

Projet de Fin d'Études (PFE) 2020-2021

Innovations institutionnelles et transformations urbaines



*Vue aérienne du projet Ode à la mer Nature Urbaine © Ville de
Pérois*



Complexe Stéphane Hessel, Euralille © SPL Euralille

Sous la direction de Abdelillah Hamdouch

Elise Maneuvrier

**Innovations institutionnelles et
transformations urbaines : Études des projets
Euralille et Ode à la Mer Nature Urbaine**

Directeur de recherche
Abdelillah Hamdouch

Auteur
Elise Maneuvrier

2020

Avertissement

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

Formation par la recherche, Projet de Fin d'Études en génie de l'aménagement et de l'environnement

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'École Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Dynamiques et Actions Territoriales et Environnementales de l'UMR 7324 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

Remerciements

Avant de commencer ce rapport, je tiens à remercier mon tuteur de Projet de Fin d'Études, Monsieur Abdelillah Hamdouch qui s'est grandement impliqué dans la réalisation de ce PFE, et qui a su se rendre disponible pour me transmettre son savoir tout au long de cette année de recherche.

Sommaire

Table des figures	1
Introduction	2
2. Mise en contexte	3
3. Méthode et données	4
4. Cadre théorique des innovations institutionnelles	6
1.1. Le rôle des institutions et leur aptitude à être innovante	6
1.2. Les innovations sociales	7
1.3. Innovations institutionnelles et mobilisation des capitaux	12
1.4. Les transformations urbaines	13
1.4.1. Repenser le concept de gouvernance	14
1.4.2. Les enjeux des transformations urbaines	15
5. Études de cas	16
1.5. Présentation de la dynamique du projet Euralille	17
1.5.1. Historique, spatialisation et présentation générale	17
1.5.2. Un projet urbain développé par phases successives	18
1.5.3. Un projet critiqué à ses débuts	22
1.5.4. Trente ans plus tard : Euralille 3000	24
1.5.5. Conclusion sur le projet Euralille	25
1.6. Présentation du projet Ode à la Mer Nature Urbaine à Montpellier	26
1.6.1. Historique et diagnostic ayant fondé ce projet	26
1.6.2. Les objectifs du projet Ode à la Mer Nature Urbaine	30
1.6.1. Un projet labellisé « Écocité – ville intelligente »	30
1.6.2. Une opération déclinée en deux phases opérationnelles	32
1.6.3. Une transformation urbaine fondée autour du développement des transports en commun	34
1.6.4. Le développement commercial comme axe directeur	35
1.6.5. La mixité des fonctions urbaines en opposition au zoning	36
1.6.6. Un projet qui ne fait pas l'unanimité : une remise en question à venir ?	37

1.7. Le mode de gouvernance d'Ode à la Mer Nature Urbaine	38
1.8. Conclusion sur le projet Ode à la Mer Nature Urbaine	40
6. Analyse du développement de ces deux transformations urbaines	41
1.9. Deux projets portés par des métropoles : le phénomène de métropolisation	41
1.10. Des innovations institutionnelles nécessaires mais limitées	43
7. Conclusion	44
Bibliographie	46

Table des figures

Figure 1 : Carte de la France - localisation des 2 cas d'études	5
Figure 2 : Grille d'analyse des modalités de mise en oeuvre des projets urbains	17
Figure 3 : vue aérienne de différentes ZAC du projet urbain Euralille	18
Figure 4 : Vue de nuit d'Euralille : Gare Lille-Europe et Tour du Crédit lyonnais, 1995	19
Figure 5 : frise chronologique de la ZAC Euralille 1	19
Figure 6 : frise chronologique de la création des ZAC Euralille 2 et Euralille 3	20
Figure 7 : Comparaison entre les 4 ZAC du projet Euralille	21
Figure 8 : Pages 1, 3 et 4 de l'écho de la concertation de Saint So	24
Figure 9 : vues aériennes de l'avenue Georges Frêche en 1963 et 2018	27
Figure 10 : Vue aérienne du projet urbain Ode à la Mer	27
Figure 11 : carte des infrastructures routières desservant l'Avenue Georges Frêche	28
Figure 12 : Schéma des différentes imbrications du projet	31
Figure 13 : Périmètres des ZAC Ode à la Mer Nature Urbaine	32
Figure 14 : Projet d'ensemble Ode à la Mer Nature Urbaine	33
Figure 15 : plan du réseau de tramway de Montpellier	34
Figure 16: visuel projet de l'hôtel	36
Figure 17 : Tableau comparatif des deux transformations urbaines étudiées	43

1. Introduction

Dans le cadre de mon Projet de Fin d'Études, j'effectue une revue de littérature sur les innovations institutionnelles et les transformations urbaines. Étudiante en aménagement du territoire, ce sujet me permet de questionner plusieurs fondements de l'urbanisme, notamment celui de la gouvernance territoriale.

L'objectif de ce projet de recherche consiste à questionner les liens possibles entre les innovations institutionnelles et les transformations urbaines. En étudiant deux exemples de transformations urbaines majeures en France, j'**analyserai la manière dont les innovations institutionnelles peuvent contribuer à la conception et mise en œuvre de transformations urbaines.**

Ma première hypothèse que je cherche à vérifier pourrait être formulée ainsi : **les innovations institutionnelles affectent la façon dont les projets territoriaux seront conçus**, mis en oeuvre, suivis, mais aussi la façon dont la planification urbaine et l'aménagement du territoire vont être pensés. Ma seconde hypothèse est que **plus l'échelle d'une transformation urbaine est grande, plus elle est susceptible de provoquer des débats, donc plus il sera nécessaire de faire appel à des nouveaux modes de gouvernance.**

J'articulerai ma réflexion en trois parties. Je commencerai par définir l'objet de ma recherche, en questionnant les termes de mon sujet. L'analyse de ces derniers, de leurs singularités, me permettra ensuite d'étudier les liens entre innovation institutionnelle et transformation urbaine. Je me concentrerai ensuite sur la création d'une grille d'analyse, pour cibler les paramètres influents sur les projets urbains. Enfin, je mettrai à l'épreuve ma grille d'analyse en l'appliquant à deux études de cas de transformations urbaines majeures : j'étudierai le projet Euralille, ainsi que le projet Ode à la Mer Nature Urbaine.

Je cherche donc à comprendre *comment les innovations institutionnelles peuvent affecter des transformations urbaines.*

2. Mise en contexte

Alors que des mouvements sociaux de mécontentement s'animent en France, notamment à travers le mouvement des « gilets jaunes » qui a émergé fin novembre 2018, **nous devons nous questionner sur la façon dont les institutions peuvent innover**, afin de répondre à la demande des citoyens de verticalité, puisqu'ils sont demandeurs d'ordre, de protection et de sens, mais aussi d'horizontalité, puisqu'ils sont les experts de la ville.

Au-delà des mouvements sociaux, l'Humanité se trouve au tournant de **plusieurs transitions imbriquées les unes aux autres** : la transition écologique devenue centrale, la transition numérique qui influe sur tous les champs de la société, mais aussi les transitions économique, énergétique, sociétale, géopolitique, alimentaire et démographique. La **transition démocratique doit permettre de répondre à ses diverses transitions** auxquelles la société doit faire face (Rolland, 2019). Il semble nécessaire d'accompagner l'ensemble de ces transitions en les pensant dans leur globalité afin d'éviter une perte de stabilité politique.

Il est aujourd'hui indéniable que **plusieurs fractures démocratiques** existent, perceptibles par la perte de sens et de confiance vis-à-vis de la marche du monde, mais aussi envers les représentants politiques, économiques et syndicaux. Elles se manifestent par plusieurs **fragmentations à toutes les échelles de représentation politique** : territoires urbains et territoires ruraux, quartiers populaires et centres-villes, gagnants de la mondialisation et chômeurs, public et privé, population installée et migrants, etc.

Effectivement, dans cette période de transition, donc de passage d'un état à un autre, les problèmes sont traités au fil de l'eau et de l'actualité. Chaque transition évoluant à un rythme plus ou moins soutenu, elles peuvent finalement déstabiliser les organisations politiques, qui finissent par les subir. **En fonction des choix politiques, ces transitions peuvent donc entrer en résonance, ou bien en opposition.**

Deux choix s'offrent alors à nous : **faire converger ces transitions** pour produire un bien commun et leur donner du sens, **ou bien penser ces transitions indépendamment**, sans réfléchir à leurs interconnexions, et donc générer des conflits, des tensions, et propager un sentiment diffus de perte de sens.

Les **institutions, mais aussi les collectivités doivent être le lieu d'impulsion de ces transitions**. D'après Johanna Rolland (2019), maire de Nantes, la transition démocratique s'inventera dans les villes et les territoires. L'**échelon local possède une multitude d'avantages** : la proximité avec les citoyens, la capacité à innover et à accompagner d'innombrables initiatives qui viennent de la société civile, la capacité de prendre en compte les contextes locaux ainsi que la singularité de chaque territoire. Les habitudes des responsables à jongler entre le temps court et le temps long sont également essentielles. Pour tirer parti de cet échelon local, il doit être perçu dans une vision ambitieuse avec une méthode politique. Pour ne citer que l'exemple de la ville de Nantes, leur méthode politique s'appuie sur cinq principes fondateurs : la transversalité, la démocratie du faire, la dimension écologique, le récit et la démocratie participative.

Les **innovations institutionnelles semblent donc être un terreau favorable aux transitions de notre société**. Elles peuvent également permettre de repenser notre vision de l'aménagement du territoire, en questionnant notamment ses nombreux enjeux puisqu'il agit de manière directe sur les modes de vie, sur notre perception de la ville, mais aussi sur le rapport des usagers à leur environnement.

Ces **innovations sont fondamentales pour permettre de trouver une cohérence** entre les urgences d'aujourd'hui et les enjeux aux longs termes, mais aussi entre les actions et les pensées, et les attentes des individus et le bien commun.

La question de **résilience des territoires** apparaît donc comme centrale, puisqu'elle **doit permettre de maintenir une certaine cohésion territoriale**, à savoir une « gouvernance territoriale [qui] est la condition sine qua non pour obtenir un développement plus équilibré du territoire et parvenir, par le biais de la participation des différents acteurs (public, privé, tiers secteur, etc.), chacun avec son rayon d'action, à la cohésion territoriale » (Farinos, 2009 : 89).

3. Méthode et données

Pour réaliser ce projet de recherche, j'ai commencé par effectuer une revue de littérature dont le but était de **comprendre les mécanismes de chacun des concepts de mon sujet** : les innovations institutionnelles et les transformations urbaines. Pour pouvoir cibler les interactions entre ces derniers, il était nécessaire de les définir individuellement dans un premier temps.

Dans un second temps, nous avons sélectionné **deux villes à étudier afin d'explorer, dans la pratique**, les liens possibles entre des innovations institutionnelles et des exemples de transformations urbaines. Nous avons tout d'abord choisi **Lille**, ville du nord de la France, préfecture du département du Nord et chef-lieu de la région Hauts-de-France. Nous la comparerons avec **Montpellier**, ville et préfecture du département de l'Hérault au sud de la France.

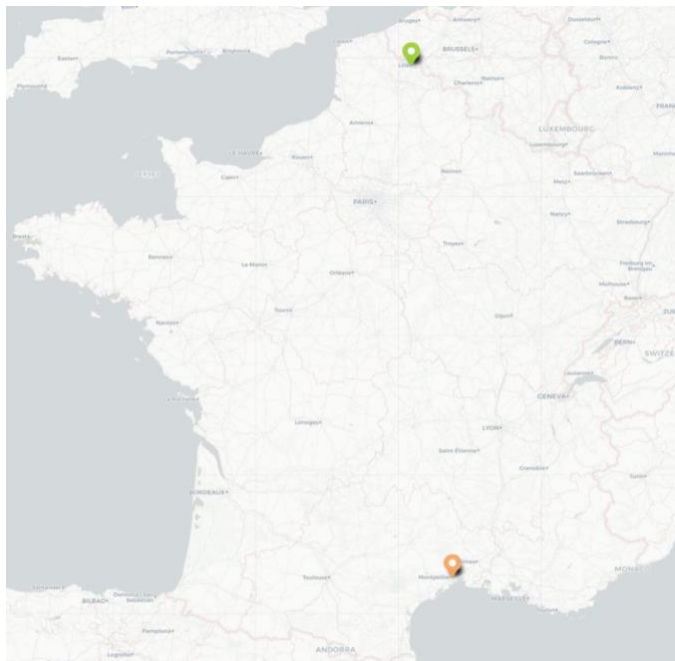


Figure 1 : Carte de la France - localisation des 2 cas d'études
(Source : OpenStreetMap, Elise Maneuvrier)

Pour choisir ces deux études de cas, nous avons privilégié deux projets urbains pouvant représenter **deux types de transformations urbaines majeures, qui ont mis en exergue le phénomène de métropolisation** comme forme d'innovation institutionnelle. Les deux villes étudiées se différencient entre autres par les motivations ayant conduit ces deux métropoles à étendre leurs territoires. Effectivement, il n'est plus possible pour Montpellier d'étendre son foncier sur des espaces « nus » (par exemple, des friches), contrairement à Lille qui développera son projet Euralille sur des anciennes friches ferroviaires notamment. **Le potentiel foncier n'est donc pas le même pour les deux transformations urbaines.** De plus, ces deux **projets ont débuté à 30 ans d'intervalle** : nous étudierons un projet urbain qui s'est véritablement développé à partir du début des années 2000, alors qu'Euralille représente un projet urbain pensé depuis les années 80/90.

