valorisé** et ne peut ainsi exprimer tout son potentiel.

Murs végétaux à Paris

De nombreuses métropoles cherchent à renforcer la place de la nature en vue des enjeux écologique et climatique qui se dessinent ces dernières années. A Paris, la végétalisation des toitures et des murs des bâtiments contribue à l'amélioration du cadre de vie et à la sensibilisation des citoyens. Selon le type de végétalisation (extensif, semi-intensif ou intensif) les vertus des végétaux pour les bâtiments et habitants diffèrent. Renvoi en annexe [ici](#).

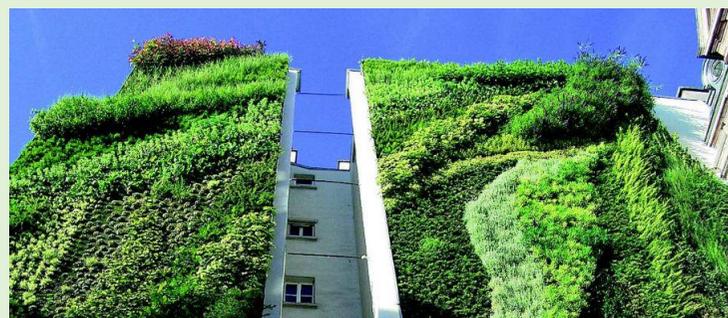


Figure 26 : Exemple d'un mur végétal à Paris

Il conviendrait entre autres de **renforcer l'aspect naturel en ville**, le taux de végétation en dehors des quelques parcs et espaces verts ne permettant pas de maintenir une réelle continuité ou **trame verte au sein des espaces urbanisés**. C'est donc directement la **qualité de vie** des usagers qui en pâtit.

A une époque de plus en plus marquée par le concept de développement durable, il convient de concevoir **de nouvelles façons d'aménager les espaces habités**. Le concept d'**écoquartier** est devenu très bien accepté par chacun et se démocratise énormément. Attention tout de même, il ne s'agit pas de créer une nouvelle forme d'habitat répondant à un certain nombre de critères pour simplement obtenir une certification. Un écoquartier est bien plus que cela, il demande une implication de la part de ses habitants et de ses gestionnaires s'il veut **réellement s'inscrire dans une démarche de développement durable**. Le concept n'étant plus tout jeune, un retour sur expérience est désormais possible. D'autres formes d'habitat durable existent, comme **l'habitat collaboratif** par exemple. Ces genres d'habitat permettent de redonner de l'attrait au tissu urbain habituel et peuvent même en

devenir de véritables **éléments de dynamisation**.

Le tissu urbain peut également être mis en valeur à travers son **mobilier urbain** dont l'importance peut **parfois être négligée**. C'est le moyen de créer **des ambiances particulières** ou au contraire **d'apporter une homogénéité**. C'est aussi un moyen de dégager une identité. Cela peut se représenter par le fait de proposer du **mobilier urbain intelligent** ou mettant en valeur **les qualités artisanales locales** par exemple. Le mobilier urbain en céramique pourrait prendre place dans les villes pour améliorer leur **esthétisme** et le mettre en relation avec leur **passé industriel**.

Habitat collaboratif

Dans la ville de Villeurbanne, une collaboration a vu le jour entre un bailleur social et une coopération d'habitants. Cela a abouti à la construction d'un immeuble de 38 logements comprenant 24 logements en accession sociale donc 14 logements dédiés à l'habitat coopératif ainsi l'ensemble de l'immeuble est une copropriété unique. Dans une partie de l'ensemble on retrouve des espaces partagés tels qu'une buanderie, une salle de bains, ou une chambre d'ami. Renvoi en annexe [ici](#).

L'écoquartier numérique d'Issy-les-Moulineaux (92)

Près de 3500 personnes habitent dans cet écoquartier numérique dans 1600 logements. Pour un souci d'hygiène et de sécurité, le quartier est équipé de collecteur pneumatique de déchet, cela améliore également la qualité de vie en excluant les nuisances olfactives et sonores. La géothermie, le réseau fibre, la domotique, le smart grid (Issy grid), sont d'autres spécificités qu'on peut retrouver dans ce projet qui sortent des banalités urbanistiques. Renvoi en annexe [ici](#).

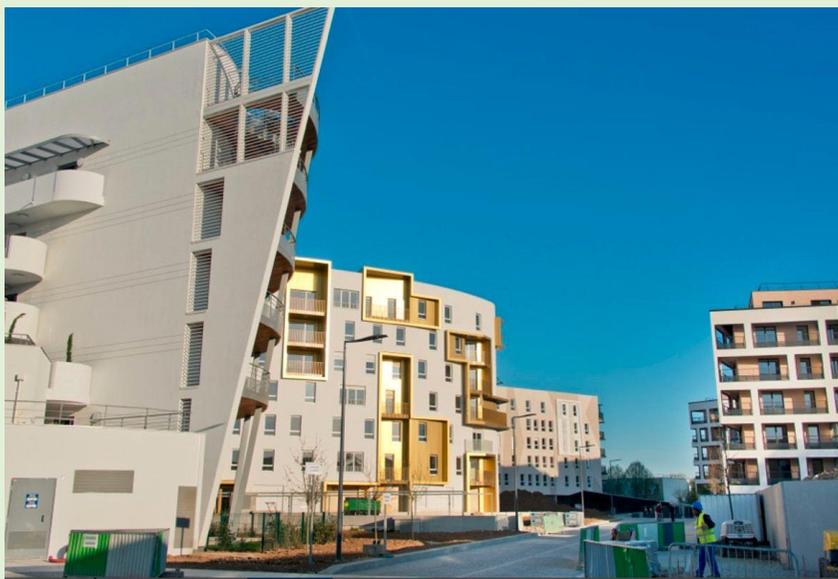


Figure 28 : Photo du quartier du Fort

Mobilier urbain intelligent

Pour améliorer le confort des usagers dans la ville, certains petits équipements peuvent être mis en place comme la borne multi-services qui est un "Concept-Abribus" à Paris, il réunit plusieurs fonctionnalités telles qu'un écran tactile avec des informations utiles pour découvrir les alentours ou la possibilité de recharger gratuitement son smartphone. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 27 : Illustration d'un abribus connecté

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Surface réelle d'espace naturel par habitant dans les tissus urbains denses (hors Val de l'Aurence, de l'Auzette, etc)
- Répartition des espaces naturels en milieu urbain
- Indice de canopée
- Coefficient d'imperméabilisation des sols
- Part des opérations immobilières et aménagements, attribués comme innovantes (mixité sociale et générationnelle, respect de l'environnement)
- Fréquentation piétonnière des axes principaux
- Nombre de panneaux indicatifs destinés aux modes de déplacement doux
- Ration espace urbain/espace piétonnier

- **Se réappropriier/créer des symboles identitaires, et les mettre en valeur dans les milieux urbains**

Pour que les habitants parviennent à associer une nouvelle identité à leur territoire, il est nécessaire de **créer des symboles visuels, disséminés dans la ville et visibles au quotidien**. Il pourrait s'agir d'éléments rappelant le passé historique fort du territoire, parfois oublié malgré sa richesse culturelle associée, à l'image des vestiges gallo-romains encore présents. Des références plus nombreuses au **talent des artisans locaux** pourraient être mis en avant, comme le remplacement des plaques de rue et des panneaux d'indication touristiques (pour faire le lien avec la partie précédente) par des ouvrages artisanaux en céramique par exemple comme c'est déjà le cas à Solignac suite au travail de l'association "Renaissance de Solignac".

Au contraire, l'enjeu pourrait tout autant être de **créer de toutes pièces de nouveaux symboles identitaires**, en prenant le **contre-pied des clichés** habituels auxquels l'agglomération limougeaude est sujette. Prenons l'exemple de la ville de Nantes, qui, bien qu'elle a su capitaliser sur son passé de port industriel avec la préservation du bâti caractéristique, a également axé son offre touristique autour d'un dynamisme culturel fort et de symboles d'un genre nouveau, avec comme figure de proue Les Machines de l'île. Dans une autre mesure, la ville de La Roche-sur-Yon a su se réapproprier le lieu central qui la caractérise, la Place Napoléon.

C'est ainsi que l'agglomération pourrait tenter de **transformer son image "péjorative"** en cherchant à **moderniser son identité**.

Aménagement d'une place piétonne : la place Napoléon – La-Roche-sur-Yon

La Place Napoléon est la nouvelle place centrale identitaire de la ville. En 2010, la ville a lancé un concours d'architecture pour réaménager la place et en faire un nouvel espace de partage en plaçant l'homme au cœur du projet. Pour la réalisation de ce projet, la ville a adopté une politique de démocratie participative. La revalorisation de la place est décrite comme un salon végétal ouvert sur la ville. Le projet s'articule autour de l'eau, de la végétalisation des espaces, d'une mise en valeur de la statue de Napoléon tout en s'inspirant de l'histoire grâce au travail de la célèbre compagnie "La Machine". Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 29 : Photo de la place Napoléon

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Fréquentation des milieux urbains rénovés (impact)
- Qualité du recensement des aménités du territoire (exhaustif ou non) du type fiche, carte ou autres
- Nombre d'évènements autour de l'Histoire de l'Agglomération

Orientation 3 : Améliorer les actions communes et la visibilité de l'offre touristique à l'échelle intercommunale

En parallèle des travaux de mise en valeur des milieux naturels et urbains, il convient d'**améliorer la communication autour du potentiel touristique de l'agglomération**. Il apparaît alors indispensable de créer une structure d'information à l'échelle intercommunale, en mesure de **garantir une cohérence et une complémentarité des politiques publiques** en matière de promotion du tourisme et de **faire émerger des projets communautaires d'ampleur**. A la suite du passage de l'agglomération en Communauté Urbaine (et le gain de la compétence tourisme associé), cette autorité supérieure pourrait prendre la forme d'**un unique office de tourisme communautaire (OTC)**. Celui-ci prendrait le relais de l'actuel office de Limoges, et les structures secondaires disséminées dans l'agglomération (en l'occurrence l'office de tourisme de Solignac) prendraient le rôle d'annexes, de "bureaux d'information de l'office de tourisme communautaire" (création de nouveaux établissements relais si nécessaire).

La problématique majeure du territoire n'est **pas tant le manque d'atouts touristiques que sa difficulté à les faire connaître**, ainsi qu'à faire tomber les préjugés et les idées reçues sur la ville de Limoges notamment, considérée à l'échelle nationale comme "vieilloté, ringarde et peu dynamique". Le problème réside principalement dans la disparité et la non concordance des

politiques de communication au sein de l'agglomération. Comme par exemple le Festival International du Pastel de Feytiat qui ne profite pas assez de la "notoriété" de Limoges afin de porter encore plus son événement à l'échelle nationale et internationale.

Cette mutualisation pourrait être l'occasion d'instaurer une nouvelle manière de communiquer, afin de susciter un attrait nouveau. La **création d'une empreinte touristique** (à l'image de la marque Limousin, dans laquelle elle pourrait s'inscrire) est conseillée. Elle porterait **un nom et une identité centrés sur la ville de Limoges** (ex : Limoges tourisme, L'imoges de marque, Curiosités limougeaude, Limoges Art Histoire, Limoges au vert, Limoges la nouvelle, etc), pour améliorer la visibilité aux échelles nationale et internationale (aussi charmantes soient les communes rurales de l'agglomération, Limoges reste le libellé connu de tous). Un **renouveau de l'identité visuelle** (logo, charte graphique, couleurs...) doit contribuer à moderniser l'image de la ville, qui souffre des préjugés. L'accès à l'information, ainsi que sa diffusion et sa promotion, sur internet est absolument indispensable. Le site doit adopter **une forme ludique et dynamique** (à la fois sur ordinateur, mais également sur navigateur mobile, voire application smartphone), autour de formats vidéo, d'infographies percutantes, d'albums photos ou autres.

Marque territoriale

Il y a deux idées importantes à retenir en matière de marketing territorial, la première est que le marketing public d'une ville ou agglomération consiste en la promotion des activités et des services auprès des habitants donc elle fait partie d'une stratégie collective. La deuxième idée, a contrario, est qu'une marque territoriale vient d'une volonté de valoriser et d'adapter les territoires à des marchés concurrentiels pour influencer le comportement de leurs publics. Cette marque permet de mobiliser les acteurs du territoire sous une entité commune et dans le dessein d'avoir le même discours et de soutenir les mêmes actions pour favoriser l'attractivité du territoire comme le font les marques Be Berlin, I Amsterdam ou OnlyLyon. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 30 : Structure publicitaire pour la marque OnlyLyon

Communication touristique en Belgique

L'office de tourisme en charge de la Flandre en Belgique a décidé de miser sur la communication pour faire de la région la première destination de court séjour d'Europe. En partenariat avec une agence de communication et une célèbre photographe, l'office a lancé sa campagne "The place to Be" sur internet. En même temps, par la possibilité de créer leur carnet de voyage et poster leurs photos sur le site, les internautes sont impliqués dans la démarche. Renvoi en annexe [ici](#).

Développement du tourisme de loisirs de la Communauté d'Agglomération du Pays de Flers

Le tourisme de court séjour a été intégré lors de la définition du Schéma de Développement Touristique de la Communauté d'Agglomération du Pays de Flers. Afin de développer son attractivité touristique sur ses atouts, l'EPCI a décidé de cibler la clientèle de loisirs de proximité, les touristes sur les territoires voisins et de courts séjours. Ainsi, des stratégies telles que le développement d'itinéraires vélo, la valorisation des sites emblématiques, le renforcement de l'offre de logement, etc, sont établies. Renvoi en annexe [ici](#).

L'objectif est d'**étendre l'offre touristique de Limoges à l'ensemble du territoire de l'agglomération**, y apportant ainsi le patrimoine rural et les espaces naturels des communes voisines. Cette mise en commun vient donc apporter une meilleure variété des possibilités touristiques et permet de profiter à l'ensemble du territoire communautaire.

Cela permettra en outre d'améliorer la lisibilité des activités touristiques proposées (au sein d'un unique agenda culturel par exemple), **d'éviter certaines dépenses et redondances inutiles entre les structures touristiques présentes** (doublons des impressions papier, des campagnes publicitaires, des travaux d'édition de documents...), de diminuer le nombre d'interlocuteurs et donc de **faciliter l'échange avec les usagers et les associations**, et de **disposer d'une enveloppe budgétaire plus juste** (en accord avec les réelles priorités de la politique communautaire).

Cela accompagnera également la volonté de créer des actions à l'échelle communautaire, de plus grande importance, comme une boucle de randonnée intercommunale ou un festival itinérant par exemple (cf. orientation 1 et 2).

Cette politique de gestion s'appuiera également sur un réseau de **professionnels du tourisme** (restaurateurs, hôteliers...), **fédérés autour du projet de mutualisation** selon un principe de gagnant-gagnant.

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Notoriété de la marque et de la destination
- Niveau des partenariats contractualisés autour de la construction et de la promotion de cette marque
- Audience du dispositif numérique dédié
- Nombre de grands sites ayant obtenu le label "Qualité Tourisme"
- Évaluation de la fréquentation des sites et du degré de satisfaction des visiteurs (enquête visiteurs)
- Nombre de sites ouverts au public et nombre de jour d'ouverture de ces sites
- Nombre de circuits touristiques aménagés
- Nombre de sites ayant obtenu le label "Tourisme et Handicap"

Orientation 4 : Développer la qualité de vie des usagers en mettant à leur disposition les infrastructures fonctionnelles nécessaires

- Poursuivre la création des équipements nécessaires au bon niveau de vie des usagers et à l'attrait du territoire

La mobilité étant depuis toujours très orientée vers l'usage de la voiture, cela a eu pour effet **un développement des zones d'activités commerciales en lointaine périphérie** (à l'image du Family Village, situé à un quart d'heure de Limoges en voiture par l'autoroute). Par conséquent **une désertification des petits commerces de proximité en centre-ville** s'est fait ressentir, l'occasion pour les enseignes commerciales de s'installer en périphérie étant plus intéressante.

Cela s'est donc fait au détriment de l'activité et du dynamisme des centres urbains, et a donc eu pour conséquence **une baisse du niveau de service pour les usagers**, qui n'ont plus vu d'intérêt à rester habiter en ville. C'est une des raisons qui pourraient expliquer **l'exode urbain vers les couronnes périphériques**.

Il conviendrait d'identifier **les zones d'activités commerciales** en centre-ville les plus **susceptibles d'attirer des consommateurs** et d'en **améliorer la visibilité** et l'accès par le biais d'une politique de transports adaptée et durable. Rendre plus paisible le centre-ville par **une meilleure prise en compte des piétons** et autres usagers

de mode de transport dynamique serait le moyen de le rendre plus attractif et enrayer le **phénomène de désertification**. D'autant plus que des moyens facilitant l'investissement commercial existent, c'est le cas du concept "Ma boutique à l'essai" qui permet aux entrepreneurs de tester leur projet.

« Ma boutique à l'essai »

Pour enclencher une nouvelle dynamique dans la revitalisation de son centre-ville, la ville de Pau vient d'adhérer au concept "Ma boutique à l'essai". L'objectif est de proposer aux porteurs de projets une offre commerciale à la location sur une durée limitée qui leur permettent de tester la viabilité de leur projet avant de s'investir sur le long terme. Ainsi, ils peuvent bénéficier d'un loyer minoré, d'un prêt à taux zéro et des conseils pour la gestion de leur boutique. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 31 : Schéma explicatif de "Ma boutique à l'essai"

L'**accès aux équipements** reste un critère primordial pour **mesurer le niveau de vie d'un usager**. On distingue **une offre importante d'équipements structurants** à Limoges Métropole, mais il faudrait les rendre accessibles à chacun, en **améliorant leur accessibilité** via des transports en commun performants.

Le **réseau d'établissements scolaire** ou encore **l'offre hôtelière** sont également des facteurs influant sur le niveau de vie. Considérer ce type d'offre de manière plus globale afin de **s'adapter à la demande des populations** et usagers du territoire serait intéressant.

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Accessibilité des équipements
- Taux de vacance des commerces en centre-ville
- Part de la population des quartiers prioritaires profitant des équipements

- *Permettre l'accès à internet à tous et déployer une couverture en haut débit/fibre sur toute l'agglomération*

Le numérique fait désormais amplement partie de notre vie et se doit d'être adopté par l'agglomération. Il est ainsi nécessaire de s'efforcer de proposer aux usagers de l'agglomération **une offre d'accès au réseau internet à la hauteur des utilisations** dont nous en faisons de nos jours. L'accès à la fibre est par conséquent devenu un élément très important qui figure parmi les premiers **critères de choix pour s'installer sur un territoire**. L'Agglomération est une zone Appel à Manifestation d'Intention d'Investissement (AMII) pour laquelle l'opérateur privé Orange s'est engagé à déployer le réseau très haut débit. Malheureusement, les villes de Couzeix et Chaptelat, n'étant pas présente dans le territoire communautaire au moment de la signature du contrat se retrouve dans une situation délicate. Il sera nécessaire de les impliquer dans le déploiement de la couverture fibre si ces deux communes ne veulent pas être rallégées par rapport à ces voisines. Il faudrait donc essayer de renégocier les limites de la zone AMII ou alors cela sera au syndicat mixte DORSAL d'intervenir à travers le SDAN et ses objectifs précisés précédemment.

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Pourcentage de couverture en fibre optique
- Nombre d'espaces publics numériques
- Part d'usagers satisfaits de sa connexion (enquête)

Scénarios d'avenir possibles

Agglomération composée aussi bien d'espaces urbains (synonymes de services et d'emploi) que ruraux (offrant une proximité de la nature et une rupture des zones artificielles), Limoges Métropole propose un cadre de vie appréciable qui se fait l'argument principal de son développement et son attractivité démographique. Imaginons-nous dans 20 ou 30 ans, dans une France où les espaces habités auront encore pris de l'ampleur, où la majeure partie des français habiteront en ville. Les deux scénarios suivants illustrent deux futurs possibles, partant de ce postulat d'une forte urbanisation à l'échelle nationale.

Scénario 1 : Un cadre de vie terni par une urbanisation croissante

Considéré comme l'atout premier du territoire, son **cadre de vie** tant prisé va attirer de plus en plus d'habitants sur les communes périphériques de l'Agglomération à tel point que les espaces verts seront progressivement consommés et remplacés par des zones d'habitat. Les axes de circulations se développeront encore davantage pour faciliter les trajets domicile-travail.

En contrepartie, Limoges même subira de lourdes conséquences. **Le centre-ville sera de plus en plus déserté** par ses habitants ainsi que ses commerces, lesquels se délocaliseront dans les zones périphériques. La vétusté et la vacance iront croissantes. Cela aura

des répercussions sur son cadre de vie qui perdra de jour en jour son potentiel culturel, historique et touristique.

Sans une prise de conscience collective du **danger que représente l'étalement urbain** et de la **nécessité de proposer un meilleur cadre de vie en ville**, l'agglomération finira par perdre cet attrait de "ville à la campagne". Limoges pourrait devenir **une ville sans aucun dynamisme**, uniquement parcourus pour des raisons professionnelles, tandis que sa périphérie ne fera office que d'**espace-dortoirs sans véritable fonction**.

Située au sein du territoire de l'ex-Limousin qui restera assurément très verte de par sa vocation agricole, l'agglomération risque de ne plus pouvoir en faire un argument si **l'étalement urbain se poursuit, voire s'intensifie**, augmentant de façon exponentielle le taux d'espaces naturels consommés. La vie et l'ambiance des centres-villes s'évaporeront encore davantage et ses rues en zones d'errance.

Dans un contexte où les français pourraient vouloir à tout prix fuir les grandes villes sujettes à d'importantes nuisances, **l'agglomération limougeaude pourrait ne plus faire figure d'exception faute de n'avoir pu conserver ses arguments par manque de préservation et/ou d'investissements**. Ces migrations se reporteront donc vers d'autres agglomérations qui auront mieux su jouer la carte de "la qualité de vie avant tout".

Scénario 2 : Des efforts d'amélioration du cadre de vie payants

L'élaboration du projet de territoire et de sa mise en action permettrait de métamorphoser l'Agglomération de Limoges dans les dizaines d'années à venir. **Limoges Métropole pourrait, par le futur, faire figure d'exception en conservant son caractère de « ville à la campagne ».**

Le cadre de vie des périphéries, tant prisé aujourd'hui, conserverait son éternel succès. L'enrayement du phénomène d'étalement urbain et **la valorisation des aménités environnementales** permettrait de mettre en lumière son cadre de vie à l'image par exemple de la réalisation d'un circuit pédestre autour des berges de la Vienne permettant de **renforcer considérablement les liaisons entre les communes** affectées par ce projet.

En parallèle, **les espaces urbains serait qualifiable de véritables lieux de vie.** La nature serait invitée en ville et montrerait un clinquant succès auprès des usagers au point de pouvoir être décrit comme un jardin urbain. La ville de Limoges en tirerait largement bénéfice ; les ruelles seraient ornées de façades et de toitures végétales, des jardins collectifs viendraient entrecroiser les parcs et places piétonnes suite à leur récent réaménagement, etc.

Ce long travail sur l'expérience sensorielle des espaces urbains aurait diverses répercussions. L'embellissement de ces espaces s'accompagnerait d'une **redynamisation** des centres villes où les

zones de chalandise connaîtraient un flux piétonnier important et régulier. Cet engouement contribuerait à la **redensification** générale de ces espaces en profitant en premier lieu à Limoges qui connaîtrait alors une hausse démographique plus importante.

L'agglomération s'appuierait aussi bien sur ses aménités environnementales, que sur son passé historique et culturelle que sur des actions menées ailleurs dans le monde pour **créer des symboles** en vue de **se redonner une nouvelle image plus attrayante**. Les usagers seraient désormais fiers de prôner leurs valeurs et s'identifierait bien plus facilement à leur territoire.

Identité et rayonnement

Nous avons vu dans cette deuxième partie que les milieux naturels que l'on peut retrouver dans toute l'agglomération ont intérêt à être mis en valeur via, par exemple, des **programmes de préservation pour enrayer le phénomène d'étalement urbain**. Ces zones peuvent ainsi devenir des parcs maraîchers avec une réelle valeur agricole puisqu'ils constituent des réserves proches de nourriture comme il s'est fait à Mulhouse avec le parc agricole du Mittelfed. Les communes périphériques, en connexion directe avec les aménités environnementales, ont l'opportunité de développer des **réseaux de sentiers de randonnée** ou de VTT par exemple, afin de se connecter entre elles et avec le cœur de l'agglomération. Le projet de l'Anneau Bleu de Lyon illustre bien l'idée, il a permis de mettre en valeur les milieux naturels et de créer une plus-value grâce aux pistes cyclables. Toutes ces actions permettent de **créer une qualité de vie hors norme** et ainsi, de donner le sentiment aux usagers d'avoir des conditions de vie idéales. En accompagnement des aménagements, il est important de jouer sur les **animations** afin de rapprocher les usagers du territoire des espaces naturels. Des ateliers thématiques tels que des jeux de piste, ateliers photo, événements sportifs, sont de bons moyens pour communiquer et faire parler de ces atouts naturels.

La qualité de vie dans les zones urbaines fut également l'une des orientations abordées dans cette partie. Il est primordial pour ces espaces de **favoriser la déambulation et la flânerie**. Pour cela, la

création d'une identité et d'une connexion entre les quartiers de la ville vont dans le sens de son homogénéisation. Le « Voyage à Nantes » est un événement qui montre bien qu'il est possible de **se réapproprier l'histoire de sa ville par la création de symbole identitaire, mais également de créer un « tout » dans la ville**. Actuellement, le monde est confronté aux changements des modes de consommation, de vie. C'est pourquoi, il est essentiel pour les grandes agglomérations de penser aux **nouvelles formes d'habitat**. Les **écoquartiers** ont vu le jour dans beaucoup de villes françaises, ces laboratoires à ciel ouvert proposent une expérience pour ceux qui veulent changer leurs habitudes de vie. Le quartier du Fort à Issy-les-Moulineaux, a la particularité d'être entièrement connecté, ainsi il nous questionne sur quel type d'urbanisme et mode de vie, l'on souhaitera développer dans l'avenir.

L'offre touristique a également fait partie des réflexions dans nos orientations. L'**union des compétences** des offices de tourisme peut amener une meilleure visibilité, donc une **meilleure communication** sur l'offre touristique du territoire. Avoir une **marque territoriale commune**, donc une identité, telle que l'ancienne marque régionale « Limousin », permet l'union des politiques pour la promotion des atouts de l'agglomération.

Une métropole se doit d'**être attentive aux besoins et au confort de ces usagers** afin de créer les équipements nécessaires à leur épanouissement. Ainsi, les habitants qui sont dans le bien-être, ont

une bonne image de leur environnement de vie et donc pourraient être plus enclin à **communiquer positivement sur l'agglomération**.

Partie 3 : Le potentiel de développement comme vecteur de rayonnement

Définition

- Une introduction au contenu de cette thématique

La métropole de Limoges est une plaque tournante de l'économie limousine. C'est **le plus grand pôle économique de l'ancienne Région**. De par ce statut, l'agglomération dispose d'une activité économique relativement importante, véritable carte à jouer dans une optique de développement du territoire. Cette activité manque tout de même de lisibilité, ce qui peut nuire au développement économique de Limoges Métropole.

- Son importance vis-à-vis du développement futur de Limoges Métropole

Dans le contexte de la réforme des régions, il est nécessaire de **faire de Limoges Métropole une place économique forte au sein de l'ALPC** pour envisager sereinement son développement. Si le territoire ne parvient pas à suffisamment développer ses atouts, il ne sera pas assez bien pris en compte dans les politiques régionales de développement économique et rencontrera ainsi des difficultés pour rayonner à l'échelle nationale, voire plus.

Le territoire possède **des atouts à faire valoir** et un réseau de zones d'activité dense. La réorganisation de ces dernières pourrait rendre Limoges Métropole encore plus attractive, et ainsi **favoriser l'arrivée de nouvelles entreprises** et donc de populations par la même occasion. L'objectif est également de **renforcer l'innovation locale dans les secteurs de pointe** et **d'améliorer l'accompagnement des entreprises** présentes sur le territoire pour leur donner les moyens de croître. Tout ceci permettrait également de mettre en valeur les ressources du territoire.

Une économie productive et dynamique sur le territoire aurait des répercussions immédiates sur le marché de l'emploi local. Cela offrirait de meilleures possibilités de réinsertion professionnelle et **favoriserait l'accompagnement des populations les plus défavorisées**. Le marché de l'emploi pourrait également s'ajuster avec l'offre de formations scolaires et **permettre un accès direct à l'emploi pour les diplômés**.

- Son lien avec les compétences et le champ d'action de Limoges Métropole

L'agglomération de Limoges Métropole dispose de plusieurs outils liés à son développement économique. En matière d'action économique, Limoges Métropole est **responsable des zones d'activités d'ordre économique** ; cela se concrétise sous différentes formes comme la création, l'aménagement, l'entretien ou encore la gestion.

Les **grands équipements** aussi bien culturels que sportifs sont également sous sa responsabilité. Limoges Métropole se verra confier de nouvelles compétences dès son passage en Communauté Urbaine comme le **soutien à l'enseignement supérieur et à la recherche**. Ces différents leviers sont à actionner pour permettre à l'agglomération de **s'imposer dans une nouvelle région encore plus compétitive** et ainsi assurer l'avenir de Limoges Métropole.

- Son influence sur l'identité et/ou le rayonnement du territoire

Comme précisé ci-dessus, Limoges Métropole est le **fer de lance de l'économie limousine**, et auparavant tête de proue économique à l'échelle régionale. Dorénavant, et de puis la formation de la Région ALPC, Limoges Métropole doit **affirmer ses ambitions économiques** pour être parfaitement intégrée et reconnue au sein de ce nouveau vaste territoire. C'est une opportunité de taille qui s'offre à l'agglomération de **faire croître son attractivité vis-à-vis des autres régions françaises**, voire même à plus grande échelle. Limoges Métropole fait aujourd'hui partie de **la plus grande région agricole européenne**, son activité agricole et agro-alimentaire y contribuant largement.

Disposant de **secteurs économiques de pointes dans le domaine de la céramique industrielle et des hautes technologies**, structurés autour de pôles de compétitivité et potentiellement bientôt labélisés par la marque FrenchTech, l'agglomération est

suffisamment dynamique pour pouvoir **renforcer la collaboration inter-entreprises locale et développer son identité économique**. Cette organisation forte pourra permettre d'accroître le rayonnement du territoire et donc dans un second temps d'élargir les collaborations économiques et d'attirer de nouveaux acteurs à Limoges Métropole.

- Sa capacité à renforcer la cohésion communautaire

La place de Limoges Métropole au sein de la nouvelle Région ALPC doit se maintenir pour éviter en priorité d'être relégué à un rang inférieur au sein des prises de décisions et du partage financier. Dans cette optique-là, l'agglomération doit adopter une politique communautaire et **fédérer l'ensemble de ses communes autour d'un projet commun**. Cela s'inscrira dans le futur projet de territoire qui aura pour but d'insuffler un nouvel élan au travers, notamment, d'actions liées directement à son développement économique. L'objectif est que les communes de l'agglomération se retrouvent dans ces orientations et qu'elles puissent bénéficier, directement ou non, des retombées économiques des actions menées. Elle se doit de **mettre en valeur les ressources territoriales** par le développement de nouveaux moyens de production énergétique et d'accompagner les Petites et Moyennes Entreprises dans l'accès à l'innovation et à l'investissement. Une bonne répartition géographique des zones d'activités peut également permettre à chacun de profiter des services dont ils souhaitent à proximité et ainsi limiter les contraintes de

déplacement, **le tout étant que le développement économique du territoire puisse profiter à chacun et surtout renforcer la cohésion communautaire.**

Diagnostic ciblé

Sur le territoire de l'agglomération, on recense plus de 40 zones d'activités, cela représente près de 1 350 hectares de foncier consacrés à l'accueil des entreprises. Certaines d'entre elles se démarquent par leur taille et les opportunités qu'elles offrent, notamment la zone d'ESTER ou de la Grande Pièce. D'après le SCoT, on constate qu'il y a **cinq pôles majeurs d'activités** qui structurent et développent l'économie au sein de l'agglomération (Océalim, le pôle d'activité Nord, ESTER, le pôle d'activité Sud et le parc commercial de Boisseuil-le-Vigen).



Figure 32 : Vue aérienne d'ESTER Technopôle

Limoges Métropole a dans ces compétences la **possibilité de développer et de proposer du foncier mais également de l'immobilier** pour les acteurs économiques qui souhaitent s'installer. L'exonération fiscale et les aides aux entreprises pour les investissements (prise en charge du branchement internet, etc) sont des leviers possibles pour aider les entreprises.

Cependant, la **non-spécialisation des zones d'activités** est une problématique qui se dégage depuis plusieurs années. Les entreprises ont tendance à s'installer à proximité de l'A20 ce qui induit une saturation des espaces disponibles dans ces zones et un appauvrissement de l'économie à l'ouest de l'agglomération. La vocation de ces espaces n'est pas toujours clairement définie ce qui a pour conséquence **une mauvaise lecture du potentiel et de la fonction de ces zones**. Une entreprise qui veut s'installer sur le territoire aura du mal à s'épanouir et développer des collaborations si son lieu d'implantation ne dégage pas une synergie en lien avec ses activités.

Une forte **augmentation de la vacance** et un **ralentissement de la production d'espaces commerciaux** se fait ressentir. Les zones aux alentours proches de Limoges vivent une période de ralentissement économique, avec de nombreuses boutiques qui ferment leurs portes. Les caractéristiques du marché de la ville-centre ne correspondent pas aux exigences des grandes enseignes nationales.