Ces deux villes françaises accueillent respectivement 232 000 et 285 000 habitants en 2017 (source : INSEE). **Villes attractives démographiquement** d'après la variation de leurs populations, Montpellier semble attirer une proportion d'habitants légèrement supérieure (taux de variation de la population de 0,4% entre 2012 et 2017 à Lille, contre 1,2% pour Montpellier sur la même période).

En s'intéressant à la population qui composait les villes choisies, on remarque **qu'elles attirent toutes les deux des populations jeunes et actives**. Plus d'un tiers de la population lilloise a entre 15 et 29 ans. Près de 72% de la population a moins de 44 ans. Lille attire donc une population jeune, tout comme Montpellier dont 67% de la population a moins de 44 ans. Par la suite, nous étudierons davantage le développement territorial de ces deux villes à travers l'exemple de deux projets urbains les concernant.

4. Cadre théorique des innovations institutionnelles

Dans cette première partie, je vais prendre le temps de questionner mon sujet en réalisant une **revue de littérature sur les innovations institutionnelles**. Cette étape primordiale **servira de socle à l'élaboration de ma grille d'analyse** nécessaire à l'étude des liens entre les deux concepts de mon sujet. J'ai donc commencé par comprendre le rôle des institutions dans notre société et identifier les différents types d'innovation dont elles peuvent faire preuve.

1.1. Le rôle des institutions et leur aptitude à innover

D'après le Larousse, les **institutions caractérisent « l'ensemble des formes et des structures politiques, telles qu'elles sont établies par la loi ou la coutume et qui relèvent du droit public »**. Elles pourront prendre la forme d'habitus, de normes, de pratiques, de lois, de règles de comportement, et de sanctions. Ce sont aussi des mécanismes et des processus de socialisation formelle et informelle qui ont atteint un certain niveau de stabilité et de régularité dans le temps (Hillier et al., 2005). Les institutions doivent, en toute logique, permettre la cohésion sociale. À travers cette définition, on remarque que les institutions peuvent être distinguées en deux classes : les institutions formelles ou informelles.

Les institutions **formelles** peuvent s'apparenter aux lois, réglementations, normes, et contrats qui dictent nos comportements. Ce sont donc des **institutions légales**. Quant aux **institutions informelles**, ce sont des **conventions, des habitudes, des manières de faire les choses, des schémas de comportements (non écrits ni codifiés)**. Ce sont davantage des habitudes apprises dans le temps.

L'intérêt de cette dichotomie est de mettre en évidence la **transformation possible d'une institution informelle en institution formelle**. Par exemple, le fait de rouler à droite ou à gauche provient tout simplement d'habitudes prises, qui diffèrent d'un pays à un autre. Cette habitude fut alors institutionnalisée dans le Code de la route.

Lorsque l'on parle d'innovation institutionnelle, nous faisons référence à **un changement dans les « règles du jeu »** régissant les comportements humains. Elles peuvent être consensuelles et tenables dans le temps, malgré les contraintes des alternances politiques qui imprègnent l'espace de l'action publique et les aléas liés à la conjoncture économique (Hamdouch & Zuindeau, 2010). Pour qu'elles soient non seulement acceptées mais aussi respectées, **il est nécessaire qu'elles jouent leur rôle d'orientation des comportements**. Elles pourront alors être perçues comme légitimes, rentrant ainsi dans les mœurs.

Une seconde caractéristique des innovations institutionnelles est le **nouvel apport économique et social qu'elles engendrent**. Changer, créer des innovations doit nécessairement offrir une nouvelle utilité à la société. Cette nouvelle règle du jeu accorderait un avantage, comparé à l'institution précédente (si elle existait), pour répondre à un besoin non assouvi auparavant, qu'il fût exprimé ou non.

1.2. Les innovations sociales

Lors de ma revue de littérature, j'ai perçu de manière récurrente des similitudes entre innovation institutionnelle et innovation sociale. Selon le Conseil supérieur de l'économie sociale et solidaire (Innovation sociale : de quoi parle-t-on ? , 2020), l'innovation sociale, tout comme les innovations institutionnelles, consiste à **élaborer des réponses nouvelles à des besoins sociaux inédits** ou mal satisfaits dans les conditions actuelles du marché et des politiques sociales. Une innovation sociale est avant tout une action, un processus, qui induit de fait des changements visant à améliorer le bonheur humain à plusieurs niveaux de la société : la famille, les groupes et réseaux sociaux, les communautés territoriales, sociales, culturelles, etc. (Hillier et al., 2005).

Il est également intéressant de rappeler qu'une innovation, et dans notre cas **une innovation institutionnelle, est contextuelle** et se rapporte à des changements dans les programmes et les institutions **qui conduisent à inclure des groupes et individus exclus dans les différentes**

sphères de la société (Hillier et al., 2005). Elle dépend des changements dans la dynamique des relations sociales, y compris dans les rapports de forces, en impliquant la participation et la coopération des acteurs concernés par ces changements.

Il est fondamental de préciser que des changements innovants peuvent parfaitement ne pas relever d'une totale nouveauté. Nous pouvons faire référence à des modes d'organisation, des ajustements institutionnels tirés des décennies précédentes qui peuvent pour autant être qualifiées d'innovations dans le sens social. L'innovation sociale peut également signifier un retour vers « d'anciennes » formes institutionnelles (Hillier et al., 2005). Dans le cadre de notre étude, **nous considérons l'innovation comme la manifestation d'un changement ayant pour objectif et finalité l'inclusion sociale.**

D'après cette définition de l'innovation sociale, il s'avère que l'innovation sociale regroupe un ensemble d'actions, allant d'idées créatives à des actions innovatrices, de changements organisationnels à des initiatives individuelles. Hillier et al. soulignaient déjà en 2005 la nécessité de transformation de dynamiques de gouvernance à plusieurs échelles de la société, nécessité sur laquelle je reviendrai plus tard.

Pour faire apparaître plus clairement les liens entre innovation sociale et innovation institutionnelle, on peut commencer par s'attarder sur leurs fondements. Les **innovations sociales semblent venir « du bas »**, et s'accordent à des **initiatives généralement localisées** (Moulaert et al., 2019). On peut les qualifier de micro-dynamique. D'un autre côté, les **innovations institutionnelles, elles, partent « du haut »**. Comme précisé auparavant, c'est un changement dans les règles de gouvernance, qui s'applique à tous, donc elle s'apparente davantage à une **macro-dynamique**.

À partir de cette distinction, on peut concevoir que des innovations institutionnelles peuvent offrir un contexte propice à des innovations sociales plus locales, plus informelles, qui proviennent d'individus. Dans les faits, **plus le cadre institutionnel est permissif, plus des innovations sociales sont susceptibles d'apparaître**. Dans le cas inverse, une innovation sociale peut parfaitement être institutionnalisée, en passant d'une micro-dynamique à une macro-dynamique. Il

est juste de rappeler à nouveau que la durabilité de pratiques reconnues comme socialement innovantes dépend souvent d'une institutionnalisation à une échelle ou à un niveau plus élevé.

Cette évolution pourrait constituer le cœur de mon sujet, créant un lien entre transformation urbaine et innovation institutionnelle. Dans un **contexte du développement territorial**, Hillier et al. (2005) insistent pour dire que **l'innovation sociale correspond aux changements au niveau tant institutionnel que des comportements collectifs et individuels** (personnes éminentes, leadership) contribuant à l'intégration sociale.

On remarque tout de même la **nécessité d'améliorer les relations sociales pour permettre cette évolution**, et cela passe par la reconstruction de systèmes de communication, par la prise de décisions transparentes, par la solidarité, la coopération et la redistribution des pouvoirs économique et politique.

Hamdouch & Galvan (2019) affirment que les innovations sociales doivent répondre à trois objectifs :

1. **Satisfaire des besoins individuels et collectifs** de base, en particulier ceux négligés par les principaux acteurs politiques et économiques
2. **L'autonomisation et la mobilisation des citoyens** vers la transformation sociopolitique (renforcement de la démocratie au niveau local et au-delà)
3. **Améliorer des relations sociales**

De mon point de vue, il est judicieux d'étudier ces trois objectifs, pour parvenir à cibler les liens avec la notion de transformation urbaine. **Si l'on comprend la visée des innovations sociales, nous pourrions supposer les répercussions que doivent émettre toute transformation urbaine.**

1. Satisfaire des besoins humains

Lorsque l'on parle de besoins humains, nous pouvons les distinguer en **deux classes** : ceux **fixés par la consommation privée**, les besoins de "base" (comme le logement, la nourriture etc.), et ceux qui comprennent les **services essentiels, fournis par la communauté** (comme l'eau, l'assainissement, les transports, la santé, l'éducation, la culture etc.). Nous pouvons tout de même relever que cette distinction **dépend fortement du contexte** dans lequel nous nous trouvons en

catégorisant des besoins humains, puisqu'ils varient selon les sociétés et les communautés (Hillier et al., 2005). En réalité, on remarque que ces **besoins sont directement liés avec plusieurs moteurs de l'inclusion sociale**. Par exemple, le revenu, la consommation, la pauvreté, les réseaux sociaux, le marché du travail, la participation politique font eux aussi partie intégrante de cet acte d'inclure socialement pour intégrer un système social.

En répondant aux besoins humains, une **innovation sociale doit donc permettre aux individus d'être admis dans cette structure sociale**, sauf que plusieurs restrictions surviennent. Partons d'un exemple concret pour évoquer cette première limite. Le gouvernement peut parfaitement aider ces citoyens à se loger, mais les moyens de subsistance dans ce nouveau logement ne sont pas forcément modifiés. L'habitant doit alors payer de multiples services (électricité, eau...), sans évolution de salaire. La distinction entre les deux types de besoins humains permet donc de distinguer la marge de manœuvre laissée aux innovations sociales.

Satisfaire des besoins humains est donc une **première étape pour caractériser une modification sociale d'une innovation**, mais elle n'est pas suffisante, puisque les besoins humains ne sont pas tout le temps, et en totalité assouvis.

En étudiant la question des besoins humains, on remarque ainsi que **l'inclusion sociale permise par les innovations sociales dépend de plusieurs facteurs**, allant bien au-delà de la question des revenus. Les **libertés et les privations** sont une deuxième partie non négligeable de l'étude de l'inclusion sociale, telles que le manque d'opportunités économiques et des conditions sociales précaires, l'absence de services publics, l'autoritarisme... (Hamdouch & Galvan, 2019 ; Moulaert et al., 2013). Dans ce cas, pour évaluer la réduction de la pauvreté issue d'une innovation sociale, il est nécessaire d'analyser l'innovation sociale à travers ses liens avec les causes structurelles de la pauvreté, ses interactions avec les institutions gouvernementales, et son impact sur la solidarité sociétale envers les pauvres. **Satisfaire les besoins humains constitue donc le premier objectif d'une innovation sociale mais aussi d'une innovation institutionnelle.**

2. Accroître des capacités politiques

Comme nous l'avons vu précédemment, satisfaire les besoins humains n'est pas l'unique objectif d'une innovation sociale. Une seconde étape pour voir un changement sociétal serait

d'accroître les capacités sociopolitiques des citoyens. Comme Ivison, (2002) l'écrit. : « Reprocher aux gens d'absorber des ressources sociales sans leur donner les capacités et de vraies opportunités pour contribuer à cette société, ou sans les pourvoir pour eux, est profondément incohérent. » **Une innovation institutionnelle doit consentir l'accroissement de l'accès à toutes les ressources permettant cette amplification des capacités des citoyens.**

Ce deuxième objectif peut constituer un second lien tangible avec la notion de transformation urbaine. En offrant aux habitants les moyens de participer activement dans la société, quelle que soit l'échelle (d'un quartier, d'une ville, d'un pays), on transforme inévitablement l'urbain. Par exemple, en encourageant des groupes exclus à partager leurs propres besoins, on laisse place à des villes plus inclusives, en légitimant la participation citoyenne et l'engagement des citoyens avec d'autres parties prenantes (Hamdouch & Galvan, 2019 ; Moulaert et al., 2013)). Réfléchir à l'inclusion sociale de tous les citoyens amène inéluctablement, à nouveau, à réfléchir à la notion de gouvernance.

En 2019, Hamdouch & Galvan nous ont fait part de leur **analyse sur les échelles territoriales**, et plus particulièrement sur l'échelle du quartier. Très souvent, cette échelle n'est pas reconnue à sa juste valeur, et plus particulièrement sur son aspect social. Il est fréquemment perçu comme un élément déstabilisateur par les autorités, particulièrement du point de vue de la planification. Le rôle des quartiers entrevus comme des éléments déstabilisateurs peut être un aperçu de cette différence entre le point de vue des autorités, et les besoins des citoyens. Au final, puisque les points de vue divergent, alors **l'avis des citoyens peut être, ou non, pris en compte lors de projets de transformation urbaine, en fonction du contexte institutionnel et des circonstances locales.**

3. Changer les relations sociales

En revanche, **lorsqu'une conscience participative existe, l'émergence d'initiatives locales existe** même si les habitants ne sont pas pleinement consultés pour un projet. Ils sont alors en capacité de réagir à cette éventuelle exclusion, grâce à leur conscience de leur territoire (Moulaert et al., 2013). Nous sommes alors en mesure de découvrir de **nouveaux arrangements sociaux, de nouveaux modes de coordination et de nouveaux liens entre les parties prenantes. L'innovation sociale offre alors la possibilité d'inventer des nouveaux modes d'interactions originaux et innovateurs**, tout en s'inscrivant dans des solidarités et des valeurs actuelles (Hillier

et al., 2005). Par ailleurs, l'innovation sociale doit inciter à prendre conscience des trajectoires de développement (ou de déclin), qui permettent de mettre en valeur la région sociale et ses potentialités (Hillier et al., 2005).

À partir de mes recherches sur les innovations sociales, je retiens **l'importance de la participation citoyenne, qu'elle soit consciente, intentionnelle ou non**. Les acteurs doivent être divers, qu'ils constituent la société civile, le monde politique, administratif, de la recherche etc. La **collaboration de l'ensemble de ces citoyens deviendra alors le point de confrontation entre problèmes sociaux, recherche et politiques publiques**.

1.3. Innovations institutionnelles et mobilisation des capitaux

À travers cette approche par l'angle des besoins, nous avons affirmé **l'importance des liens sociaux dans notre réflexion sur le rôle des innovations institutionnelles**. Moulaert et Nussbaumer (2004) ont constaté le caractère profondément existentiel des rapports humains, qui sont vecteurs d'intégration et d'apprentissage, et cette réponse aux besoins humains doit passer par l'organisation des liens sociaux. Cette remarque fait donc appel à **l'importance des formes de gouvernance locales, souples et réactives qui facilitent l'identification des besoins, mais également la mobilisation des différentes formes de capitaux adéquats** (Hillier et al., 2005).

En effet, puisque les **innovations institutionnelles** cherchent à favoriser l'inclusion sociale, elles **favorisent également le capital social à l'échelle locale**, qui rassemble un ensemble de relations sociales, plus ou moins normées, et qui constitue des ressources pour les individus (Bourdieu, 1980). De plus, le **capital humain** défini par Bourdieu en 1980, qui désigne l'ensemble des savoirs et savoir-faire intégrés par les individus, **peut lui aussi être développé grâce à ce type d'innovation**. Ahern et al., (2014) affirment que la capacité des territoires à mobiliser et surtout à renouveler ces formes de capital, en comprenant mieux la manière dont elles interagissent les unes avec les autres est un facteur décisif de leur développement.

Ainsi, **l'innovation sociale est une configuration propice à l'apprentissage qui permet l'émergence d'institutions** dont les objectifs seront de satisfaire des besoins, d'accroître les capacités politiques des individus mais aussi de faire évoluer les relations sociales. Ces **objectifs ne pourront être atteints à la condition sine qua none de la prise en compte de formes de**

capitaux cités précédemment. Une innovation institutionnelle sera caractérisée comme telle si sa capacité à transformer ces formes de capitaux, en s'appuyant sur de nouvelles relations de gouvernance est avérée. Elle **devra parvenir à faire coopérer un ensemble d'agents de plusieurs types** (privé et public). L'apparition de nouveaux arrangements institutionnels pour répondre à de nouveaux besoins pourra ainsi être considérée comme une innovation dans le capital institutionnel (Hillier et al., 2005).

1.4. Les transformations urbaines

La seconde partie de mon PFE porte sur la notion de transformation urbaine. Pour rappel, ma réflexion peut être formulée de la sorte : *Comment les innovations institutionnelles peuvent-elles affecter des transformations urbaines ?* Afin d'identifier les liens entre ces deux thèmes, je vais maintenant porter ma réflexion sur la notion de transformation urbaine.

Tout d'abord, il est juste selon moi de mentionner que le **territoire est une construction sociale**. Hamdouch et Zuindeau (2010) soulignent **qu'il est conçu en même temps qu'un projet territorial** : « Il est bien plus que l'espace. Il est cet espace, mais avec de surcroît l'ensemble de ses caractéristiques socioculturelles, ses hommes, ses institutions, son histoire... ». Cette première remarque nous amène déjà à réfléchir à la façon dont les territoires ont évolué dans le temps. Je pense notamment à **l'urbanisation** qui n'a cessé de convertir significativement des terres en développement urbain. Cette modification du territoire, sans précédent, rappelle **l'importance d'approches innovantes pour générer des connaissances avant, pendant et après le processus d'urbanisation** (Ahern et al., 2014). Keeley (2007) réitère cette vision de l'urbanisation, en affirmant que de « nouvelles approches de la planification et de la conception urbaines seront de plus en plus importantes pour relever le défi de l'utilisation durable des terres urbaines ». Ce sera en passant par une **transdisciplinarité** alliant la coproduction de connaissances par les scientifiques, les professionnels de la planification, mais aussi les citoyens (Tress et al., 2005). Plusieurs auteurs s'accordent pour insister sur le **savoir citoyen primordial à la planification urbaine**. Dickinson et al. (2012) parlent même de science citoyenne, science civique, ou science participative qui alloue une entrée particulièrement encourageante pour des collaborations transdisciplinaires. Leur rôle peut alors être celui d'une passerelle entre la recherche universitaire et la société. Nous pouvons donc préciser la définition de **planification comme de l'action sociale avec des fondements scientifiques, technologiques et juridiques** (Nilsson & Florgård, 2009).

En s'appuyant sur l'importance de la science civique exposée précédemment, il semblerait que les innovations sociales soient un contexte propice à l'intégration croissante des citoyens dans la planification urbaine. Effectivement, comme nous l'avons rapidement abordé, **l'innovation sociale est intimement liée avec les innovations dans les rapports sociaux et de gouvernance** (Moulaert & Hamdouch (eds), 2006).

1.4.1. Repenser le concept de gouvernance

Alors que nous avons catégorisé les objectifs des innovations institutionnelles dans la première partie, il est temps d'élaborer les premiers liens entre ce type d'innovation et la notion de gouvernance. D'après Moulaert et al. (2019), il figure que la **capacité de gouvernance en contexte urbain est étroitement liée à la capacité des relations institutionnelles à agir comme un acteur collectif vers la création de milieux de vie de meilleure qualité et plus équitables.**

« La **gouvernance** est l'ensemble des **règles et des processus collectifs**, formalisés ou non, par lequel les acteurs concernés participent à la décision et à la mise en œuvre des actions publiques. Ces règles et ces processus, comme les décisions qui en découlent, sont le **résultat d'une négociation constante** entre les multiples acteurs impliqués. Cette négociation, en plus d'orienter les décisions et les actions, **facilite le partage de la responsabilité entre l'ensemble des acteurs impliqués**, possédant chacun une certaine forme de pouvoir. »
Isabelle Lacroix, I. L., & Pier-Olivier St-Arnaud, P.-O. S.-A. (2012)

Depuis les années **1970**, la **montée du néolibéralisme dans le système politique** a participé à l'apparition d'un **nouveau type de conseillers et de décideurs**. De surcroît, les régimes politiques à toutes les échelles se sont imprégnés d'une conception de marché qui a dévalué la place de la démocratie. Cette transformation de l'organisation politique mondiale a contribué à la suppression du pouvoir décisionnel participatif des parties de la population les plus touchées par les crises économiques récurrentes (Moulaert et al., 2019).

Finalement, cette volonté de « **gouvernance par le bas** » (*bottom-linked governance*) ne sera qu'une **réaction de réponse** par les citoyens exprimant un besoin de reconnaissance de leur rôle.

Elle découle également d'un **besoin d'interaction** : elle forme une **trajectoire de co-construction** et de moments de **confrontation** dans lesquels la protestation et le conflit, ainsi que l'analyse, le co-apprentissage et la négociation ont tous un rôle. Elle induira aussi la **création de formes de coopération entre les acteurs et les institutions**, ainsi que des formes de gouvernance entre des acteurs ayant des échelles d'influence différentes (Moulaert et al., 2019).

En d'autres mots, cette nouvelle forme de gouvernance démocratique pourra jouer un rôle significatif dans la création de communautés sociales innovantes au niveau local. Hillier et al. (2005) soulignent que cette approche « par le bas » (*bottom-up*) doit être inclusive et participative. Elle permettrait alors à des individus ou à des groupes exclus de la société civile de devenir les préconisateurs d'initiatives locales. Pour autant, il faut souligner que les institutions, qu'elles soient politiques, administratives ou de gouvernance, doivent être favorables à de telles innovations pour qu'elles portent leur fruit. Elles pourront même devenir des catalyseurs pour ces innovations (Hillier et al., 2005).

D'après Moulaert et al. (2019), **c'est au niveau local que la transformation sociopolitique peut débiter**. Effectivement, cette échelle permet de dénoncer les besoins réels du territoire, de montrer les échecs des institutions politiques locales et d'exposer les expériences d'une nouvelle offre politique inclusive. Ces institutions d'État devraient, selon eux, passer par un processus de médiation renouvelé entre démocratie directe et démocratie représentative. Cette **gouvernance par le bas est à la fois un résultat de l'innovation sociale, mais aussi une condition sine qua none à sa durabilité**.

1.4.2. Les enjeux des transformations urbaines

La notion de transformation urbaine regroupe un **ensemble de modifications de l'espace urbain** susceptibles d'être mises en oeuvre. On y retrouve les phénomènes de concentration, d'étalement ou de polycentrisme, mais aussi la problématique des écoquartiers ou de la création de nouveaux quartiers, la question des logements participatifs où les habitants élaborent leur propre projet, la gestion de friches urbaines, industrielles, commerciales, voire le domaine du logement, et donc du lieu de vie.

Par ailleurs, ces changements de l'espace urbain peuvent mettre en exergue une série d'**enjeux** qui doivent être reconnus et étudiés. En voici une partie, non exhaustive. Par exemple, des conflits d'usage peuvent survenir, notamment lorsque l'espace public est privatisé. On pense également à

la gentrification, qui parfois, exclut ceux qui ont fait vivre ce territoire. C'est en réalité la **question de l'appropriation de l'espace public qui lie ces divers enjeux.**

Moulaert (2000, 2002) souligne plusieurs **difficultés du développement local** dans le contexte des villes européennes : dispersion des compétences dans divers domaines de politique de développement urbain et local, manque d'intégration d'échelles spatiales et, en premier lieu, aliénation des besoins des groupes fragilisés dans la société urbaine.

Pour surmonter ces difficultés, Moulaert, (2000, 2002) propose une nouvelle approche **d'*Integrated Area Development***, dans l'optique d'organiser le développement des quartiers. L'objectif de cette approche est d'intégrer les sphères du développement social et les acteurs principaux selon le principe de l'innovation sociale. À nouveau, ce principe d'innovation sociale cherche à lier la satisfaction des besoins humains à l'innovation dans les rapports sociaux de gouvernance, en soulignant en particulier la capacité sociopolitique et l'accès aux ressources nécessaires à la satisfaction des besoins humains, y compris la participation aux prises de décisions politiques au sein de structures souvent aliénantes sinon opprimantes (Martinelli et al., 2005).