Le tissu économique est principalement composé de **petites et moyennes entreprises** (PME). L'accès à l'innovation à travers la

recherche et le développement est très limité pour ces PME. Elles sont en général très peu compétitives et subissent les tendances des marchés. Auparavant, la Région aidait les entreprises, laboratoires ou centres techniques des secteurs des pôles de compétitivité et d'excellence, cependant, suite à la refonte des régions, **ces aides financières pourraient être revues à la baisse, voire simplement supprimées.**

Le Limousin est un territoire **très actif sur les nouveaux secteurs émergents** mais on remarque que la plupart des entreprises qui se démarquent, se trouvent dans l'ancienne capitale régionale, à savoir Limoges.

Deux pôles de compétitivité implantés à ESTER Technopole (Pôle Européen de la Céramique et Elopsys) drainent régulièrement de nouvelles structures et soutiennent l'innovation. Au cœur du pôle de compétitivité Elopsys, le laboratoire XLIM bénéficie d'une visibilité internationale, comptant 176 enseignants-chercheurs et chercheurs, et ayant signé plusieurs contrats européens.

Pour la filière industrielle électrique et électronique, l'entreprise Legrand et les PME dans son sillage, sont déjà **bien positionnées sur le secteur des bâtiments intelligents**. Ce développement permet de se placer dans le domaine de la **domotique** au service des personnes en perte d'autonomie (silver économie).

L'économie sociale et solidaire représente 12,6% de l'emploi dans le Limousin², ce qui place le territoire en **6^{ème} position à l'échelle nationale** (parmi les anciennes régions) et bien au-dessus de la moyenne nationale de 10%.

Le CHU de Limoges s'engage avec le laboratoire Autonom'lab sur des sujets de recherche tels que le Geropass, est une application numérique de suivi des dossiers des personnes âgées.

La céramique dans la Région, en plus d'être l'image de marque du territoire, représente près de 23.56% des effectifs nationaux travaillant dans le domaine. La porcelaine est représentée par des entreprises de renommée internationale telle que Bernardaud, Haviland et Raynaud. Dans les secteurs innovants, l'AVRUL incube la société Luxeram qui vise le marché de la joaillerie et du luxe ou d'autres entreprises travaillent dans les nouvelles industries de céramiques techniques

Les **filières traditionnelles du Limousin sont déjà actuellement reconnues à l'extérieur** du territoire mais elles **manquent de cohérence avec les besoins locaux**. En effet, il faut savoir que 60% des 220 000 bovins élevés en Limousin sont abattus sur place et seulement 10% des exploitants commercialisent en circuit court une partie des produits de la ferme. Le manque d'organisation peut être une des raisons pour lesquelles ces secteurs industriels ne sont pas aussi compétitifs qu'ils devraient l'être. On pourrait y remédier

² Insee, 2013

grâce à des innovations organisationnelles (du type coopératives) entre les acteurs du territoire.

On distingue également l'exploitation des forêts qui est un secteur porteur pour le Limousin³ puisque 34% de la surface du territoire limousin est constituée de domaines forestiers. Le secteur du papier carton constitue une activité ancienne en Limousin et importante en termes d'emplois. Le bois de construction est un domaine d'excellence et d'avenir pour la région. La production d'énergie via le bois est une opportunité de taille pour la Région. Il y eut donc la création d'une filière bois-énergie du Pays Monts d'Ambazac-Val du Taurion. Le bois est également un élément important pour encourager l'éco-construction.

Une possibilité de développement du secteur logistique est aussi envisageable. Constituant **un nœud de communication incontestable au niveau national et européen**, et connecté via l'A20 et l'aéroport entre autres. A noter qu'il existe déjà des noms importants de la logistique qui se sont installés sur Limoges Métropole. On peut citer SDV Logistique Internationale, filiale du groupe Bolloré, ou encore Transport Royer Sazerat. De plus, l'Université de Limoges comprend une licence professionnelle logistique spécialité gestion des flux, des systèmes d'informations et des stocks, ce qui renforce sa prédisposition à accueillir ce secteur en plus grande proportion. Il faut savoir qu'actuellement l'Établissement Central Logistique de la Police Nationale est établi à

³ <http://www.limousinentreprise.fr/secteurs-porteurs/filiere-bois>

Limoges, avec des entrepôts de plus de 10 000 m², ce centre fait office de plate-forme centrale à la police pour tous les équipements, véhicules et armes. Cela montre bien qu'à l'échelle nationale le territoire de l'agglomération constitue un réel enjeu logistique et que toutes les structures économiques qui ont besoin de distribuer leurs produits sur l'ensemble de la France peuvent le faire par l'intermédiaire du territoire limougeaud.

Malgré la situation géographique privilégiée de l'agglomération limougeaude, **le tourisme d'affaires y est très peu développé**. Ce sont avant tout le **manque d'infrastructures de transport** performantes (LGV, aéroport d'importance...) et l'**absence de véritables structures d'accueil** (hébergement, salle de présentation...) qui sont responsables de ce retard de développement.

La Métropole s'insère dans **un réseau de transport plus ou moins développé**, très important pour envisager un développement économique de qualité. **Le réseau routier permet globalement une bonne liaison avec les villes alentours**, hormis vers l'est du pays. Mais malgré la présence de son aéroport international, l'agglomération a du mal à développer ses liaisons avec d'autres villes françaises. En effet, la fréquentation, après avoir baissé pendant 7 ans, a augmenté de 0,6%⁴ en 2015. Cette augmentation modeste est tout de même encourageante puisqu'elle est le reflet

⁴ <https://www.francebleu.fr/infos/transports/la-frequentation-redecolle-l-aeroport-limoges-bellegarde-1452191752>

de la forte croissance des liaisons avec l'Angleterre. Cela compense ainsi la baisse de fréquentation des lignes intérieures (-3% avec Lyon et -10% avec Paris), dont il serait important de renforcer. Pratiqué par environ 300 000 voyageurs par an, **Limoges-Bellegarde se situe en 4e position des aéroports de la Région ALPC** derrière Bordeaux (5,3M), Biarritz (1M) et Pau (620 000), et devant Poitiers et La Rochelle. A noter qu'un second aéroport attirant environ 70 000 passagers par an est présent dans l'ancienne Région Limousin, l'aéroport de Brive-Vallée de la Dordogne.

Comme il est visible sur la carte ci-dessous, des réseaux de collaborations ont déjà été construits dans le secteur.

La coopération entre Poitiers et Limoges et aussi celle entre le Poitou-Charentes et le Limousin sont relativement récentes et datent de 1998 suite à la création du réseau de villes Poitiers-Limoges. N'existant pas de réelle rivalité historique entre ces 2 aires urbaines, l'objectif a été de **créer des nouvelles relations autour d'axes de coopérations** : tourisme, université, économie. Un laboratoire a été implanté à Poitiers et est rattaché à un institut limougeaud et en contrepartie, des laboratoires situés à Limoges sont rattachés à l'unité CNRS de Poitiers. Des codirections de thèse existent et ce type de coopération s'exerce notamment à l'échelle inter-universitaire. L'association pour le développement de l'enseignement et de la recherche en Limousin Poitou-Charentes (ADER LPC) regroupe depuis 1975, d'une part les universités de Poitiers et Limoges, des écoles d'ingénieurs telles que l'ENSIL et

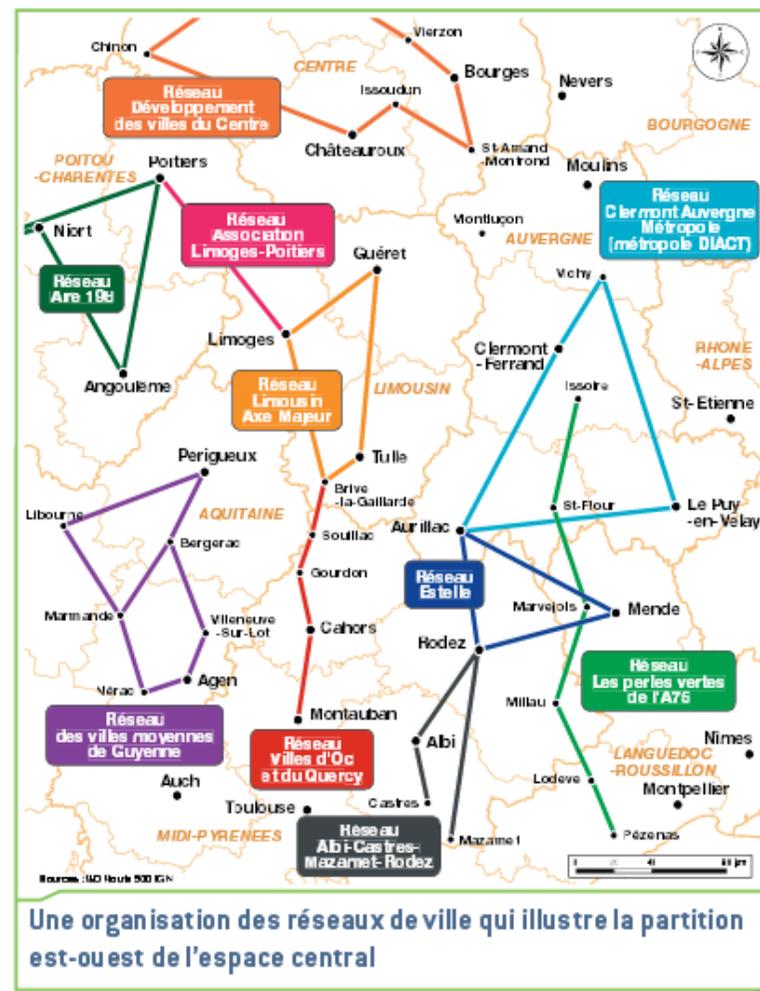


Figure 33 : Carte des réseaux de villes du centre de la France

l'ENSCI à Limoges ou l'ENSMA à Poitiers et d'autre part, des acteurs économiques (Banque Populaire Centre Atlantique, Banque Tarneaud, etc). **L'objectif principal est de promouvoir la recherche vers les grandes entreprises.**

L'association "Limousin axe majeur" date de 1998 et regroupe les villes de Limoges, Brive, Tulle et Guéret. Cette association se compose des maires des villes ainsi que des représentants de Région et de l'Etat. Cette coopération est un bon moyen de structurer le territoire et ainsi de constituer une alternative à la métropolisation. Depuis sa création, des projets ont été mis en place grâce à ce maillage territorial au travers de différents domaines :

- Culture : biennale F. Poulenc, concours international de piano
- Équipements : coordination des offres aéroportuaires
- Économie : mise en réseau de missions locales pour l'emploi
- Déplacement : étude commune de réseaux de pistes cyclables
- NTIC : mise en place d'une boucle régionale Haut Débit

Les relations entre Limoges et l'Est de la France sont compliquées, notamment avec Clermont-Ferrand, du fait du relief les séparant et du manque de liaisons adaptées. De ce fait, Limoges tend à se développer vers l'Ouest et Clermont-Ferrand vers l'Est.

Au niveau européen, **la ville de Limoges fut à l'initiative de la création d'un réseau de villes pour dynamiser l'industrie de la céramique, appelé réseau UNIC⁵.** Les neuf villes participant au projet Urbact UNIC ont toutes en commun une longue tradition industrielle dans la céramique. Pendant deux ans, elles ont partagé leurs expériences et ont développé des politiques adaptées à ce nouveau contexte économique afin de faire de l'industrie de la céramique un atout pour leur région en termes d'innovation, de dynamisme culturel et d'attractivité. Les partenaires du réseau UNIC ont affirmé leur intention de continuer à s'ouvrir au niveau international aux villes d'Asie qui partagent une longue tradition dans le domaine de la céramique en signant une charte qui permettra de définir la Route de la céramique.

⁵ http://www.ville.gouv.fr/IMG/pdf/fiche_unic.pdf

Orientations stratégiques

Orientation 1 : Soutenir les zones d'activités

- *Proposer de l'immobilier d'entreprise, précieux pour les entreprises*

L'agglomération est constituée d'un réseau d'une quarantaine de zones d'activité. Elle dispose ainsi d'une réserve foncière importante pour accueillir les entreprises locales et celles souhaitant s'installer sur le territoire. A défaut de la disponibilité foncière, le territoire manque cependant d'immobilier d'entreprise. Le contexte actuel ne permet pas aux entreprises, notamment les petites structures, d'investir dans la construction d'immobilier. **Proposer du foncier et de l'immobilier aux entreprises est un atout de taille pour attirer les acteurs économiques sur le territoire métropolitain.**

Dans le but d'optimiser l'accueil des entreprises et développer la coopération entrepreneuriale, il est possible de **créer et faire la promotion de nouveaux espaces plus denses**. C'est le cas des villages d'entreprises mutualisant certains espaces ou des hôtels d'activité par exemple qui permettent de regrouper plusieurs entreprises au sein d'une même structure.

Densité, mixité, qualité en zone d'activité : obstacles et outils – Illkirch (67)

La création d'entreprises dans une zone d'activité nécessite une politique foncière et immobilière concrète. Les outils utilisés sont des laboratoires d'innovation en annexe [ici](#).

Maîtrise foncière - Strasbourg

Dans le port autonome de Strasbourg, afin de mieux maîtriser le foncier de la zone, le propriétaire du foncier a décidé de mettre en place des contrats longue durée avec l'obligation de remettre le terrain à l'état initial, dans le cas où celui-ci ne renouvelle pas son contrat. Renvoi en annexe [ici](#).



Figur

Figure 35 : Port autonome de Strasbourg

Les entreprises sont dorénavant de plus en plus attentives à l'accès internet dont elles peuvent bénéficier pour leur locaux, **un accès au**

réseau internet de très haut débit peut également peser dans la décision du lieu d'installation.

- *Repenser les sites d'accueil des acteurs économiques*

Limoges Métropole a lancé un Schéma d'Accueil Foncier et Immobilier des Entreprises (SAFIE) qui va permettre de recenser les entreprises présentes sur le territoire de l'agglomération et réorganiser le tissu économique local de manière plus réfléchie.

On distingue à la CALM une répartition des zones d'activité qui a suivi la tendance nationale des années 70-80, à savoir des créations en zone périurbaine. Dorénavant, les textes gouvernementaux œuvrent pour **limiter le phénomène d'étalement urbain** et visent à **intégrer ces zones d'activités au milieu urbain**, plus gros pôle d'emploi. Par la même occasion, un rapprochement de ces zones de la ville centre permettrait plus facilement de les desservir en transport en commun et ainsi limiter l'utilisation du véhicule personnel pour y accéder.

Disposant déjà d'un réseau de zones d'activité, il est **difficile pour l'agglomération de jouer sur leur répartition géographique**. Cette possibilité ne leur sera offerte que si elle devait créer de nouvelles zones. La Grande Pièce pourrait ainsi être un moyen de réorganiser l'ensemble des zones d'activité du territoire de l'agglomération. Mais pour cela, il est préalablement nécessaire de prévoir l'organisation du tissu économique du territoire de l'agglomération.

La mise en place et la gestion durable des zones d'activité ne doit plus se faire en déconnexion avec les tissus urbains déjà existants. La qualité de la zone et de ce qu'elle peut offrir en termes de mixité doit primer sur la vocation purement économique qui était attribuée à ces zones. Le SAFIE est ainsi l'occasion de réfléchir à ce genre de problématique et élaborer une vision globale du tissu économique et en créer une répartition réfléchie au sein de zones

Outils d'évaluation de spécialisation des zones d'activité

Il existe de nombreux outils permettant d'apprécier les spécialisations et les concentrations des zones d'activités (indice de Gini, courbe de Lorenz...), les résultats peuvent être ensuite interprétés selon une approche sectorielle, ce qui permet d'évaluer la viabilité et l'efficacité d'une ZA. Renvoi en annexe [ici](#).

d'activité.

- Conforter le potentiel de l'ESTER

Le territoire de la CALM dispose avec l'ESTER d'**une zone d'activité importante**, à savoir accueillant des activités économiques de pointe dans la haute technologie ou la céramique industrielle, deux pôles de compétitivité (Pôle Européen de la Céramique et Elopsys) et deux établissements d'enseignement supérieur notamment. Une réserve foncière y est encore disponible pour permettre de développer l'activité économique. En outre, il serait judicieux de **proposer à proximité de cette zone une offre en habitat et en services pour permettre de créer un pôle de vie**. Des possibilités

par ces usagers, la compétitivité de la zone ne pourrait qu'être améliorée.

Gouvernance des zones d'activité

Une gouvernance adaptée au niveau de performance de la zone d'activité représentée par ses propres acteurs peut s'avérer bénéfique pour la compétitivité de celle-ci, comme c'est le cas à Strasbourg ou les usagers du port, sous la forme d'une association, ont établi un Plan de Déplacement Entreprises du Port. Renvoi en annexe [ici](#).

de développement du tourisme d'affaires sont également possible à proximité d'ESTER avec le Parc des Expositions.

La zone d'activité ESTER dispose donc d'un potentiel intéressant de développement et peut faire office de locomotive de développement économique de l'agglomération. De plus, avec une réorganisation interne autour d'une gouvernance plus responsable

- Rééquilibrer l'offre d'accueil par la création de nouvelles zones d'accueil

La création de nouvelles zones d'activités va permettre d'**améliorer l'offre d'accueil des acteurs économiques**. Suite à la création de la Grande Pièce, Limoges Métropole va pouvoir commencer une spécialisation de ces zones d'activités. Cela va également être l'occasion de délocaliser certaines entreprises déjà implantées sur le territoire vers la Grande Pièce, le but étant d'y **regrouper des entreprises du même secteur**, donc de la spécialiser dans un domaine précis. La délocalisation de ces entreprises va également laisser de l'espace libre dans son ancienne zone d'activité permettant d'être réutilisé judicieusement et ainsi entamer une démarche de spécialisation de cette zone.

La Grande Pièce sera aussi le moyen pour l'agglomération de repenser à l'intégration de la nature dans ces zones d'activité et de revoir le système d'occupation du sol.

Il n'est pas forcément nécessaire de créer de nouvelles zones d'activité puisque du foncier est largement disponible sur le territoire mais certaines opportunités pourraient tout de même être saisies. **Dans l'optique du développement de l'aéroport de Limoges-Bellegarde, il pourrait être intéressant d'augmenter les services qu'il propose**. L'offre ferroviaire étant peu satisfaisante à Limoges Métropole, l'aéroport est un élément important de l'accessibilité du territoire limougeaud.

Zones d'activités vertes

Il existe des zones à vocation économique dites "campus verts" où les règles d'aménagement permettent de limiter et contrôler les constructions. Ces zones ne font pas référence aux mêmes pratiques. Par exemple, le COS n'est plus un réel critère de référence et il peut être remplacé par le Radar Med Zed (performance durable d'une ZA).

C'est le cas de la zone d'activité des Vallières, portée par la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire, qui comporte une grosse composante paysagère. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 36 : Zone d'activité des Vallières

Proposer des activités aéroportuaires permettrait d'augmenter le rayonnement de l'installation limougeaude, de créer des collaborations avec celle de Brive - Vallée de la Dordogne, d'attirer

des investisseurs, etc.

Diversification de l'offre aéroportuaire

L'aéroport de Châteauroux, qui a connu une baisse importante de ses fréquentations, a décidé de diversifier les activités proposés en agrandissant la piste principale, en réhabilitant des hangars de peinture et en créant une zone d'activité directement embranchée aux pistes de l'aéroport afin d'y installer des hangars de maintenance. Suite à ces mesures et à l'ouverture de lignes estivales, la fréquentation a largement augmenté. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 37 : Hangar de maintenance de l'aéroport Marcel Dassault de Châteauroux-Deols

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Surface (en m²) d'immobilier proposé aux entreprises
- Densité d'entreprise par zone d'activités
- Qualité environnementale des zones d'activités (surface verte, qualité des essences présentes par exemple)
- Débit internet par zone d'activité
- Spécialisation et spécification des zones d'activités

Orientation 2 : Soutenir les nouvelles initiatives et les secteurs innovants

- *Travailler en collaboration avec des incubateurs et accélérateurs d'entreprises*

L'agglomération doit faire en sorte de **créer des synergies inter-entreprises** et de s'appuyer sur les conseils d'experts dans le domaine économique. On distingue des **grands groupes avec des moyens importants pour investir** dans la recherche et le développement mais également **un réseau de start-ups à l'imagination débordante**. C'est sur ce réseau, plus vulnérable au marché économique, qu'il est notamment important de se pencher afin de leur donner les moyens de réaliser correctement leurs projets. Ceci peut se mettre en application de différentes manières, par exemple :

- Faciliter l'accès à des incubateurs comme l'AVRUL afin d'être conseillé au mieux
- Proposer des solutions pour améliorer la conception de leurs produits
- Préparer les start-ups à commercialiser leurs produits en les confrontant aux attentes du marché national et international (travail auprès des accélérateurs français et étrangers)

Facilitateur d'entreprises Rennes St-Malo Lab

Les agglomérations de Saint-Malo et Rennes se sont liées pour un projet d'accompagnement des PME, TPE et start-ups sous la forme d'un facilitateur d'entreprise. Celui-ci doit permettre de tester la viabilité des projets mais aussi apporter une aide financière et une valorisation par la communication. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 38 : Logo du Rennes St-Malo Lab

Ce travail de collaboration avec des incubateurs ou accélérateurs est **un argument intéressant pour attirer les entreprises sur le territoire de la CALM**. Communiquer à propos des actions mises en place pour faciliter le développement des entreprises locales permettrait d'améliorer le rayonnement du territoire. Ce type de collaboration pourrait également **être diffusé au grand public** par des chiffres montrant combien de structures ont été soutenues et de quelle manière. Cela permettrait pour eux de prendre

connaissance des initiatives de Limoges Métropole et de participer à **conférer une image dynamique au territoire.**

- *Aider les acteurs économiques*

Limoges Métropole se caractérise par un tissu économique constitué majoritairement de PME et PMI. Dans le contexte économique actuel, il est difficile pour ces petites structures de continuer leur développement. **L'agglomération doit s'efforcer de les accompagner, par la création de structures ou le dégagement de fonds par exemple**, si elle ne veut pas aggraver la situation économique locale.

Une aide incitative à La Rochelle

Pour aider les PME, l'agglomération de La Rochelle a mis en place une "aide incitative à l'investissement et à l'emploi" qui consiste à donner une avance remboursable d'une certaine somme par emploi créé et à certaines conditions fixées préalablement par l'agglomération. Renvoi en annexe [ici](#).

- *S'appuyer sur l'enseignement supérieur et la recherche des laboratoires*

La ville de Limoges dispose d'un secteur universitaire et d'un réseau de laboratoires développé. De ce fait, des travaux de recherche sont régulièrement publiés. **Trouver des domaines d'application professionnels à ces travaux de recherche** pourrait, d'une part, mettre en valeur la recherche universitaire et, d'autre part, desservir directement le tissu économique local et augmenter sa compétitivité vis-à-vis des autres territoires nationaux et internationaux.

- *Valoriser les ressources du territoire*

- Exploitation des forêts

La région limousine dispose d'un territoire relativement boisé, ce qui lui confère des atouts considérables. En outre de proposer des aménités environnementales, la valorisation des forêts permet également de produire de l'énergie. La **création d'une filière bois-énergie** pourrait alimenter les réseaux de chaleur du territoire communautaire, notamment les logements sociaux ou encore les CHU au travers de chaufferies biomasse. Cela serait également **un moyen de promouvoir l'écoconstruction**.

- Filière agricole et agro-alimentaire

Il en est de même pour l'agriculture et la filière agro-alimentaire. L'élevage bovin et ovin est très répandu sur le territoire limousin. Il faudrait qu'il profite au maximum au territoire en essayant de **transformer cette matière première localement**, à l'abattoir de la Ribière par exemple.

- Potentiel de développement de la logistique

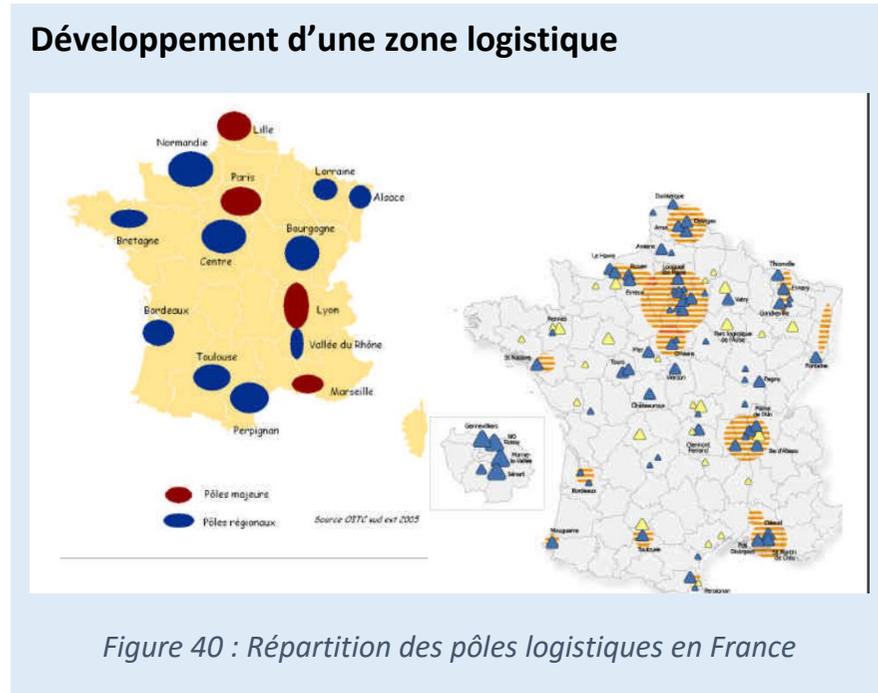
De par les formations spécialisées dans la logistique proposées par l'université de Limoges, les entreprises et structures présentes sur le territoire et la localisation géographique de ce dernier, le **développement d'une filière logistique** serait largement envisageable. Disposant d'une capacité foncière au sein de l'agglomération, cela serait l'occasion de **requalifier certaines**

zones d'activité (notamment celle de l'aéroport et celles longeant les axes structurants comme l'A20), **très prisées par les entreprises dont l'activité économique est en flux tendu** (expédition et acheminement des produits facilités). Ce développement s'intégrerait dans l'effort de spécialisation des ZA, abordé ci-dessus, qui doit être entrepris sur le territoire. Il permettrait également de proposer une offre d'emplois non négligeable (une étude portant sur 233 entrepôts de plus de 5000m² a permis d'établir que pour 10 000m² de bâti, on pouvait espérer entre 10 et 70 emplois créés).

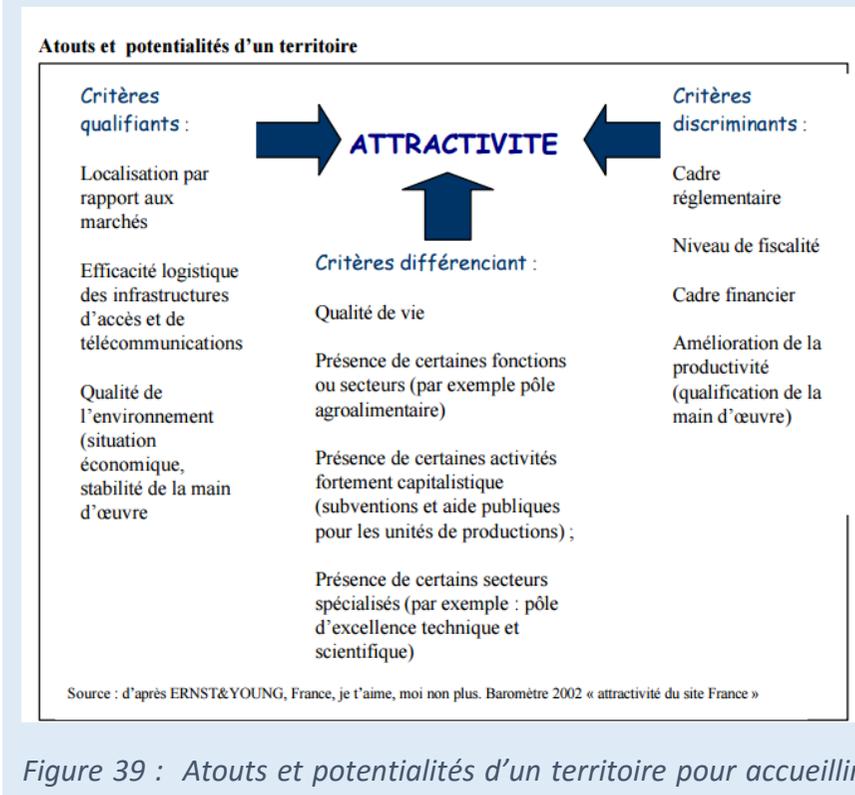
Il existe plusieurs types de logistique :

- Logistique urbaine
- Logistique inverse
- Logistique de distribution
- Logistique “verte”

C'est sur cette dernière qu'il pourrait être intéressant de se positionner car l'agglomération se doit de montrer l'exemple, de par sa situation et ses objectifs environnementaux très engagés en matière de traitement des déchets par exemple.



Des textes font état des atouts et potentialités que représentent le domaine de la logistique sur le territoire français. On peut ainsi vite se rendre compte que la position de Limoges Métropole est clairement avantageuse, et que la piste logistique mérite d'être au moins parcourue, surtout que la tendance actuelle est au raccourcissement des flux à l'échelle régionale. Renvoi en annexe [ici](#).



Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Accessibilité pour les acteurs économiques extérieurs au territoire
 - Aides à l'installation (financière ou non)
 - Foncier/immobilier en adéquation au besoin
 - Etc
- Taux de création d'entreprises de recherche, d'innovation, start-up
- Nombre d'entreprises accueillies dans les pôles (Elopsys, pôle céramique)
- Nombres d'entreprises qui s'installent sur le territoire par an
- Part du budget consacrée aux entreprises
- Part de matière première agricole d'élevage transformée sur le territoire

Orientation 3 : Mieux communiquer sur le potentiel de développement économique du territoire

- *Se rendre visible auprès des acteurs économiques à différentes échelles*

Il est nécessaire que Limoges Métropole soit représenté au niveau local mais aussi à l'échelle nationale. Que cela soit à l'occasion de regroupements de collectivités territoriales, congrès, séminaires ou autres, cela améliore la visibilité de la ville et c'est l'occasion de communiquer à propos des tendances et grands projets.

Il est possible de développer des outils pour **améliorer l'impact de la communication économique** de l'agglomération. Par exemple, la **création d'une marque** accompagné d'un logo, d'un slogan et relayé sur internet (site web attrayant, réseaux sociaux...). Cette marque regrouperait par exemple les acteurs du tourisme d'affaires comme les structures d'hébergement, les structures d'accueil de séminaires, les entreprises locales ou encore les laboratoires de recherches. En plus d'être un bon élément sur lequel l'agglomération peut s'appuyer pour parler de son territoire et faire du lobbying, cela permet d'**améliorer la visibilité de l'offre en matière d'accueil**, à court ou long terme, **des acteurs économiques**.

La situation géographique de l'agglomération est d'autant plus, intéressante. Au cœur de la France et formant un carrefour

national, elle présente l'avantage de se situer à **égale distance de nombreuses métropoles et pôles économiques d'importance**.

Amélioration de la visibilité touristique

Les villes de Lille, Arras, Le Touquet, Dunkerque et de Valenciennes n'ont pas hésité à s'associer sous une bannière commune "Nord France" afin d'obtenir plus de visibilité par rapport au tourisme d'affaires et ainsi gagner plus de soutien de la part de la région et de la CCI. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 41 : Logo de Nord France Convention bureau

Disposant de secteurs porteurs et de pôles de compétitivité, Limoges Métropole devrait en profiter pour **mettre en place des grands évènements autour de ces secteurs** et montrer leurs spécialités (silver économie, céramique, etc) à des collectivités ou entreprises extérieures. Cela serait l'occasion de **les faire connaître au plus grand nombre et de développer l'attractivité du territoire.**

Il existe des **labels** permettant de reconnaître les **capacités d'un territoire en matière de tourisme d'affaires** et sa volonté de développer son offre d'accueil.

Utilisation de labels

La ville de Mâcon a obtenu le label "Ville Congrès", décerné par l'association France Congrès, lui permettant par la suite de construire une salle événementielle. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 42 : Logo "France Congrès"

Limoges Métropole mise aussi sur l'obtention du label FrenchTech. Dans cet objectif, des démarches de collaboration locale entre PME, start-ups et autres ont été engagés. **Ces collaborations ont un objectif de renforcer le tissu économique local.** Le verdict de la labélisation devrait tomber bientôt. En cas de non-obtention, il est tout de même nécessaire de conserver les actions fédératives qui ont été mises en place.

- Créer les infrastructures nécessaires à l'accueil de professionnels

Il serait intéressant pour Limoges Métropole d'accueillir des regroupements de professionnels mais il faudrait pour cela qu'elle **se dote de structures d'accueil performantes.** Le tourisme d'affaires étant en mutation, miser dessus pourrait rendre le territoire plus attractif. D'autant plus qu'avec l'aéroport, elle dispose d'un **accès facilité par des compagnies low cost** dont les entreprises sont de plus en plus adeptes.

Développement du tourisme d'affaires low cost

Le tourisme d'affaires s'inscrit de plus en plus dans les habitudes des entreprises, même pour les PMI et PME qui préfèrent réduire le budget de voyage plutôt que d'y renoncer. Pour continuer les déplacements à l'étranger elles n'hésitent pas à utiliser des moyens de transport "low-cost". Renvoi en annexe [ici](#).

Avec son Parc des expositions, il existe une solution d'accueil événementiel sur le territoire. Cependant, il est préférable de posséder des structures spécifiques au tourisme d'affaires, à savoir un Palais des Congrès. Ce dernier permet plus facilement d'attirer les professionnels, sûrs d'être considérés comme ils le souhaitent et accueillis dans de bonnes conditions.

Investissement participatif à Nice

Les investissements étant souvent assez lourds, il n'est pas inopportun de voir des villes cofinancer des infrastructures via des partenariats avec des acteurs privés. C'est le cas à Nice avec la rénovation d'Acropolis sous forme d'une DSP. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 43 : Acropolis, Nice

Au sein du Parc des expositions de Limoges, on distingue un espace faisant office de centre de Congrès mais il faudrait créer une structure plus emblématique.