Dans cette quatrième partie, je vais analyser deux projets urbains français, majeurs non seulement par l'espace concerné (plusieurs centaines d'hectares, 220 ha pour Euralille, et 250 ha pour Ode à la Mer) mais aussi par les répercussions au long terme, dans le but de **mettre en exergue leurs capacités, ou non, à innover institutionnellement pour mettre en œuvre ces transformations urbaines. Je cherche alors à vérifier si les innovations institutionnelles affectent la façon dont les projets territoriaux seront conçus**, mis en oeuvre, suivis, mais aussi la façon dont la planification urbaine et l'aménagement du territoire vont être pensés. Je souhaite également vérifier mon hypothèse que plus l'échelle du projet urbain est grande, plus il sera susceptible de déclencher des débats, donc plus il sera nécessaire de faire appel à des nouveaux modes de gouvernance.

5. Études de cas

À partir des lectures que j'ai réalisées, j'ai élaboré **une liste de critères que je pense nécessaires à étudier.** À partir des informations collectées, je m'attarderai à l'examen des liens entre innovation institutionnelle et transformation urbaine. Voici un tableau récapitulatif de ces critères.

Figure 2 : Grille d'analyse des modalités de mise en oeuvre des projets urbains

Quelle échelle territoriale de déploiement : quartier, ville, intercommunale, départementale, régionale, nationale ?
Quel acteur l'initie ? Gouvernement ? Pouvoir public local ? Entreprise ? Investisseur ? Associations ? Mouvements de citoyens ?
Qui détient le pouvoir de sa mise en œuvre ?
Quel(s) objectif(s) ?
Quel modèle de développement urbain appliqué ?
Quelle échelle temporelle ? Entre l'initiative et l'état d'accomplissement théorique de cette transformation
Quels effets : culturel, social, économique, écologique ?
Quel(s) outils de concertation utilisé(s) ? Sur quelle durée ?

Il est maintenant question d'analyser deux projets urbains dans deux villes différentes : le projet d'Euralille à Lille, développé dans les années 80, et Ode à la Mer Nature Urbaine à Montpellier créé au début des années 2000.

1.5. Présentation de la dynamique du projet Euralille

1.5.1. Historique, spatialisation et présentation générale d'Euralille

A la **fin des années 1980**, le projet Euralille est **déclenché par la décision de créer une nouvelle gare à Lille**, qui deviendra l'un des nœuds du réseau à grande vitesse nord-européen. Il se situe à l'est du centre de Lille en dehors des remparts historiques de la ville. Jusqu'au XVII^{ème} siècle, la ville de Lille est restée concentrée à l'intérieur de ces remparts, les terrains à l'extérieur de cette enceinte sont donc restés longtemps non utilisés. Le projet d'Euralille est venu s'implanter sur près de **120 hectares** initialement (en 2020, 220 hectares ont été concernés ou doivent l'être).

L'objectif de la municipalité de l'époque, **sous l'impulsion du maire Pierre Mauroy** (Parti socialiste), est **de bâtir 650 000 m²** de surface utile pour créer un **quartier d'affaires**. Cette surface a pour vocation d'être utilisée pour **plusieurs usages** : bureaux, centre commercial, palais des congrès et des expositions, et enfin une « petite » portion de logements. Ce projet doit offrir un renouveau pour la métropole lilloise **après le déclin économique subi dans les années 70**.



Figure 3 : vue aérienne de différentes ZAC du projet urbain Euralille

1.5.2. Un projet urbain développé par phases successives

De **1988 à 1989**, sous la direction de Pierre Mauroy, maire de la ville, est établi **le plan urbain directeur** du projet. Ce dernier devait être une vitrine d'une nouvelle façon de concevoir la ville moderne. **Euralille est d'abord conçu pour changer l'image de Lille**, jugée par la municipalité comme trop reliée à celle d'une région en crise (*Euralille – Archives de la MEL*, s. d.). L'agglomération sera ainsi munie d'une **nouvelle gare TGV**, mais aussi d'un **centre international d'affaires**, lui offrant une nouvelle place de marque entre les grandes métropoles européennes. En 1988, une consultation internationale est lancée pour le choix de l'architecte : l'agence néerlandaise OMA de l'architecte urbanisme Rem Koolhaas est choisie.

De **1989 à 1990**, une nouvelle phase débute : celle de la **concertation et de la négociation**, non seulement auprès de l'équipe municipale mais aussi auprès des habitants (via les conseils de quartier lillois).

Plusieurs outils sont utilisés : exposition ouverte au grand public dans le hall de l'Hôtel de Ville de Lille, mais aussi organisation d'un forum public. Cette seconde phase aboutira par **la création de la Société d'Économie Mixte Euralille (SAEM)** et de la **Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Centre International d'Affaires des Gares (CIAG)**.

En février 1991, les **travaux débutent** sur les 120 hectares de foncier autour de la gare pour concrétiser un programme de 800 000 m². Cette période annonce une **rupture architecturale forte**, en édifiant les premières tours en verre qui se distinguent fortement des habituelles façades en brique des villes du Nord de la France. En **juin 1994** sera inaugurée la **gare TGV** en présence du Président de la République. Trois mois plus tard, en **septembre 1994**, le **centre commercial Euralille** ouvre ses portes. Un an plus tard, la ville organise une **exposition « Euralille : poser, exposer »** pour dévoiler les cinq premières années du projet. **La première phase de travaux est conclue en 1996.**



Figure 4 : Vue de nuit d'Euralille : Gare Lille-Europe et Tour du Crédit lyonnais, 1995
(Source : Archives de la MEL)



Figure 5 : frise chronologique de la ZAC Euralille 1 (source : Elise Maneuvrier)

Une **deuxième phase s'ouvre à Lille en 1998**, notamment grâce à la relance de la commercialisation de programmes de logements et de bureaux ainsi qu'au développement d'un chantier de contournement au sud-est du périphérique. Le quartier Euralille est **déployé vers le sud** avec la **création de la ZAC Euralille 2 en 2000**. La programmation de cette ZAC suit, comme la première, une tendance à la **mixité fonctionnelle** : création de logements, de bureaux, de commerces et d'activités. En **2001**, le **chantier du centre des affaires** débute, et sera ensuite **prolongé vers le sud**.



Figure 6 : frise chronologique de la création des ZAC Euralille 2 et Euralille 3 (source : Elise Maneuvrier)

En **2006**, la troisième ZAC est créée pour rendre ce quartier « plus attractif » : la **ZAC de la Porte de Valenciennes**. Les travaux débuteront en 2011. En **2008**, **Martine Aubry** alors maire de Lille, est également élue à la présidence de Lille Métropole Communauté. Elle succède à Pierre Mauroy à la présidence de la SAEM. **Deux nouveaux projets** sont alors conçus pour poursuivre le développement du quartier Euralille : **Euralille 3000** et la **requalification de la friche Saint-Sauveur**.

Plusieurs « sous-projets » continuent d’être développés progressivement au cours des deux décennies suivantes, en parallèle des autres secteurs (autres ZAC) qui sont créés ensuite. Par exemple, le quartier du Bois-Habité au cœur d’Euralille 2 est inauguré en 2012, six ans après la création de la troisième ZAC.

En décembre **2017**, le **début des travaux de la ZAC Saint-Sauveur** commence, pour réhabiliter cette friche de 23 hectares en un quartier résidentiel principalement.

Le projet Euralille a donc été constitué en **cinq ZAC successives** qui ont été aménagées à différentes périodes. Il y a d’abord la ZAC du Centre International d’Affaires des Gares, CIAG souvent appelée **Euralille 1**. La deuxième ZAC est celle d’**Euralille 2** ou Bois Habité. Elle se localise au sud du quartier des gares. La troisième ZAC est celle de la **Porte de Valenciennes** qui fait la jonction avec le sud de Lille. Les deux dernières ZAC, qui sont en cours de réalisation, sont les **ZAC Saint-Sauveur**, située à l’ouest de la ZAC Porte de Valenciennes, et la **ZAC Euralille 3000**.

Figure 7 : Comparaison entre les 4 ZAC du projet Euralille¹(source : Elise Maneuvrier)

	Euralille1	Euralille 2	Porte de Valenciennes	Saint-Sauveur	Euralille 3000
Création de la ZAC	1990	2000	2006	2008	2008
Périmètre	220 hectares				
	90 hectares	22 ha	15ha	23 hectares de friche	70 ha
Surface des bureaux	250 000 m ² de bureaux				
	<i>Donnée manquante</i>	87 607 m ²	<i>Donnée manquante</i>	35 000 m ²	100 000 m ²
Surface des commerces et des activités	85 147 m ² dont 66 000 m ² destinés à un centre commercial	33 636 m ²	<i>Donnée manquante</i>	20 000 m ²	30 000 m ²
Nombre de logements	700 logements	823 logements	1100 logements (dont 33% de logements sociaux)	Quartier résidentiel 2300 logements	1000 logements
Surface des hôtels	6 hôtels de 700 chambres				
	35 281 m ²	10 000 m ²	-	-	-
Surface des équipements	81 162 m ²	28 000 m ² (crèche, écoles, équipements sportifs)	4000 m ²	20 000 m ²	<i>Donnée manquante</i>
Surface des espaces verts	20 hectares d'espaces verts aménagés				

¹ Sources des données du tableau : SPL Euralille, 2020a ; SPL Euralille, 2020b ; SPL Euralille, 2020d ; SPL Euralille, 2021 ; *Compte-rendu annuel d'activités au concédant, ZAC Euralille 2*, 2007

1.5.3. Un projet critiqué à ses débuts

De nombreux débats ont été soulevés au début du projet, portés par une critique populaire mais aussi élitare. Les **lois de décentralisation de 1982 et 1983** impulsent en France une nouvelle forme de démocratie locale. On observe alors une implication croissante des citoyens dans les débats sur la transformation des villes. En 1985, l'obligation nouvelle de concerter les citoyens lors de la création de ZAC légitime cette implication citoyenne. Le Plan Urbain Directeur d'Euralille sera donc lui aussi soumis à concertation avant d'être adopté en avril 1990. Les années 90 ont aussi été marquées par l'avènement de la publicité sur des opérations d'urbanisme : Euralille n'échappera pas à la règle.

L'architecte choisi pour le projet, Rem Koolhaas, est plutôt partisan de la modernité architecturale. L'organisation du projet sera critiquée à l'époque, considérée comme un assemblage de fragments chaotique, provenant de différents programmes qui se superposent (Didelon, 2020).

La **première phase d'implication des habitants** commence par l'ouverture d'une concertation via une exposition mise en place à l'Hôtel de ville. Les conseils de quartier sont ensuite monopolisés, et un feuillet municipal *Lille actualités* est publié. Enfin, une grande réunion publique en avril 1990 est organisée, avant l'adoption du Plan Urbain Directeur du projet. Les critiques soulevées proviennent de plusieurs parties : d'habitants de la métropole, de riverains touchés par les travaux, de commerçants du centre-ville, de responsables associatifs, de politiciens locaux faisant partie de l'opposition politique, mais aussi d'architectes lillois. Elles portent d'abord sur les **problèmes « pratiques » du projet**, problèmes non soulevés par la critique élitare : circulation, embouteillages, cyclistes, piétons, coupures entre les quartiers, création des nouveaux équipements, espaces verts suffisants, etc. Puis des questions moins triviales sont ensuite émises. Le manque de transparence du processus de projet est scandé dans les journaux, mais aussi par des élus locaux écologistes. Le **choix de l'architecte est également discuté** : effectivement, Rem Koolhaas a été choisi pour concevoir le projet, alors que les lignes directrices de ce dernier n'étaient pas établies. La **critique** se dirige ensuite **sur l'aspect économique de l'opération**, notamment par les partis politiques de droite. Les **coûts de construction des bureaux** prévus au-dessus des voies ferrées induiraient une augmentation des loyers qui seraient alors disproportionnés face aux loyers du reste de la ville.

Un **contre-projet** sera élaboré par plusieurs architectes lillois, voulu plus humain et plus souple : porté par Pierre-Louis Carlier, ce projet sera refusé par le maire, qui considérera cette nouvelle approche comme populiste. Il affirmera sa préférence pour le **projet de Rem Koolhaas, qui marquera une véritable rupture avec le tissu urbain du Lille ancien**, malgré sa difficulté à convaincre une bonne partie des Lillois.

Finalement, la **critique élitaire** semble s'être focalisée sur les **intentions des concepteurs**, tandis que la **critique populaire est plus holistique**, et s'est révélée plus abondante que la critique élitaire pendant la prise de décision des orientations du Plan Directeur Urbain d'Euralille. À l'inverse, la seconde forme de critique s'élèvera cinq ans plus tard, lorsque les premières opérations d'aménagement seront finies.

1.5.4. La gouvernance qui évolue au fil des décennies

Trente ans plus tard, nous avons le recul nécessaire pour s'interroger sur la façon dont les citoyens ont pu être impliqués dans le projet Euralille. Les **méthodes de concertation ont évolué** depuis, même si les politiques ont toujours recours aux outils utilisés en 1990. Dorénavant, la Métropole Européenne de Lille a su innover institutionnellement en multipliant les moyens de communication et d'échanges avec les citoyens. Par exemple, une **plateforme collaborative** a vu le jour pour recueillir leurs avis sur des projets ciblés : ce nouvel outil offre une visibilité nouvelle aux avis des citoyens (MEL, 2019).

En complément de cette plateforme, la métropole a fait paraître des « **journaux de la concertation** » qui selon moi constituent une **manière innovante** de transmettre dans un premier lieu l'information de manière ludique, mais aussi de recueillir l'avis des citoyens. Une partie explicative du projet, avec des cartes, des schémas et des illustrations expose le projet. Sur certains de ces journaux, une page est dédiée au recueil des avis, en proposant plusieurs orientations de réhabilitation de l'espace concerné : des propositions à choix multiples sont proposées (figure 6). Les réponses peuvent être déposées dans **quatre lieux de la concertation** où se déroulent également des expositions ainsi que des réunions publiques.

Emblème de l'évolution du quartier, ce projet nous offre une occasion unique de réaliser un constat du développement d'Euralille. Effectivement, les **enjeux de cette opération correspondent aux enjeux** générés par l'évolution du quartier depuis les années 90 :

- **Accompagner l'augmentation des flux** générée par le renforcement des capacités de transports
- Accueillir le **développement des besoins économiques de la métropole** en créant de nouvelles surfaces de bureaux
- **Intensifier la vie du quartier et le plaisir de vivre en ville** : logements, animation des espaces publics et des rez-de-chaussée.

Partant du constat que les flux multimodaux s'accroissent, l'objectif est alors d'anticiper le **développement urbain de ce pôle d'échanges métropolitain** (TGV, métro, TER, tramway, bus...). Euralille 3000 se veut être un projet qui témoigne « d'une réflexion sur les nouveaux modes de travail, plus ouverts, nomades et collaboratifs » (SPL Euralille, 2020c). La **place du piéton et des cyclistes devient centrale** également grâce à la réorganisation des transports.

Finalement, le projet Euralille 3000 est une seconde étape du développement de la ZAC Euralille 1, mais aussi du projet d'ensemble Euralille. Il offre une vue intéressante sur les finalités résultant du projet d'ensemble depuis 1989. Il s'agit d'une nouvelle opportunité pour la métropole **d'adapter le développement du méta-projet Euralille en fonction des nouveaux objectifs de son développement.**

1.5.6. Conclusion sur le projet Euralille

Après le déclin économique subi dans les années 70, **cette transformation urbaine majeure développée dans les années 90** devait permettre de créer un quartier d'affaires accompagné de logements, d'activités, d'équipements et d'espaces publics. L'arrivée d'une nouvelle gare européenne était une occasion de dynamiser près de 220 hectares de foncier à proximité du centre-ville lillois. **Ce projet a été conçu comme un méta-projet**, avec « des grands principes fixant un horizon, donnant un souffle à l'action permettant à la fois de mobiliser des réseaux d'acteurs urbains et de cadrer leurs interactions » (Pinson, 2009). Effectivement, je pense que la **force du projet d'ensemble Euralille est d'avoir su accorder l'ensemble des projets concrets avec ce méta-projet.**

Ces projets concrets qui le mettent en œuvre, en l'occurrence les cinq ZAC, ont montré **l'adaptation** (à des facteurs imprévisibles en amont par exemple) **et l'apprentissage** employés entre chacune d'entre-elles. Ces projets concrets ont été le lieu d'interactions et de confrontations entre les acteurs, mais aussi avec les habitants.

Euralille est également parvenu à **adapter son méta-projet aux évolutions de son territoire**. Lille Métropole a innové dans son mode de gouvernance, en **accordant progressivement une place de plus en plus importante à la science citoyenne**. Finalement, **Euralille peut être considéré comme un exemple de transformation urbaine majeure où l'innovation institutionnelle a facilité son acceptation par l'ensemble des acteurs**. Les innovations institutionnelles ont donc affecté la façon dont les sous-projets ont été conçus.

Après l'étude de cette première transformation urbaine dans le nord de la France, nous allons maintenant étudier une seconde transformation urbaine dans le sud de la France, dont les objectifs diffèrent de ceux d'Euralille. **L'intention de cette comparaison est alors de percevoir si les acteurs de cette seconde transformation urbaine majeure ont eux aussi réussi à innover dans leur mode de gouvernance** pour conduire ce projet à son terme, et dans des conditions optimales au développement territorial.

1.6. Présentation du projet Ode à la Mer Nature Urbaine à Montpellier

1.6.1. Historique et diagnostic ayant fondé ce projet

L'opération d'ensemble de la route de la Mer renommée ODE à la Mer Nature Urbaine, est un **programme de reconquête urbaine et commerciale** d'un espace de 250 hectares, **monofonctionnel**, situé au sud du périmètre de l'agglomération de Montpellier, sur les communes de Lattes et de Pérols.

Depuis les années 1970, la RD21 dites « route de la mer » reliant Montpellier à Carnon, en passant Pérols et Lattes, a été étendue vers le sud. Elle s'appelle dorénavant **l'Avenue Georges Frêche**. Basée sur le développement d'un **urbanisme commercial** exclusivement orienté sur la rentabilité économique, cette extension est synonyme **d'étalement urbain et de consommation d'espace**. En comparant une vue aérienne de l'avenue Georges Frêche datant de 1963 (à droite), et une vue aérienne du même espace en 2018 (à gauche), on observe manifestement ce phénomène d'étalement de la tache urbaine.



Figure 9 : vues aériennes de l'avenue Georges Frêche en 1963 et 2018 (source : Géoportail, Elise Maneuvrier)



Figure 10 : Vue aérienne du projet urbain Ode à la Mer (Source : La tribune)

Ce projet bénéficie de conditions de desserte privilégiées. **L'avenue Georges Frêche**, axe central du projet, traverse le périmètre du projet **du Nord au Sud**, à quelques kilomètres au Sud-Est de Montpellier en direction du littoral. À moins de deux kilomètres du Nord du projet, **l'A9** est accessible, ainsi que la **D66** à moins d'un kilomètre à l'Est de la zone. Dans un périmètre plus éloigné, on retrouve **l'Aéroport International de Montpellier-Méditerranée**, ainsi que le **Parc des Expositions**. Deux routes départementales traversent l'avenue d'Ouest en Est : la RD 172 et RD 189.

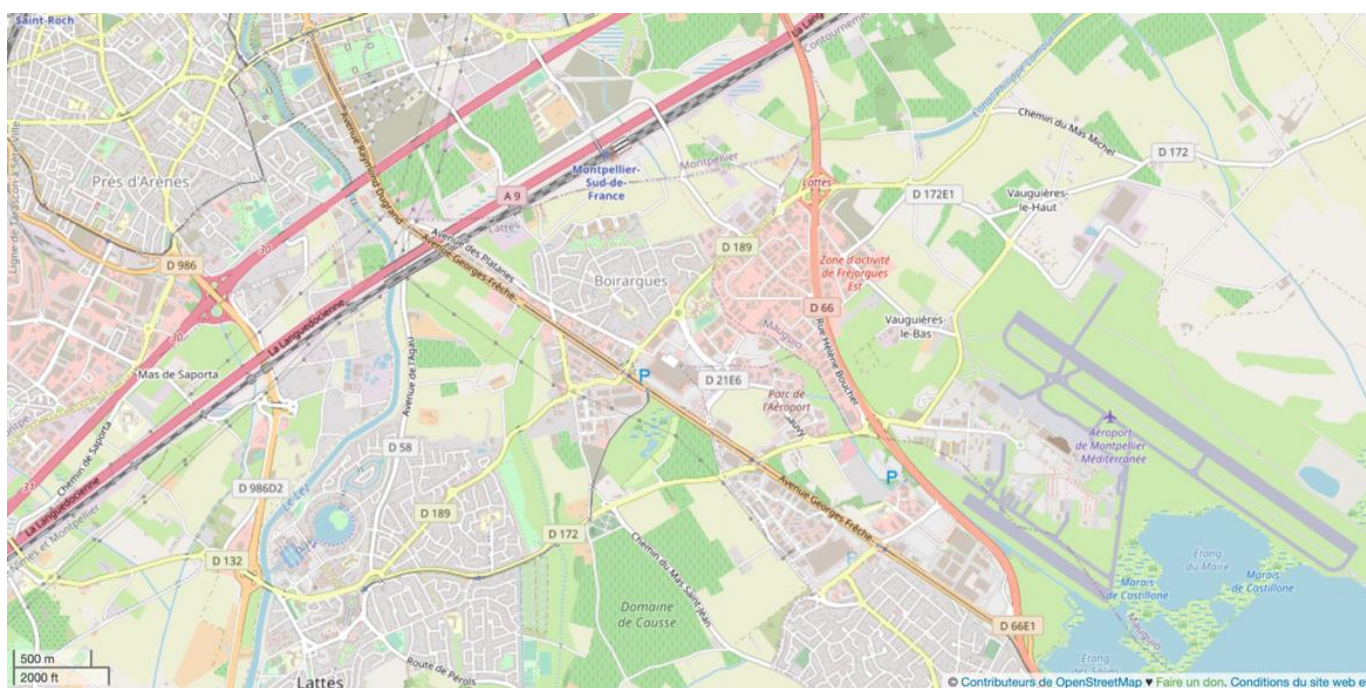


Figure 11 : carte des infrastructures routières desservant l'Avenue Georges Frêche (source : OpenStreetMap, Elise Maneuvrier)

L'emprise du projet Ode à la Mer Nature Urbaine comprend également **deux centres commerciaux** : Carrefour Grand Sud à Lattes, et Auchan Plein Sud à Pérols. Enfin, il est desservi par la ligne 3 du tramway (arrêts Boirargues, EcoPôle, Parc Expo) ainsi que les lignes de bus 106, 107 et 125. Le périmètre du projet constitue donc une **véritable vitrine pour tous les utilisateurs de ces infrastructures**.

L'aménagement de cette route longue de 7 kilomètres est donc repensé à partir de **2006**, dans le SCOT de l'Agglomération de Montpellier où elle est identifiée comme un « **site stratégique de réinvestissement et d'extension urbaine** ».

L'objectif premier est alors de trouver des solutions au problème **d'étalement urbain** symbolisé par cette « route à la mer », typique des zones périurbaines des années 70. La métropole acquiert cette année-là les terrains.

En plus de ce premier problème soulevé dès 2006 par la Communauté d'Agglomération de Montpellier (qui deviendra ensuite Montpellier Méditerranée Métropole), les **commerces** implantés le long de cet axe doivent faire face à un **manque d'attractivité**. Difficilement situable dans le temps, l'apparition de cette seconde difficulté confère un second enjeu économique à la revitalisation de cet espace.

L'installation des commerces est aujourd'hui jugée anarchique : en plus du **manque de cohérence dans leur implantation**, les espaces commerciaux se sont développés sur des **zones inondables**. Les zones concernées sont aujourd'hui classées en zones rouges dans le Plan de Prévention du Risque Inondation de la ville de Pérols (PPRI).

Le **risque d'inondation** n'est pas le seul enjeu environnemental soulevé par les avis de l'Autorité environnementale délivrés sur les dossiers de permis de construire des deux : les modes de déplacements pour desservir les ZAC et au sein même du site, les nuisances sonores liées à la proximité d'infrastructures bruyantes et de l'aéroport de Montpellier Méditerranée et le milieu naturel constituent de nouveaux enjeux qui devront être pris en compte.