La situation de l'actuel Parc des expositions, à moins de 2km d'ESTER, est une belle opportunité. La liaison par la route entre les deux sites est de plus très facile. Le fait que le futur BHNS permettent de relier ces deux sites, à la gare des Bénédictins et au centre-ville de Limoges est un atout indéniable. La création d'un Palais des Congrès dans ce secteur permettrait d'en faire une zone dédiée au tourisme d'affaires pouvant mettre en avant Limoges sur la scène nationale. L'intégration d'une offre hôtelière à proximité permettrait même l'émergence d'un quartier des affaires autour d'ESTER, fleuron économique du territoire.

Création des pôles d'affaires

A Strasbourg, la métropole a su adapter son équipement en délocalisant le parc des expositions juste à côté de leur palais des congrès et en complétant l'offre par des hôtels et des commerces dans le but de créer un pôle tourisme d'affaire plus visible sur la scène internationale, sous le nom de Projet Wacken Europe. Renvoi en annexe [ici](#).



Figure 44 : Projet Wacken Europe

Afin de compléter l'offre en matière de tourisme d'affaires, il y a des possibilités de créer des cellules d'accueil dédiées aux entreprises via une collaboration entre le Parc des expositions, ESTER et l'éventuel Palais des congrès afin de **créer un répertoire des infrastructures, évènements et autres possibilités pour répondre aux attentes des entreprises.**

Inventaire aux services des activités d'un territoire

Un recensement des partenaires et des sites proposant des activités sous la forme d'une agence de développement peut permettre de valoriser les attributs du territoire pour le tourisme d'affaires, comme le fait Hauts-de-Seine Tourisme en proposant par exemple des "éductours" à la découverte de centres d'intérêts locaux. Renvoi en annexe [ici](#).

- *Communiquer en finalité auprès du grand public*

Tous ces projets ont pour vocation première de développer l'attractivité du territoire auprès des professionnels et de développer l'économie locale. Cependant, un travail de communication auprès du grand public concernant les actions mises en place pour les professionnels serait bienvenue. En effet, toutes ces actions peuvent permettre aux habitants de l'agglomération de **redonner de la fierté et une bonne image de leur territoire** en leur prouvant que la Métropole œuvre pour soutenir le tissu économique et booster son rayonnement.

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Notoriété de la marque
 - Sondage sous la forme “comment avez-vous entendu parlé de la marque ?”
 - Fréquentation des sites internet ou mobiles
 - Nombre de recherche de la marque sur internet
 - Nombre d’applications téléchargeables créées et mutualisées
 - Nombre de téléchargements
 - ...
- Niveau des partenariats contractualisés autour de la construction et de la promotion de cette marque
- Nombre d’événements organisés par les acteurs économiques du territoire
- Taux de fréquentation de ces événements
- Nombre de collaborations locales inter-entreprises
- Nombre et types d’hébergements créés/rénovés dédiés au tourisme d’affaire
- Nombre de lits touristiques créés/réhabilités
- Nombre et types d’hébergements qui bénéficient d’une labellisation spécifique : Itinérances douces, Tourisme et handicaps, label environnemental
- Nombre d’emplois permanents créés ou confortés dans les hébergements structurants financés

Orientation 4 : Promouvoir l'économie sociale et solidaire

Possédant dès à présent une part non négligeable du marché local (12,6% en Limousin en 2013⁶, 1 salarié sur 10 au niveau national), l'économie sociale et solidaire (ESS) est un secteur à considérer dans l'avenir économique de Limoges Métropole. Les entreprises adhérant à cette dynamique et prônant des vertus socialement pertinentes (salariés impliqués et mis au cœur du projet d'entreprise, lucrativité encadrée, gouvernance démocratique et participative...) sont à encourager dans la mesure où elles s'inscrivent d'excellente manière dans une démarche de développement durable.

Dans un territoire marqué par une qualité de vie appréciable, il pourrait être intéressant de miser sur une nouvelle dynamique d'amélioration du cadre de travail, propice à attirer de plus en plus de cadres. Dans cet intérêt démographique, les préoccupations sociales pourraient être portées comme des atouts supplémentaires pour porter l'agglomération comme un territoire où il fait bon-vivre, mais également où il fait "bon-travailler".

Afin d'encadrer cette pratique de l'ESS et d'avoir un regard permanent sur ce qui est effectué dans ce domaine à l'échelle de l'agglomération, il pourrait être **créer un comité de pilotage et/ou engager un responsable** au sein du pôle Développement de

⁶ http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?ref_id=eco-sociale

Limoges Métropole. Cela permettrait en outre de proposer un **interlocuteur permanent pour les structures** en besoin d'être conseillées et accompagnées. Celui-ci, en coopération avec la Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire (CRESS), permettrait d'être le premier acteur d'une mise en réseau des acteurs de ce secteur.

Les métropoles en faveur de l'ESS

De nombreuses intercommunalités en France ont agi en faveur du développement de l'ESS sur leur territoire, à l'image de celles de Grenoble, Lille et Rennes. Cela s'inscrit dans leur politique respective par des créations d'infrastructures d'accueil, des financements de projets, des créations de postes référents et organisateurs d'actions communes... Renvoi en annexe [ici](#).

Il est également envisageable de **créer une zone d'activités exclusivement réservée** à ce type d'initiatives, et qui soit le lieu d'une coopération entre elles. La création d'immobilier regroupé dans un même espace et proposé à des loyers abordables permettrait de créer un cadre propice à développer le secteur local. Est à engager **un travail de promotion** des bienfaits de l'ESS auprès des acteurs économiques de territoire qui n'ont pas les considérations sociales pour prérogative directe. Ce n'est donc pas

uniquement auprès des associations qu'il faut intervenir, mais aussi des entreprises plus importantes, des laboratoires de recherche, des PME...

La pluralité d'innovation du secteur de l'ESS

Les entreprises d'ESS peuvent introduire l'innovation à travers leurs différentes vocations, comme le groupe Chênelet qui a décidé de se placer sur l'écoconstruction de logements à caractères sociaux tout en continuant leur effort d'insertion à l'emploi. L'innovation, en plus d'être technique (14 ingénieurs) est organisationnelle. Renvoi en annexe [ici](#).

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Nombre d'entreprises de l'économie sociale et solidaire qui s'installent sur le territoire
- Part des entreprises du territoire engagées dans des démarches responsables
- Nombre d'emplois créés dans les filières de l'économie sociale et solidaire

Orientation 5 : Développer, à terme, des coopérations et partenariats économiques

A l'heure actuelle, Limoges Métropole doit s'efforcer de **se doter d'un tissu économique local de qualité et dynamique participant au développement de son image**. Par la suite, il faudra tendre vers une politique de coopération avec d'autres territoires et ainsi **augmenter le rayonnement** de Limoges Métropole.

- *S'affirmer au sein de la nouvelle Région*

Limoges Métropole peut être considéré comme le moteur de l'économie limousine, c'est à dire **anciennement le premier pôle économique régional**. Depuis la création de la Région ALPC, Limoges Métropole se retrouve confronté à une concurrence accrue. Au niveau du nombre d'entreprises, du PIB produit ou autres, Limoges Métropole n'est **plus au sommet du classement régional**. L'agglomération doit donc mettre l'accent sur ces filières d'excellence. L'enjeu est de s'appuyer sur l'élaboration du Schéma Régional de Développement Économique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) pour affirmer les spécialités économiques limougeaudes et exprimer la volonté de développement économique de Limoges Métropole.

- *Trouver sa place à l'échelle nationale*

La Métropole a déjà commencé à créer des liaisons avec des territoires extérieurs grâce à des **partenariats divers et variés**. On distingue des coopérations d'ordre statutaire avec le Grand Poitiers permettant auparavant d'améliorer les relations entre deux ex-capitales régionales, soit Poitiers et Limoges. Il existe également des **relations concernant les pôles de compétitivité locaux**, à savoir avec Tarbes, Bourges, Vierzon et Cavaillon concernant le Pôle Européen de la Céramique et avec Bordeaux concernant Elopsys et sa potentielle fusion avec Route des Lasers.

Développement de coopération métropolitaine

Dans l'optique de promouvoir le développement durable et l'ouverture du territoire, les villes d'Alès et de Nîmes se sont associées depuis 2007 afin de faire émerger des projets communs. Notamment le projet de Pôle Métropolitain qui s'est vu confier de nouvelles compétences qui s'étendent à différentes échelles. Renvoi en annexe [ici](#).

Il existe également des **coopérations universitaires, scientifiques et économiques** s'appuyant donc sur le réseau universitaire limougeaud. Ceci est une manière de regrouper les travaux de recherche et de s'appuyer sur les compétences d'un plus grand nombre de spécialistes, dans le but de faire avancer la recherche et être plus reconnue. Des **coopérations sportives** sont aussi

réalisables. Elles permettent de renforcer les structures associatives en mutualisant certains services et donc en améliorer la formation sportive et pérenniser les structures.

La collaboration est le **partage de moyens pour arriver à un but**

Mutualisation dans le secteur associatif sportif

Le milieu associatif sportif reste aussi touché par les baisses de dotation car la plupart des clubs de petite ou moyenne envergure en vivent. C'est pourquoi les démarches de mutualisation sont fortement encouragées et que celles-ci voient de plus en plus le jour, comme en Corrèze ou des clubs de tennis se sont réunis pour continuer d'employer du personnel. Renvoi en annexe [ici](#).

QuattroPole

Les villes de Luxembourg, Metz, Sarrebruck et Trèves ont toutes signé une déclaration d'intention dans le but de mettre en œuvre des coopérations qui auront pour objectif de promouvoir leur tradition commune au sein de l'Europe. L'association a pour but de gommer les effets des frontières, au même titre que celle pouvant exister en Limousin avec la Corrèze ou la Creuse, afin de développer des synergies et œuvrer pour une pérennisation des échanges. Cette association a permis, via des ateliers (ou incubateurs) de mettre en scène près de 35 start-ups. Renvoi en annexe [ici](#).

commun. Il faut pour cela définir exactement le contenu du projet de collaboration, se demander ce que l'on veut développer ensemble en considérant les intérêts de chacun et ne pas simplement se cantonner à signer une simple charte. Il est également pertinent de **définir des indicateurs** pour, par la suite, évaluer le potentiel du partenariat et aboutir à un résultat concret.

Le territoire n'est pas assez relié avec ces voisins. De ce fait, l'agglomération n'affirme pas une place assez importante au sein du territoire national et peut ainsi difficilement être considéré comme un moteur de la France.

- *Mettre en valeur les spécialités reconnues mondialement*

La céramique est un secteur sur lequel les limougeauds sont à la pointe depuis de nombreuses années et dont leurs capacités sont reconnues mondialement. C'est en relation avec cette spécialité que des liens ont pu être créés avec la Bavière en Allemagne, le Maroc ou la Russie. L'exportation de Limoges Métropole à l'étranger passera forcément par la céramique puisque des réseaux sont déjà créés. Cela constitue un élément important pour l'image de l'agglomération.

Le territoire étant sujet à un vieillissement de sa population, une partie du tissu local s'est intéressé au développement de la silver économie (à savoir la recherche de solutions pour personnes âgées). C'est un secteur récemment mis en avant et qui est

susceptible d'intéresser d'autres pays soumis à des problématiques démographiques similaires.

Il pourrait aussi être envisagé d'effectuer un partage de connaissances avec d'autres villes sur un projet de développement commun (de mobilité, de tourisme, etc) comme ce fut le cas entre Bordeaux et Bristol concernant les mobilités douces et la politique cyclable par exemple.

Indicateurs possibles pour cette orientation :

- Nombre de partenariats économiques créés
- Nombre d'entreprises extérieures ayant investi dans le territoire et montant des investissements
- Nombre et part d'entreprises ayant engagé des partenariats en dehors du territoire

Scénarios d'avenir possibles

Scénario 1 : La perte progressive d'influence économique

(Cette partie traitera davantage du cas de la ville de Limoges, qui rassemble la majeure partie du potentiel économique de l'intercommunalité, voire du département et de la région)

Actuellement, l'économie au sein de l'agglomération peine à se développer réellement. Le potentiel de Limoges est relativement méconnu du grand public, et surtout des acteurs économiques extérieurs, ce qui peut être dû aux **préjugés récurrents d'espace peu dynamique** ou tout simplement à son **statut de ville moyenne**, noyée dans un contexte économique qui privilégie de plus en plus les importantes structures concentrées et les grandes villes d'envergure mondiale.

Les freins majeurs au développement économique local sont le **manque d'immobilier d'entreprise disponible** (les petites entreprises n'ayant pas les fonds nécessaires pour construire ex nihilo), des **infrastructures de transports interurbains peu performantes** (notamment primordiales pour le tourisme d'affaires et les échanges commerciaux), des **zones d'activités économiques trop déconnectées de la ville** (influant sur la fréquentation et la survie des petits commerces de centre-ville) et la **faible visibilité aux échelles nationales et internationales** (les grandes villes étant

d'avantage privilégiées). Si ces aspects ne sont pas rapidement améliorés, l'agglomération risque de perdre peu à peu l'influence économique qu'elle exerçait sur les territoires voisins et de subir une baisse démographique au profit d'espaces métropolitains plus dynamiques.

Dans un nouveau contexte régional, la menace est la **potentielle délocalisation de certaines filières innovantes vers Bordeaux**. La perte du statut de capitale régionale risque également de se faire ressentir dans le poids qu'exercera Limoges Métropole dans les décisions régionales, et notamment la hauteur des subventionnements aux entreprises locales. Enfin, le tissu économique bordelais peut sembler constituer un cadre plus dynamique pour les jeunes diplômés désireux de monter leur premier business ; si Limoges ne paraît plus compétitif, il existe un risque que la fuite des jeunes après leur cursus s'intensifie.

Dans ce scénario pessimiste, Limoges "loupe la marche" de la nouvelle Région ALPC et devient spectatrice plutôt qu'actrice.

Scénario 2 : Une réaction impulsée par l'innovation et l'investissement

Le tissu économique limougeaud tient ses qualités avant tout d'**entreprises de grande envergure** (Legrand, Dekra Industrial, Eurovia, Bernardaud...), employant un nombre conséquent de

salariés, et d'une **multitude de petites start-ups innovantes**, à même de dynamiser et de moderniser le paysage économique.

Pour inciter les premières à s'installer au sein du territoire, des **infrastructures d'ampleur** (liaisons routières et ferroviaires d'importance, zone d'activités, terrains ou locaux de grande superficie...) sont requises. Concernant les secondes, il est important de **faciliter leurs démarches administratives**, de **leur permettre l'accès à des aides financières** et de **les accompagner** dans leur installation et leur épanouissement.

Si ces avantages sont bien présents, il n'y a aucune raison que Limoges souffre de son statut de ville moyenne et de la concurrence avec d'autres métropoles très attractives. Elle possède des arguments certains (notamment sa qualité de vie reconnue et des structures ambitieuses à l'image d'ESTER Technopôle), couplés à la potentielle obtention du label FrenchTech, pour conserver les acteurs économiques présents et en attirer de nouveaux. On peut donc rester confiant à propos du futur économique de Limoges Métropole.

Identité et rayonnement

Cette partie nous montre qu'il est essentiel pour l'agglomération de proposer aux petites entreprises du foncier et surtout de l'immobilier adapté à leurs besoins. Être à la hauteur dans ce domaine permet de montrer que le territoire a le souhait de faire **rayonner son économie** et de la mettre en valeur. Dans la mesure du possible, la création des zones d'activité doit se faire dans les milieux urbains afin d'enrayer le phénomène d'étalement urbain par le biais de la reconquête des friches existantes par exemple. Une **politique économique soucieuse des enjeux environnementaux** se mettra naturellement en lumière face aux autres territoires.

L'Agglomération doit également continuer à développer les collaborations avec les incubateurs et accélérateurs d'entreprises afin de créer une **synergie entre les acteurs du territoire** et ainsi, dégager une **identité de dynamisme économique sécurisante**. Cela passe en partie par des partenariats avec la recherche universitaire qui doivent perdurer et se développer, car **l'innovation est un moteur important** du tissu économique local et permet de donner une visibilité à l'échelle nationale et internationale. Pour cela l'Agglomération se doit de proposer des aides financières afin d'attirer et de favoriser l'installation des start-ups.

Dans une optique de rayonnement, la **création d'une marque est bénéfique** aussi bien à l'échelle de son territoire qu'au-delà pour

communiquer sur ses atouts économiques. Mais le rayonnement passe également par une adéquation entre l'offre d'infrastructures pour l'accueil de congrès et les ambitions que la Métropole se fixe en termes de tourisme d'affaire.

Auparavant, la Métropole avait une identité de leader pour sa Région, aujourd'hui tout est remis en question. Elle doit **affirmer ses ambitions économiques** pour être considérée et reconnue au sein de ce nouveau territoire. Le rayonnement passe par des secteurs déjà reconnus, mais également des secteurs de pointe. L'Agglomération doit donc **se servir de ces atouts** pour développer des collaborations et ainsi **exporter son identité économique**.

Mode d'emploi

Démocratie participative

Qu'est-ce qu'une démarche participative ?

La démocratie participative se définit comme **l'implication des habitants dans les processus de préparation, de conception et de réalisation d'un projet urbain**. Cependant, intégrer un nouvel acteur dans les prises de décision nécessite une réflexion sur l'articulation entre les idées, les avis et les actions des différents protagonistes, afin de garantir la cohérence des actions. Cette notion concerne donc à la fois la participation des habitants mais également la coordination des acteurs. Actuellement, la gestion des projets urbains est impensable sans une démarche participative alliant organisations privées, publiques et population.

Définition tirée de [ce lien](#).

Pourquoi se concerter pour mener un projet ?

La concertation semble nécessaire afin de multiplier les expertises pour **développer des approches transversales**, qui seront essentielles pour s'assurer de la validité du projet. Mais aussi pour partager et confronter les avis, afin que les acteurs du territoire apprennent à se connaître et se comprendre puis dans un second

temps pour renforcer et développer les liens pouvant s'établir entre eux. Enfin la concertation permet également d'impliquer toutes les personnes concernées dans la dynamique de projet, qui n'est pas forcément familière pour tout le monde mais requiert une attention particulière.

Quels en sont les objectifs et enjeux associés ?

Une démarche participative s'inscrit donc dans le cadre d'un projet, sous la forme d'exercice du pouvoir qui vise à **faire participer les habitants du territoire aux décisions politiques**. Mais à quels objectifs correspond une telle démarche ?

Ils peuvent être managériaux :

- Tout d'abord informer les habitants d'un projet de territoire à venir, cela semble logique même si ce n'est pas toujours le cas
- Faire participer les usagers afin de connaître leur expertise d'usage dans l'optique d'une meilleure gestion urbaine
- Recueillir les avis des citoyens, et prévenir les conflits, dans un objectif d'optimisation des solutions proposées et des décisions prises
- Mobiliser les services administratifs et mieux intégrer les contraintes de modernisation et d'adaptation

Mais également sociaux :

- Améliorer la cohésion sociale, voire la “paix sociale”, grâce à l’implication des citoyens
- Faire émerger un espace de dialogue, générateur de lien social entre les citoyens
- Créer un espace de dialogue entre administration locale et citoyens, pour favoriser la confiance mutuelle

La démarche participative n’est pas née sans des besoins amont, en effet elle répond à des enjeux territoriaux et sociaux contemporains qui ne peuvent plus être mis à part dans l’élaboration d’un projet.

On peut d’abord facilement reconnaître que la transformation des territoires est de plus en plus rapide et qu’elle nécessite donc des outils pour mieux appréhender son changement ainsi que son avenir. La complexification de la gestion des territoires est un autre enjeu important, dû à la multiplication des échelles de gouvernances mais aussi par le millefeuille administratif français, qui nuit grandement à la simplification des prises de décisions.

On voit apparaître un autre phénomène, la volonté d’implication des habitants dans la vie communautaire, qui est de plus en plus grande et nécessite de revoir leur position dans la vie de quartier. Un autre enjeu pose la question du besoin politique de légitimité et de compréhension des projets. Effectivement beaucoup de projets ne prenant pas ou peu en compte la population ont été sujet à contestation, ce qui aurait pu potentiellement être évité avec une démarche participative.

Quels sont les différents degrés de participation ?

Il existe plusieurs formes de démocratie participative, qui varient selon le degré d’implication des citoyens et selon la volonté du maître d’ouvrage à proposer un projet en accord avec la population.

Le premier degré est l’**information** :

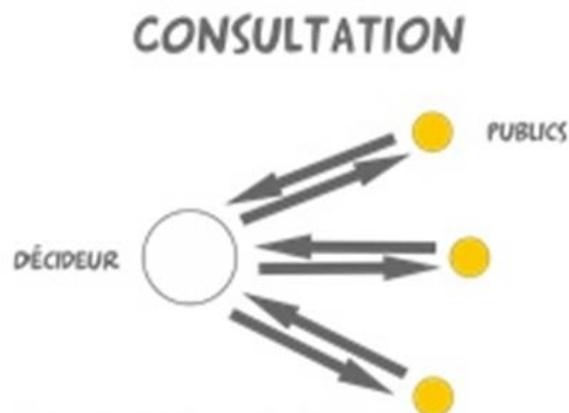


C’est un flux d’information unidirectionnel qui n’est pas réellement une démarche participative, même si elle est essentielle.

L’information consiste à donner des éléments à la population concernée sur les projets à venir ou en cours. L’information doit être complète, claire et compréhensible par tous. Elle doit être sincère et objective vis-à-vis du public informé. Donner une information, c’est donner du pouvoir, ainsi informer quelqu’un, c’est lui donner la possibilité d’agir. L’information est portée à la connaissance de la population à travers différents supports :

bulletin d'information, brochure de présentation du projet, site internet, articles de presse, réunions publiques, etc.

Le second est la **consultation** :



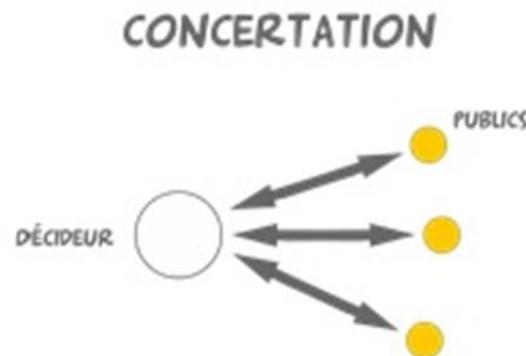
Comme on peut voir sur le schéma c'est un flux d'information bidirectionnel.

La consultation est un processus par lequel les décideurs demandent l'avis de la population afin de connaître leur opinion, leurs attentes et leurs besoins, à n'importe quel stade de l'avancement d'un projet.

La consultation permet d'obtenir une « photographie » de l'état de l'opinion. Elle peut aussi être utilisée pour vérifier un diagnostic (s'assurer qu'aucun obstacle n'a été ignoré, aucun point oublié) ou valider une proposition (ou au contraire l'invalider). Le décideur organise seul la consultation (échancier, questionnaire,

conclusions), qui peut être orale, écrite, électronique... Ses résultats permettent de mesurer le positionnement des différents acteurs sur une question précise ; éléments à porter au dossier, ils exigent cependant de la part du décideur un travail d'analyse. Aussi le décideur doit restituer ces résultats aux personnes consultées. **Participer à une consultation ne rend pas pour autant le citoyen ou usager co-auteur de l'action.** Il n'a aucune certitude que ses remarques ou contributions soient prises en compte dans la décision finale.

Le troisième est la **concertation** :



Ici présentée comme un échange, discussion et adaptation en vue d'une **décision consensuelle**. Une concertation est une attitude globale de demande d'avis sur un projet, **par la consultation de personnes intéressées par une décision avant qu'elle ne soit prise.**

La concertation stricto sensu porte sur un objet **plus ouvert que la consultation**. Elle intervient lorsque le projet est conçu dans ses

finalités ; le public concerné prend alors part au débat avec les autres parties prenantes du projet pour construire une (des) solution(s) partagée(s). Elle implique une participation des habitants en amont du projet, avec des phases de **débat public** et une transparence plus grande. **Le pouvoir décisionnel** reste toutefois exclusivement dans les mains de **l'autorité publique**. Il existe différentes formes de concertation, qui impliquent une association plus ou moins grande de la population :

- La concertation de communication (qui a pour but de communiquer auprès de la population)
- La concertation légale (lorsqu'elle est obligatoire)
- La concertation structurelle (qui met en place une structure dédiée, tels que les conseils de quartier)
- La concertation d'engagement (où le dialogue participatif est mis en place par certains élus dès le début de leur mandat)
- La concertation de construction (lors de l'association de la population sur la construction d'un projet précis)
- La concertation d'attente (dans les cas de report de projet par exemple)

Le décideur doit tenir compte des disponibilités et motivations de chacun pour organiser cette phase de concertation. Les contenus

recueillis peuvent être des points de vue, des recommandations, des reformulations, des priorités, des points d'alerte, etc. Autant d'éléments qui permettront au décideur de privilégier une décision. Bien-sûr, il doit restituer aux différents acteurs concertés les résultats de cette concertation et motiver sa décision finale.



La dernière est la **co-élaboration** ou encore **négociation** :

Elle relève d'un niveau de **démocratie participative plus avancé**. Les citoyens élaborent des projets avec l'autorité publique, et celle-ci doit se justifier si elle ne suit pas les conclusions **des débats** ou **conférences citoyennes**.

C'est une concertation qui part d'une intention du décideur ; celui-ci perçoit la nécessité d'intervenir sur un champ (l'avenir d'un équipement ou d'un service public, l'accessibilité au logement des jeunes ménages, etc.). Il s'engage alors dans une construction concertée de tout le projet. C'est une **concertation qui implique les acteurs dans l'élaboration du projet**. Le diagnostic comme le plan

d'action peuvent faire l'objet d'un travail de co-élaboration. Les résultats sont plus probants s'ils sont impliqués dès l'émergence du projet, mais la co-élaboration peut également ne concerner qu'une seule phase (alors centrale) d'un projet. Ce processus passe par des points d'étape réguliers pendant lesquels les participants décident de valider certaines étapes du projet et de poursuivre son élaboration. Le décideur garde la responsabilité du choix final, donc du processus.

Quels sont les méthodes de démarche participative ?

Chaque concertation avec la population est **unique**, il n'y a **pas de bonne ou de mauvaise méthode**. Il faut adapter ou inventer des méthodes pour que celle sélectionnée corresponde au mieux au secteur d'activité, au public à mobiliser et à la question à traiter. Il est important de réfléchir à l'**équilibre** que l'on souhaite entre le nombre de personnes physiques réellement impliquées dans le processus et le contenu de la participation proposée. Plus il y a de contenu, moins il peut y avoir de personnes associées ; inversement, si l'on pense mobiliser un grand nombre de personnes, il semble peu probable qu'elles puissent fournir un travail approfondi de co-élaboration. La méthode adoptée doit **donner envie au public de participer**, lui permettre de **se forger un avis**, de l'exprimer et de le **débattre collectivement**. Faire se rencontrer ces avis avec les ambitions des décideurs, les contraintes et les possibilités techniques doit permettre d'**aboutir à un résultat commun explicite**.

Les démarches dépendent en partie du degré d'implication des citoyens et des décideurs, pour les phases d'information à la consultation, on retrouve :

- Les événements mobilisateurs, qui utilisent des arts de rue ou des moyens se rapprochant de "campagne publicitaire", permet de mobiliser les gens dans un premier temps et de clarifier les projets auprès du public au même titre que les réunions d'informations
- Les enquêtes de terrain, micro trottoir, sondage, boîte à idée, appel à suggestions qui se prédisposent à fournir une photographie de l'instant
- Les visites sur site, de type balade urbaine
- Les enquêtes d'opinion

Maintenant dans l'optique d'une implication plus importante, allant de la concertation à la co-élaboration :

- Les conférences ou panel de citoyen (moins de 50 personnes en général), permettent de faciliter l'appropriation et le débat sur des sujets complexes. Le petit groupe se retrouve plusieurs week-ends pour découvrir, discuter, rencontrer des experts afin de rendre un avis aux décideurs.

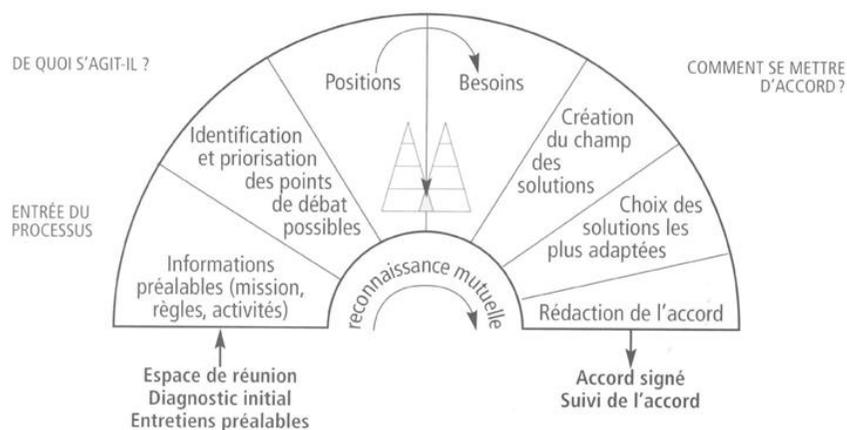
- Le théâtre forum permet de faciliter l'expression des personnes sur des sujets difficiles ou conflictuelle. En effet les personnes sont mobilisées par une question, n'ayant aucune expérience en théâtre, et ils doivent jouer la scène difficile devant une assemblée de personnes qui peut les interrompre et proposer ou imaginer d'autres issues aux problèmes.
- Le travail de « qualification mutuelle » ou de « thérapie sociale » peut aussi correspondre. Ce sont des méthodes de mise en débat, au sein d'un groupe, afin d'aboutir à des préconisations communes.
- Les ateliers de travail urbain qui permettent de développer l'expertise et la capacité d'expression, mais leur permet également de formuler des contre-propositions au projet.

Il existe également une dernière forme, **les instances permanentes de concertation** (conseil de crèches, conseil de vie sociale, conseil de développement...) qui instaure une certaine stabilité dans les dialogues et facilite une reconnaissance mutuelle des partenaires. Malheureusement ces structures peuvent être lourdes à mettre en place.

D'autres dispositifs, moins répandus en France existent afin de mener une démarche participative, comme par exemple **les jurys** ou **conférences de citoyen**. Ceux-ci sont désignés par **tirage au**

sort, non parmi les volontaires mais, comme pour les jurys d'Assises, parmi la population, et donc parmi des gens qui ne sont pas forcément volontaires. Cette structure, réunie en partie en sessions publiques, émet un avis ou prend une décision. Par exemple à Berlin, le jury de citoyens, prend une décision sur une enveloppe locale. Il faut également citer les formes de consultation directe de toute une population : le référendum d'initiative locale ou les sondages massifs. Techniquement, de tels sondages n'ont que peu d'intérêt. Un sondage classique semble préférable, sauf lorsqu'on cherche à créer « un premier moment » de vaste discussion, ou lorsque la démarche est couplée avec d'autres outils dans une logique participative. La valeur recherchée est ici plutôt politique que technique. Évoquons aussi le budget participatif. En Amérique latine, le budget participatif mobilise surtout les classes populaires, alors qu'en France, ce sont plutôt les classes moyennes qui s'investissent d'abord dans les démarches participatives.

Processus de la concertation et acteurs



Ce schéma permet de résumer **les principales étapes de la démarche participative**. Mais celui-ci ne servira à rien si les bons acteurs n'ont pas été conviés et qu'ils ne débattent pas en vue d'un objectif commun. Ce processus peut alors se décomposer en moments forts très liés entre eux et dans lesquels l'intervention du public est utile voir nécessaire. La première étape est **l'inscription à l'agenda public**, c'est-à-dire la mise au point des besoins satisfaits ou non qui sont en général très vite identifiés par les élus. Ainsi le droit de pétition, les interpellations publiques, les questions orales ou écrites sont des procédures qui permettent d'inscrire une question à l'agenda public. La seconde serait **l'analyse du besoin**, fondamentale de par la pluralité des émetteurs de besoin. Elle doit aboutir à un diagnostic avec un partage de celui-ci entre les acteurs concernés. La troisième partie serait **la recherche de solutions**,

suite au diagnostic établi, qui a pour but d'essayer de dégager des solutions acceptables pour toutes les parties prenantes. Vient **la prise de décision**, mis en œuvre par l'autorité chargée du pouvoir exécutif. Ensuite logiquement suit l'action proprement dite, le temps où l'on réalise, aussi crucial que les parties précédentes. **L'évaluation** vient compléter ces actions, nous développerons son utilité par la suite.

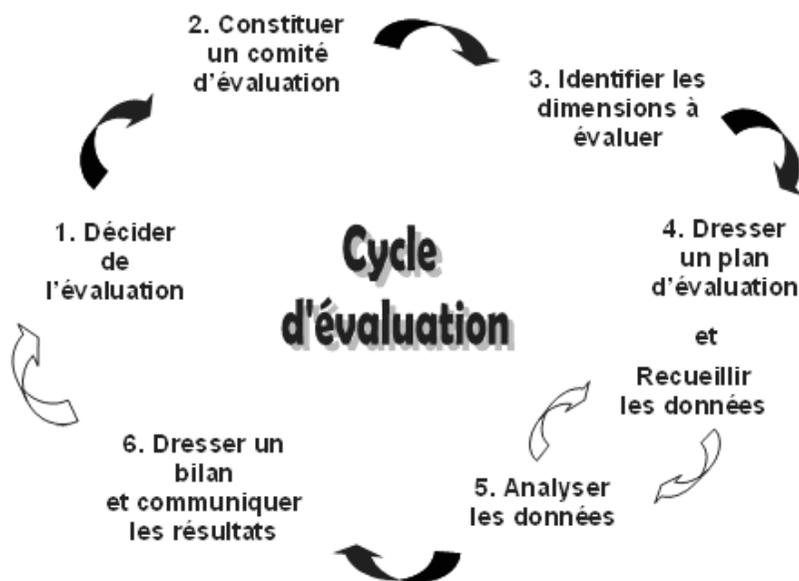
Voici une liste non exhaustive des acteurs qu'il serait intéressant de mobiliser :

- Portage du projet
 - Chef de projet
 - Équipe du projet
 - Élu référent
- Au sein de l'administration commanditaire
 - Élus concernés
 - Services et agents concernés
 - Organismes paritaires
 - Organisations syndicales
- Acteurs institutionnels
 - Représentants de l'état sur le sujet en discussion
 - Représentants des collectivités locales concernées
 - Représentants institutionnels locaux (CCI, ...)