L'intention affirmée dans cette opération d'ensemble soutenue par Montpellier Métropole et les municipalités de Lattes, Montpellier et Pérols, est donc de **revitaliser ces zones commerciales vieillissantes**, en concentrant le développement sur l'espace urbain, et en marquant une **rupture avec cette consommation d'espaces naturels et agricoles**.

Cette **transformation urbaine majeure** est finalement l'axe de développement urbain principal pour les communes de Lattes et de Pérols, d'un point de vue commercial mais aussi résidentiel.

1.6.2. Les objectifs du projet Ode à la Mer Nature Urbaine

En 2013, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a défini les objectifs de ce projet (EGIS, 2016) :

- Construire la ville de la biodiversité **en intégrant les espaces naturels et agricoles**, avec pour enjeux le maintien de l'agriculture et la consolidation des limites de l'urbanisation, le renforcement des corridors hydrologiques et la mise en réseaux des différentes entités naturelles (trames vertes et bleues) ;
- **Organiser les déplacements à partir des mobilités durables**, en articulant le tramway et les réseaux de mobilités douces comme éléments structurants du système de déplacement, en repensant la chaîne des déplacements ;
- **Maîtriser la performance énergétique** et la ville bas carbone ;
- Organiser la **mutation du commerce et le renouvellement urbain vers la mixité fonctionnelle et sociale**, en promouvant des opérations mixtes dans le tissu commercial, avec logements et services, articulées avec le système de déplacement ;
- **Intégrer la question hydraulique dans la conception du projet**, avec la nécessité de maîtriser globalement le risque hydrologique.

Ce projet urbain a été dessiné en s'appuyant sur **trois piliers** (Saurel, 2018):

- La place du **tramway** comme alternative à un urbanisme créé par et pour l'automobile, créateur de zones commerciales le long des entrées des villes. Une rupture avec cet ancien modèle est prônée, vers un **urbanisme mixte** organisé « en grappes » autour des stations de tramway.
- Des **contraintes environnementales**, qui imposent de réinvestir les espaces artificialisés par les vastes parkings commerciaux.
- Les **évolutions des modes de vie, de consommation et de distribution commerciale** : émergence du e-commerce qui marque une transition avec l'ancien modèle de développement commercial fondé sur des comportements propres aux décennies précédentes.

Ce projet Ode à la Mer Nature Urbaine est compris dans un projet encore plus vaste, celui de l'Écocité Ode à la Mer, de **250 hectares**. Ce dernier a été retenu dans le cadre de la **démarche Écocité** initiée par l'État (Ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer), la Caisse des Dépôts et Consignation et l'ADEME, pour promouvoir des **projets d'aménagement et de développement « durables, innovants et duplicables »**. Treize lauréats ont été retenus.

À Montpellier, l'Écocité concernée nommée « **De Montpellier à la Mer** » centralise plusieurs projets urbains majeurs sur les communes de Castelnau-le-Lez, Montpellier, Lattes et Pérols. Il intègre le projet urbain Ode à la Mer Nature Urbaine sur les communes de Lattes et Pérols, mais aussi les nouveaux quartiers de Port Marianne sur Montpellier, celui de la future gare TGV à Odysseum et le Pôle Régional de gérontologie sur Castelnau-le-Lez. Cette labélisation permettra aux porteurs de projet de **bénéficier de fonds d'investissements**, grâce au grand emprunt national au titre du fonds Ville de Demain.

C'est également l'occasion pour Montpellier Méditerranée Métropole de **développer une nouvelle aire urbaine innovante**, en promouvant un urbanisme durable en accord avec la stratégie de développement durable soutenue par le SCOT de l'Agglomération de Montpellier.

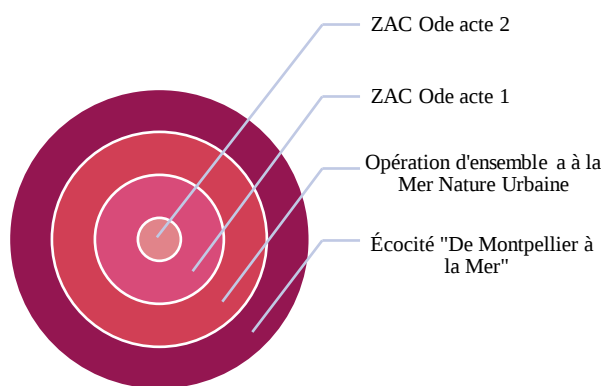


Figure 12 : Schéma des différentes imbrications du projet (source : Élise Maneuvrier)

1.6.2. Une opération déclinée en deux phases opérationnelles

L'opération d'ensemble Ode à la Mer Nature Urbaine a été déclinée en **deux phases opérationnelles** : la première phase est celle de la ZAC ODE Acte 1 (ancienne ZAC Parc d'Activités de l'Aéroport) qui a commencé en 2013, et la seconde, la ZAC ODE Acte 2. **La première phase** s'est déroulée sur un périmètre opérationnel situé uniquement sur la commune de Pérols, dont l'enjeu principal était de **transférer les surfaces commerciales situées en zones inondables**, pour libérer l'espace foncier et commencer son renouvellement urbain. La **ZAC ODE Acte 2**, commencée moins d'un an après la première (en novembre 2013), se concentre ensuite sur le renouvellement urbain des 100 hectares supplémentaires du projet.

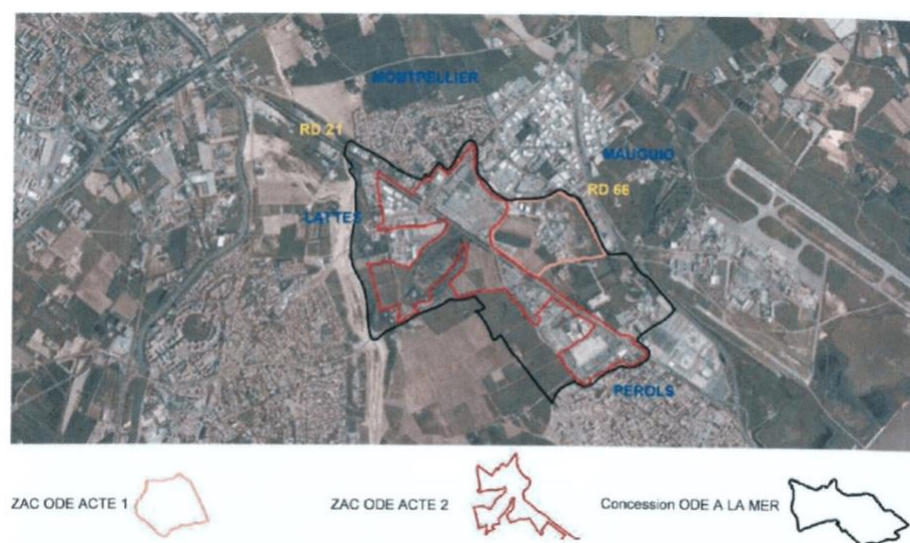


Figure 13 : Périmètres des ZAC Ode à la Mer Nature Urbaine (source : DREAL Occitanie, 2017)

Initialement, le projet devait **s'étendre sur une trentaine d'années**. Quinze ans plus tard, il est admis que le projet **sera développé sur une période encore plus longue**, allant au-delà des perspectives du SCOT. Sa **complexité** est le **principal facteur de cet allongement** : les phases d'études préalables, de concertation avec les acteurs du site directement ou indirectement concernés et de procédure ont été prolongées.

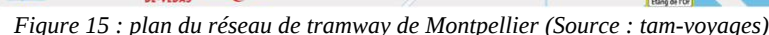
Figure 14 : *Projet d'ensemble Ode à la Mer Nature Urbaine (Source : Elise Maneuvrier)²*

	ZAC ODE Acte 1	ZAC ODE Acte 2
Commune(s) dont le foncier est concerné	Pérols	Lattes et Pérols
Périmètre	36 ha	112 ha 70,5% de renouvellement urbain, 17% d'extension urbaine (19 ha), et 12,5% de zones naturelles préservées
Investissement	275 millions d'€	Information non trouvée
Surface de plancher totale	111 368 m ²	640 000 m ² Dont 560 000 m ² de surfaces de plancher destinées à être créées ou modernisées et 80 000 m ² de surface de planchers existantes
Surface d'espace commercial et de loisirs	200 000 m² de commerce maintenus ou renouvelé (correspond au volume des surfaces commerciales existantes, à +/- 5%) 80 000 m ² sont maintenus, 75 000 m ² existants sont transférés 45 000 m ² sont créés	
Surface des bureaux	75 000 m ²	
	14 495 m ²	60 505 m ²
Équipements publics et privés	45 000 m ²	
Surface de l'hôtel	4 426 m ²	-
Places de stationnement créées	2231 (dont 2218 places « mutualisées » en sous-sol de l'ensemble commercial)	-
Nombre de logements créés	6 à 8 000 logements (avec un rythme progressif de 500 logements/an sur le territoire de deux communes)	
	500 à 2500 logements	5500 à 6000 logements

² Sources des données du tableau récapitulatif : DREAL Languedoc-Roussillon, 2013 ; Claude Rouvière, 2017 ; EGIS, 2016

La **conception architecturale** de la « Shopping-promenade », partie emblématique du le ZAC Ode Acte 1 est développée comme suit : construction sous forme **d’îlots aux toitures végétalisées** (d’une surface d’environ 5ha d’espaces verts), les locaux de commerces seront au rez-de-chaussée, et accueilleront également les espaces publics mais aussi des espaces de loisirs (vague artificielle, mur d’escalade, piste de running, beach-volley, skate-park etc.). Au-dessus des locaux commerciaux seront aménagés les bureaux et l’hôtel. Le stationnement aura lieu en sous-sol. Cette proposition **de superposition des fonctions** a pour but d’optimiser le foncier disponible. Le principe directeur est celui de **mixité fonctionnelle et sociale**.

En avril 2012, la ligne 3 du réseau de tramway de l'Agglomération de Montpellier signe la **première étape opérationnelle du développement du secteur**. Effectivement, le développement du projet est organisé autour de ce nouvel axe de transport en commun, qui permettra de relier Montpellier au sud-est de l'agglomération, vers la mer. La ligne est aménagée le long des avenues Raymond Dugrand à Montpellier, et de l'avenue Georges Frêche sur les communes de Pérols et de Lattes.



Comme précisé précédemment, le développement de cette nouvelle ligne de tramway (ligne verte sur le plan du réseau ci-dessus) est l'un des trois **leviers de développement du projet** (Saurel, 2018). L'arrivée de la ligne 3 de tramway est donc l'élément déclencheur, qui initiera le renouvellement des zones commerciales initialement développées le long de l'Avenue Georges Frêche. Sans cette nouvelle ligne de tramway, le projet Ode à la Mer Nature Urbaine perdrait tout son sens : l'objectif affiché était de proposer un nouveau mode de vie, en marquant une rupture avec l'ancien modèle de développement fondé sur l'utilisation de la voiture comme mode de déplacement privilégié. Cette fois-ci, l'Agglomération de Montpellier développe une offre de transport alternative à la voiture.

1.6.4. Le développement commercial comme axe directeur

Pour les communes de Lattes et de Pérols, le projet « Ode à la mer » **ne doit pas générer**, au terme de son processus, **plus de surfaces commerciales qu'il n'en existait à son origine**.

200 000 m² de commerce maintenus ou renouvelés (surface correspondant au volume des surfaces commerciales existantes, à +/- 5%)
75 000 m² sont maintenus,
75 000 m² existants sont transférés
45 000 m² sont créés

Il existe **quatre raisons** qui peuvent expliquer la nécessité de reconfigurer cet espace comportant un ensemble de zones commerciales :

- S'adapter au développement de nouveaux modes de vie, de consommation et de distribution ;
- Moderniser cette périphérie commerciale, en proposant des formes architecturales différentes, de **mutualiser les fonctions qui peuvent l'être** (accès, parkings...) ;
- **Retrouver des fonctionnalités naturelles**, notamment les trajets de l'eau, la désimperméabilisation des sols, la végétalisation ;
- **Intégrer une mixité**, tout particulièrement **résidentielle** en grappe, qui s'agglomère autour des stations de tramway existantes ou à créer.

Il semble que cette volonté de conserver les surfaces commerciales à l'identité confère une place considérable à l'aspect économique du projet d'ensemble. En effet, c'est un signal fort puisqu'il s'agit d'un choix stratégique de conserver cette surface à l'identique. C'est également un exemple de compromis puisque l'aspect commercial du projet semble ainsi raisonné et contrôlé.