- Acteurs publics / privés
 - Syndicats
 - Associations locales (“55 Citoyens pour Limoges”, “Limoges Commerces”, etc.)
 - Instances participatives (conseil de quartier ...)
 - Habitants (commerçants, artisans, étudiants, etc.)
 - Acteurs privés concernés par thématique ou par situation spatiale

Évaluer la démarche participative

Évaluer une démarche participative ne peut pas se faire que d'une manière et les critères à évaluer peuvent être très nombreux. C'est pourquoi nous nous efforcerons de donner plusieurs critères d'évaluation avec les indicateurs y étant associé.

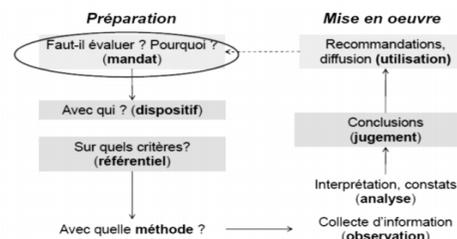


Le schéma permet de donner une idée des étapes lors d'une évaluation de la démarche participative. Cette évaluation a en général pour objectif d'améliorer la qualité des échanges et des démarches.

On peut tout d'abord évaluer le déroulement de la réunion en elle-même avant de parler de l'évaluation globale de l'utilité de la démarche.

Pour cela on pourrait évaluer tout d'abord les moyens mis en œuvre (nombre de réunions, nombres d'entretiens, temps de travail de l'animateur...) mais aussi les résultats directs (nombre d'accords signés, nombre de personnes rassemblées...).

Les étapes de l'évaluation :



Avant la commande, il faut :

- Savoir pourquoi je mets en place une évaluation
- Savoir qui j'implique dans la démarche
- Savoir quels moyens je me donne
- Savoir ce que j'en attends
- Savoir ce que je vais en faire

Dans une démarche participative, l'évaluation de la pertinence qui examine le bien-fondé de l'action, au regard des objectifs fixés préalablement, est déterminée au départ. Celle-ci peut passer à travers :

- La correspondance avec les besoins et les demandes des bénéficiaires
- La conformité avec des orientations générales (document-cadre, stratégies sectorielles, Contrat de Ville, etc)

- Les objectifs du processus de concertation étaient-ils appropriés au regard des attentes des acteurs associés ?

L'efficacité est également un critère non négligeable, surtout en vue des plannings des élus surchargés qui n'ont pas autant de temps à consacrer que d'autres acteurs. Elle apprécie le degré de réalisation des objectifs de l'action ainsi que ses éventuels effets non attendus (effets positifs ou négatifs).

Elle peut se voir à travers :

- Résultats attendus et résultats effectifs de l'action
- Résultats imprévus (négatifs ou positifs, effets d'aubaine...)
- Analyse des écarts constatés

L'efficience qui étudie la relation entre les coûts et les avantages permet également d'apporter un regard critique sur les démarches participatives. Ce dernier critère est un des trois piliers de l'évaluation d'une démarche participative et on le retrouve à travers :

- Modalités de mobilisation des ressources financières, techniques, organisationnelles et humaines (ont-elles bien été mobilisées en temps voulu et au moindre coût ?)

- Comparaison des coûts avec des éléments de référence pertinents
- Rapprochement des résultats obtenus avec les sommes dépensées
- Explication des éventuels surcoûts et retards observés
- Analyse de modalités possibles qui auraient permis d'atteindre les mêmes résultats avec des moyens plus restreints ou des instruments différents (exemple : comparaison avec des actions équivalentes d'autres bailleurs de fonds)

Limites de la démarche participative

La démarche de concertation participative est idéale dans l'optique d'un projet bien pensé et équilibré, mais nombreux sont les freins à ce type de processus. Tout d'abord mettre en place une démarche de ce type est un investissement en temps et en argent assez considérable, qu'il ne faut surtout pas négliger avant de vouloir se lancer. Ensuite lorsque le contexte est assez tendu ou compliqué, trouver un consensus peut s'avérer assez laborieux, surtout si la motivation des acteurs mobilisés n'est pas au rendez-vous, ce qui peut s'avérer le cas dans de nombreuses situations. Le choix des acteurs est donc essentiel au bon déroulement d'une telle démarche, sans oublier que les attentes et préoccupations de chacun seront différentes. Le dernier point légèrement négatif est le problème lié à l'évaluation de la plus-value apportée par une démarche participative, en effet les retombés ne sont pas de l'ordre économique et sont encore moins directes. La démarche relève plus d'un engagement auprès de la population afin de s'assurer que l'utilisateur et les acteurs concernés soient le plus satisfaits.

Web et bibliographie

http://www.cnfpt.fr/sites/default/files/relation_habts_03_demo_participative.pdf

<http://www.adels.org/edition/SaintomerCCQ.pdf>

<http://www.vie-publique.fr/forums/rub1308/formes-participation.html>

http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/pnaeb596.pdf

<http://www.rechercheparticipative.org/guide.html>

Document du Réseau Rural et Périurbain d'Ile de France : "Concertation et démarches participatives, des outils au service d'un dialogue territorial"

Fiche méthode "évaluer sa démarche participative" de l'agglomération Hénin-Carvin

Application de la méthode participative (étude de cas - Projet Portes du Vercors [Grenoble-Alpes Métropole])

La mise en place du futur projet de territoire pourrait se construire avec l'implication des habitants, des commerçants, des entreprises, des associations, des acteurs locaux... comme cela a été le cas pour l'opération « Portes du Vercors » conduite par Grenoble-Alpes Métropole (GAM). Ce modèle de concertation permet de **faire évoluer le projet** en prenant en compte les avis et les usages des habitants. Limoges Métropole pourrait s'inspirer du travail mis en place dans cette opération pour construire, avec ses habitants, l'avenir de l'agglomération.

L'opération Portes du Vercors a pour ambition d'aménager un « éco-territoire mixte, en proposant des logements, des locaux à vocation économique, des commerces, des bureaux, des loisirs et des espaces verts qualitatifs ». Les premières orientations ont été émises en 2012 mais l'opération n'a débuté qu'en 2015 et se prévoit d'être achevé d'ici 2030.

Grenoble-Alpes Métropole a, en premier lieu, mis en place une phase de présentation du projet en termes d'enjeux, de diagnostic territorial, de critères environnementaux, etc. Elle a mis à disposition un livrable et a ensuite organisé des balades urbaines dans le but d'obtenir un retour des participants. Tout au long du projet, la web-radio (action mise en place par GAM) a enregistré et

retransmis des interviews menées durant les différents ateliers permettant à toutes personnes de suivre l'actualité de l'opération. Ces initiatives se poursuivent au-delà des phases de **concertation** et se retrouvent dans les phases d'actions, ce qui permet de toujours faire évoluer le projet.

Pour **mobiliser** toujours plus d'acteurs autour de l'opération, la métropole s'est manifestée lors d'évènements divers (forum des associations, foire d'automne, etc.). L'objectif est double, à la fois juger le **porté à connaissance** du projet auprès de la population et à la fois les **sensibiliser** davantage à ce dernier. Pour **renforcer les liens entre la mise en place de l'opération et son acceptation auprès de la population**, GAM a mis en place un forum présentant l'avancée du projet au travers de l'exposition d'images/vidéos accompagnée de la présence d'élus, techniciens et habitants pour revendiquer leur démarche. Ces actions permettent d'intégrer au fur et à mesure des acteurs n'ayant pas encore pris **l'initiative de prendre part à l'opération**. Une action particulière a été mise en place autour d'un plateau radio avec des lycéens toujours dans l'optique d'associer un panel d'acteurs plus divers à la concertation.

Dans le cas précédent, la mise en place d'une démocratie participative s'applique directement dans un projet précis. Au-delà de s'en servir pour la mise en place d'actions précise, la CALM pourrait également s'inspirer de ces méthodes pour l'élaboration du projet de territoire. Différents acteurs, comme l'association « 55 Citoyens pour Limoges » (extrêmement soucieuse de l'avenir de

son territoire), pourraient prendre part à la concertation et **apporter des points de vue complémentaires**. L'ensemble des mesures qui seront mises en place visent à rendre service à la population, il conviendrait donc de les inclure directement dans cette réflexion dans le but de comprendre les usages et pratiques qu'ils ont du territoire. Dans ce but précis, le projet de territoire pourrait tout à fait se **construire avec l'ensemble de ses différents acteurs**.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Méthode de planification (étude de cas - Bilbao Ria 2000)

Dans le cadre de notre cursus, nous avons pu travailler sur les moyens de redynamisation d'anciennes villes industrielles. Cette étude s'appuya sur le cas de la ville de Bilbao et Leipzig. Malgré le poids démographique de ces dernières, difficilement comparable à celui de l'agglomération de Limoges, le processus de redynamisation enclenché par celles-ci pourrait potentiellement s'appliquer à Limoges Métropole. Le cas du projet de planification urbaine de Bilbao va en particulier être détaillé. Il est intéressant puisqu'il permet d'illustrer les moyens opératoires et outils décisionnels mis en place par la ville Basque pour inverser la tendance démographique et économique négative de la ville.

La richesse de Bilbao reposait sur la sidérurgie, les chantiers navals et les biens d'équipement. Puis la crise a durement frappé la ville et à enclencher une décadence industrielle qui a causé un taux de chômage de plus de 20%. Des villes comme Glasgow, Hambourg, Rotterdam ou Turin ont connu des décroissances similaires. A l'image actuelle de Limoges qui a du mal à se relancer, surtout sur le plan démographique, pour connaître à nouveau une période d'essor. C'est pourquoi il est intéressant de regarder comment la ville a **opéré ce tournant** dans son histoire qui était nécessaire pour ne pas sombrer dans l'oubli et la désertification, ou l'enclavement pour le cas de Limoges.

Les axes de projets n'ont été que la base de la construction d'un projet à visée encore plus globale, celui de la redynamisation générale de la ville de Bilbao. Même si Limoges et Bilbao ne sont pas similaires démographiquement parlant, la façon dont la ville a planifié les travaux est un élément **indépendant de la population**. La reconversion de la ville s'est donc opérée grâce à un outil indispensable sans lequel rien n'aurait pu voir le jour, Bilbao Ria 2000 (entité publique) qui a permis de garantir la meilleure organisation possible pour l'avenir de Bilbao. Elle a permis de faire le lien entre les institutions basques et l'administration du pays, créant ainsi une voix unanime vers le développement de la ville, ainsi l'intérêt de la ville est passé avant tout. Dans le conseil d'administration, il y a une **part égale de représentants de l'Etat et du Pays Basque**. Son capital est entièrement public mais **la forme juridique d'une société anonyme** pour éviter la lourdeur des prises de décision. Elle préconise un développement durable sur des terrains déjà exploités pour utiliser les infrastructures déjà existantes sans faire de « discrimination » sectorielle.

Bilbao Ria 2000 a donc fait le pari d'une **régénération urbaine**, à travers différents projets dans différents quartiers de la ville, certains ayant des vocations plus sociales tout en s'alliant avec l'urbanisme (Bilbao la Vieja, Barakaldo), d'autres vont vers une offre de qualité de centre-ville. Tout ceci se fait sans élitisme, on redistribue les rentes et plus-values de certains projets pour améliorer le financement d'autres. L'objectif principal de Bilbao Ria 2000 n'est pas la rentabilité économique mais l'équilibre financier,

sans oublier les bénéficiaires de la ville qui eux s'inscrivent dans une politique à long terme.

La ville a su montrer qu'en 10 ans elle avait la capacité de **donner confiance aux investisseurs**. Pour cela, Bilbao Ria 2000 a dû faire preuve de **pragmatisme** en mettant en place les projets les plus visibles dès le départ, comme le quartier d'Ametzola (un ancien quartier défavorisé totalement réhabilité afin de rendre attractif ce lieu de vie) qui montre l'engagement social et permet d'attirer de la population. Il faut également savoir que le budget initial de l'entité publique basque s'élevait à 1,8 million d'euros. Ensuite la redynamisation des terrains s'est opérée par un système de troc et de service rendu en échange, développé par la suite. Bilbao Ria 2000 a réussi à mobiliser un investissement de 396 millions d'euros grâce à son activité d'achat/vente de terrains. En effet, elle a acquis des terrains dont la valeur foncière a presque doublé en l'espace de 8 ans suite à leur mise en valeur par l'entité publique. Les coûts astronomiques liés aux projets de grandes envergures, notamment sur le nettoyage de la Ria ou la construction de gare ont, eux, été traités avec pragmatisme, avec un ordre de traitement des tâches en fonction de la libération de terrains adéquat.

Cette méthode a pour inconvénient d'allonger le temps de mise en place des projets, mais elle permet une meilleure adaptabilité du parc urbain par la population donc en soit une meilleure **acceptation du projet**. Bilbao Ria 2000 ne pouvant assurer la mise en place de tous les îlots, ont laissé le travail de réalisation à un unique

promoteur, l'entité publique prend donc le risque que le projet puisse s'effondrer (en cas de faillite ou de problème juridique du promoteur) mais assurant ainsi une unité architecturale. Grâce à la mise en place d'actions concrètes, le projet gagne en **crédibilité**, ce qui facilite l'autorisation de prêt avec les banques.

Au départ, la crédibilité et les financements faisaient défaut, c'est pour cela que Bilbao Ria 2000 a décidé de vite monter ses opérations, afin de gagner en crédibilité et pouvoir engager les phases suivantes. Les phases suivantes étant celle des travaux structurants qui ont permis le développement de la ville (ligne de tramway, stations de métro, aéroport, grand périphérique, assainissement du fleuve...).

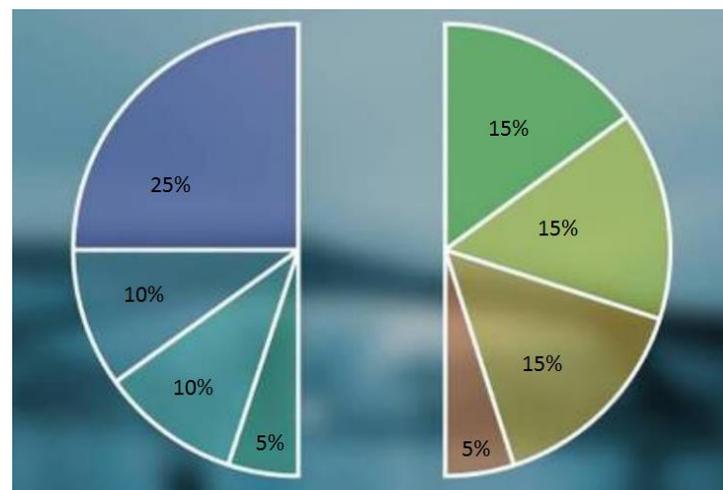
Bilbao Ria 2000 est l'**instrument de coopération** entre les différents pouvoirs de décision et de financement. Même si le travail de cette équipe a largement été facilité par les investissements massifs, ceux-ci ont dû être souvent négociés en termes de **trocs fonciers**. Ce fut le cas par exemple avec les sociétés des chemins de fer et des autorités portuaires, en promesse d'un renouveau économique dont ces derniers pourront tirer bénéfice plus tard. Le troc ici n'est pas un échange de terrain pour du terrain, mais un échange de services. On aurait pu s'interroger sur la **viabilité** de Bilbao Ria 2000 de mener à bien son projet, en voulant le rentabiliser à tout prix et en oubliant les enjeux de mixité urbaine ou de qualité du projet d'autant plus à la vue des sommes engagées. Mais la reconquête des actuels quartiers populaires fait démentir certaines critiques.

La **collaboration public/privé** s'ordonne sur la base d'un **partage des rôles** : l'administration porte son travail sur la planification, le montage des opérations et les opérations de partenariat. Quant au privé, il participe à la réflexion et réalise les projets. Les ressources générées par les opérations d'urbanisme permettent de récupérer des plus-values qui financent les travaux d'infrastructures. Le partage des budgets s'établit donc sur un accord entre les différentes institutions. Cette collaboration entre les instances publiques et privées est donc possible, même dans un contexte politique tendu à l'image de celui de Limoges, si les 2 parties s'accordent sur les limites de leurs compétences.

Zoom sur l'organisation de Bilbao Ria 2000 :

La composition du conseil restreint de l'entité publique Bilbao Ria 2000 est intéressante et peut servir de modèle à l'agglomération de Limoges lors de projet globaux. Comme représenté sur le graphique ci-dessous, elle est composée à moitié d'entreprise (partie gauche du camembert) et à moitié d'entités gouvernementale (partie droite du camembert). Concernant cette première moitié, on retrouve la société publique de gestion des terrains (25%), le port de Bilbao (10%), l'équivalent de la SNCF espagnole (10%) et enfin l'équivalent des réseaux ferrés de France (5%). Sur le territoire de Limoges Métropole cela pourrait donc concerner des sociétés du type STCLM, de grands promoteurs et autres grands acteurs de la construction du territoire. Dans la seconde moitié, on retrouve le gouvernement Basque (15%) qui, par rapport à une échelle

géographique, correspondrait à la Région ALPC, la mairie de Bilbao (15%), et le reste correspondant au poids des mairies impliquées dans le projet. Ainsi sont mis en corrélation, à taille égale, l'intérêt commun et la productivité afin d'aboutir rapidement à un projet par consensus.



L'équipe du conseil restreint est réduite au maximum et favorise la sous-traitance, notamment sur les phases de projets et de travaux afin d'avoir une meilleure flexibilité. L'entité publique dans son ensemble est simple gestionnaire, elle est responsable de la planification et privilégie une politique de redistribution sociale à travers un transfert des bénéfices et des logements à prix contrôlés ([Source](#)).

D'un point de vu institutionnel, la municipalité de Bilbao dépend des administrations territoriales, des institutions nationales et des

viles de l'aire métropolitaine qui participent de manière variable au projet. Ceci est dû au fait qu'il n'y a aucune unité de décision politique sur le territoire pour l'instant (hormis Bilbao Ria 2000). Cette situation très proche de Limoges encore, permet de voir la proximité qu'il existe entre les situations de ces deux agglomérations. Effectivement l'agglomération Limougeaude a besoin d'opérer une planification à long terme et d'une façon globale son développement afin de rattraper le retard accumulé durant toutes ces dernières années. Elle doit prendre en compte tous les domaines de la ville, s'assurer que les projets s'imbriquent entre eux et que leur enchaînement soit cohérent. Pour cela, elle peut potentiellement s'inspirer de la méthode de Bilbao qui à travers ses outils institutionnels (Bilbao Ria 2000), une méthode de planification pragmatique permettant de soulever les fonds au fur et à mesure des besoins, et un engouement général autour de ce grand projet a su relancer l'attractivité de la ville. On peut donc actuellement dire que Bilbao a su se créer une nouvelle identité, par la culture certes, mais aussi et surtout par ses aménagements urbains bien pensés qui la font actuellement rayonné dans toute l'Europe et bien plus loin encore.

De l'avant-projet au projet de territoire

Notre travail, durant les 3 mois de stage au sein de Limoges Métropole, s'est toujours inscrit dans l'optique d'apporter le maximum d'informations et de nouvelles visions sur le territoire en question. Il ne consiste donc en rien à proposer de réelles propositions mais plutôt des pistes de réflexion qui nous ont semblé indispensables en vue de la préparation de ce projet de territoire. Notre rendu est donc partagé en trois grandes parties :

- Le diagnostic, qui nous a permis de dégager nos enjeux pour commencer à orienter nos thématiques traités
- Le travail d'orientation, à travers lequel nous avons voulu donner notre vision du territoire et comment celui-ci pourrait être amené à évoluer. Il pose les bases de chacune de nos thématiques, remet en contexte et permet d'imaginer des scénarii futurs.
- Le travail de benchmarking, qui regroupe l'ensemble de nos idées et recherches. Y apparaissent aussi des documents qui permettront de faire mûrir des réflexions autour de sujets très peu abordés où pour lesquels des efforts peuvent être consentis (gestion des zones d'activités, travail sur l'identité du territoire...)

Ces parties sont complémentaires et s'imbriquent, mais l'essentiel du travail qui devrait être utilisé par la prochaine équipe concerne notre travail de benchmarking et nos orientations avancées. Effectivement, c'est à travers ces parties que nous avons donné tout le sens à cet "avant-projet". Nous nous sommes projetés sur des thématiques particulières, en développant des activités ou mêmes s'intéressant à des équipements en particulier qui nous semblaient nécessaire pour développer l'identité et le rayonnement du territoire. Que ce soit sur le plan économique, social ou écologique nous avons réfléchi à une manière responsable, durable et contemporaine de voir le développement des agglomérations, en essayant de coller au plus près à la réalité du territoire.

Explication de la procédure de validation des orientations l'avant-projet de territoire

Nos réflexions vis-à-vis du territoire et notre vision future de ce territoire devra être soumis à la validation de la direction générale. Chacune de nos orientations et les éléments de benchmarking qui y sont associés devront être analysés afin de savoir lesquels sont réellement applicables sur le territoire et de quelle manière. Sinon, les autres orientations pourraient être réadaptées afin de les rendre plus pertinentes et correspondent à la vision que Limoges Métropole veut donner de son projet de territoire. Ce long travail d'appropriation de notre avant-projet et de prise de décision devra

être complété par un travail plus ou moins similaire à celui que nous avons effectué. A savoir que nous avons pu traiter seulement trois thématiques durant notre avant-projet alors que le projet de territoire devra lui traiter l'ensemble des thématiques applicables sur le territoire pour permettre de définir au mieux les orientations d'avenir et guider sereinement les élus dans leur politique de développement territorial. C'est un travail de longue haleine mais essentiel si le document en question ne veut pas être un document d'urbanisme de plus parmi tant d'autres.

Concernant l'analyse de notre avant-projet, nous jugeons pertinent que chaque technicien des différents pôles de la métropole puisse en prendre connaissance. En effet, suite à leur lecture, un compte-rendu vis-à-vis des parties les concernant pourrait être rédigé. Des pistes de réflexion supplémentaires pourraient également être ajoutées par ces mêmes techniciens afin d'approfondir notre travail. Le but étant de donner aux différents Directeurs Généraux Adjointes le plus d'éléments concrets possible pour leur donner les moyens d'en discuter lors de réunion avec la direction générale.

Débattre en vue de l'élaboration du projet de territoire

Suite à la validation des orientations de l'avant-projet de territoire devant la Direction Générale de Limoges Métropole, la nouvelle équipe en charge du dossier devra trouver des questions en adéquations avec chaque orientation afin d'animer des débats. L'idée étant que ces débats se fassent sous forme de concertation

participative afin d'impliquer au maximum la population. Les acteurs impliqués seront de tous les horizons, des professionnels en relation avec les sujets abordés, des usagers et des experts. Afin de mieux renseigner, d'attiser la curiosité et d'inviter la population aux phases de concertation, des événements mobilisateurs pourront être mis en place, tel que des arts de rues, mais également de la communication sur les médias locaux.

L'équipe qui animera les débats aura comme tâche préalable de s'approprier les questions du débat. De plus, elle devra réaliser une feuille de renseignement sur les thématiques abordées lors de la réunion, afin de les envoyer quelques jours avant aux invités.

Pendant, les phases d'animations, suite au choix du modèle de concertation, l'équipe prendra le soin de rappeler brièvement le sujet abordé et l'état des lieux. Il présentera également les éléments de benchmarking sélectionnés, auparavant, pour apporter une nouvelle vision du territoire. Les ateliers de débats ne pourront pas dépasser une durée de deux heures, par soucis de confort pour les invités. Le nombre de débats dépendra lui du nombre de thématiques abordé dans le document final du Projet de Territoire, ainsi plusieurs orientations d'une même thématique pourront être abordées pendant une même réunion. Sachant que plus il y a de contenu, pour une réunion, moins de personnes pourront être associées aux débats, car il est important d'approfondir au maximum les sujets.

Lors de chaque fin de concertation, l'équipe aura la charge de rédiger une synthèse qui résumera les apports des réunions. Suite à ce travail, les éléments forts seront présentés aux élus de Limoges Métropole lors des conseils communautaires. Les politiques voteront les grands titres, orientations et actions présents dans le Projet de Territoire.

Pour animer toute la phase de concertation, l'équipe pourrait être en charge de réaliser un site internet, comme ce fut le cas ailleurs,

afin de communiquer sur les évènements et les dates importantes de la réalisation du document. Cette forme de communication doit permettre d'éviter un dossier "tiroir", qui n'aura en finalité aucune utilité. Tous les acteurs devront s'approprier le Projet de Territoire, d'où l'intérêt de les impliquer dès les premières phases de concertation.

Conclusion

Suite à notre prise de connaissance des caractéristiques générales du territoire de Limoges Métropole, nous avons entamé notre travail de **réalisation d'un avant-projet de territoire** par l'élaboration d'un **diagnostic** afin d'approfondir nos connaissances. Des **enjeux** sont ressortis de cette première phase, nous permettant d'entrevoir le **fil directeur** de notre avant-projet. A savoir que le territoire manque aujourd'hui d'aspects identitaires et est par conséquent dans la difficulté pour rayonner à l'échelle régionale, nationale et internationale.

Ce fil directeur fera le lien et transpirera au sein des **trois thématiques** que nous avons finalement décidé de traiter lors de notre exercice de stage. Nos **orientations**, en relation avec un diagnostic ciblé, sont illustrées d'**éléments de benchmarking** applicables sur le territoire de l'agglomération qui composent les éléments clé de chacune de nos thématiques. Complétés par une définition et des **indicateurs**, permettant de mesurer les conséquences de l'application de nos orientations, chacune de nos thématiques permettra à la future équipe de la CALM chargée de réaliser l'avant-projet d'être guidé par nos idées. Pour résumer, au travers de nos thématiques, nous avons donc fait le choix de proposer à cette équipe trois **scénarios** qu'il serait selon nous judicieux de suivre pour permettre le développement territorial de l'EPCI. Soit, plus particulièrement de tendre vers un système de **mobilité durable**, d'être plus attentif à la **qualité de vie** qu'offre le

territoire à ses usagers et enfin de s'appuyer sur le **potentiel économique** de Limoges Métropole, tout cela dans l'optique de recréer une véritable identité au territoire et permettre de l'exporter fièrement.

Pour finir, nous nous sommes attachés à réaliser un **mode d'emploi**. Celui-ci sera le moyen pour Limoges Métropole de se réapproprier du mieux que possible notre travail et de l'appliquer à sa juste valeur. Le projet de territoire est un document nécessaire pour le développement du territoire et très attendu par ses élus, il est donc essentiel d'accorder à sa réalisation le plus grand soin si le résultat veut être à la hauteur des espérances.

Annexe : benchmarking en détail

Partie 1 : Un tournant vers une mobilité durable

Orientation 1 : Sensibiliser progressivement la population aux pratiques de mobilité douce et responsable, tout en mettant en œuvre les infrastructures adaptées

Semaine de la mobilité - Budapest, Hongrie

La ville de Budapest a remporté en 2008 le prix de la Semaine Européenne de la Mobilité. Le but de cette manifestation est de proposer des alternatives à la voiture tout en réduisant sa place en milieu urbain. Cela s'est traduit par différentes actions :

- Augmentation des zones piétonnes
- Fermeture ponctuelle d'axes structurants
- Augmentation des prix de stationnement en centre-ville
- Création de parc relais
- Amélioration des infrastructures liées au service de transport
- Création pistes cyclables

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Politique du vélo - Métropole de Bordeaux, France

Bordeaux Métropole a adopté au conseil communautaire de 2012 une politique vélo sur une durée de 8 ans. L'objectif est d'atteindre 15% de déplacements vélo dans l'agglomération d'ici 2020. Cette politique s'accompagne donc d'aménagements urbains, d'offres de stationnements, de services à la mobilité, d'interface urbanisme/vélo et d'actions de communication. La politique du vélo adoptée par les 28 communes de la métropole se décline par un bouclage d'un réseau express à haut niveau de service de 137km d'ici 2017, l'aménagement d'un réseau intercommunal et intermodal de 247 km (70% des travaux réalisés d'ici 2017), l'installation de 3 000 arceaux supplémentaires dans les parkings et 9 000 sur voirie, un meilleur maillage des stations VCub', le développement de services de proximité (création de 8 maisons du vélo* par exemple), etc.

*maison du vélo : aire de stockage des vélos, atelier mécanique, station de lavage... autant de services assurés par des agents répondants aux besoins des usagers.

Cette politique « vélo » mise en place il y a plus de 30 ans déjà, a porté le rayonnement de Bordeaux et de son agglomération au rang de 4ème ville cyclables dans le classement international. Ces aménagements cyclables ont vu le jour suite à des projets ambitieux comme la création de ligne de tramway et l'association d'une requalification des espaces urbains mais aussi à un portage politique fort de la part des élus tout comme des associations

cyclistes qui sont devenues des acteurs incontournables. La ville s'est petit à petit transformé commençant par la mise en place de nouveaux plans de circulation, du développement de zones apaisées (rues piétonnes, zones 30...), la généralisation d'espaces doubles sens cyclistes, du développement systématique du stationnement vélo, de l'expérimentation de nouvelles pratiques (pratique du "tourne à droite" pour les cyclistes aux feux rouges) et la mise en place d'un réseau cyclable express à travers l'agglomération.

Pour la mise en place de son plan d'action, la métropole bordelaise s'est basée sur une approche territoriale (localiser les hypercentres, communes de première couronne...) notamment pour identifier les potentiels de report à partir de l'Enquête Ménages Déplacements. Une synthèse bibliographique a également été produite sur les grandes tendances sociologiques en matière de pratique cyclable ainsi qu'un travail de benchmarking sur d'autres villes particulièrement en pointe en matière de vélo à l'étranger (Amsterdam, Berlin, Bristol, Séville...). Ce travail a alors permis d'inscrire la politique du vélo comme marque identitaire de la métropole bordelaise.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#) ; [lien 3](#)

Politique du vélo - Bristol, Angleterre

Bristol et Bordeaux représente près de 70 ans de coopération. Ce jumelage a conduit à des actions communes dans certains domaines notamment dans le développement durable (thème de ville durable, soutien de Bordeaux à la candidature de Bristol comme Green Capital en 2015, participation conjointe à Ecocity, etc.).

En Angleterre, Bristol est "la ville du vélo". Elle a cherché à inverser la pratique de l'auto-mobilité et a ainsi adopté des mesures pour inverser cette tendance. Pour atteindre cet objectif ambitieux, le Conseil de la ville de Bristol a constitué une commission chargée de mener une enquête publique (représentants d'organismes communautaires, responsables de conseils de ville, divers experts). Les objectifs principaux de cette enquête étaient d'évaluer les actuels éléments liés à la sécurité des cyclistes, identifier les causes de préoccupation des cyclistes en matière de sécurité et les causes de perceptions négatives qui pourraient les décourager, s'inspirer des bonnes pratiques déjà menées (benchmarking) et formuler les recommandations nécessaires à prendre en compte en vue de la mise en œuvre de cette politique.

Synthétiquement, la ville de Bristol n'a pas hésité à favoriser le réaménagement des axes de circulations et à les adapter aux cyclistes au détriment des automobilistes. Des pistes cyclables séparées de la circulation automobile ont été créées, favorisant et sécurisant ainsi la pratique du vélo. La politique du vélo s'est en

partie focalisée sur les communautés défavorisées car elle peut améliorer leur accès à l'emploi mais initialement c'est la campagne de promotion du vélo qui a parmi d'autres politiques de bénéficier de cette identité de capitale verte européenne.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#)

Autoroutes cyclistes et réseau souterrain - Londres, Angleterre

- A l'image des villes pionnières (Amsterdam, Bruxelles, Copenhague), la capitale londonienne s'est lancée dans un projet d'autoroute de pistes cyclables de 30km. Passant en plein centre de Londres, les travaux devraient s'achever d'ici fin 2016. La voie aura une largeur de 4m pour permettre une circulation dans les deux sens. La ville s'inscrit encore un peu plus dans une politique de mobilité durable et souhaite, selon le maire, "stopper la pollution, améliorer la qualité de vie de ceux qui circulent ou non sur un vélo". Depuis la mise en place du péage urbain en 2003 pour circuler dans le centre-ville, la circulation en vélo ne cesse d'augmenter. La capitale est ambitieuse et souhaite passer de 600 000 adeptes à 1.5 million d'ici 2026. Une seconde autoroute est déjà envisagée permettant de relier, sur 5km, le nord et le sud du centre-ville londonien.

- Malgré qu'elle bénéficie de la piste cyclable la plus longue d'Europe, la capitale britannique n'est toutefois pas pionnière dans le domaine. A Copenhague, le réseau cyclable s'étend sur près de 500km où les autoroutes cyclables permettent déjà de relier la capitale danoise à d'autres villes voisines. A noter par ailleurs que la moitié des Copenhagois se rendent au travail en vélo.

- Aujourd'hui le projet de développer un réseau cyclable souterrain dans le centre-ville londonien n'en est qu'au stade d'idée. De nombreux projets de requalification des anciens tunnels désaffectés ont été émis auparavant mais jusqu'à présent aucun n'a été retenu. Ce nouveau projet ambitieux fait actuellement les gros titres dans la capitale anglaise. Les concepteurs du projet proposent d'utiliser un revêtement particulier pour l'aménagement de ce réseau qui permettrait de récupérer l'énergie cinétique produite par les cyclistes et les piétons pour produire l'électricité nécessaire à l'éclairage des galeries. De plus, le projet s'accompagnerait d'espaces de chalandise comme des cafés/commerces afin de rendre ces souterrains moins austères. Ce projet présente des atouts recherchés par les usagers comme la sécurité, l'absence de nuisances liées à la voiture et avant tout une circulation fluide au travers de la ville.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#)

Piste cyclable phosphorescente - Pays-Bas

Il s'agit, au travers de ce projet, de jouer avec la lumière du soleil même la nuit. C'est au Pays-Bas que ce concept innovation a récemment vu le jour. La peinture utilisée pour tracer les circuits emmagasine la lumière la journée et la restitue la nuit. Inspiré par le tableau de Van Gogh, "La nuit étoilé", c'est le designer Daan Roosegaarde qui est à l'origine de ce projet. En cas de temps nuageux, ce sont des petites LED qui éclair les pistes. Ce système d'éclairage est plus "doux" et s'adapte plus facilement dans la nature environnante que les éclairages classiques.



Figure 45 : Piste cyclable phosphorescente

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Orientation 2 : Développer les solutions d'intermodalité

Pôle d'Echange Multimodal (PEM) - Nice, France

Le projet de PEM Nice Saint-Augustin Aéroport est en cours de réalisation et devrait être livré courant 2016. Il se trouve à proximité de l'Aéroport Nice Côte d'Azur et du quartier d'affaire de l'Arénas. L'objectif est de mettre en relation l'ensemble des modes de transport disponibles. Il regroupera à terme l'aéroport, une gare ferroviaire (trains et TGV vers Paris, Marseille l'Italie), une gare routière (autobus urbains et interurbains), une liaison directe vers le centre-ville de Nice via le tramway, des stations de vélos (Vélobleu) et de voitures électriques (Auto bleue), des parkings-relais, etc. L'enjeu est de développer par la suite le quartier d'affaire et de créer des liens plus forts avec les quartiers environnants. D'autres pôles multimodaux sur le territoire de Nice notamment au niveau de l'écoquartier de Saint-Martin-du-Var qui lui permettra d'être facilement relié au centre-ville niçois.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Navette gratuite en centre-ville - Bourges, France

La mise en place d'un réseau de navettes gratuites à Bourges permet une circulation rapide dans le centre-ville au travers les différents quartiers moteurs de la ville. La règle est simple : laisser sa voiture dans un parking relais extérieur au cœur de ville et utiliser les transports en commun à un moindre coût. Cette démarche a dans un premier temps l'objectif de permettre aux habitués de la voiture à changer leurs habitudes et par la suite de les faire adhérer aux modes de transports en commun. Il est même courant de voir ce type de navette dans d'autres centres urbains comme à Dijon avec les navettes "City" ou bien même à Toulouse avec les navettes "Tiseo". A noter de plus que la plupart de ces véhicules sont 100% électrique.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#)

Système d'information multimodale SimpliCIM - Région Lorraine, France

En 2012, Le Conseil Régional de Lorraine et 21 collectivités territoriales en charge des réseaux de transports lorrains ont mis en place un calculateur d'itinéraire multimodal, SimpliCIM, qui a pour but de faciliter et d'organiser les déplacements en transports en commun au sein de la Région Lorraine.

L'intermodalité est ainsi rendue plus facile et accessible aux usagers en proposant des trajets selon les lieux et horaires de départ et d'arrivée. Ce système permet de prévoir un itinéraire et indiquer chaque type de transport à prendre pour se rendre d'un point A à un point B à l'heure désirée en utilisant plusieurs réseaux de transports public (bus, trains, trams) et peuvent se combiner avec d'autres moyens de transports actifs.

Le système s'est enrichi et propose de nouvelles fonctionnalités. Il est désormais possible de calculer son itinéraire en fonction des lieux touristiques (musées, monuments, places, parcs, jardins, etc.) et les événements culturels de la Région Lorraine. Ce système parallèle regroupe les informations des Offices de Tourisimes, Comités Départementaux du Tourisme et le Comité Régional du Tourisme.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#)

Orientation 3 : Augmenter l'offre et la qualité des transports collectifs, tout en communiquant pour inciter à leur usage

Marketing Onlymoov - Métropole de Lyon, France

Lyon est la ville marketing par excellence depuis l'invention de la marque « OnlyLyon » en 2007. L'Aderly copilote le programme marketing de la ville en partenariats avec 19 entités. Cette agence fixe les orientations marketing et chacun des partenaires s'approprie les codes et les messages de la marque pour véhiculer une image globale et positive de Lyon.

Concernant les mobilités urbaines, c'est avec la même logique que le Grand Lyon a créé la marque « Onlymoov » en 2013. Cette plateforme numérique affine tous les opérateurs de mobilité sous le même nom. L'objectif étant de rayonner, cette marque vise à séduire un public qui dépasse le champ des utilisateurs quotidiens des transports urbains. La mobilité est devenue un enjeu d'attractivité et d'image pour toutes les métropoles européennes. D'après une étude de l'APEC en 2012, le jeune public qui souhaite s'installer dans la ville, veut que les transports en commun soient capables d'effectuer un trajet domicile-travail court et donc une qualité d'infrastructure élevée. Onlymoov cible donc une

population jeune active, connectée et de plus en plus mobile qui peut permettre d'apporter de la vitalité au territoire.

Le cas de Lyon que les politiques publiques de mobilité, de déplacement dépassent le simple enjeu de l'organisation des transports urbains. Les mobilités deviennent un attribut d'image essentiel au service de la stratégie d'attractivité des territoires.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Tarifification "saut de puce" - Genève, Suisse

Afin de favoriser l'utilisation des Transports en Commun, la ville de Genève a adopté une tarification "saut de puce". Les billets sont disponibles via une application mobile qui permet de bénéficier d'un titre de transport pour un coût moindre : 2CHF contre 3.50CHF en tarif plein. Ce billet électronique n'est valable que 10 minutes depuis son achat et sur une distance de trois arrêts maximum. L'objectif est de fluidifier la circulation par une rapidité et facilité d'accès à ce service pour les courts trajets. Cela peut également inciter de nouveaux voyageurs à utiliser les transports en commun et de les familiariser avec de nouveaux modes de transports.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#)

Technologie Optiboard pour BHNS - Rouen, France

Mis en place sur 30km dont 60% en site propre, le BHNS de Rouen permet de proposer un haut niveau de service sans pour autant constituer un investissement trop important (son coût s'élève à 164M€ pour 29,8km soit 5,5M€ au km). Les stations sont relativement bien équipées : abribus, bandes podotactiles, distributeurs de tickets, barrières séparant physiquement la voie de bus avec son environnement, etc. Une des particularités de ce BHNS est l'équipement des bus de la technologie Optiboard. C'est un système de guidage qui permet de réduire à moins de 5 cm la marge entre le bus et le trottoir. L'avantage est d'éviter de déployer des rampes pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) par exemple et donc d'alléger le coût d'équipement des bus mais aussi d'améliorer sa rapidité de desserte.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Programme d'accompagnement du tramway - Besançon, France

Lors de la mise en place du tramway de Besançon, la ville et ses partenaires (dont l'agglomération) ont souhaité accompagner ses entreprises pendant les travaux grâce à la mise en place de nombreuses mesures au travers d'un programme d'actions pour

soutenir l'activité. Ci-dessous figure quelques-unes de ces procédures :

- Aides aux entreprises (commerciale, artisanale et services) pour mettre en place une gestion préventive et anticipative des difficultés, préparer les documents à fournir pour toute demande (indemnisation, report de charge, avance de trésorerie, etc.) et accompagner individuellement les entreprises si besoin.
- Dossier unique social et fiscal qui permet de solliciter des facilités et reports de paiement des échéances fiscales et cotisations sociales auprès des organismes concernés.
- Demande d'indemnisation amiable qui est à déposer auprès d'une commission, mise en place par l'agglomération du Grand Besançon, pour les établissements économiques situés sur le tracé du tramway et pour lesquels les travaux causeraient une baisse significative du chiffre d'affaires.
- Centre d'Information et Prévention du Doubs (CIP) offre des entretiens strictement informatifs, gratuits et anonymes (en dehors de toute procédure). Il réunit des anciens juges consulaires, experts comptables et avocats. Ces entretiens permettent d'anticiper les difficultés et d'utiliser aux mieux les procédures amiables souvent méconnues.

Ces mesures permettent de soutenir les entreprises, de leur garantir un soutien aussi bien financier que social. C'est un gage de confiance qui permet d'appréhender la contestation et de faciliter l'adhésion des entreprises au projet global.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#)

Plateforme en ligne : « e-participation » - Métropole de Brest, France

La participation citoyenne dans les différentes phases de projet est devenue plus facile par le biais d'internet (plateforme en ligne). Cela provient d'une dématérialisation et d'une détemporalisation du procédé ou même si les citoyens ne peuvent pas assister aux débats publics « classiques », c'est le débat qui leur est amené. Ces deux procédés « e-démocratie » et « e-participation » ont des qualités de transparence, de coopération et de liberté d'expression appréciées par les participants. Les supports en ligne permettent d'accéder à l'ensemble des informations tout en permettant de réagir/débattre et d'exprimer son opinion.

Le projet de développement d'un mode alternatif de transport en commun en site propre a fait débat au sein de l'agglomération. Les traditionnelles réunions publiques ont été accompagnées d'une mise en place d'un site internet prenant la forme d'un forum où chacun a pu s'exprimer. Cette initiative de démocratie locale et de

participation décentralisée au débat public a été appréciée des citoyens et malgré le nombre modeste de participants, l'initiative a permis d'accélérer significativement la mise en place du projet.



Ligne	Tronçon	Date de mise en service	Statut
1	1	2015/01/01	En service
1	2	2015/01/01	En service
1	3	2015/01/01	En service
1	4	2015/01/01	En service
1	5	2015/01/01	En service
1	6	2015/01/01	En service
1	7	2015/01/01	En service
1	8	2015/01/01	En service
1	9	2015/01/01	En service
1	10	2015/01/01	En service
1	11	2015/01/01	En service
1	12	2015/01/01	En service
1	13	2015/01/01	En service
1	14	2015/01/01	En service
1	15	2015/01/01	En service
1	16	2015/01/01	En service
1	17	2015/01/01	En service
1	18	2015/01/01	En service
1	19	2015/01/01	En service
1	20	2015/01/01	En service
1	21	2015/01/01	En service
1	22	2015/01/01	En service
1	23	2015/01/01	En service
1	24	2015/01/01	En service
1	25	2015/01/01	En service
1	26	2015/01/01	En service
1	27	2015/01/01	En service
1	28	2015/01/01	En service
1	29	2015/01/01	En service
1	30	2015/01/01	En service
1	31	2015/01/01	En service
1	32	2015/01/01	En service
1	33	2015/01/01	En service
1	34	2015/01/01	En service
1	35	2015/01/01	En service
1	36	2015/01/01	En service
1	37	2015/01/01	En service
1	38	2015/01/01	En service
1	39	2015/01/01	En service
1	40	2015/01/01	En service
1	41	2015/01/01	En service
1	42	2015/01/01	En service
1	43	2015/01/01	En service
1	44	2015/01/01	En service
1	45	2015/01/01	En service
1	46	2015/01/01	En service
1	47	2015/01/01	En service
1	48	2015/01/01	En service
1	49	2015/01/01	En service
1	50	2015/01/01	En service
1	51	2015/01/01	En service
1	52	2015/01/01	En service
1	53	2015/01/01	En service
1	54	2015/01/01	En service
1	55	2015/01/01	En service
1	56	2015/01/01	En service
1	57	2015/01/01	En service
1	58	2015/01/01	En service
1	59	2015/01/01	En service
1	60	2015/01/01	En service
1	61	2015/01/01	En service
1	62	2015/01/01	En service
1	63	2015/01/01	En service
1	64	2015/01/01	En service
1	65	2015/01/01	En service
1	66	2015/01/01	En service
1	67	2015/01/01	En service
1	68	2015/01/01	En service
1	69	2015/01/01	En service
1	70	2015/01/01	En service
1	71	2015/01/01	En service
1	72	2015/01/01	En service
1	73	2015/01/01	En service
1	74	2015/01/01	En service
1	75	2015/01/01	En service
1	76	2015/01/01	En service
1	77	2015/01/01	En service
1	78	2015/01/01	En service
1	79	2015/01/01	En service
1	80	2015/01/01	En service
1	81	2015/01/01	En service
1	82	2015/01/01	En service
1	83	2015/01/01	En service
1	84	2015/01/01	En service
1	85	2015/01/01	En service
1	86	2015/01/01	En service
1	87	2015/01/01	En service
1	88	2015/01/01	En service
1	89	2015/01/01	En service
1	90	2015/01/01	En service
1	91	2015/01/01	En service
1	92	2015/01/01	En service
1	93	2015/01/01	En service
1	94	2015/01/01	En service
1	95	2015/01/01	En service
1	96	2015/01/01	En service
1	97	2015/01/01	En service
1	98	2015/01/01	En service
1	99	2015/01/01	En service
1	100	2015/01/01	En service

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#)

La communication autour du tramway - Le Havre, France

Le projet du tramway au Havre s'est accompagné d'une importante politique de communication en vue de faciliter l'acceptation d'un tel projet auprès de sa population. Elle s'est organisée en deux temps, la première concerne en premier lieu le chantier (phases de travaux) et la seconde sur le projet dans sa globalité :

- Le chantier : informations quotidiennes sur les nuisances engendrées
- Le projet : état d'avancement du projet en général (arrivé des rames)

Divers supports ont été utilisés pour communiquer autour du projet tramway. Cela s'est matérialisé par des alertes mail et SMS pour informer des perturbations ou encore de la mise en ligne

d'une webTV pour communiquer régulièrement sur l'avancée des travaux tout en promouvant les intérêts du projet. Parallèlement à cela, un concours photo sur le thème "le tramway nous rapproche" a permis aux usagers, notamment les enfants, de s'investir grandement et de s'approprier le projet. Dans le même registre, un concours photo a récemment été lancé dans le tramway de Tours mettant en avant les différentes stations de tramway et leur environnement urbain. L'idée est de renforcer les liens entre l'utilisateur et son moyen de mobilité. Au-delà de proposer et de mettre en place un tel projet, il faut qu'il soit adopté par sa population ; c'est un gage de pérennité vis-à-vis de son utilisation.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#)

Choix du nom des stations de tramway - Besançon, France

L'attractivité d'un service de transport peut se jouer à différents niveaux. Le sensible et le qualitatif sont deux aspects non négligeables pour permettre aux utilisateurs de s'identifier au projet. Par exemple, une signalétique originale proposée par les habitants ou des ambiances sonores particulières, qui diffèrent des jingles classiques, sont deux procédés originaux et ludiques. A Besançon, lors de la mise en place des stations, les personnes ont voté eux-mêmes les noms de stations par le biais de réunion de concertation de quartier. L'intégration du nouveau mode de

transport est ainsi facilitée et renforce la fierté de ces usagers envers ce dernier.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

3D : nouvel outil de communication

Les nouvelles pratiques de communication actuelles passent par la vidéo, la simulation et représentation 3D. Ce sont de « nouveaux langages entre maîtres d'ouvrages urbaines, concepteurs et usagers de l'espace urbains ».

L'usage de la 3D est de plus en plus sollicité par les collectivités à l'image de la ville de Strasbourg qui l'a utilisée dans le cadre de l'élaboration de son PLU pour visualiser de façon ludique et pédagogique les règles d'urbanisme.

Grâce à Google Earth, la modélisation de la métropole de Rouen a permis à la ville d'accroître sa visibilité et d'améliorer sa communication auprès des citoyens, touristes et entreprises.

La 3D pourrait constituer un formidable outil de communication aussi bien pour les élus que pour les usagers du territoire quand il s'agit de présenter ou de représenter les divers projets de territoire. L'enjeu se trouve dans la façon d'articuler la synthèse 3D et les Systèmes d'Information Géographique (SIG). Les possibilités sont nombreuses et permettrait de :

- Étudier le territoire en prenant en compte le relief, l'altitude, les pentes et autres éléments géographiques
- Modéliser son évolution sur différentes échelles temporelles et élaborer des scénarios de développement
- Représenter, analyser et explorer les règles de constructibilité de bâtiments élaborées dans les documents d'urbanisme
- Encourager la participation citoyenne et la compréhension des documents d'urbanisme

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Orientation 4 : Limiter, à terme, la place de la voiture en centre urbain par des actions dissuasives, voire prescriptives

Vignette auto - Berlin, Allemagne & Paris, France

- Depuis le 1er janvier 2010, la capitale berlinoise limite la circulation de certaines catégories de véhicules à l'intérieur du "Ring" (zone verte/écologique définie en 2008). Chaque véhicule est classé sous 4 catégories selon ses émissions polluantes. Les groupes sont définis selon les normes européennes. Les véhicules les plus polluants se verront être interdit de circuler dans la ville lors des pics de pollution. Ces vignettes sont disponibles dans les bureaux d'immatriculation et autres établissements habilités aux contrôles techniques. En cas de contrôle, les véhicules non munis de vignettes se voient recevoir une amende de 80€. Malgré les longues et nombreuses contestations, l'instauration de cette réglementation a fait ses preuves : les émissions de particules fines de diesel sont passées de 140 à 126 tonnes par an dès la première année. Une réglementation similaire a été progressivement mise en place dans la majorité des grandes villes allemandes.
- Dans un cas similaire, la ville de Paris adoptera le système des vignettes le 1er juillet prochain. Les véhicules vont être

classés en 6 catégories pour 6 vignettes selon leurs niveaux de pollution. En parallèle, la ville intra-muros sera interdite entre 8h et 20h aux véhicules immatriculés avant 1997 et ne pourront pas bénéficier de vignette car considérées comme trop polluant.

- Les vignettes ne sont pas obligatoires mais le risque est de ne pas pouvoir circuler dans certaines zones à circulation restreinte. Un code couleur permet de définir ces catégories : les vignettes vertes sont destinées aux véhicules 100% électrique et hydrogène ; les vignettes orange de la catégorie 3 sont pour les voitures essence immatriculées entre le 01/01/1997 et 31/12/2005 et les diesels immatriculés entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010.
- En cas de pics de pollution d'autres mesures pourront être prises et voir empêcher la circulation à certaines catégories de véhicules. D'autres grandes villes comme Grenoble, Strasbourg et Bordeaux pourraient finaliser rapidement la mise en place de leur "plan de circulation restreinte".
- Pour faciliter les usagers à changer leurs véhicules, la ville de Paris envisage d'offrir plusieurs types d'aides. Cela se formaliserait sous la forme d'une réduction de 50% sur l'abonnement Autolib' (avec 50€ de trajets prépayés) ou 1 an de pass Navigo ou 1 an de Vélib' offert ou encore un chèque de 400€ pour l'achat d'un vélo (électrique ou non).

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#) ; [lien 3](#).

Péage urbain - Durham & Londres, Angleterre

Dans l'optique de décongestionner les centres urbains et d'inciter au report modal, plusieurs villes européennes ont adopté un système de péages urbains. Tout véhicule entrant, sortant ou circulant dans la ville doit s'acquitter d'une redevance. Elle est indexée sur la durée ou sur la distance parcourue en ville, et sur les véhicules les plus polluants.

- La ville de Durham (48 000 habitants), les usagers doivent, entre 10 et 16h, s'acquitter d'un droit de passage de £2. Les véhicules sont contrôlés par un système de reconnaissance automatique de numéro de plaques au niveau des péages.
- La capitale londonienne a également mis en place un péage routier en entrée de ville. Le forfait journalier est de 8£ pour ceux souhaitant circuler entre 7h et 18h du lundi au vendredi. L'amende encouru en cas de non-paiement de cette redevance est de 50£. L'objectif est d'encourager les voyageurs à utiliser les transports en commun, des transports moins polluants comme les transports doux et ainsi réduire les nuisances liées aux véhicules individuels. Le système de contrôle est le même qu'à Durham avec une lecture automatique des plaques minéralogiques, son taux de réussite a été estimé à 90%.

Certains véhicules comme les taxis, ambulances, véhicules de police/pompier ou ceux à carburant alternatif sont exemptés de péage. Les résidents de la zone ont cependant droit à une remise de 90% sous réserve qu'ils payent un forfait minimum d'une semaine.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Zone à Trafic Limité - Ferrare, Italie

Le récent concept italien des ZTL (Zones à Trafic Limité) a pour objectif de diminuer la circulation des voitures en ville. Cela peut se traduire de différentes manières ; soit par une interdiction de circuler dans la zone définie (sous condition d'une offre de mode alternatifs suffisantes), soit par une autorisation de circuler particulière selon certaines conditions (horaires, détention d'un titre de circulation, etc.). Les ZTL ne nécessitent pas d'aménagement particulier hormis une signalétique indiquant les limites de zonage des ZTL ou bien les horaires de libre circulation. Ce phénomène a très largement été adopté en Italie (par près d'une centaine de ville italienne dont Florence, Milan, Rome, Turin, etc.), contrairement à la France où seulement la ville de Nantes en dispose.

Ferrare est une ville classée par l'UNESCO et compte près de 135 000 habitants. Dès 1960, elle a décidé de réduire l'emprise du véhicule individuel en son centre historique et a alors adopté la solution de la ZTL sur près de 100ha. Son objectif a été de valoriser son patrimoine et de pouvoir y développer son tourisme local. Ce sont d'abord les voitures qui ont été interdites puis ensuite les véhicules deux-roues à moteur. Aujourd'hui le centre historique est plus vivable, plus agréable, l'usage du vélo s'y est largement développé et les commerçants plébiscitent la ZTL de Ferrare.

D'après les spécialistes, il y a 3 règles pour garantir le succès d'une ZTL :

- Proposer un périmètre assez vaste (100ha) afin de rendre attractif les alternatives au véhicule individuel.
- Aménager des pistes cyclables sécurisées sur toutes les radiales. Pour favoriser la circulation des cyclistes tout au long du centre-ville.
- Proposer des espaces de stationnements pour les vélos à l'intérieur ou en périphérie des ZTL. A noter qu'à Ferrare, on propose des parkings vélo, "racks", qui sont simples, nombreux et surtout déplaçables de façon à s'adapter aux besoins.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Réduction de la place de la voiture en ville - Oslo, Norvège & Tours, France

- A Oslo (Norvège), l'interdiction de circuler s'est fait de manière ferme. La municipalité a décidé d'interdire purement et simplement l'accès de son centre-ville à tout véhicule. Ce périmètre admet chaque jour environ 90 000 travailleurs, contre à peine 1 million de résidents.
- Dans de nombreuses villes de France, l'accès en voiture au centre-ville a été limité, à différentes échelles par la réduction des axes routiers, par les biais de la piétonisation et de la création de sites propres aux transports en commun. Il peut être donné l'exemple de la ville de Tours, au sein de laquelle certains lieux clés du centre-ville (quartier historique, rue Nationale, rue Colbert, etc.) ont été entièrement rendu aux piétons et aux commerces, et certains axes routiers principaux (avenue de Grammont, pont Wilson...), ont été investis par le couloir du tramway et du BHNS. Il est donc devenu relativement compliqué de circuler et de stationner dans cette partie de la ville, phénomène qui a sans aucun doute contribué au fort essor de l'utilisation du tramway.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Orientation 5 : Proposer par la suite des modes de transport innovants, voire avant-gardistes

Téléphérique urbain - Métropole de Brest, France

Le futur projet de Brest Métropole Océane reliera la station des Ateliers des Capucins de la rive droite à la station en balcon au-dessus de la base navale et dans le prolongement de la rue Ducoedic. Ce système peu conventionnel va permettre de délester les deux ponts routiers existants et de dépasser la frontière naturelle de la Penfeld. L'enjeu de cet équipement est de relier le nouveau quartier des Capucins de 16 hectares au cœur de la ville et de rééquilibrer l'activité économique des deux rives. Les deux ouvrages existants en centre-ville, le pont de Recouvrance et le pont de l'Harteloire, sont actuellement en limite de leur capacité notamment aux heures de pointe.

D'un point de vue général, le téléphérique est de loin l'option la moins coûteuse vis-à-vis des contraintes et des autres solutions possibles (pont, passerelle, etc). L'empreinte carbone est très faible, l'émission de CO2 par km et par passager est 30 fois inférieure à celle d'une voiture et ce transport est reconnu comme très sûr.

Le téléphérique sera intégré au réseau de transport public du territoire avec un titre de transport unique et il fonctionnera 358

jours par an avec une amplitude horaire journalière de 17 heures. Cette nouvelle liaison va permettre de relier les deux rives en trois minutes sur une distance de 460 mètres. La fréquence maximale de passagers par heure est estimée à 1 200 personnes (650 en moyenne). Le coût prévisionnel est de 19,1 millions d'€ HT et sa mise en service se fera en septembre 2016.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Téléphérique Urbain - Métropole de Toulouse, France

Le réseau de transport en commun de Toulouse, Tisséo est actuellement en train d'étudier le projet de téléphérique qui doit relier trois sites (l'Oncopole, le CHU Rangueil et l'université Paul Sabatier) sur un tracé de 2.6 kilomètres. La mise en service est estimée au plus tard en 2020. Sur cette première ligne, le Président de la société Tisséo envisage déjà une extension qui se ferait entre 2025 et 2030. Cette hypothèse est lointaine mais déjà prise en compte suite aux travaux d'agrandissement des quais de la ligne A du métro. A l'heure actuelle, une consultation a été lancée en janvier 2016 pour déterminer la technologie qui sera choisie pour réaliser ce projet.



Ce projet n'est pour le moment qu'en phase d'étude, il reflète les caractéristiques topographiques du territoire de Limoges Métropole ainsi c'est pourquoi il serait intéressant d'observer avec curiosité ce téléphérique.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Bus électrique TOSA - Genève, Suisse

Depuis mai 2013 ce système de transport circule entre l'aéroport de Genève et le parc des expositions Palexpo au sein du réseau de transport en commun. La particularité de ce bus est d'être entièrement électrique et la recharge de ses batteries s'effectue lors des phases d'arrêts.

Sur certains arrêts le long du parcours, les batteries embarquées sont rechargées en 15 secondes et aux terminus elles sont complètement rechargées en seulement 4 minutes. Les forces dynamiques lors des ralentissements et freinages contribuent également à récupérer de l'énergie ainsi cela réduit encore plus la consommation totale du bus. La technologie utilisée pour recharger le bus est composé d'un bras rétractable sur le toit du bus et commandé par laser, qui se connecte à un rail en station. A la différence des tramways ou des trolleybus, les infrastructures à déployer en voiries sont limitées ce qui réduit d'autant la pollution visuelle et les entretiens des caténaires.

Début 2017, la compagnie va mettre en service 12 bus articulés TOSA sur environ 13 kilomètres. Ce type de bus répond au défi de mobilité durable car avec ce système il n'y a pas d'émission de dioxyde de carbone ni d'autres polluants.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Sky-tran - Tel-Aviv, Israël

Le Sky-tran est un système de transport rapide, économique et éco-énergétique grâce à la technique de lévitation magnétique. Ce mode de transport est équipé de la technologie de lévitation magnétique qui place le rail à quelques mètres du sol. Il existe des véhicules de deux ou quatre places qui peuvent être commandés aux stations situées tous les 500 mètres le long de la ligne. Environ 12 000 personnes peuvent circuler chaque heure, à une vitesse de 100km/h. Les avantages de ce système sont divers ; par exemple il n'y a pas de contrainte horaire, on peut commander les véhicules sur internet à l'avance et les cabines s'arrêtent seulement à la station désirée.

La dernière étape de ce projet entre la NASA et Israël Aerospace va bientôt voir le jour. L'objectif est que courant 2016 débute l'exploitation des sept kilomètres de ligne à proximité de l'Université de Tel-Aviv. Les facilités techniques d'installation et les

coûts compétitifs du système permettent d'avoir un prix estimé entre 50 et 80 millions de dollars pour la première phase.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Nouveau mode de transport urbain innovants pour piétons

Ci-dessous sont énumérés des nouveaux modes de déplacements innovants dédiés aux piétons. Ces nouveaux moyens de transport ont été inventés dans une optique de rendre les déplacements en ville plus facile et amusant.

- Le gyropode : il est constitué d'une plateforme dotée de deux roues latérales avec un guidon et un système de stabilisation gyroscopique. Selon les modèles, il permet de se déplacer jusqu'à 20km/h et une autonomie de 30 à 40 km
- Le monocycle : il est constitué d'une seule roue, comme son nom l'indique, et de deux cale-pieds. Comme il n'a pas de guidon, il faut se pencher en avant pour avancer. Il ne pèse qu'une dizaine de kilos et dispose d'une autonomie de 15 à 70 km selon les modèles
- Les trottinettes électriques constituent un moyen de déplacement doux pour les trajets en ville

- Les skateboards électriques sont moins répandus mais constituent également un nouveau mode de déplacement dans les villes
- Les gyroskates (ou smarthboards) : c'est un croisement entre le skateboard et le gyropode, il fonctionne sur le même principe que les monocycles

Orientation 6 : Développer des connexions interurbaines afin de poursuivre le processus de désenclavement de l'agglomération

Coopérations aéroportuaires

La mutualisation de services aéroportuaires entre deux villes peut parfois s'avérer être une nécessité pour assurer leur pérennité et éviter une régression de l'offre au point d'entraîner leur fermeture.

- Lyon & St Etienne, France

Suite à la création de la nouvelle CCI Lyon Métropole Saint-Etienne-Roanne, il se pose la question de la fusion entre l'aéroport de Lyon Saint Exupéry et celui de Saint-Etienne. L'aéroport de Saint-Etienne pourrait plus précisément être géré par celui de Lyon, ce qui

rajouterait une troisième piste à ce dernier et augmenterait son classement au rang des aéroports européens.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

- Charleroi & Liège, Belgique

Cette possibilité est également envisagé par Carlo Di Antonio, le ministre wallon en charge des aéroports qui souhaite mettre en place une structure de gestion unique pour les deux aéroports wallons, de Charleroi (BSCA) et de Liège, mais cela fait débat puisque le président de TEB Participations, actionnaire majoritaire de Liège Airport doute de la diminution des coûts si une telle structure voyait le jour.

Le Front Démocratique des Francophones (FDF) en Région wallonne estime que la fusion des deux aéroports wallons et leurs apports respectifs en termes de fret et de nombre de passagers auront plusieurs conséquences très avantageuses :

- Elle renforcera le poids cumulé de ces deux acteurs
- Elle permettra de faire jeu égal avec l'aéroport de Zaventem
- Les économies d'échelle et la rationalisation des coûts rendront l'offre wallonne plus compétitive
- La possibilité d'interconnexion entre les 2 aéroports du pôle wallon en augmentera l'attractivité

- Le développement économique de la Wallonie en sera renforcé

Avec les deux aéroports de Liège et de Charleroi, la Région dispose de deux outils performants et complémentaires pour les passagers et pour le fret. Unis en une même structure, la croissance de chaque aéroport wallon sera encore plus profitable à la Région.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Développer le co-avionnage

Le co-avionnage, système apparu il y a quelques années à connu un rapidement un franc succès mais en voyant ce système se développer la DGAC (direction générale de l'aviation) s'est vite insurgé contre cette pratique qui selon elle ne respectait pas les consignes de sécurité appropriée. C'est pour cela que depuis 2016, les sites mettant en relation les aviateurs amateurs et les potentiels clients doivent se munir d'un CTA (certificat de transport aérien) adapté bien sûr à l'utilisation de l'avion. Ce système pourrait être mis en œuvre au niveau de Limoges afin de proposer aux acteurs économiques ou entreprises ayant des ressources financières suffisantes, d'effectuer des vols groupés pour rejoindre des destinations communes plus rapidement.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Partie 2 : L'aspect qualitatif au service du quotidien et du tourisme

Orientation 1 : Valoriser les aménités environnementales du territoire à la fois comme des éléments de vie quotidienne et comme des atouts touristiques

Lutter contre l'étalement urbain

La préservation des aménités environnementales passe par la lutte contre l'étalement urbain et donc en partie par une densification de l'habitat. Malheureusement, selon Marion Richard, chargée de mission climat énergie au Réseau Action Climat - France (RAC-F), l'image de la densité "est toujours assimilée aux grandes tours" et dénonce le fait que d'autres formes de logements se diversifient des appartements et de la maison individuelle comme les maisons de ville ou logements intermédiaires, mais également les appartements dotés d'un jardin à partager avec les logements voisins.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Le RAC-F poursuit dans un rapport sur l'étalement urbain et les changements climatiques en montrant du doigt les politiques

territoriales encore trop peu ambitieuses malgré les récentes évolutions législatives et les discours politiques dans lequel l'étalement urbain figure au premier plan. Il y a la nécessité d'un cadre national cohérent.

Il propose de développer une planification stratégique à l'échelle du bassin de vie. Cela passe notamment par l'élaboration des PLUI. En effet, l'intercommunalité permet une mutualisation des compétences et des coûts et ainsi l'élaboration de projets de plus grande qualité. C'est à l'échelle du bassin de vie que se réalisent les activités quotidiennes : habitat, travail, loisirs, services, ainsi que les déplacements engendrés. Il est donc crucial de disposer d'un projet de territoire intercommunal intégrant ces enjeux. Cela permettrait par la même occasion de renforcer la cohérence et la transversalité des politiques locales, les politiques habitat, mobilité urbaine et climat- énergie étant largement réalisées à cette échelle intercommunale.

La proposition d'un décloisonnement entre les politiques de transport et d'urbanisme est aussi le moyen de lutter contre l'étalement urbain. Il est fondamental de mieux articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité à l'échelle du bassin de vie, notamment en construisant ou densifiant en priorité les terrains proches des dessertes en transports collectifs. Il s'agit à la fois de limiter l'étalement urbain et de faciliter un report de la voiture vers les transports collectifs, augmentant ainsi leur fréquentation et leur financement.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Ferme urbaine et péri-urbaine

L'agriculture urbaine est une forme émergente de pratiques agricoles en ville, généralement en parcelles partagées, jardins individuels, collectifs. Il existe différents types de production dans l'agriculture urbaine :

- Le maraîchage
- Les petits élevages (volaille, pigeons, lapins...)
- Arbres fruitiers (pommeraie...), répondant aux besoins annuels des habitants ou pouvant avoir une certaine valeur symbolique
- La production céréalière à petite échelle

Ces fermes situées au sein ou en proximité de la ville ont 2 grands objectifs :

- Economiques et alimentaires directs, elle constitue par ailleurs un moyen de résoudre les problèmes de gestion de certains déchets urbains
- En plus d'une vente directe intéressante pour citadin et agriculteur, on retrouve une fonction sociale ou pédagogique (à travers les fermes pédagogiques)

Depuis 2000, il existe en France un Réseau terres en ville qui encourage les politiques agricoles d'agglomération et travaille à la protection et la valorisation des espaces agricoles et naturels péri-urbain grâce notamment à des outils tels que les PAEN (Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains).