1.6.5. La mixité des fonctions urbaines en opposition à la spécialisation

Ce projet urbain a été développé pour proposer un nouveau modèle de développement des espaces d'entrée de ville. **En proposant un programme fondé sur la mixité fonctionnelle, diversifiant ainsi les affectations des espaces, il se dissocie du modèle de spécialisation** de l'espace. Ces **deux tendances contraires** ont été développées successivement sur l'emprise foncière de ce projet.



Figure 16: visuel projet de l'hôtel (source : Reichen & Robert)

La **tendance à la spécialisation** qui visait à limiter les difficultés de cohabitation des fonctions urbaines a été déployée depuis les années 70 au sud de Montpellier, le long de l'Avenue Georges Frêche. Cette **séparation des fonctions revêtait plusieurs explications** (Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France, 2011) : le besoin **de limiter les nuisances** de certaines activités (bruit, pollutions etc.), d'**optimiser l'efficacité de certaines productions** (besoins de vastes emprises foncières), d'**éviter des difficultés de déplacements**, et de **fournir un « effet vitrine »** pour certaines entreprises etc. La Charte d'Athènes permettra d'identifier quatre fonctions (travailler, habiter, se récréer et circuler) et avancera comme objectif directeur de l'aménagement urbain celui de concentrer les réflexions autour du bien-être de l'habitant.

Plusieurs **facteurs d'évolution des tissus urbains** peuvent expliquer la perte de mixité fonctionnelle de certaines espaces. Nous pouvons citer l'obsolescence de bâtiments, l'obsolescence urbaine progressive de certaines formes bâties qui ne peuvent être facilement modifiables, mutables.

La **rupture** avec cette ancienne façon de concevoir la ville est **prônée dans de nombreuses transformations urbaines majeures**, comme le projet Ode à la Mer Nature Urbaine l'illustre. Elle semble être jugée caduque et inappropriée dorénavant. Par contre, il apparaît nécessaire que les institutions ciblent explicitement leurs motivations les amenant à privilégier la mixité fonctionnelle, ainsi que la logique de séparation des fonctions qu'elles souhaitent limiter.

1.6.6. Un projet qui ne fait pas l'unanimité : une remise en question à venir ?

Le projet Ode à la Mer Nature Urbaine porté par le groupe Frey depuis 2014 (pour le compte de Montpellier Métropole), ne cesse d'être assailli de **recours en justice**. Effectivement, depuis 2016, plusieurs recours à la Cour Administrative d'Appel ont été menés par des opposants à ce projet (Maoudj, 2020). En réalité, c'est le sous-projet de la « **shopping promenade** » qui divise : il est principalement décrié par la **Faduc** (Fédération des Associations de Commerçants, d'Usagers et de Consommateurs du grand Montpellier) mais aussi par l'**association environnementale PEM** (Préserveons l'Environnement Montpelliérain).

À travers ces premières oppositions, on remarque que deux axes directeurs du projet ne font pas l'unanimité : le développement commercial au cœur du projet, et la protection de l'environnement. Mais cette opposition ne vient pas uniquement d'associations. Les candidats aux élections municipales de juin 2020 ne sont pas, eux non plus, partisans du projet (Bonzom, 2020). **L'opposition vient de nombreux candidats** : Ode à la mer est critiqué par **Europe Écologie Les Verts**, porté par Clothilde Ollier, qui souhaite abandonner ce projet. Alex Larue, candidat **Les républicains** à la municipalité, conseiller municipal à Montpellier et conseiller à Montpellier Métropole, était lui aussi favorable à l'arrêt de ce projet : « Dans le cadre juridique le plus rigoureux, je souhaite que le projet soit arrêté. »

Enfin, **le candidat du Parti Socialiste** (Michaël Delafosse) se présente lui aussi comme opposant à ce projet, alors qu'il était adjoint à l'urbanisme à la mairie du Montpellier lorsque le projet a été pensé. Pour autant, il dit ne plus reconnaître le projet tel qu'il était conçu à l'initial : « **Il s'agissait de restructurer le Fenouillet, mais quand vous rajouter 60 000 m² supplémentaires, ce n'est plus du tout le même projet** ». Il considère même que « si nous ne mettons pas un coup d'arrêt à ce type de projets, nous nous retrouverons en 2025 avec 95% de l'offre commerciale qui sera située en périphérie ».

Cette opposition au projet ira même plus loin, puisque la municipalité porteuse du projet reviendra sur un aspect fondateur de ce projet urbain majeur : le 12 juin 2020, le maire sortant Philippe Saurel, utilise la clause de « revoyure » du contrat le liant au porteur du projet de la Shopping Promenade, le groupe Frey (Vermorel, 2020). **En mettant fin à ce contrat** concernant la **shopping promenade**, projet fondateur de la ZAC Ode Acte 1, le projet Ode à la Mer Nature Urbaine est mis en suspens, le temps de réfléchir à nouveau aux piliers de ce projet.

Finalement, cette opposition à un tel projet urbain d'envergure, même si elle n'est pas unanime par l'ensemble des candidats à la municipalité (certains sont plus modérés, veulent rencontrer toutes les parties prenantes avant de prendre position, ou bien soulignent le besoin de revoir tout ce qui concerne la mobilité) est **selon moi synonyme de la difficulté de faire adhérer l'ensemble des acteurs** (et représentants des habitants) **à de tels projets urbains**. L'une de mes hypothèses initiales était que **plus les transformations urbaines sont conséquentes, plus il y aura débats, et donc plus il sera nécessaire de faire appel à des nouveaux modes de gouvernance**.

En définitive, Ode à la Mer est selon moi à une étape fondamentale où un sous-projet est remis en question. Cette étape peut permettre d'initier une nouvelle phase de dialogue entre les porteurs de projet pour trouver un terrain d'entente. Le renouvellement des équipes municipales, couplée à la montée des valeurs écologistes dans les conseils municipaux, peut être une **occasion à saisir pour anticiper des points de discord** qui seraient certainement apparus un moment ou un autre.

1.7. Le mode de gouvernance d'Ode à la Mer Nature Urbaine

Plusieurs étapes de concertation ont été mises en œuvre avant la création de la première ZAC (Montpellier Agglomération, s. d.) :

- Une **réunion publique de concertation** dédiée à Ode Acte 1 (16 mai 2013) sur le thème « **commerces et bureaux : une alliance pour de nouveaux usages** ». Plusieurs outils d'information ou de dialogue ont été mis en place : table ronde en présence d'élus, de l'architecte-urbaniste du projet, de partenaires, d'experts et de « grands témoins », ainsi qu'une séance de questions-réponses avec le public ;
- Une **exposition** (de mai à juillet 2013) pour comprendre les objectifs de développement envisagés dans le projet d'ensemble : création de **panneaux d'information** ;
- Une **journée de sensibilisation d'échanges et d'information** dédiée à Ode Acte 2 à travers la visite guidée de l'exposition ;

- **Une seconde réunion publique de concertation** dédiée à Ode Acte 2 (27 mai 2013) sur le thème « un territoire, un nouvel art de vivre ensemble ». Les mêmes outils que la première réunion ont été utilisés.
- **Un dossier de concertation, un registre et des panneaux d'information** déposés dans les mairies de Pérols et de Lattes ainsi qu'à l'hôtel d'Agglomération de Montpellier.

À l'issue de mes recherches, je n'ai pas trouvé de publications consultables en ligne concernant les conclusions ou compte-rendu issus de ces différentes étapes. Je n'ai pas trouvé également d'autres étapes de concertation à la suite des cinq ci-dessus réalisées au cours de l'année 2013. Il convient cependant d'admettre qu'il s'agit bel et bien d'étapes qui démontrent une volonté **d'informer les habitants** ou toute personne intéressée par ce projet.

Prendre conscience qu'après seulement sept ans depuis la création de la première ZAC, des mouvements d'opposition ont mené à l'abandon d'une partie fondatrice du projet pose question. Effectivement, je me demande si cette étape n'est pas finalement le **résultat d'un manque de considération ou de prise en compte** des associations de commerçants, mais aussi des associations environnementales, ou plus largement **des citoyens** qui ont voté pour des politiques affichant publiquement leur opposition à ce projet.

Lors de mes recherches, j'ai justement pris le temps de m'intéresser au processus de prise en compte de l'avis des habitants. Effectivement, comme nous avons pu le voir dans la première partie de mon PFE, **innover institutionnellement passe souvent par la mise en œuvre de nouveaux modes de gouvernance**. Rappelons également que les **innovations institutionnelles partent « du haut »** : ce sont des **changements dans les règles** de gouvernance, donc **dans les processus collectifs** par lesquels les acteurs concernés participent à la décision et à la mise en œuvre des actions publiques.

Deux paramètres peuvent selon moi être des pistes d'explication de la situation du projet en 2020. Le premier est l'absence d'actions allant **au-delà du stade d'information**. Effectivement, j'émetts **l'hypothèse qu'une démarche de concertation doit aller au-delà d'informer les habitants**, mais en échangeant avec eux et en prenant en compte leurs avis. Informer ne suffit pas : la prise en compte du **savoir citoyen est primordial à la planification urbaine**. La science citoyenne développée par Dickinson et al. en 2012 démontre cette nécessité de dépasser cette première étape.

Le phénomène de négociation est chose courante dans les interactions entre les acteurs du projet, il semble alors possible d'envisager de le transposer aussi aux interactions avec les citoyens. Cette négociation permet de **faciliter le partage de la responsabilité entre l'ensemble des acteurs impliqués** en accordant à chacun une certaine forme de pouvoir.

Le second paramètre dommageable est **l'absence d'actions d'information ou de concertation après 2013**. Concerner les habitants est un processus qui doit s'étendre sur toute la durée d'un projet urbain : il ne suffit pas de les informer des transformations urbaines à venir, en expliquant les prochaines étapes ou les objectifs du projet. Selon moi, **il faut proposer des temps d'échanges dans la durée. Les habitants ne veulent plus être spectateurs mais bien acteurs, partenaires de ces transformations urbaines au long terme**. J'émetts évidemment une réserve quant à l'exactitude de cette possible explication des difficultés rencontrées en 2020, puisque mon explication est fondée sur l'absence de données consultables par le public, démontrant la prise en compte des citoyens au cours des sept dernières années.

1.8. Conclusion sur le projet Ode à la Mer Nature Urbaine

Débutée en 2006, cette transformation urbaine majeure avait pour objectif de **renouveler radicalement le tissu économique** existant, en modernisant les formes de distribution commerciale, **en introduisant un nombre significatif de logements** (6000 à 8000 logements) aux alentours des stations de **transports en commun**, pour favoriser une mixité **fonctionnelle et sociale**. C'est un exemple de cas typique de **reconversion de zones commerciales développées en périphérie** pour essayer de solutionner les répercussions d'une politique d'étalement urbain. Tout comme Euralille, ce projet a été conçu pour **générer des effets au long terme**, notamment en matière d'intensification du développement urbain au sein de son périmètre de **250 hectares**.

Nous avons étudié ce projet moins de dix ans après le début de la phase opérationnelle des travaux. Il est donc important de **nuancer notre étude puisque nous n'avons pas de données sur les répercussions in fine**.

Pour autant, nous pouvons soulever **l'importance de développer un processus de concertation plus conséquent**, pour non seulement anticiper de futurs conflits générés par de tels projets, mais aussi pour exploiter l'ensemble des connaissances issues du savoir citoyen. Leur expertise d'usage semble, dans ce projet, être sous-exploitée.

Ode à la Mer Nature Urbaine peut lui aussi être considéré comme un **méta-projet**, puisqu'il a été défini à travers de grands objectifs généraux, et des « sous-projets » opérationnels (les deux ZAC). Il définit le cadre des interactions et des actions des acteurs, et permet de construire des objectifs intermédiaires. Pour autant, même si les **grands principes d'actions** du projet ont été définis à partir de **réflexions prospectives**, **le méta-projet n'est pas figé**. Au contraire, d'après Gilles Pinson, **il doit même être constamment amélioré**. « Il ne doit pas figer la dynamique des interactions autour d'objectifs trop rigides » (Pinson, 2009). L'intérêt des **sous-projets réside ainsi dans l'émergence de nouvelles opportunités** qui permettent de compléter, d'améliorer le méta-projet. Finalement, **on peut considérer que l'opposition suscitée par la « shopping promenade » peut propulser une nouvelle dynamique à ce projet**, qui n'est qu'à ses débuts.