Le parc agricole de Milan

Dans les années 70, Milan est l'une des régions les plus polluées du monde, elle prend alors conscience des problèmes que cela engendre et invente le concept de parc agricole et transforme une agriculture irriguée très intensive en un outil de gestion des paysages périurbains. Cependant, l'agriculture intensive pratiquée dans le parc était en contradiction avec les réelles valeurs d'un tel type de parc, mais c'est cette fonction qui lui a permis de résister à la pression foncière. C'est seulement ensuite que l'agriculture intensive a laissé de la place pour des fonctions plus durables.

comme la préservation de l'agriculture en proximité de ville, du paysage et du patrimoine rural. Ce parc agricole a aussi permis de réinventer une biodiversité et d'offrir une campagne accessible pour tous.

Il s'étale sur un total de 47 000 ha, dont 35 000 en agriculture intensive, on compte près de 910 fermes en activité avec des cultures en rotation. A l'intérieur même de ce parc existe des espaces enclavés dans l'urbain qui ont alors une vocation d'accueil du public avec par exemple un réseau de parcs relié entre eux, tissant en quelque sorte une ceinture verte de proximité permettant de relier le tissu urbain au tissu rural. Ces parcs sont, à l'origine, issue d'une initiative citoyenne qui avait pour but de planter un bois urbain sur 35 ha de terres agricoles. Le projet s'est ensuite développé pour prendre de l'ampleur, et la commune a cédé les terrains à une association qui doit s'assurer de la pérennité de l'usage public.

Pour plus d'infos [ce lien](#).

L'une des plus grandes réserves agricoles, le parc de Mittelfeld de Mulhouse

Le parc de Mittelfeld près de Mulhouse constitue une des plus grandes réserves agricoles urbaine de France. Situé entre les différents quartiers de la ville, cet espace ouvert a pour vocation de

développer la culture en cohérence avec les besoins du territoire, c'est-à-dire de prôner une agriculture durable et écologique, mais aussi de les lier avec des espaces de détente et de loisirs. Pour cela, le projet s'est fixé une feuille de route avec une démarche à suivre. Dans un premier temps, la mise en place d'une instance de pilotage du projet est nécessaire afin d'assurer la gouvernance. Ensuite, la conception d'un projet agricole est établie afin savoir quelles seront les cultures les plus adéquates et quels en seront les acteurs. Enfin, pour que le projet soit accepté de tous, la concertation sera élargie à la population locale qui pourra donner ses idées sur les futures utilisations du site.

Pour plus d'infos [ce lien](#).

Des fermes urbaines sur les toits des immeubles à Romainville

A Romainville en Seine-Saint-Denis, dans un quartier HLM en pleine réhabilitation depuis quelques années, va être installé des fermes urbaines sur les toits des cités. Le chantier devrait finir à l'horizon 2018 et se compose d'une multitude de fermes sur plusieurs étages qui sont posées sur les toits suite à un renforcement des armatures des bâtiments. Les fermes sont sous des serres optimisées grâce au choix d'une enveloppe thermique performante, de la mise en place d'écrans thermiques mobiles, d'un ordinateur central pour la gestion de l'énergie et du climat intérieur, tout cela en relation

avec les bâtiments en dessous des fermes. Une réflexion qui permet de sensibiliser la population sur les enjeux des circuits courts, mais aussi sur la faisabilité des fermes en ville. La proximité directe avec les fermes permet aussi d'impliquer les habitants dans cette démarche et permet, dans ces quartiers difficiles, de distraire et d'intéresser la population.

Pour plus d'infos : [lien 1](#) ; [lien 2](#).

La gestion des zones marécageuses de Bourges

Depuis toujours, la ville de Bourges s'est développée à la confluence de plusieurs rivières, dans un périmètre marécageux propice à la culture du fait de la forte irrigation des terres. Le maraîchage s'y est développé à partir du XVII^{ème} siècle et corollairement s'est installé un marché faisant office de circuit court encore aujourd'hui (Halle St-Bonnet). Les marais ont peu à peu été urbanisés par le manque de limitation d'urbanisation, mais il en subsiste aujourd'hui encore 135 ha. L'utilisation de ces marais s'est ensuite diversifiée pour en faire des zones de plaisance, de loisirs, mais aussi d'animation pédagogique mettant en scène la glorieuse histoire moyenâgeuse. Une balade à travers les marais permet, d'une façon interactive (mise en scène en habit d'époque), de mettre en évidence les secteurs fort de Bourges, de son histoire, mais aussi de proposer de consommer des légumes ou fruits produits localement. Un modèle potentiellement transposable à

Limoges de par son passé historique chargé, mais aussi, car les vestiges encore existant en centre-ville sont propices à ce genre d'évènement.

Plus d'infos sur : [ce lien](#).

Anneau Bleu, Lyon - Valorisation des berges du Rhône

Le Projet de l'Anneau Bleu a démarré en 2005 et a été porté par une image fortement associée au "développement durable". Le projet s'articule autour de la séparation du Rhône entre les canaux de Jonage et de Miribel au milieu desquels se trouve le Grand Parc de Miribel Jonage. Une douzaine de projets y sont associés et accorde ainsi de nombreux acteurs : Grand Lyon, Communauté de Communes de Miribel et du Plateau, départements du Rhône et de l'Ain, région Rhône-Alpes, Etat, EDF, Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du Grand Parc de Miribel Jonage, Syndicat d'aménagement du canal de Jonage, communes concernées...

Les projets mis en place sont divers comme l'aménagement des berges pour accueillir des circuits piétons et cyclables (boucle de 45km), création de passerelle piétons/cyclistes (entre le parc et le canal de Jonage), requalification de friches industrielles... L'objectif communautaire s'articule autour d'un renforcement des liens entre les communes voisines et de la mise en valeur des ressources

naturelles et patrimoniales. La communication sur l'identité particulière de l'Anneau Bleu a été la clé de l'acceptation et de la promotion du projet, à l'image de la création d'un centre pédagogique qui s'articule autour du thème de l'eau et qui est mis en avant comme renforçant les liens entre le fleuve et les habitants.

Pour ce qui est de la mise en place du projet et de la coordination entre les acteurs ; le maire de Lyon, Gérard Colomb, a pris du recul par rapport à ce projet communautaire et a laissé une plus grande part d'implication aux maires de l'Est Lyonnais, notamment au niveau de la communication. A noter également que depuis 2001, la ville de Lyon a déjà réalisé plus de 300km de voies dédiées uniquement aux modes doux qui permettent entre autres de relier des projets comme celui-là avec les espaces urbains.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#) ; [lien 3](#).



- | | | |
|--|---|---|
| <p>Relier
la nature à la ville</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Aménagement des berges du canal de Jonage à Décines
(création de pistes cyclables, d'espaces d'information, de détente et de loisirs)
Maître d'ouvrage : Grand Lyon
En collaboration avec le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Canal de Jonage
Rive gauche : terminée
Rive droite : travaux à partir de mi 2013 2 Aménagement de boucles cyclables reliant les canaux de Miribel et de Jonage
Maître d'ouvrage : Symalim
Les travaux sont en cours 3 Aménagement de la VIARHONA, piste cyclable du lac Léman à la mer Méditerranée
Maître d'ouvrage : Symalim
Les travaux sont terminés 4 Aménagement des berges du canal de Miribel
(création de pistes cyclables)
Maître d'ouvrage : Communauté de Communes de Miribel et du Plateau - Grand Lyon
Etude terminée Grand Lyon UT - CCMP | <p>Articuler
par une ouverture sur les espaces riverains</p> <ol style="list-style-type: none"> 5 Création d'une passerelle piétons-cycles à Décines
Maître d'ouvrage : Grand Lyon
En collaboration avec le Syndicat d'aménagement du Canal de Jonage
Les travaux sont en cours 6 Création d'une passerelle piétons-cycles à Crotz Luiret
Maître d'ouvrage : Grand Lyon
Etude en cours Grand Lyon UT 7 Réalisation de liaisons cyclables entre les berges des canaux, les centres de communes riveraines, les stations de la ligne de tramway T3 et le pôle multimodal de la Soie
Maître d'ouvrage : Grand Lyon
Etude en cours Grand Lyon UT
Des tronçons sont réalisés. 8 Requalification du pont de l'Île de Miribel
Maître d'ouvrage : Communauté de Communes de Miribel et du Plateau
Opération terminée | <p>Valoriser
le patrimoine naturel et industriel</p> <ol style="list-style-type: none"> 9 Création de L'Îlot'
Le Grand Parc entre eau et nature
Espace invitant à découvrir l'Île de Miribel-Jonage
Maître d'ouvrage : Symalim
Conception en cours 10 Aménagement d'un espace paysager, la promenade d'Herbens
Maître d'ouvrage : Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Canal de Jonage
Les travaux sont terminés 11 Aménagement de la Rize
Maître d'ouvrage : Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Canal de Jonage
À lancer 12 Mise en valeur du patrimoine industriel
Maître d'ouvrage : EDF
Première opération en 2007 avec la mise en lumière de l'anne hydroélectrique de Cusset
Les travaux sont terminés |
|--|---|---|

Figure 46 : Schéma de présentation du projet de valorisation des berges du Rhône (Source : site de la commune de Décines - Agglomération de Lyon)

Introduction sur les randonnées

Il faut savoir que la marche à pied et la randonnée sont les activités sportives préférées des Français tandis que le cyclisme est la 4ème position derrière la natation. La création de sentiers de randonnée et de découverte est ainsi un moyen d'attirer les touristes mais également de réconcilier les habitants avec la nature et améliorer l'accessibilité aux espaces naturels du territoire. Cela peut aussi être un moyen de pression pour inciter les Maires de l'agglomération de conserver ces espaces naturels. Il y a ainsi une volonté à Limoges Métropole de créer un guide intercommunal des sentiers.

Il faut tout de même s'adapter au public de randonneurs, pour la grande majorité des pratiquants, la randonnée constitue un loisir et non une activité sportive. Leur pratique dominante sera alors de petites sorties de 2 à 3 heures de marche aisée et des randonnées en boucle avec retour au point de départ. Ce n'est pas pour autant qu'il ne faille pas prendre en compte les randonneurs itinérants et sportifs. C'est pour cela qu'on distingue d'abord plusieurs types de circuits, référencée par l'observatoire européen LEADER dans son Cahier de l'innovation n°12 portant sur l'innovation en milieu rural et plus particulièrement sur la valorisation du tourisme de randonnée dans les milieux ruraux :

- Les itinéraires sur plusieurs jours, de type « traversées de massif ou de région » : ils permettent souvent la découverte

optimale d'une région, mais posent parfois le problème du retour au point de départ

- Les grandes boucles sur plusieurs jours
- Les itinéraires à la journée, qui peuvent être plus ou moins

longs

L'idéal étant de créer un réseau où s'articulent plusieurs itinéraires, afin de satisfaire le maximum de pratiquants et d'offrir plusieurs possibilités.

La randonnée pouvant être considéré comme une activité touristique, l'offre de randonnée doit s'accompagner de services de base qui sont l'hébergement, la restauration et les transports. Comme pour les voies vertes, le dispositif d'information relative aux itinéraires de randonnée doit faire partie de l'offre (balisage, topoguide, pages Web, CD-ROM...).

Étude sur les dépenses des cyclotouristes

Une étude complète d'Atout France sur l'économie du vélo a permis de révéler l'importance que pouvait avoir le cyclotourisme. Selon cette étude, les cyclistes itinérants dépenseraient autour de 60 à 70 € par jour et par personne. A savoir que le montant total moyen de dépenses par jour s'avère relativement homogène d'un site à un autre.

On apprend ainsi que les dépenses des touristes à vélo sont supérieures de plus de 10 € de celles d'un touriste moyen du fait de dépenses d'hébergement et de restauration plus élevées. Ce différentiel est surtout important parmi les cyclistes itinérants avec +21 €/jour, mais une partie de ce surplus est consommé hors de France.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

L'attrait de ce type de tourisme passe en partie par le développement de sentiers nature ou encore de voies vertes. La Vienne est une opportunité de taille pour le développement de ce type d'itinéraire, il serait intéressant de s'appuyer sur le tronçon actuel entre Panazol et Limoges et s'inscrire dans le Schéma régional des véloroutes et Voies Vertes du Limousin voir même à plus grande échelle dans le réseau national de véloroutes et voies vertes pour attirer les adeptes des modes de déplacement actifs.

Mise en valeur des voies vertes dans l'Oise

Pour mettre en valeur les voies douces, le Département de l'Oise a mis en place une charte graphique de la signalétique de ses voies rendant sa pratique plus agréable et facile. Cette charte graphique présente les différentes signalétiques implantées le long des voies douces, à savoir du mobilier de jalonnement uni ou bidirectionnel, du grand immobilier d'entrée de voies de circulation douce de

l'Oise, des panneaux d'identification de site déclinable en fonction de l'identité visuelle des partenaires, un logotype Trans'Oise.



Figure 47 : Exemple de panneaux d'identification de site dans l'Oise

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Voie-verte Trans-Ardenne

Pour illustrer l'essor de ce genre de tourisme, voici l'exemple de la voie-verte Trans-Ardenne. Elle est devenue le premier site touristique en nombre de visiteurs du département des Ardennes avec 168 000 visiteurs en 1 an selon une étude de *Les Chiffres Clés du Tourisme* réalisé par le Conseil Départemental des Ardennes. On estime les retombées économiques entre 4,3 et 7,5 millions

d'euros, dont 1,8 à 3,1 millions d'euros en hébergement (hôtels, gîtes, chambres d'hôtes, camping-car...), 1,4 à 2,5 millions d'euros en restauration (restaurants, commerces alimentaires...) et 1,1 à 1,9 millions d'euros en autres dépenses. Si l'on considère l'apport des touristes venus spécialement pour la Voie verte, les retombées s'élèvent entre 2,8 M€ et 4,9 M€. Lors de leur déplacement dans les Ardennes, les touristes effectuent également des visites de villes ou villages, de musées, de châteaux ou se consacrent à des activités sportives. Ils apprécient la Voie verte en priorité pour la qualité de ses paysages et son environnement.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Les sentiers de Molina de Aragon et leur topoguide

Dans le cas de la région de Molina de Aragon en Espagne, les sentiers traditionnels rural fragile y ont été réhabilités et balisés pour permettre de créer une offre de tourisme vert. Région peu touristique à la base, elle sut capter la demande croissante de tourisme vert en reprenant le tracé des anciens chemins traditionnels qui reliaient les villages entre eux ou donnaient accès à la montagne, ainsi que les pistes forestières permettant la circulation de véhicules pour l'entretien des forêts. Un topoguide décrit les itinéraires sous forme d'un ensemble de douze fiches, à raison d'une fiche par sentier balisé. Chaque fiche comprend une description du sentier, un tracé détaillé avec coupe indiquant les

dénivelés, l'indication de la durée de l'étape, le degré de difficulté. La carte indique aussi la localisation des hébergements de tourisme rural les plus proches du parcours.

La clé de réussite fut au niveau de la constitution d'une association regroupant notamment les propriétaires des hébergements touristiques ruraux. Elle chargea, suite à la signalisation de 12 sentiers et la publication d'un guide, un spécialiste de la montagne de rédiger les trois livres pour la randonnée et le VTT. L'objectif était d'en ressortir un guide final avec la description des sentiers et des informations sur les hébergements et autres. L'office du tourisme assura par la suite sa distribution et sa commercialisation.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Une randonnée respectueuse au Pays de Galles

Dans les "Landsker Borderlands" au Pays de Galles, il fut créé une nouvelle destination touristique de randonnée respectueuse de l'environnement. A l'origine, l'action "Landsker Borderlands" visait avant tout à ce que la population se réapproprie son patrimoine culturel et naturel. Il est ensuite apparu que la culture et l'environnement étaient deux leviers d'un développement qui pourraient tout naturellement passer par le tourisme, à condition d'offrir un produit spécifique, orienté vers la découverte du patrimoine historique et naturel du pays, et dont les bénéfices

reviendraient en priorité aux habitants. La mise en œuvre de cette action passa par la création d'une association de développement. Puis chacun a pu élaborer un plan d'actions touristiques après la réalisation d'un diagnostic territorial fondée sur les audits de village et réalisé avec le concours d'un expert en tourisme. 240km de sentiers balisés ont abouti de la démarche, permettant de découvrir les villages, monuments historiques ou religieux, zones riches en faunes et flores. Tout en développant les offres d'hébergements à proximité des sentiers. Un guide illustré et des forfaits sont également proposés. L'idée était que l'action profite aux acteurs locaux. Le bois local est utilisé pour la restauration ou la construction de parcelles, les guides touristiques thématiques sont conçus et réalisés par les artistes et designers locaux, un réseau d'accueil à la ferme a également été créé, les produits locaux sont prioritairement servis dans les repas pour les randonneurs...

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Une forme de tourisme ludique : Jeu de piste "Secrets d'artisans" et "Personnages célèbres" à Saint-Ouen

La commune de Saint-Ouen (Seine Saint-Denis, 44 000 habitants) a organisé plusieurs animations autour de la découverte de son patrimoine. Ces excursions ont eu pour thème l'artisanat local, les personnages célèbres y ayant habité ou l'histoire du logement

collectif en banlieue parisienne. Celles-ci prennent la forme de jeux de piste, guidés soit par un carnet de route classique ou par une application smartphone. C'est une manière plus ludique d'envisager le tourisme, et permettant de moderniser des facettes du patrimoine qui peuvent apparaître "passées de mode".

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Un circuit touristique autour d'un produit du terroir : Urban Wine Trail, la route des bars à vins de Bordeaux

L'Office du tourisme de Bordeaux a mis en place un parcours touristique reliant différents bars à vins à travers la ville. L'idée est de visiter la ville tout en effectuant de multiples arrêts dans chacun d'entre eux afin de découvrir les spécialités de la région, au sein d'établissements aux ambiances et activités très diverses.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Orientation 2 : Améliorer le bon-vivre des usagers dans les milieux habités

Un parcours culturel temporaire : Le Voyage à Nantes

La ville de Nantes a instauré en 2011 une marque déposée, le "Voyage à Nantes", rassemblant l'Office du Tourisme, la SEM qui gère le Château des Ducs de Bretagne et les Machines de l'île, et le Parcours Estuaire Nantes/St-Nazaire, au sein d'une Société Publique Locale. Celle-ci a pour mission principale de valoriser le patrimoine et l'offre culturelle présents sur le territoire de Nantes Métropole. Cela se traduit par la mise en place chaque été d'un nouveau parcours au sein de la ville et de ses environs, qui est jalonné par de nombreux éléments remarquables, pièces de patrimoine historique, œuvres d'arts réalisés pour l'occasion, monuments emblématiques, activités touristiques en tous genre... Une signalétique claire (indications dans la ville, ligne colorée tracée le long du parcours), une communication très développée (site internet, réseaux sociaux, campagne publicitaire majeure, application mobile, bouche à oreille...) et une offre financière avantageuse (packs 1 ou plusieurs jours) ; tout est réuni pour garantir le succès de ce dispositif et développer de manière efficace le tourisme de l'agglomération nantaise.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Un guidage touristique original : les Nuits Lumières de Bourges

La ville de Bourges possède un paysage urbain de grande valeur, notamment du point de vue de son architecture. C'est également de nuit que ses quartiers traditionnels prennent toute leur dimension. C'est pourquoi, le parcours touristique de la ville peut s'effectuer une fois le soleil couché, en se laissant guider par les lueurs bleues projetées par les multiples lampadaires qui jalonnent le chemin. C'est une façon originale de découvrir la ville sans s'encombrer de cartes ni suivre des indications parfois peu lisibles.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Le guide Bordeaux Safari

D'après l'auteur de cet article, il y a deux manières de s'extirper des clichés : soit en les reniant, soit en les retournant à notre avantage. Pour le cas de Bordeaux, la ville est bourgeoise et il n'y a rien à y faire d'après les Parisiens. Ainsi, le projet de ce guide est de mêler tourisme et urbanisme de façon amusante. D'après les auteurs de ce livre, les guides traditionnels restent une référence et ils sont incontestables pour la préparation de voyages cependant, ils sont trop denses en informations, ils sont un peu plats et manquent de hiérarchisation. Le guide Safari de Bordeaux est un format court avec des textes brefs, des illustrations stupides mais pédagogiques.

C'est un livre plus culturel et surtout un prétexte pour s'amuser et parler différemment d'une ville que l'on présente le plus souvent comme « la belle endormie », « la belle bourgeoise ». L'échelle du projet est intéressante, généralement les guides de Bordeaux parlent soit du centre, soit de la Gironde, mais ils font disparaître le Bordeaux intermédiaire, donc celui de la grande majorité des Bordelais et le plus intéressant pour la culture locale. Ce concept propose la ville comme un « terrain de jeux », c'est un guide jouable.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Expérience sensorielle dans le milieu urbain

De plus en plus de travaux s'interrogent sur l'expérience sensible de la ville. Malgré qu'elle reste peu développée dans la conception du milieu urbain, une approche sensible de l'espace pourrait aider à mettre en considération la notion de durabilité et de qualité du cadre de vie. D'après l'architecte Jacques Ferrier, l'urbanisme moderne a conduit à une "opposition de la ville contemporaine avec la nature, les sens, la vie collective...". La mise en place de relations sensorielles (visuelles, sonores, tactiles...) permet de renforcer les liens entre l'individu et son milieu.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Système d'information multimodale qui intègre les atouts touristiques - SimpliCIM - Région Lorraine, France

Cf : annexe partie 1, orientation 2

Murs végétaux à Paris

C'est dans le contexte de lutte contre le changement climatique et les enjeux écologiques qui l'entoure que de nombreuses métropoles cherchent à renforcer la place de la nature en ville. A Paris, la végétalisation des toitures et des murs des bâtiments contribue à l'amélioration du cadre de vie urbain (présence accrue de végétaux en ville, développement de la biodiversité, amélioration de la qualité de l'air...) mais aussi à d'autres propriétés plus spécifiques au bâti (amélioration de l'isolation thermique et phonique). Les toitures végétalisées sont principalement dites de type extensif, c'est-à-dire que la végétation mise en place ne requiert qu'un entretien limité. De plus, ce genre d'espèce peut s'installer sur la plupart des supports (plats, pentus, en béton ou métallique). Il existe d'autre type de végétaux comme le semi-intensif ou encore l'intensif qui ont d'autres caractéristiques (aussi bien avantages que d'inconvénients). Pour ce qui est des murs végétaux, les plantes grimpantes, par exemple, constituent un recours peu onéreux et sans entretien permettant de verdir aussi bien les palissades, que les écrans acoustiques de la capitale ou

encore les surfaces taguées. On trouve dans d'autres principes mieux adaptés comme la végétalisation suspendue qui ne nécessite pas une prise de racine au sol des végétaux.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

L'écoquartier numérique d'Issy-Les-Moulineaux

Ce quartier est sorti de terre mi 2013, il comporte 1600 logements qui sont tous raccordés à la fibre et à un smart grid. La surface de commerces est d'environ 1500 m² pour près de 3500 habitants. L'écoquartier du Fort est équipé d'un système de collecte pneumatique des déchets qui présente la particularité de bénéficier d'un système d'aspiration mobile par camion. Ce type de collecte présente de nombreux avantages tels que l'hygiène la suppression des incendies, suppression des conteneurs dans les bâtiments et espaces publics, réduction des nuisances sonores et olfactives, etc. Issy a choisi la géothermie afin d'associer le confort de vie durable, moderne et l'efficacité énergétiques. Grâce à l'exploitation de la chaleur des nappes chaudes de la terre, le quartier couvre 78 % de ces besoins énergétiques en chauffage. Ainsi, deux puits géothermaux ont été creusés à 750 m de profondeur en vue d'atteindre la nappe d'eau souterraine captive du bassin parisien. Pour simplifier le quotidien, les logements sont connectés aux réseaux de fibre optique. Mais cette connexion est rattachée aussi pour suivre la consommation énergétique grâce à

un écran tactile situé dans l'entrée des appartements. Chaque habitant peut gérer le contrôle des lumières, les volets et le chauffage. Il est également possible de programmer des scénarii de vie et d'être informé en temps réel de sa consommation. Les appartements disposent de multiples prises multimédias qui permettent de brancher ordinateurs, téléphones, téléviseurs, etc. Ainsi, les habitants du quartier pourront partager des informations via un intranet de quartier. Toute cette domotique a pour objectif de montrer, d'une part, que la vie peut être facilitée et d'autre part, de montrer aux habitants qu'ils peuvent gérer comme ils le souhaitent leurs équipements électroniques et informatiques. Le quartier est le site pilote de la distribution d'électricité intelligente Issy-grid. Ce projet est porté par un consortium d'acteurs (Alstom, Bouygues Immobilier et Telecom, EDF Commerce, ERDF, Microsoft, Steria, Total, etc). La ville accompagne le projet en sensibilisant la population et en associant au projet des équipements publics et en y intégrant l'éclairage public. Dans ce quartier, l'école Louise-Michel est le premier établissement public de plusieurs étages isolé par des bottes de paille. L'espace Culturel « Le Temps des Cerises » et la Piscine Feng Shui ont également vu le jour au sein du quartier du Fort.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Le quartier connecté de Barcelone

Le quartier El Born se situe proche de la marina, au sud de Barcelone, il représente un espace historique et vivant de la ville. La fréquentation touristique de la ville est assez forte et la municipalité souhaitait proposer à ses visiteurs des services de mobilité et d'information étendus. Ainsi, à El Born, la couverture Wifi permet à chacun de se connecter sur des hotspots à l'échelle du quartier. Cet atout est assuré à travers une signalétique « Barcelone Wifi » érigé sur les mats de l'éclairage public et les abris bus. D'ailleurs, l'entreprise JC Decaux a déployé ces abris bus connectés, qui permettent de recharger son smartphone en attendant le bus et de pouvoir rechercher des services de proximité. Les photos présentées dans les transparents permettent d'appréhender le type de services proposés comme le plan de la ville, des circuits touristiques, etc. Une autre innovation se trouve au niveau du stationnement dans ce quartier. Les parkings le long des routes sont équipés de capteurs. Le paiement peut ainsi, s'effectuer par smartphone en utilisant les coordonnées de géolocalisation fournies par l'appareil. La dernière trouvaille à El Born est la mise en place de capteur sur les containers à déchet. Les habitants ont le choix entre cinq couleurs de poubelle, et les capteurs se déclenchent lorsque le niveau des poubelles est critique afin que les services de la ville viennent les vider, mais ils préviennent également lors des départs d'incendie.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

L'habitat collaboratif

En milieu urbain, l'habitat participatif est naissant, mais il est encouragé par certaines villes comme Grenoble, Montreuil, Toulouse, Lille et Strasbourg, des communes membres du Réseau national des collectivités pour l'habitat participatif. En 2009, Strasbourg a décidé de réserver des terrains pour ce type d'opération. Actuellement, 5 projets sont en cours dans la ville, soit 120 logements avec des projets impliquant 5 à 25 ménages.

Dans la ZAC des Maisons Neuves à Villeurbanne, une collaboration inédite entre bailleur social et une coopération d'habitants a vu le jour. Le bâtiment nommé « Jardin de Jules » est un immeuble de 38 logements, comprenant 24 logements en accession sociale et 14 logements dédiés à l'habitat coopératif porté donc par l'association « Village vertical de Villeurbanne ». Ce projet constitue une seule opération avec des prises de décisions communes, ainsi l'ensemble de l'immeuble est une copropriété unique. Le ratio d'espaces partagés communs dans la partie « Village Vertical » est plus élevé qu'aux autres projets, cela permet d'économiser de l'espace dans les logements et de rester dans des coûts acceptables. Par exemple, dans les espaces partagés du RdC, on retrouve une buanderie avec des lave-linge alimentés avec l'eau de pluie, une salle de bains, 4 chambres d'ami, une salle commune avec cuisine équipée. De plus, sur chaque palier, il y a un grand espace qui peut faire office de pièce supplémentaire pour les habitants de l'étage. D'un point de vue du montage de l'opération, le rôle de

l'association a été de trouver un terrain dans la zone du Grand Lyon. Par la suite, les futurs habitants se sont constitués en SAS afin de pouvoir assurer une co-maîtrise d'ouvrage avec le bailleur.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Mobilier urbain intelligent et/ou identitaire

Le Concept-Abribus à Paris : est une borne multi-services qui réunit plusieurs équipements et fonctionnalités innovantes comme une connexion Wifi gratuite, la possibilité de recharger son téléphone, ou un grand écran numérique pour permettre aussi bien de découvrir le quartier où l'on se trouve ou encore la ville, tout comme découvrir des images historiques qui y sont diffusées. Il permet aussi aux usagers de consulter les petites annonces locales, rechercher leur itinéraire ou se renseigner sur ce qui est possible de faire à proximité.

La céramique est l'un des matériels "vedette" de la ville de Limoges qui pourrait être utilisé dans un contexte tout à fait différent. Une dizaine d'industriels ont eu l'idée de se le réapproprier pour fabriquer du mobilier urbain. Comme l'a expliqué Grégoire Carlier du Pôle Européen de la Céramique, "la céramique a des propriétés méconnues. Non seulement elle résiste très bien aux intempéries, aux graffitis et aux rayures. De plus, elle présente une bonne stabilité thermique, ce qui signifie que même à l'extérieur, elle va

bien résister dans le temps. Pour couronner le tout, elle offre aux villes une plus-value esthétique". La réflexion a abouti à la création de 13 prototypes (signalétique, assises, jardinières, luminaires...). La céramique pourrait prendre une nouvelle place au sein de l'agglomération, tout en contribuant à son image. Pour le moment, seul une exposition temporaire du type de mobilier urbain réalisable a été présenté sur la place de l'hôtel de ville de Limoges.

Les lampadaires intelligents permettent d'ajuster la luminosité des lampadaires en fonction de la présence de passants grâce à des capteurs de mouvement.

Les trottoirs électriques à Toulouse permettent de produire de l'électricité par le biais d'un système composé de dalles sur ressorts. Elles génèrent de l'électricité (mécanique qui se transforme en électricité) lorsque le piéton marche dessus, cela alimente les batteries des lampadaires qui servent à éclairer la nuit.

Range-vélos modulables : cf. mobilité douce

Plus d'infos sur [lien 1](#) ; [lien 2](#) ; [lien 3](#).

Aménagement de place piétonne, La Roche-sur-Yon - Place Napoléon

La Place Napoléon est la place centrale identitaire de la ville. En 2010, la ville a lancé un concours d'architecture pour

réaménager/revaloriser la place pour en faire un nouvel espace de partage. La priorité a été de valoriser les modes de déplacements doux (sans entraver la place de l'automobile). Pour la réalisation de ce projet, la ville a adopté une politique de démocratie participative ; la réflexion a été menée par les Yonnais, les commerçants, les élus et services au travers de réunions publiques et de la mise en place d'un comité de suivi (pour montrer la part d'importance accordée à chacun, la taille des bassins a été réduite suite à une suggestion des Yonnais). Cette concertation participative permanente a permis de faire plus facilement accepter le projet jusqu'à son adoption définitive.

La revalorisation de la place est décrite comme un salon végétal ouvert sur la ville. Le projet s'articule autour de l'eau, de la végétalisation des espaces, d'une mise en valeur de la statue de Napoléon tout en s'inspirant de l'histoire de la ville. L'objectif a été de placer l'humain au cœur du projet en l'invitant à la construction du lien social (flânerie, rencontre). François Delarozière, directeur artistique de la compagnie "La Machine", a proposé la mise en place d'équipements mécaniques bestiaires faisant référence à la campagne napoléonienne en Egypte (dromadaire, hippopotame, chouette...). Ces mécanismes sont interactifs ce qui permet au public de se l'approprier. Le lieu devient un espace ludique où l'utilisateur devient acteur et où il participe à la narration de l'espace. La lumière est également un élément important du projet, car elle permet de l'accompagner au travers des différentes mises en valeur et mise en scène. Le jour, les façades des bâtiments se

reflètent dans les miroirs d'eau et de nuit, la projection de lumière douce permet de créer une ambiance festive et reposante. Durant la phase des travaux, le projet a été d'accompagner d'un inter-projet permettant de mettre en scène le chantier à travers l'installation de belvédères pour suivre la métamorphose de la place et de proposer des visites commentées organisées.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Le concept de randonnée urbaine : La Grande Marche "La Révolution de Paris", région parisienne

Chaque année depuis 2013, les offices du tourisme des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis organisent un parcours touristique gratuit, sous la forme d'une randonnée en groupe, dans le but de découvrir les richesses touristiques méconnues de la couronne urbaine parisienne. Les participants peuvent ainsi profiter d'animations tout au long du trajet, de rencontres avec des artistes et artisans locaux, des visites de lieux d'intérêt...

Plus d'infos sur [ce lien](#).

L'identité du territoire Limousin

Ce document est un travail directement porté sur l'identité du territoire Limousin. Avec des réflexions sur ce qui représente les grands atouts du territoire.

L'identité du limousin est vraie par la concentration d'atouts et de valeurs qui touchent à l'essentiel et concernent les besoins vitaux de l'homme. Mais aussi vivante par la forte proportion de traits identitaires communs et une identité à la fois dans la continuité et la durabilité. Paradoxalement, elle est pourtant peu perçue et globalement peu portée comme une identité territoriale. Elle est plus facile à ressentir qu'à définir donc difficile à discerner.

Selon le document, il existe donc un certain nombre de concepts (ou groupes de concepts) transversaux qui résument l'identité du Limousin et qui pourraient faire les objets d'une politique commune.

- Dimension humaine du Limousin / esprit de famille / convivialité
- Pérennité / Enracinement / Racine
- Marche / Passage / Accueil
- Limoges / Corrèze / Millevalche / Creuse / Brive
- Nature / Eau / Air / Arbre / Forêt

- Terre / Ruralité / Vache / Campagne
- Pureté / Espace / Qualité Environnementale
- Paisibilité / Harmonie / Equilibre / Sécurité
- Authenticité / Valeurs / Simplicité
- Patrimoine / Histoire / Culture / Tradition
- Faire / Savoir-faire / Industrieux
- Solidarité / Social / Egalitarisme
- Durable / Réserve / Respect / Eco-valeurs
- Vitalité / Innovation / Recherche / Université

Pour les visiteurs et les acteurs cela pourrait se résumer en quelques mots : nature, sérénité, vert et accueil.

Il pourrait donc être intéressant d'avancer la communication du tourisme selon des concepts-clés qui traduisent l'identité du Limousin et des occupations possibles. Le premier serait celui "d'Archipel Secret" : en effet Archipel identitaire, car les îles sont la pluralité des fortes identités locale, affirmées et différentes (balkanisation, chauvinisme local ...) et les multiples facettes de la diversité à l'échelle micro. Secret, car effectivement, le territoire reste méconnu, non visible dans son ensemble, mais qui offre tout

de même de belles surprises avec une multitude de voyage possible.

Le second concept-clé serait celui de "Racine du vivant" : racine faisant référence aux valeurs vitales d'un territoire qui comble le besoin de plaisir des sens, d'authenticité. Cela se retrouve à travers la pureté des paysages et la qualité de vie, mais aussi par la beauté et la simplicité des paysages. Vivant par le caractère durable du territoire, avec un futur qui se construit en respect avec le passé. Vivant aussi par la vitalité des initiatives du territoire que l'on peut retrouver (pôle compétitivité...).

Les symboles partagés par la plupart qui décrivent le territoire Limougeaud ne correspondent pas vraiment à l'entière vérité du territoire, seulement partiellement. Par exemple, les produits qui selon les visiteurs représentent le territoire sont la viande et la porcelaine et lorsqu'on leur parle du savoir-faire et des entreprises, le sujet est complètement flou, 6 personnes sur 10 ne savent pas quoi répondre et sinon cela se limite au domaine de la porcelaine.

Plus d'infos sur : [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Mise en valeur de l'identité du territoire de Grasse

Pour la sélection des lieux touristiques à mettre en valeur, la ville s'est appuyée sur son histoire et les secteurs qui ont fait la renommée du territoire (en l'occurrence, le parfum).

Mettre en avant les traces qui renforcent l'idée d'un ancien ancrage d'un domaine d'activité sur le territoire renforce la crédibilité auprès du public. Ce savoir-faire est, ce qui permet de rendre singulier l'espace par rapport aux territoires adjacents. Le détournement des traces historiques participerait à l'ancrage dans le temps et l'espace d'une nouvelle identité locale, sélectionné parmi les monuments disponibles. Les lieux témoins de périodes jugées peu valorisante sont maquillés ou détournés afin d'être plus en accord avec l'approche choisie initialement (ici, le passé moyenâgeux de Limoges).

- Le message lié au patrimoine doit se restreindre à ses dimensions les plus importantes, rapidement visibles et valorisantes afin d'éviter de délivrer des messages qui s'entrechoquent et de perdre la lisibilité du sens que l'on souhaite transmettre.
- Le but est de mettre en scène les monuments et les traces pour replonger les individus dans un passé jugé glorieux (Moyen-âge pour Limoges). Cette mise en scène peut être sublimée par des architectes ou des urbanistes de renom qui par leur rayonnement personnel vont permettre d'inscrire le projet dans un réseau de projet déjà existant à travers eux.
- L'acquisition d'une œuvre par une municipalité représente un enjeu fort, car son choix, s'il est bien pensé, constitue un acte symbolique et mémoriel. Elle peut ensuite être exposée dans des lieux de passage, dans les grandes traversantes de la ville, afin de véhiculer au maximum cette image et d'induire les gens à identifier

la ville à ces œuvres (sur les ronds-points par exemple, qui par la répétition de passage s'ancre involontairement dans l'esprit des gens)

- Le territoire doit être mis en scène afin de servir des mécanismes de construction de l'identité collective. Celle-ci doit s'appuyer sur un imaginaire, fantasmé ou embelli, pour mettre en scène un patrimoine culturel. Il est cependant important que la population participe à la construction identitaire de la ville par leur acceptation ou leur refus du message patrimonial et territorial qui leur est soumis. Ainsi par une instrumentalisation, on fait du territoire un outil de communication, en mettant en scène certain ancien lieu de vie assez remarquable.

L'office de tourisme de la ville de Grasse a proposé à ses habitants des "formations" afin de pouvoir eux-mêmes valoriser et diffuser les informations ou anecdotes sur le territoire. Pour cela, les habitants doivent participer à une conférence sur le patrimoine de la cité ainsi qu'à une visite en situation. Suite à cela l'habitant se voit attribuer le titre d'"Ambassadeur de la ville de Grasse" sous forme d'un diplôme et d'un badge, légitimant leur discours sur le patrimoine. Cette action a un double effet, elle permet à l'habitant de s'approprier le territoire tout en faisant parler de celui-ci dans son entourage et à travers les personnes rencontrées.

L'utilisation des points très passant (boulevard ou rond-point) à des endroits stratégiques, permettrait de mettre en scène le territoire à travers des œuvres à viser monosémique. Sur la ville de Grasse par

exemple, un alambic de 2 mètres de haut faisant référence au passé "parfumé", a été installé sur le rond-point qui relie directement la ville avec l'A8 via une pénétrante. C'est la porte d'arrivée de la grande majorité des touristes.



Plus d'infos sur [ce lien](#).

Renaturation des centres villes

Les villes ont, au fur et à mesure des deux derniers siècles, relégués une partie de leurs industries, activités artisanales et commerciales

à leurs périphériques. De nos jours, les centres urbains se questionnent sur leur attractivité et le cadre de vie qu'ils peuvent proposer à leurs habitants. Ainsi, depuis quelques décennies, de nouveaux projets voient le jour et permettent de redécouvrir les éléments naturels, les rapports de la ville aux fleuves et aux éléments naturels qui la fondent. Les villes se questionnent sur leur capacité à être attractives, à offrir un cadre de vie agréable afin d'éviter la fuite des habitants vers la périphérie. Les coefficients de végétalisation (de biotope) deviennent de plus en plus présents dans la planification et rénovation urbaine. D'un point de vue général, les espaces verts participent à la qualité de l'air, la régulation des températures, etc.

A Montréal, les autorités publiques ont établi un « Plan d'Action canopée » pour 2012-2021 qui vise à planter près de 120 000 arbres sur le domaine public et 180 000 arbres sur les propriétés privées. Les investissements pour cette opération correspondent à 158 millions (dont 70 millions du secteur privé). Dans certains arrondissements, la présence importante d'industries et de centres commerciaux crée des zones fortement minéralisées ainsi un gros travail de plantation sera effectué pour augmenter l'indice de canopée.

En 2014, Genève a lancé un son programme municipal « Urbanature » qui a pour but de végétaliser la ville pour renforcer son maillage végétal et dynamiser certains espaces publics. Les actions menées telle que la végétalisation d'espace goudronné,

permettent de révéler le potentiel d'espaces urbains et certaines zones ont gagné en convivialité. L'entretien est en partie effectué par une entreprise sociale.

La ville de La Mailleraye-sur-Seine a connu en 2009 un réaménagement des espaces publics du centre-ville afin de rendre le village plus attractif et attrayant pour les touristes et habitants. L'objectif majeur est de recréer le lien entre la ville et la Seine, ainsi le projet de requalification se dessine sous la forme d'un jeu de terrasse épuré qui met en scène l'eau à travers des ouvrages rustiques jusqu'au rive de la Seine.

La mairie de Bordeaux a innové en imaginant de transformer la rue Kléber en rue jardin avec la participation de ces habitants. Ce projet s'inscrit dans un programme de valorisation du centre ancien. L'objectif est de redonner une qualité de vie à cette rue ainsi les places de stationnement ont été totalement supprimé. La gestion de ces espaces verts est à moitié gérée par les services de la ville et l'autre moitié par les habitants de la rue afin qu'ils puissent y planter ce qu'ils souhaitent.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

La ville-nature vue par le CNRS

La place de la nature dans la ville est non seulement un objectif écologique en vue de la perte massive de biodiversité au sein des

villes, mais aussi un enjeu social, car la grande majorité des citoyens estiment qu'il n'y a pas assez de vert en ville. Voici quelques pistes de réflexions pour amener plus de nature et de vert en ville.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Le jardin thérapeutique du CHU de Nancy

La nature en ville est avant tout un agrément de bien-être des habitants, sa proximité est un élément important de la qualité de vie. Mais son utilisation peut aussi servir à des fins hospitalières, comme par exemple avec le CHU de Nancy qui a créé un jardin thérapeutique pour les malades atteints d'Alzheimer. La conception artistique avec des bosquets à "ambiance" différente permet aux malades de réapprendre l'autonomie par la marche à pied ce qui a tendance à atténuer les troubles comportementaux. Ce parc vient donc mobiliser les émotions par la diversité des essences utilisées, intrigue et suscite la curiosité chez les passants.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Les nanotechnologies au service de la qualité de l'air

Afin de lutter contre les effets des nuages photochimiques qui recouvrent à l'heure actuelle les grandes métropoles comme Paris,

il existe des bâtiments dits "anti-smog" qui au sein de leur structure ont intégré des nanotechnologies et par des effets chimiques et physiques permettent de neutraliser les particules en suspension dans l'air nocive pour la santé.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Orientation 3 : Améliorer les actions communes et la lisibilité de l'offre touristique à l'échelle intercommunale

Introduction sur le développement du tourisme

La valorisation du patrimoine artisanal bien connu du grand public ainsi que la réflexion aux nouvelles façons d'attirer les touristes comme les gens de passage et les résidents, peuvent se faire aux travers de nouvelles activités. Cela peut également contribuer à développer une nouvelle image d'agglomération de Limoges.

“Le défi, aujourd'hui, consiste non pas seulement à s'adapter à un marché mondial – poussé par les pays émergents et leurs clientèles respectives – mais plutôt à créer de nouveaux « produits », imaginer de nouvelles niches touristiques, (re)fondées sur la culture et l'histoire, mais aussi le ludique, l'interactif, en incluant par exemple les arts de la rue ou l'événementiel original en milieu urbain, les festivals en tous genre ou les reconversions des friches industrielles, les formes nouvelles d'agritourisme et les initiatives en monde rural, etc. La gastronomie, véritable patrimoine national (d'autant plus qu'il est désormais inscrit à l'Unesco), devrait s'afficher aussi moderne que traditionnelle, opter pour la créativité, tout comme ce qu'il est convenu d'appeler le « tourisme doux » (ou le slow travel) qu'il conviendrait d'encourager sous ses angles les plus novateurs...”

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Limoges ne constitue pas une destination touristique à proprement parler, dans la mesure où elle se situe au cœur d'une région réputée pour son cadre de vie très naturel. Cependant, des touristes venant découvrir le Limousin peuvent passer une journée dans la plus grande ville de la Région, par curiosité. L'agglomération se doit donc d'être à la hauteur et de proposer des curiosités touristiques dignes de ce nom.

Marque territoriale d'une ville

Il est important de comprendre qu'une marque territoriale n'est pas une marque d'une institution et inversement. Plus précisément, le marketing public (institutionnel) d'une ville consiste en la promotion des activités et services de la Ville ou agglomération, surtout auprès des habitants ou de touristes. Dans cette idée, la ville peut créer une marque pour se promouvoir ou promouvoir des services spécifiques (accueil d'entreprises, service d'assainissement, etc), cette marque est donc au service de la stratégie collective.

Le marketing territorial vient d'une volonté de valoriser et d'adapter les territoires à des marchés concurrentiels, pour influencer le comportement de leurs publics par une offre supérieure et donc plus concurrentielle. Cette marque permet de

mobiliser les acteurs du territoire sous une « entité » commune et dans le but de l'attractivité, le discours et les actions soutenus permettent de renforcer la notoriété de l'espace. La marque créée peut-être globale et donc viser plusieurs marchés comme Be Berlin ou spécifique à un segment de marché prévis comme « I Love NY » pour les touristes à New-York.

Les marques territoriales ne s'affranchissent pas de leur nom car ceux-ci sont ancrés dans un horizon temporel de long terme et il est important de profiter de ce capital historique. Le rôle de la signature (phrase d'accroche) d'une ville est de faire évoluer l'image perçue du territoire vers de nouvelles valeurs plus en phase avec la stratégie marketing. L'affirmation d'un positionnement peut également passer par une courte marque associée, non pas à la signature, mais à un ensemble de mots ou signes comme par exemple avec Amsterdam (I am ...) ou Lyon avec Only Lyon et les adverbes anglophone en LY : Lively, Lovely, etc.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Communication sur le Tourisme en Belgique

En Belgique, l'Office du tourisme de Belgique Flandre et Bruxelles a décidé de miser sur l'aspect de la communication pour faire de la Flandre la première destination européenne de court séjour et notamment l'e-marketing avec sa campagne digitale "The place to

be" lancée sur internet (theplaceto.be). Pour cela, l'Office du Tourisme a travaillé avec une agence de communication "Megalo & Company", la photographe renommée new-yorkaise Valérie Philips. La grande originalité reste la possibilité pour les touristes de poster un carnet de voyage en ligne et donc de participer à l'élaboration de la page. La campagne garde également un côté multimédia grâce à la page Facebook, relais du site. De plus, des offres sont à gagner régulièrement sur le site.

Plus d'infos sur [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Introduction tourisme de court séjour

Le tourisme vert ou rural est très développé en Limousin. La Métropole de Limoges étant le milieu le plus urbanisé de l'ex région, miser à tout prix sur le développement d'un tourisme vert reviendrait peut-être à exploiter l'image du Limousin, pas totalement représentative de celle de la Métropole. Tout de même, du fait de nombreux atouts au sein de son territoire, il existe des possibilités pour l'agglomération d'attirer les touristes limousins pour venir découvrir les curiosités limougeaues, et même de proposer des courts séjours urbains pour tous.

Le concept de "court séjour" a été mis en avant qu'il y a une dizaine d'années par les professionnels du tourisme et cela correspond désormais à une part croissante de leur activité. Pour illustrer cela,

60 % des séjours effectués en France correspondent à une formule entre le week-end et la semaine.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Développement du tourisme de loisirs de la communauté d'Agglomération du Pays de Flers

La communauté d'Agglomération du Pays de Flers (CAPF) a décidé de bénéficier de la nouvelle tendance touristique de court séjour, elle l'a donc intégré lors de la définition d'un schéma de développement touristique. A moindre échelle que celle de la CALM mais de la même manière, l'offre touristique du territoire de la CAPF peut être déclinée autour des pratiques sportives et de nature, des loisirs et culturelles. A partir de ces atouts et dans l'optique de développer son attractivité touristique la Communauté d'Agglomération du Pays de Flers a donc décidée de cibler la clientèle de loisirs de proximité, les touristes séjournant sur les territoires voisins dans le cadre d'excursions à la journée, les touristes de courts séjours du week-end à une semaine. Elle s'est ainsi fixée des objectifs autour d'axes stratégiques, applicables sur l'agglomération limougeaude, qui sont les suivants :

Constituer des pôles touristiques structurants

- Développer l'offre « vélo pour tous » avec les itinéraires Véloroutes en renforçant l'offre locale des itinéraires balisés (Base VTT ; Topo guide VTT ; Topo guide pédestre)
- Valoriser les sites emblématiques du territoire
- Structurer les offres touristiques complémentaires
- Coordonner et asseoir l'information de l'offre d'animation
- Adapter, moderniser et développer l'offre d'hébergement
- Renforcer et accompagner le développement de manifestations d'envergure
- Constituer une offre de tourisme pêche
- Valoriser les produits locaux et l'offre de restauration diversifiée, de qualité et reconnue
- Valoriser les offres de randonnée
- Favoriser le renforcement d'une offre d'hébergement de qualité
- Renforcer l'attractivité des campings
- Stratégie digitale et d'accueil et optimisation des partenaires avec notamment l'accessibilité à l'internet mobile

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Développement du Tourisme à Épinal

A Épinal, l'ambition de l'office du tourisme est de "développer de nouvelles offres de court séjour, sur les thèmes du vélo, de la randonnée, du bien-être et de la gastronomie" détail Christine Tavernier, la directrice de l'office de tourisme. Pour cela et afin de booster le nombre de nuitées dans les hôtels de l'agglomération, ils ont créé un "passe-porte privilège" donnant, suite à une nuitée et une visite d'un site touristique, le privilège d'obtenir une réduction importante sur le prix de l'entrée d'un autre site. Un "label vélo" va également être mis en place. L'idée est de rassembler les partenaires pouvant proposer des services aux cyclistes de passage dans les Vosges comme des réparateurs, des taxis qui pourraient aller les chercher en cas de pépin, des hôteliers qui proposeront un local adapté pour ranger le vélo la nuit ou autres selon, Christine Tavernier.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Tourisme en Région Centre

En Région Centre, afin de renforcer l'attractivité des sites patrimoniaux et culturels, le document de Stratégie Régionale de tourisme durable a prévu la mise en place d'actions pour encourager le regroupement de sites volontaires au travers d'un organisme souple (type club). Pour cela, ils ont prévu de :

- Faire adhérer les sites volontaires à des objectifs partagés autour de la mutualisation, du partage d'expériences, d'une meilleure connaissance et reconnaissance mutuelle entre sites.
- S'appuyer sur un ou des groupements existants
- Traiter d'une part collectivement certaines thématiques (outils de promotion mutualisés, expositions conjointes, animations concertées, etc.), d'autre part partager les bonnes pratiques (accueil du public, outils de médiation, animations, éco-gestes, gestion de la boutique, services annexes...)

Orientation 4 : Développer la qualité de vie des usagers en mettant à leur disposition les infrastructures fonctionnelles nécessaires

Ma boutique à l'essai

La ville de Pau, dans le cadre de la revalorisation de son centre-ville, s'est engagée dans une nouvelle étape concrète en permettant à des porteurs de projets de louer des espaces boutiques en plein centre-ville sur une durée déterminée. L'objectif étant de proposer une offre commerciale originale et diversifiée, et ainsi lutter contre la vacance. Cette mesure fait partie d'un vaste

projet de réhabilitation englobant la piétonisation de rues, et des travaux de rénovation.

Ainsi, la ville de Pau vient d'adhérer au concept « Ma boutique à l'essai » pour enclencher une nouvelle dynamique dans la revitalisation de son centre-ville. En proposant des boutiques « pilotes », la Ville permet aux porteurs de projets de « tester » leur activité avant de s'engager sur le long terme. Les entrepreneurs louent ainsi des espaces boutiques en plein centre-ville sur une durée déterminée. Ils peuvent ainsi se confronter à la réalité du marché, se rendre compte de la viabilité de leur activité, du rôle de commerçant... à moindre coût (loyer minoré, possibilité de bénéficier d'un prêt à taux zéro...).

Le concept « Ma boutique à l'essai » existe depuis 2013. Il a été inventé par la Ville de Noyon en partenariat avec la Communauté de Communes du Pays Noyonnais et Initiative Oise. Au vu du succès rencontré, les créateurs du concept ont créé La « Fédération des Boutiques à l'Essai », avec pour objectif d'accompagner les collectivités intéressées, dans le développement de ce concept sur leur territoire.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Rendre attractif le centre-ville

Afin de redonner une image plus attractive à son centre-ville, la ville de Limoges a bien conscience qu'il va falloir s'en donner les moyens et cela passe notamment par une revalorisation de façades à fort potentiel architectural. Ce "façadage" ne se limite pas uniquement à rénover les façades, mais aussi d'encourager les efforts d'isolation pour réduire les émissions et déperdition. Pour les opérations cœur de Limoges, on se situe à déjà plus de 32M€ d'injecter dans le BTP et les honoraires, l'objectif actuel étant de rénover 200 façades par an.

Pour le reste de la ville, le manque de centralité et d'identité se fait sentir, c'est pourquoi le maire a lancé un appel à idée pour la place de la République en particulier. Les idées qui en sont sorties :

- Faire appel à des artistes du Craft pour le mobilier urbain
- Remettre en valeur les vestiges historiques pour en faire une ville d'histoire (2000 ans)

Par la même occasion, le maire a décidé d'éditer une charte d'occupation commerciale pour les terrasses, ce qui permet de standardiser celles-ci dans le but d'avoir un centre-ville cohérent et surtout préservé. Mais la standardisation ne constitue-t-elle pas une perte de diversité en elle-même ? L'idée mérite d'être creusée, peut-être doit-on essayer d'uniformiser des rues ou petits quartiers plutôt qu'un centre-ville entier ?

Plus d'infos sur [lien 1](#) ; [lien 2](#) ; [lien 3](#).

Plate-forme de commerce de proximité (urbain ou rural)

Le e-commerce est en plein essor partout et notamment en France, chaque année, il gagne en part de marché. On a pu observer une augmentation de 13,5 % de part de marché de 2012 à 2013. C'est pourquoi la concurrence plus ou moins déloyale que mène l'e-commerce avec les petits commerces doit les obliger à changer leur méthode d'approche et s'adapter au marché actuel avec une nouvelle offre commerciale de proximité. Les commerces de proximité conservent des atouts indéniables tels que la personnalisation de l'offre, l'adaptation à la clientèle, les conseils, la convivialité...). Le e-commerce a deux principaux points faibles qui restent la livraison (le "dernier kilomètre") et l'absence de conseils et services annexes à la vente.

La solution pourrait résider dans le développement d'accord de collaboration entre les sites de vente en ligne et les commerçants de proximité qui assurent déjà dans certains cas l'accueil dans les "points relais" (même si ce statut réduit la marge de manœuvre, car ils ne sont que sous-traitant contractuel).

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Dans la même logique, les économies pour des commerçants ou artisans de proximité peuvent passer par la mutualisation des services de livraison de leur propre marchandise. En effet pour le commerçant aussi le "dernier kilomètre" représente souvent 50 % du coût du transport. C'est pourquoi il pourrait être intéressant de privatiser quelques places de parking pour les artisans ou commerçants/livreurs intervenant chez les particuliers, afin de leur laisser la possibilité de développer eux même la livraison. Par exemple à Paris (7ème et 8ème arrondissement), les livraisons de colis se font par trolley électrique à partir d'un seul et unique centre logistique. Les trolleys étant déposés par des véhicules sans émission de carbone pour réduire l'empreinte écologique. Les surcoûts liés au trolley sont compensés par le groupage des approvisionnements et par l'augmentation de productivité. Sur Limoges, les trolleys peuvent facilement être remplacés par des triporteurs électriques qui peuvent circuler partout sans bruit.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

En passant par internet, les commerçants peuvent donc élargir leur clientèle habituelle et s'en servir de vitrines pour la promotion de leurs services. En effet, en passant par une mutualisation des moyens de communication du style plate-forme de services, les commerces de proximité pourront à nouveau concurrencer l'e-commerce sur la qualité du service à la personne du moins.

Par exemple à Londres, le service Hubbub combine le service d'achat en ligne de produits alimentaires et livraison à domicile. En Belgique, c'est NearShop qui propose un service similaire sans la livraison à domicile.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Les grands distributeurs essaient de plus en plus de se positionner sur les petites épiceries de campagne en particulier le hard-discount qui affaiblit fortement les épiceries indépendantes. Comment renforcer le maintien des activités chez ces commerçants indépendant (dans les villages de moins de 2000 habitants) ?

Le développement de Commerces Multi Services ou CMS est une des solutions à ce problème, en effet grâce à un partenariat avec des organismes privés et public la gamme de services proposés pourra être élargie et retrouverait ainsi une véritable utilité (point poste, point argent, réservation chambre ou gîtes, dépôts colis...). Un matériel minimum lors de l'ouverture ou réouverture de ces CMS est essentiel (fax, photocopieur, outil informatique ...) afin d'encourager et d'aider les repreneurs.

Jardins partagés et autres principes à Lyon

- Jardin collectif : les adhérents proviennent de différents quartiers ou communes, payent une cotisation, participent à la

mise en culture et reçoivent en échange un panier hebdomadaire de fruits et légumes.

- Jardin de cocagne : cultivés par des personnes en réinsertion. Ils sont rémunérés pour leurs productions qui sont revendues sous forme de paniers à des adhérents.
- Jardin d'insertion sociale : souvent mis en place dans des quartiers d'habitat social. Ces jardins sont cultivés collectivement et permettent à des personnes en difficulté de franchir une étape de socialisation et de construire un projet de vie ou professionnel.
- Jardin pédagogique : outil pour éduquer le grand public à l'environnement à travers le jardin et le jardinage. Ils sont souvent associés à une école, centre de loisirs ou autres structures.
- Jardin nomade : jardin temporaire qui se déplace au fil des opportunités de terrains qui se libèrent ou se construisent dans un quartier.
- Jardin de rue : conçu par des artistes lors d'un évènement particulier et mis en oeuvre par des services espaces verts, ces jardins ont pour rôle d'accompagner le partage des rues entre les espaces dédiés aux piétons, cyclistes et automobilistes. Les jardins peuvent rester en place dans la mesure où les habitants continuent de s'en occuper.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Partie 3 : Le potentiel de développement économique comme vecteur de rayonnement

Orientation 1 : Soutenir les zones d'activités

Les schémas de zones d'activités : une vision dynamique du développement économique des territoires

Ce document est une réflexion sur la place et le rôle des zones d'activités par rapport aux mutations que peuvent connaître nos villes. En effet les visions économiques des zones créées dans les années 70-80 en zone péri-urbaine sont contraires à ce que préconisent tous les textes gouvernementaux, c'est à dire éviter l'étalement urbain et mieux les intégrer à l'urbain, qui représente aujourd'hui le plus gros pôle d'emploi. Il faut savoir que ces zones d'activités ne représentent qu'environ un tiers ou un quart des emplois. Aujourd'hui ces zones d'activités sont en général (ou vont l'être) rattrapées par la ville et sont donc censées gagner en densité et en optimisation à cause de l'augmentation du coût du foncier.

Ceci dit il est très difficile d'apprécier la densité et la qualité d'une zone d'activité en fonction qu'il s'agit d'activité logistiques, de tertiaires en milieu urbain ou rural. L'enjeu autour de la mixité est

aussi prégnant car les politiques d'intégration dans le tissu urbain ou d'hyper spécialisation ont chacune montré leurs limites. Les problématiques autour de la localisation des zones d'activités doivent être plus globalisantes, en recherchant les communications entre l'urbain et l'économique. Le SCOT et le PLU peuvent être des potentiels outils car au-delà de la planification foncière ils peuvent traiter des choix de développement, de hiérarchisation, de services proposés, de stratégies d'accueil mais également la desserte en transport collectif ou à des équipements associés.

Lors de la création d'une zone il est important de créer du lien entre les partenaires, les collectivités et les acteurs afin qu'ensemble ils fabriquent la ville le mieux possible. La qualité de l'interface entre urbain et zone d'activités est primordial, la ZA ne doit pas être un livrable clé en main mais doit permettre de créer des relations même après la livraison, doit inscrire ses stratégies sur le long terme tout en répondant à l'évolution des entreprises et des besoins.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

(Ré)inventer la zone d'activités pour un aménagement durable des espaces d'activités

Ce document fait part des tendances concernant l'aménagement des zones d'activités et en quoi les politiques menées jusqu'à

maintenant étaient en grande partie déconnectées du tissu urbain sur lequel elle est censée jouer un rôle complémentaire. La fonction purement économique d'une zone n'empêche en rien son intégration dans l'aménagement du territoire et dans le cadre de vie des centres bourgs. Son implantation en périphérie est basée sur une logique de développement des corridors routiers et de visibilité des entreprises, mais leur isolement ne doit en rien jouer sur les investissements portés sur la qualité de traitement de la zone. Un phénomène qui malheureusement s'est banalisé de plus en plus et renforce l'idée d'isolement de ces zones.

Le texte fait état de 3 type d'approche sur la façon d'intervenir sur une zone d'activité : la création, l'extension ou la requalification. Ensuite il explique en quoi il est nécessaire de faire d'une zone d'activité un véritable quartier, lié aux enjeux actuels comme la limitation de l'étalement urbain mais aussi le positionnement sur des enjeux de développement durable, nécessaire à tout nouveau projet.

Ce document est réellement innovant dans sa façon d'aborder les choses, avec des échelles différentes d'intervention, du quartier à l'intercommunalité, en traitant des enjeux transversaux (environnement, qualité de vie ...)

Plus d'info sur [ce lien](#).

Concentration et spécialisation des activités économiques : des outils pour analyser les tissus productifs locaux

Ce document présente plusieurs indicateurs permettant d'étudier la structure des activités économiques locales en termes de concentration et de spécialisation. Il donne dans un premier temps les outils mathématiques pour calculer la concentration ou la répartition spatiale de certains secteurs d'activités ainsi que leur spécificité sectorielle. Les 2 parties suivantes présentent une illustration concrète de ces indicateurs et de leur interprétation en utilisant l'effectif salarié et les rémunérations des établissements français. Ces résultats sont interprétés selon deux approches distinctes : une approche géographique en analysant la structure du tissu productif des zones géographiques (régions, départements, zones d'emploi...), et une approche sectorielle avec l'étude de la répartition spatiale des activités d'un secteur donné.

Voici ci-dessous un exemple de courbe obtenu en utilisant les outils sur une échelle nationale.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Densité, mixité, qualité en zone d'activités : obstacles et outils

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Les approches quantitatives et qualitatives de la gestion de l'espace en zones d'activités sont assez rares. Les études, au niveau national, concluent à une faible densité moyenne des surfaces bâties sur les zones d'activités, a fortiori en comparaison de la forte proportion prise par les espaces artificialisés et quel que soit la zone étudiée. Ceci est à mettre en relation avec la logique d'attractivité "automobile" prônée depuis une trentaine d'années. Dans la grande majorité des cas on observe une sous-exploitation du potentiel constructible offert par les règlements d'urbanisme, en termes de hauteur des bâtiments notamment.

Pour cela il existe des zones conçues sous le concept de parc ou campus vert où c'est le règlement d'aménagement de la zone lui-même qui a pu limiter les possibilités constructibles à travers le cumul des différentes règles (proportion d'espace vert, droit à construire ...). La révision des documents d'urbanisme et l'évolution des pratiques (non recourt systématique à l'usage d'un Coefficient d'Occupation des Sols) peut constituer une opportunité d'assouplissement de ce cadre réglementaire.

Les principaux leviers développés dans le texte sont :

- Élargir les échelles spatiales et temporelles de réflexion en mettant en place un schéma de développement des zones d'activités qui permette de flécher les implantations et de diversifier l'offre non plus à l'échelle d'une zone mais d'un territoire.
- La maîtrise du foncier, en laissant les initiateurs du projet propriétaires du foncier, permet d'assurer la qualité du projet dans le long terme. Ainsi cela permet un contrôle des implantations, évite les mutations successives incontrôlées, lutte contre la spéculation foncière (recours au bail emphytéotique, d'une centaine d'années ou à construction par exemple).

Exemple de maîtrise de foncier : La gestion foncière du port autonome de Strasbourg

Le propriétaire du foncier du port de Strasbourg garde le contrôle des activités voulant s'implanter sur la zone portuaire à travers des contrats de longues durées (18 à 50 ans) avec l'obligation contractuelle, si elle ne veut pas renouveler le contrat, de remettre le terrain à l'état initial, c'est-à-dire vierge de toute construction et de toute pollution du sol.

- Mettre en œuvre une gestion adaptée au niveau de performance souhaitée car la question de gestion, de gouvernance et des moyens associés est un point essentiel au développement d'une zone d'activités.

Par exemple, le Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg a permis grâce à sa forte implication dans le projet de mettre en place un Plan de Déplacements Entreprises du Port de Strasbourg (PEPS), qui a fortement accru la compétitivité de la zone (Plus d'infos sur [ce lien](#))

Un autre exemple d'outil est le référentiel Radar Med Zed qui évalue la performance durable d'une zone d'activité, cela nécessite de s'intéresser à de nombreuses thématiques qui vont de la gestion à la mise en œuvre de services en passant par l'animation et la qualité de l'aménagement.

- Promouvoir de nouvelles formes urbaines en général plus denses telles que les villages d'entreprises avec un découpage par trame des bâtiments et une mutualisation de certains espaces ou encore les hôtels d'activités. Ces formes urbaines sont performantes mais leur mise en œuvre exige une politique volontariste des collectivités (ex : BIOPARC à Illkirch dans l'Alsace BioValley, plus d'infos sur [lien 1](#) et [lien 2](#))

Zone d'activités vertes

Il existe des zones à vocation économique dites "campus vert" où les règles d'aménagement permettent de limiter et contrôler les constructions. Ces zones ne font pas référence aux mêmes pratiques. Par exemple, le COS n'est plus un réel critère de

référence et il peut être remplacé par le Radar Med Zed (performance durable d'une ZA).

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Les aéroports français face aux mutations du transport aérien

Malgré des perturbations épisodiques de l'affluence lié aux problèmes contemporains, le trafic aérien mondial régulier de passagers pourrait progresser à un taux moyen annuel de 4,6% d'ici 2025 selon les prévisions de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Un chiffre qui doit être pris avec précaution car on ne connaît pas l'évolution du prix du kérosène. Ce document fait état des problèmes financiers rencontrés par les aéroports français, mais de province également et met l'accent sur les causes de ses problèmes.

Même si les aéroports décentralisés vivent principalement grâce aux subventions, celui de Limoges ne fait pas partie des aéroports les plus déficitaires ni de ceux qui nécessitent le plus de subventions par passagers. Par exemple, l'aéroport de Châteauroux nécessitait en 2006 une subvention à hauteur de 101€ par passager, alors qu'à l'époque, Limoges recevait 5,45€ par personne de subvention.

Sachant que le projet de LGV est quasiment abandonné pour Limoges, il serait non négligeable de disposer d'un moyen de relier plus rapidement Paris ou les proches métropoles (Toulouse, Bordeaux...) afin de garder une certaine concurrence.

En mettant à profit les caractéristiques de l'aéroport de Limoges et de Brive-la-Gaillarde, par une mutualisation, et en diversifiant les activités de ces aéroports cela pourrait sûrement engendrer un regain d'intérêt et une augmentation de la fréquentation, qu'elle soit interne ou externe au pays.

Sachant que 80% de la fréquentation de l'aéroport de Limoges est assurée par les liaisons en Angleterre, qui s'explique en partie par le prix du foncier des campagnes anglaises beaucoup plus élevé qu'en région Limousin, cela pourrait être transposable sur un autre territoire qui répond potentiellement aux mêmes enjeux (un foncier élevé jusque dans les campagnes).

Voici les recommandations du document pour les aéroports régionaux ou délocalisés :

- Pour les collectivités territoriales, s'assurer du bien-fondé économique des subventions aux aéroports par un bilan des retombées économiques et fiscales nettes ; s'assurer de la conformité des aides au dispositif communautaire défini en matière de concurrence et inciter à leur régularisation ; examiner la fiabilité des comptes des entités d'exploitation

auxquelles elles participent et mesurer l'impact des résultats de la gestion aéroportuaire sur leurs propres comptes

- Pour les gestionnaires, mettre en place des plans d'amélioration de la productivité et améliorer la fiabilité des comptes et l'information financière, notamment en établissant une comptabilité analytique indispensable pour la fixation des redevances

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Le développement aéroportuaire (coopérations, mutualisations...)

L'idée de créer des collaborations entre l'aéroport de Limoges Bellegarde et Brive-Vallée de la Dordogne est réelle et pas forcément utopiste. Cette idée de fusion entre aéroports se fait aussi ressentir entre l'aéroport de Pau et celui de Tarbes-Ossun-Lourdes. L'ancien ministre bigourdain, Jean Glavany, est même persuadé que sans cette fusion, les deux aéroports seraient "condamnés à la concurrence et à la régression" tandis qu'à eux deux ils peuvent "construire l'avenir" via "un aéroport unique à deux pistes, à deux plateformes" sans fermeture de l'un ou l'autre des sites. Celui-ci toujours, "ce nouvel aéroport des Pyrénées sera beaucoup plus attractif pour les compagnies aériennes et les opérateurs du tourisme". La date de fin des délégations de service

public des deux sites n'arrivant pas à échéance en même temps, il explique que le rapprochement des structures pourrait être possible en mettant en place un dispositif de coordination.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Orientation 2 : Soutenir les nouvelles initiatives et les secteurs innovants

Le facilitateur d'entreprise Rennes St Malo Lab

Le Président de Rennes Métropole, Emmanuel Couet, et celui de Saint-Malo Agglomération, Claude Renoult, ont lancé en mars 2016 le dispositif expérimental Rennes St Malo Lab. Ainsi, les deux territoires accompagnent les entreprises souhaitant tester un produit ou un service innovant, avant sa mise sur le marché. L'objectif est de mener une quinzaine de projets chaque année. Ce « Lab » est un nouveau service pour les PME, TPE, ou start-up, qui n'ont pas les moyens techniques, logistiques et financiers pour mener l'étape d'expérimentation de leur produit. Le dispositif des aides concerne l'ingénierie, une avance financière et une valorisation par la communication. Le principal outil de cette structure est la mise à disposition de terrains d'application sur les deux territoires tel que, les espaces publics, les grands

équipements, institutions, universités, etc. Le financement de ce projet est porté à hauteur de 250 000 € par Rennes Métropole et 50 000 € par Saint-Malo Agglomération pendant 3 ans. Le fonds est aussi alimenté par la Caisse des Dépôts (446 000 €), le Crédit Mutuel (100 000 €) et ERDF (75 000 €).

Plus d'infos sur [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Une aide incitative à La Rochelle

De nouveaux moyens ont vu le jour pour le développement économique de la Communauté d'agglomération de la Rochelle. Les acteurs du territoire ont créé une « aide incitative à l'investissement et à l'emploi » pour les PME déjà implantées localement ou qui souhaitent s'installer dans le pays rochelais. Il s'agit d'une avance remboursable de 10 000 € par emploi créé et à condition de créé au moins 5 emplois en CDI dans les 2 ans suivant le versement et avec obligation de les conserver au moins 5 ans. Cette aide ne pourra pas dépasser 15% de l'investissement total et au cas où l'engagement ne sera pas tenu, la Communauté d'agglomération exigera le remboursement. Le coût de l'ensemble des mesures du plan stratégiques présenté est estimé à 900 000 € par an, en plus du budget habituel. Et l'enveloppe consacrée à l'aide incitative avoisine les 400 000 € par an.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Développement d'une zone logistique

Les critères pour la sélection d'un terrain à des fins logistiques :

- Bassin de consommation (la population dans un rayon de 150 ou 200km)
- Qualité de la desserte en infrastructures (routière, ferroviaire...)
- Bassin d'emploi
- Qualité du sol
- Environnement industriel
- La fiscalité / prix du foncier

Les rayons d'action des bâtiments logistiques

On distingue généralement sept grandes catégories de bâtiments logistiques.

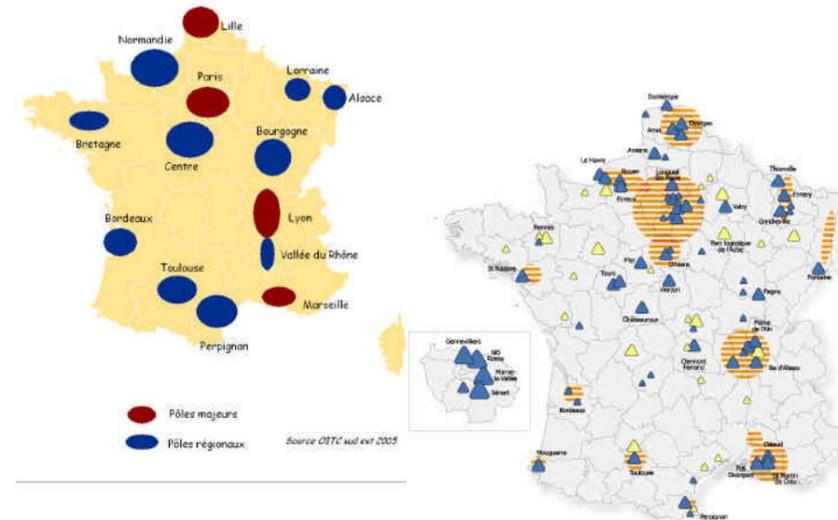
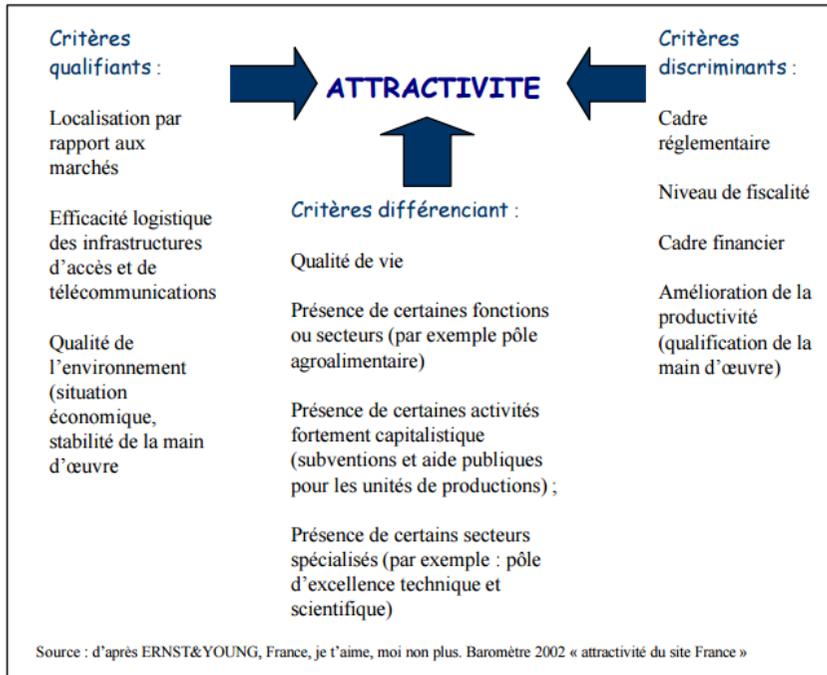
	Rayon de desserte	Taille de l'entrepôt	Critères de positionnement
Entrepôt de distribution européen	1000 à 1500 km	++++	Proximité d'un port ; positionnement du barycentre des entrepôts régionaux.
Plate-forme de groupage-éclatement	800 km	++ ou +++	Aux barycentres des sites de production et de distribution
Entrepôt à vocation régionale ou locale	200 km	+++	Fonction du réseau de magasins
Plate-forme de messagerie (hors hubs)	Département	++	Proximité d'une agglomération, ou d'industriels dans certains cas
Plate-forme de distribution urbaine	50 km	+	Proximité d'une agglomération
Entrepôt de stockage avancé d'un industriel	De 10 à 1000 km	+	Proximité de l'industriel
Site de « post-manufacturing »	1000 à 1500 km	+++	Coût des prestations de post-manufacturing; proximité des sites de production et de distribution.

Caractéristiques générales des grands types de bâtiments logistiques - *conception* : CETE Ouest

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Ce document permet de mettre en avant les atouts et potentialités générés par des pôles de logistiques ainsi que leur impact sur le territoire, qu'il soit économique, social ou spatial.

Atouts et potentialités d'un territoire



Il permet ainsi de se rendre compte que le territoire de Limoges Métropoles pourrait aisément, s'il arrive à attirer les demandes suffisantes (via l'aéroportuaire ou le secteur routier), attirer des pôles de logistiques compétitif sur la scène national, en jouant sur une position de relai.

Sur une carte recensant les principaux pôles de logistiques de France, on peut très rapidement constater qu'il en existe aucune dans l'ancienne région limousin, mais qu'elle pourrait très facilement s'inscrire en tant qu'étape, entre les pôles Sud de la France (Bordeaux, Toulouse, Perpignan) et les pôles du Nord et de l'Est (Paris, Lyon, Bourgogne etc...). Cette démarche est viable en vue des principales tendances de la logistique qui sont au raccourcissement des flux, pour privilégier l'échelle régional.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Orientation 3 : Mieux communiquer sur le potentiel de développement économique du territoire

Développement du tourisme d'affaire

Aujourd'hui l'une des priorités principales des entreprises, et particulièrement les PME & PMI, est d'optimiser le budget des voyages d'affaires. C'est une tendance amorcée depuis déjà plusieurs années et qui s'inscrit de plus en plus dans les habitudes.

Selon l'Association française sur le Travel Management, près de la moitié des déplacements professionnels des PME-PMI sont consacrés aux achats et aux rencontres avec les fournisseurs. 44% des voyages sont consacrés aux ventes, salons et autres rendez-vous commerciaux et 9 % des déplacements peuvent être des interventions clients et 2 % correspondent aux réunions.

Malgré la crise, les entreprises n'ont pas pour autant abandonné leur prospection à l'étranger. Ils utilisent les moyens de transport low cost, sont leur propre travel agent (organisation à 76% en interne des événements professionnels mais appel à un prestataire événementiel) ou identifient les partenaires adéquats et les interlocuteurs privilégiés pour optimiser leur budget.

Plus d'infos sur : [ce lien](#).

L'Auvergne a su développer son tourisme d'affaire. Le nombre de nuitées hôtelières réalisées grâce au tourisme d'affaire est passée de 40 à 45% en 4 ans. L'Auvergne a en effet développé des infrastructures et des produits liés au tourisme d'affaires, donc des produits adaptés relayés par la mise en place d'un support de communication adapté.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Villes, départements et régions ont chacune leur organisme de promotion du tourisme sur leur territoire (CRT, CDT, OTSI, convention bureau...). Ils agissent désormais sous la forme d'agences de développement ou de réseaux associatifs qui rassemblent les sites, les institutionnels et les professionnels locaux. Sous le nom Hauts-de-Seine Tourisme, le CDT 92 anime un réseau de partenaires, recense les sites intéressants et organise des éductours à la découverte de centres d'intérêt locaux. « Notre rôle est de valoriser le territoire auprès de la clientèle d'affaires et d'apporter un appui technique pour nos partenaires, qui, même s'ils ont les moyens d'assurer leur promotion, souhaitent une coordination des actions au niveau du département », indique Gaëlle Hervé, chargée de mission au CDT 92. Même élan du côté des offices de tourisme et de congrès. La visibilité en communication étant primordiale, ils sont nombreux à mettre en avant le nom de la ville à laquelle ils sont rattachés : Grenoble Tourisme, Biarritz Tourisme, Courchevel Tourisme, Saint-Tropez Tourisme, etc. Les prérogatives des OTSI sont désormais plus larges

que leurs missions d'accueil et d'orientation. Leur rôle d'information a été bouleversé par le web. Les OTSI développent donc de nouvelles missions comme la promotion des démarches Qualité auprès de professionnels et le tourisme d'affaires. L'OTSI de Belle-Ile-en-Mer édite une brochure pour les séminaires/incentives, met en avant les infrastructures de réunion disponibles sur l'île et met en relation les entreprises avec les agences réceptives ou événementielles locales.

Certains offices de tourisme et des congrès d'une même région vont jusqu'à se fédérer, tels ceux de Lille, Arras, Le Touquet, Dunkerque et Valenciennes qui associent leurs efforts sous la bannière « Nord France Convention Bureau ». Cette association dynamique, soutenue par la région Nord-Pas-de-Calais et la CCI, est dotée d'un site Internet complet et d'une équipe dédiée. Elle se présente à la fois comme chef d'orchestre, fédérateur, lobbyiste et accompagnateur, tant pour les professionnels locaux que pour les collectivités souhaitant se développer sur le marché affaires.

Comment font ces structures pour attirer groupes et entreprises ? Chacune adopte sa stratégie marketing en fonction de ses atouts touristiques et de la diversité de son patrimoine. La région Bourgogne par exemple met en avant l'activité Séminaires & Events sur son site www.bourgogne-seminaires.com et annonce la couleur d'emblée : « Rendez-vous en Bourgogne, terre d'accueil idéale du tourisme d'affaires. » Bourgogne Séminaires & Events agit comme un groupement qui accompagne les organisateurs dans leurs

projets, leur offrant même la possibilité de demander un devis en ligne auprès de 130 lieux de réunion et prestataires. « Depuis 2006, nous fédérons nos partenaires et animons l'offre disponible sur la région. Notre site recense les lieux de séminaires et événementiels ainsi que les prestataires d'événements en Bourgogne. Pour les professionnels, c'est de l'apport d'affaires, et pour les organisateurs c'est une garantie de qualité », explique Sophie Ollier-Daumas, directrice générale de Bourgogne Tourisme.

Cela peut se concrétiser également par des parcours thématiques ou une approche axée sur le développement durable. Ainsi Destination Baie de Somme a lancé une campagne de communication profitant de la dynamique créée par l'obtention du label « Grand Site de France » (remis par le Ministère de l'Environnement) pour sa bonne gestion et préservation des espaces naturels. Ce type d'approche s'inspire des méthodes des conventions bureaux de nos voisins, tels ceux de Monaco, d'Andorre, de San Sebastian ou de la Suisse.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

A Strasbourg, la Métropole a misé sur un équipement adapté pour développer son tourisme d'affaire, soit un parc des expositions, un centre des congrès et un quartier d'affaire. Pour cela, ils entendent agrandir leur palais des congrès et délocaliser leur parc des expositions à proximité de celui-ci. Cette délocalisation permettra

de traiter le site du parc des expositions en parc urbain à vocation d'accueillir le nouveau quartier d'affaires internationales, complété par des hôtels et commerces.

Plus d'infos sur [lien 1](#) ; [lien 2](#).

La Métropole de Valenciennes a également souhaité s'appuyer sur la construction d'une offre d'équipement pour développer son tourisme d'affaire. Elle a lancé la construction d'un centre des congrès dont la desserte et la visibilité était une priorité pour le rendre légitime. Le futur bâtiment fera 9 000m² et accueillera un auditorium, un hall d'exposition avec espaces de restauration, salles de réunions et espaces extérieurs.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Investissement lourd pour les collectivités, les centres des congrès sont souvent cofinancés via des partenariats avec des acteurs privés. C'est le cas à Nice, où la rénovation des congrès Acropolis a été en partie financée par le gestionnaire de la structure, le groupe GL Events, sous forme d'une délégation de service public.

On distingue malgré tout une tendance à la création de partenariats en matière de tourisme d'affaire. Il existe un phénomène de regroupement assez fréquent entre les Palais des Congrès et les Parcs des Expositions. Ces partenariats comportent de nombreux avantages tels que le partage commun de connaissances et compétences en termes de logistique, production,

distribution, management, gestion et analyse financière, recherche et veille... Cette synergie opérée par le rapprochement de deux activités à caractère proche permet l'amélioration des compétences et une représentation supérieure face aux professionnels et acteurs privés et publics intervenant dans la filière tourisme d'affaires.

Mémoire : "Spécificités et complexité du tourisme d'affaires : politiques et stratégies d'innovation Schémas de propositions appliqués au palais des congrès de Diagora" de Labège Clémentine DEPREZ

Comme on a pu l'expliquer précédemment, le marketing territorial est encore une fois un moyen de faire rayonner son territoire. En effet, cela permet également d'attirer les professionnels pour y effectuer du tourisme d'affaire. La Région Nord-Pas-de-Calais, en se créant une marque de territoire qu'elle a exporté à l'international, composée d'un nom, "Nord France", d'un logo et d'une signature, s'est donnée les moyens pour booster son tourisme d'affaire. Une prospection au niveau français et international en jouant sur la situation privilégiée de la Région, au coeur de l'Europe du Nord, est venue compléter la démarche.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Les destinations disposant de pôles de compétitivité ou d'excellence pourront se spécialiser sur des thématiques de congrès en forte synergie avec le tissu local d'entreprises. À cet

égard, il faut souligner la volonté du Comité national de pilotage de « mettre en réseau des acteurs directs des pôles de compétitivité et filières d'excellence et des professionnels des foires, congrès, salons pour valoriser leurs activités réciproques et étudier la possibilité de conquérir ou de créer de futurs salons ou congrès à rayonnement international sur leur territoire ».

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Certaines villes mise sur les labels pour développer leur rayonnement économique. C'est le cas de Mâcon qui a obtenu le label "Ville Congrès", décerné par l'association France Congrès, reconnaissant ses capacités de tourisme d'affaires et a par la suite construit une salle événementielle sur son site du parc des expositions.

Plus d'infos sur [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Orientation 4 : Promouvoir l'économie sociale et solidaire

Les avantages de l'ESS pour les cadres

Selon l'organisme de l'Apec, en 2011 les cadres du privé représentaient 11 600 emplois dans la zone d'emploi de Limoges, ce qui la place au 45^e rang national. Ainsi l'ancienne capitale concentre près de 60% des emplois cadres de la région.

Le recrutement de cadres est devenu un enjeu stratégique pour les structures de l'Economie sociale et solidaire. Cependant ce n'est pas la rémunération qui prime pour les attirer. En moyenne les cadres de l'ESS sont payés 20 à 30% de moins que les personnes dans le marché classique. Ainsi, l'enjeu pour les entreprises de cette filière est le développement d'autres stratégies, en comparaison aux entreprises classique, pour recruter les cadres. L'argument fort pour attirer les cadres dirigeants confirmés et compétents, c'est de leur dire qu'ils vont être utile à une cause qui leur parle et qui a du sens, d'après Johanna Larrière, consultante en recrutement. Le mode de gouvernance démocratique de ces entités et le principe de répartition des excédents constituent un attrait fort et convainquant. D'après Marine Boyer, chef de projet CIDES-Chorum, les cadres peuvent être séduits par le fait de pouvoir défendre l'intérêt des bénéficiaires et non pas des

actionnaires donc d'être au service de l'intérêt général. Cette réalité se voit sur le terrain, par exemple le partage des dividendes permet de financer des projets ou d'apporter de l'épargne au salarié coopérateur. Cependant selon la taille de la structure les principes de l'ESS varient, plus l'entreprise est grande plus on se rapproche du modèle d'entreprise classique avec certains engagements sur des valeurs de l'ESS et, plus elle est petite, plus elle sera militante et alternative. Dans les entreprises moyennes, les arguments portent sur les conditions de travail plus humaines et une meilleure qualité de vie. Les cadres peuvent trouver autre chose que la simple gratification par le salaire, ils auront le confort du dialogue, de l'environnement de travail physique, technique, organisationnel et par le soutien de leur hiérarchie et collègues.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Les métropoles en faveur de l'ESS

Grenoble-Alpes Métropole

Collectivité responsable d'un territoire où le taux d'économie sociale et solidaire est d'environ 10%, Grenoble-Alpes Métropole a créé plusieurs sites appelées hôtels d'activités sous la marque commune ARTIS (ARTisanat et Innovation Sociale). Il s'agit de pépinières réservées à des structures de l'ESS, les accompagnant et leur fournissant des locaux à loyer réduit.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Métropole européenne de Lille

En plus d'également proposer des locaux au centre de la récente zone d'activité Euralille-3, la métropole de Lille dispose d'un comité de soutien aux initiatives sociales qui délivre des aides financières au fonctionnement sur la base du dépôt d'un dossier. Celles-ci s'effectuent sous une limite de 20 000€ et de 30% du budget prévisionnel de l'action de chaque entreprise. En 2015, elle a soutenu 14 projets, pour un montant total de 147 000€.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Rennes Métropole

Capitale de la Région comptant l'effectif salarié dans l'économie sociale et solidaire le plus important de France, la métropole de Rennes a adopté en 2015 un schéma de développement en faveur de cette branche particulière de l'économie locale. Il inclut 30 actions concrètes en faveur notamment de la création d'emploi, de la visibilité du secteur, de l'animation des échanges et de l'articulation avec les autres politiques publiques en la matière. Il rassemble de nombreuses mesures comme un appel à projet et un subventionnement permanents, un schéma des achats publics responsables, la création d'un Pôle Territorial de Coopération Economique autour des questions sociales et des éco-activités...

Tout ceci s'accompagne également de la création d'un poste de vice-président délégué à l'organisation et à promotion des pratiques sociales et solidaires.

Plus d'infos sur [lien 1](#) ; [lien 2](#).

Alter'Incub et Realis au service de l'ESS en Languedoc-Roussillon

Soutenus par la Région Languedoc-Roussillon, l'incubateur Alter'Incub et la pépinière d'entreprises Realis oeuvre pour le développement des structures d'ESS locales. Le premier permet la naissance des initiatives et les accompagne jusqu'à ce qu'elles soient viables et atteignent le statut d'entreprises, alors que le second prend justement le relais ce moment venu.

Pour plus d'infos [ce lien](#).

Un réseau spécialisé ESS

La part d'emploi en Limousin dans l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) est de 12%, ce qui positionne la région en 6ème position. La Région, accompagnée du département de la Corrèze et de la Commune de Faux-la-Montagne, appartiennent au Réseau des collectivités Territoriales pour une Economie Solidaire (RTES) qui

réunit des collectivités locales s'engageant autour d'une charte pour le développement de l'économie sociale et solidaire. De nombreuses EPCI font partie de ce réseau, pourquoi pas Limoges Métropole ?

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Un groupe de l'ESS qui place l'innovation au cœur de son projet de développement

Le groupe Chênelet contient différentes structures tournées vers l'insertion professionnelle de personnes en difficultés. Il est principalement composé de 4 pôles employant près de 300 personnes (entreprise d'insertion, chantier et atelier d'insertion, association et organisation de formation, foncière sociale). Le groupe a développé une activité novatrice d'écoconstruction de logements sociaux cherchant à concilier finalité économique, insertion sociale et intégration des problématiques écologiques. Cette approche est porteuse d'innovation sur la dimension technique car l'écoconception tire parti de la recherche sur les matières premières et la domotique, l'entreprise emploie 14 ingénieurs, ce qui est assez rare encore dans une ESS. Le groupe touche aussi la dimension sociale dans la mesure où les logements construits sont réalisés pour les populations qui éprouve des difficultés à se loger et à travailler. Ces logements sociaux luttent contre les mauvaises performances énergétiques et écologiques

que connaissent les logements sociaux habituels. Et dans un dernier point, le modèle économique ne repose pas uniquement sur les finances publiques mais il s'appuie sur des fonds d'épargne salariale de grands groupes. Au-delà de cet exemple, l'innovation représente un levier majeur que les collectivités peuvent saisir. Quelques rares clusters favorisent en leur sein, l'imbrication et les collaborations entre différentes formes entrepreneuriales (PRIDES).

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Orientation 5 : A terme, développer les coopérations et partenariats économiques

Diversification de l'offre aéroportuaire

L'aéroport de Châteauroux est très soutenu par la région et par les acteurs publics afin qu'il reprenne une place importante dans le marché aérien français. Pour cela ils ont décidé de créer une piste assez longue qui pourrait accueillir tout type d'avions, ce qui augmente la portée des vols disponible. En plus de cela ils ont opté pour une diversification des activités de l'aéroport en proposant notamment des services de peintures grâce à des travaux de réhabilitation d'hangar déjà existant (la réhabilitation utilise des

emplois locaux). De plus, la création d'une zone d'activité de 40 ha directement embranchée aux pistes de l'aéroport permettra d'installer des hangars de maintenance aéronautique.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

QuattroPole

En février 2000, la coopération entre la ville du Luxembourg, Metz, Sarrebruck et Trèves a commencé à la suite de la signature d'une déclaration d'intention. Par la suite, en octobre 2014, les quatre maires et 40 conseillers municipaux ont créé une association de droit allemand. Les coopérations sont très diverses, elles permettent de générer des avantages et des synergies, afin de rendre la région attrayante ainsi que de mettre en valeur les traditions du cœur de l'Europe. L'objectif premier est l'élaboration de stratégies politiques communes et la pérennisation des échanges entre les administrations. L'association doit aider à gommer les effets séparateurs des frontières et faire prendre conscience de l'intérêt commun pour habitants de cette zone. Depuis la création de l'association le travail de QuattroPole a été concentré sur des thématiques telles que l'amélioration de la desserte par les trains grandes lignes et la mise en réseau des startups dans les villes. Les quatre villes rassemblent plus de 75 000 étudiants ainsi que divers pôles de compétitivité et établissement de recherche, cela constitue un potentiel d'innovation économique

considérable notamment dans le domaine de l'économie numérique et de la création. Le réseau met en relation de jeunes entreprises et des initiatives, il identifie d'éventuelles possibilités de coopération. Ainsi, un atelier qui s'est déroulé fin 2015, a permis de mettre en scène 35 startups afin qu'elles se présentent et trouvent des investisseurs et partenaires. D'autres projets sont entrepris par l'association tels que l'énergie, le commerce équitable et le développement durable.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Le pôle métropolitain Nîmes-Alès

Ce projet de coopération est né d'une volonté politique souhaitant inscrire le territoire dans un processus d'ouverture afin de promouvoir un développement durable. Poussé par une démarche initiée par la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, les agglomérations de Nîmes et Alès ont décidé de se lancer dans une stratégie de coopération. En 2007, une association est créée, elle s'est vu confier la mission de faire émerger un projet commun aux deux agglomérations. Le 31 décembre 2012 fut créé le Pôle Métropolitain, depuis il se voit confier les compétences de transport, développement économique, enseignement supérieur, promotion de l'innovation et aménagement de l'espace. Ce pôle a la particularité de se positionner sur plusieurs échelles, à la fois locale, aire urbaine,

régionale et interrégionale. Les grands dossiers du Pôle métropolitain sont l'approvisionnement en eau, le contrat d'axe ferroviaire, la couverture numérique, la coopération sanitaire et le désenclavement routier.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

La mutualisation dans le secteur associatif sportif (CNAR)

Ce texte gouvernemental a pour but d'expliquer quels sont les leviers qui permettent de faciliter la mutualisation de service associatif sportif mais aussi quels sont les principaux problèmes rencontrés et en quoi le projet peut s'avérer dans certains cas fragiles. Comme par exemple l'ancrage territorial qui ne permet pas forcément une bonne adéquation entre les moyens et les besoins ou alors le modèle des structures locales qui sont souvent très dépendante des financements publics. Sans oublier l'emploi et la fonction de l'employeur qui sont en général mal identifiés.

Il explique dans un second temps en quoi la mutualisation peut être un véritable atout, que ce soit sur les moyens logistiques, sur les projets en eux-mêmes ou la nécessité d'accompagnement (économique et administratif).

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Mutualisation de postes de travail au sein de clubs sportifs de tennis en Corrèze

Dans ce document est expliqué comment mettre en place ou développer une mutualisation de poste, en prenant exemple sur les clubs sportifs de Corrèze qui par la baisse de subvention ont dû trouver des solutions afin de garder en place des emplois indispensables. Un des outils principaux pour opérer à cette mutualisation est le recours au dispositif Nouveaux Services Emplois Jeunes, qui allège les coûts de main d'œuvre, supporté par l'Etat.

Pour mener à bien ce projet ils se sont fixés un cadre méthodologique particulier et des objectifs d'accompagnement (développé dans le document), ils ont ainsi pu aboutir à 3 solutions possibles. La plus avantageuse, selon le rapport est la dernière où le salarié est embauché par un seul club qui le met à disposition des deux autres moyennant une convention de mise à disposition à titre gratuit arrêtée entre les clubs et la signature d'une convention de partenariat.

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Autres thématiques non traitées

Projet Porte du Vercors, Grenoble : concertation avec la population (mode d'emploi)

Ce projet urbain s'est fait en concertation avec les habitants, les commerçants, les associations... Ce lien étroit a permis de faire évoluer le projet à travers l'émergence de souhaits, d'ambitions, d'interrogations et de les prendre en compte autant que possible dans le projet depuis 2012. Les concertations passent par des visites de terrain, des réunions publiques entre autres, dont l'organisation d'un plateau radio avec une classe de lycéen en vue de recueillir leur avis et de leur faire prendre part à un échange avec d'autres habitants, professionnels, élus...

Plus d'infos sur [ce lien](#).

Table des illustrations

Figure 1 : Schéma explicatif du passage des enjeux aux 3 grandes thématiques.....	6	Figure 16 : Premières images du périphérique urbain de Brest	31
Figure 2 : Place Winston Churchill (hub du réseau TC, également très fréquenté par les voitures)	12	Figure 17 : Plan des quartiers de Wittenheim, illustrant la situation centrale du Mittelfeld.....	43
Figure 3 : Tracé des deux futures lignes de BHNS sur l'Agglomération de Limoges	13	Figure 18 : Image de synthèse d'une ferme urbaine à étage	44
Figure 4 : Plan du réseau SNCF en ex-Limousin.....	15	Figure 19 : Photo du Parco Sud de Milan	44
Figure 5 : Des enfants participants à une animation cycliste	17	Figure 20 : Point d'information sur la voie verte Trans-Ardenne..	46
Figure 6 : Station VCub de Bordeaux	18	Figure 21 : Application smartphone de l'Urbain Wine Trail	47
Figure 7 : Réaménagement des berges du Rhône	19	Figure 22 : Publicité pour le jeu de piste "Personnages célèbres à Saint-Ouen"	48
Figure 8 : Modélisation du futur PEM Nice Saint-Augustin par Matéo Architectura	21	Figure 23 : Publicité illustrée par la ligne colorée du Voyage à Nantes.....	49
Figure 9 : Itinéraire proposé par SimplicIM de la Gare de Metz à la Place Carnot, à Nancy	22	Figure 24 : Le guide Bordeaux-Safari.....	50
Figure 10 : Image de la plateforme en ligne sur le projet du BHNS	25	Figure 25 : Les lumières bleues de Bourges	50
Figure 11 : Mathéo, lauréat du concours de dessin "Le tramway nous rapproche"	26	Figure 26 : Exemple d'un mur végétal à Paris	51
Figure 12 : Zone verte interdite sauf possession de la vignette	29	Figure 27 : Illustration d'un abibus connecté.....	53
Figure 13 : Zone soumise à la Congestion Charge au centre de Londres.....	29	Figure 28 : Photo du quartier du Fort.....	53
Figure 14 : Prix et objectifs de différents péages urbains	29	Figure 29 : Photo de la place Napoléon.....	55
Figure 15 : Concept de téléphérique pour un concours lancé par Brest Métropole Océane.....	31	Figure 30 : Structure publicitaire pour la marque OnlyLyon	58
		Figure 31 : Schéma explicatif de "Ma boutique à l'essai"	60
		Figure 32 : Vue aérienne d'ESTER Technopôle	70
		Figure 33 : Carte des réseaux de villes du centre de la France	73
		Figure 34 : Le BIOPARC, Alsace BioValley, Illkirch	75
		Figure 35 : Port autonome de Strasbourg	75
		Figure 36 : Zone d'activité des Vallières	78
		Figure 37 : Hangar de maintenance de l'aéroport Marcel Dassault de Châteauroux-Deols	79
		Figure 38 : Logo du Rennes St-Malo Lab	80

Figure 39 : Atouts et potentialités d'un territoire pour accueillir une zone d'activité.....	83
Figure 40 : Répartition des pôles logistiques en France	83
Figure 41 : Logo de Nord France Convention bureau.....	85
Figure 42 : Logo "France Congrès"	86
Figure 43 : Acropolis, Nice	87
Figure 44 : Projet Wacken Europe	88
Figure 45 : Piste cyclable phosphorescente.....	122
Figure 46 : Schéma de présentation du projet de valorisation des berges du Rhône (Source : site de la commune de Décines - Agglomération de Lyon).....	140
Figure 47 : Exemple de panneaux d'identification de site dans l'Oise	142