6. Analyse du développement de ces deux transformations urbaines

1.9. Deux projets portés par des métropoles : le phénomène de métropolisation

La commune de Lille fait partie de communautés urbaines depuis 1967. D'abord appelée *Communauté Urbaine de Lille* (CUDL), puis *Lille Métropole Communauté Urbaine* (LMCU) en 1996, elle devient une intercommunalité de type métropole à partir de 2015. Suite à la Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (loi MAPTAM), elle devient la **Métropole Européenne de Lille** (MEL).

Quant à Montpellier, la ville a intégré un premier regroupement de communes en 1965, *Montpellier District*, devenu Communauté d'Agglomération *Montpellier Agglomération* en 2001. Suite à la loi MAPTAM de 2015, elle devient une métropole cette même année : *Montpellier Méditerranée Métropole*.

Nos **deux villes d'études font donc toutes les deux parties de métropoles** depuis les années 1960. Pour autant, le statut et l'influence de ces métropoles ont fortement évolué au cours des décennies.

D'après le Larousse, « le **processus de renforcement de la puissance des grandes métropoles**, par l'accroissement de la population, de la densité, des réseaux de communication, de la concentration d'organismes de commandement dans tous les domaines » s'appelle la **métropolisation**.

Ce phénomène de métropolisation est irréversible. C'est bel et bien pour cette raison qu'il s'agit d'une **profonde mutation institutionnelle**, qui provient et provoque un nouveau système d'organisation et d'occupation de l'espace.

Plusieurs types de métropoles existent en fonction de l'espace qu'elles concernent : régional, national et international. Au niveau régional, niveau qui concerne Lille et Montpellier, la métropole définit **l'agglomération urbaine la plus importante de la région dans laquelle se concentrent à la fois les fonctions politiques, administratives, économiques ou culturelles**. « D'une manière générale, on entend par métropolisation une forme de **transposition urbaine de la mondialisation** » (Colat-Parros, 2018).

Ce phénomène se rapporte finalement à une **nouvelle urbanisation contemporaine**, puisque la **croissance ne se limite plus à l'extension de la ville centre**, mais se déploie au-delà (et donc au-delà du statut de communauté d'agglomération), au sein d'une aire métropolitaine intégrant des communes de plus en plus éloignées du centre. **En passant d'un statut de communauté d'agglomération à un statut de métropole, un changement d'échelle des préoccupations est inéluctable** : plus il y a de communes dans un regroupement, plus il est probable que les besoins et les avis divergent et donc que des difficultés de gouvernance apparaissent. Cela peut en partie s'expliquer par l'arrivée de nouvelles communes, mais aussi par la prise en compte de nouveaux acteurs (entreprises du BTP, infrastructures routières par exemple).

Finalement, les deux projets urbains étudiés symbolisaient dès leur création une **volonté politique de rayonner en tant que métropole**, au-delà des communes concernées par l'aspect foncier du projet. L'objectif était d'utiliser ces projets comme vitrines de l'attractivité de leur territoire.

1.10. Des innovations institutionnelles nécessaires mais limitées

Il est vrai que le **statut de métropole offre de nouvelles compétences** et qu'il peut permettre de créer un environnement favorable pour faire émerger de nouveaux modes de gouvernance ainsi que des innovations institutionnelles. Pour autant, il peut aussi être synonyme de conflits comme nous l'avons démontré précédemment : **la taille des projets, leur durée, le nombre d'acteurs, le nombre de sous-projets sont autant de paramètres qui influent sur la capacité des institutions à innover. L'apprentissage retiré entre chaque phase/ZAC** est également fondamental : adapter le méta-projet initial à partir des apprentissages incrémentaux provenant de l'évolution de chaque sous-projet est un **exemple d'innovation institutionnelle**.

Au final, les **conflits** qui peuvent être engendrés par ce nouveau statut de métropole ne doivent pas être considérés comme des problèmes que les **innovations institutionnelles** pourraient éviter à tout prix. Par contre, elles peuvent permettre de **les anticiper, de les atténuer et de promouvoir des apprentissages** collectifs.

Figure 17 : Tableau comparatif des deux transformations urbaines

		Euralille	Ode à la Mer Nature Urbaine
Échelle territoriale	Périmètre	220 ha	250 ha
	Échelle concernée	Ville de Lille	Villes de Montpellier, Pérols et Lattes
Échelle temporelle	Période dans le temps	1986 à aujourd'hui	De 2006 à aujourd'hui
Porteur du projet		Métropole Européenne de Lille	Montpellier Méditerranée Métropole
Modèle urbain		Mixité fonctionnelle	Mixité fonctionnelle
Objectif du projet		Créer un quartier d'affaires	Reconquête de zones commerciales
Outils de concertation		Réunions publiques, expositions <i>journaux de concertation, plateforme collaborative, feuillets municipaux</i>	Réunions publiques, expositions,
Période de concertation		De 1989 à aujourd'hui	Mai à juillet 2013

Le cas du projet **Ode à la Mer Nature Urbaine** nous montre l'importance **de rechercher des consensus entre les différents acteurs**. C'est un exemple de projet où les innovations institutionnelles (direction du projet par la métropole par exemple) n'ont pas joué leur rôle puisque des conflits majeurs sont survenus. Ces conflits majeurs et ces oppositions de visions de développement territorial indiquent la **nécessité d'un consensus minimal** pour aller au-delà des divergences de positions initiales, qui font pleinement partis de la complexité des interactions lors de transformations urbaines majeures. Il semble donc être un moment opportun pour le projet montpelliérain d'aller vers des compromis acceptables où la convergence des intérêts permettra d'atténuer les conflits.

7. Conclusion

Dans un premier temps, nous avons démontré le lien entre innovation sociale et innovation institutionnelle en étudiant non seulement les conditions de leur mise en place mais aussi de leurs objectifs communs. Dans ce travail de recherche, nous cherchions à comprendre comment **les innovations institutionnelles pouvaient contribuer à la conception et à la mise en œuvre de transformations urbaines**.

Nous avons étudié deux transformations urbaines majeures qui constituaient **deux projets de planification stratégique à long terme**, et qui préfiguraient ce que serait le phénomène de métropolisation. Ode à la Mer Nature Urbaine est un projet de reconquête d'espaces commerciaux en périphérie pensé depuis le début des années 2000, tandis qu'Euralille était un projet d'extension vers l'hinterland de Lille, imaginé dans les années 90 pour créer un quartier d'affaires.

Grâce à nos deux cas d'études, et notamment à travers l'étude des deux modes de gouvernance respectifs, nous avons démontré que les **innovations institutionnelles affectaient la façon dont les projets territoriaux étaient conçus**, mis en oeuvre, et suivis. Nous avons également prouvé que **plus l'échelle d'une transformation urbaine est grande, plus elle est susceptible de provoquer des débats, donc plus il sera nécessaire de faire appel à des nouveaux modes de gouvernance**. Effectivement, les deux transformations urbaines étudiées ont soulevé de nombreux débats : ces derniers ont poussé les porteurs de projets à innover institutionnellement en adaptant leurs modes de gouvernance.

Plusieurs apprentissages ont également été soulignés à partir de l'analyse croisée de ces deux transformations urbaines. Nous avons noté la **nécessité d'améliorer les relations sociales pour favoriser l'apparition de nouveaux modes de gouvernance** : cela passe par la reconstruction de systèmes de communication, par la prise de décisions transparentes et par la coopération. Innover institutionnellement offre la possibilité d'inventer des nouveaux modes d'interactions originaux et innovateurs.

On retiendra également que la **capacité de gouvernance en contexte urbain est étroitement liée à la capacité des relations institutionnelles à agir comme un acteur collectif.** C'est probablement cette capacité qui diffère entre nos deux cas d'études : la Métropole Européenne de Lille a su repenser son mode de gouvernance au cours des décennies, tandis que Montpellier Méditerranée Métropole n'est qu'au début de ce processus. Grâce à l'étude de leurs deux modes de gouvernance, nous sommes en capacité d'avancer que **les politiques d'innovation institutionnelle ne seront efficaces que si et seulement si le concept de gouvernance est repensé et redéfini au fil du projet.** L'adaptation du méta-projet est alors une nécessité pour faciliter son acceptation.

Enfin, il est important de souligner que **l'étude de plusieurs paramètres serait intéressante pour poursuivre ce projet de recherche.** Effectivement, on peut supposer que la **continuité politique** tient un rôle fondateur dans la cohérence des projets sur le long terme. Il serait alors pertinent de poursuivre l'étude de ces deux projets au cours des années qui viennent, puisqu'ils se situent dans des contextes politiques bien différents suite aux élections municipales de 2020. Il serait également opportun **d'étudier les répercussions du projet Ode à la Mer Nature Urbaine** qui est bien plus récent qu'Euralille, puisque nous n'avons pas de données sur ses incidences.

Bibliographie

Ahern, J., Cilliers, S., & Niemelä, J. (2014). The concept of ecosystem services in adaptive urban planning and design: A framework for supporting innovation. *Landscape and Urban Planning*, 125, 254-259. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2014.01.020>

Bernard DELBOS, B. D. (2013, 1 décembre). *Rapport d'enquête publique et conclusion de la modification de la ZAC « Parc d'activités de l'Aéroport » et « ZAC Ode Acte 1 »*. Hérault gouv. https://www.herault.gouv.fr/content/download/10651/64044/file/rapport_ce_zac_aeroport_perols.pdf

Bonzom, N. (2020, 10 janvier). Municipales 2020 à Montpellier : Rejeté par (presque) tous les candidats, Ode a la mer connaîtra-t-il le même destin qu'Europa City ? 20minutes. <https://www.20minutes.fr/municipales/2672739-20191212-municipales-2020-montpellier-rejete-presque-tous-candidats-ode-mer-connaitra-destin-europa-city>

Bourdieu, P., 1980. « Le capital social : notes provisoires ». Actes de la Recherche en Sciences Sociales 31, 2-3.

Claude Rouvière, C. R. (2017, 5 septembre). *Enquête publique portant sur le projet de l'ensemble immobilier Ecopôle situé au sein de la ZAC Ode Acte 1*. Ville de Pérols. http://www.ville-perols.fr/IMG/pdf/RAPPORT_D_ENQUETE_PDF.pdf

Colat-Parros, A. (2018, 2 mars). Le développement territorial face à la métropolisation : une application au cas de la région Midi-Pyrénées. Archive ouverte HAL. <https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-02188416>

Compte-rendu annuel d'activités au concédant, ZAC Euralille 2. (2007). Static Lille Métropole. http://static.lillemetropole.fr/deliberations/pdf/A-091208_1139_CRAC_2007__E2_FINAL.PDF

Définitions : métropolisation - Dictionnaire de français Larousse. (s. d.). Larousse. Consulté le 8 décembre 2020, à l'adresse <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/m%C3%A9tropolisation/10910418>

Dickinson, J. L., Shirk, J., Bonter, D., Bonney, R., Crain, R. L., Martin, J., et al. (2012). The current state of citizen science as a tool for ecological research and public engagement. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 10(6), 291–297.

Didelon, V. (2020). L'urbanisme, affaire de tous ? Euralille au tournant des années 1990, entre critique élitaine et populaire. *CLARA*, 7(1), 96-105. <https://doi.org/10.3917/clara.007.0096>

DREAL Languedoc-Roussillon. (2013, 9 octobre). *Avis sur le dossier de création de la ZAC Ode Acte 2 de l'autorité environnementale*. Occitanie développement-durable. http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis_AE_ZAC_ODE_Acte_2_cle79ec7d.pdf

DREAL Occitanie. (2017, 24 mars). Avis sur le dossier de permis de construire du projet de construction d'un espace commercial et de loisirs, d'un hôtel et de bureaux sur la ZAC Ode Acte 1 de l'autorité environnementale. http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2017-004862-24469_avis_shoppingpromodeacte1signe.pdf

EGIS. (2016, 1 juillet). *Résumé non technique du dossier de demande d'autorisation préfectorale de création de la ZAC Ode Acte 2*. Hérault gouvernement. [https://www.herault.gouv.fr/content/download/22022/162397/file/01_R%C3%A9sume%20Non%20Technique_RIV40353A_DLE_ODE_Acte2_RNT.pdf%20%20\(utilis%C3%A9\)](https://www.herault.gouv.fr/content/download/22022/162397/file/01_R%C3%A9sume%20Non%20Technique_RIV40353A_DLE_ODE_Acte2_RNT.pdf%20%20(utilis%C3%A9))

Euralille - Archives de la MEL. (s. d.). Les archives de la MEL. Consulté le 21 novembre 2020, à l'adresse <http://www.archives-lillemetropole.fr/n/euralille/n:172>

Farinos D. J., 2009, « Le défi, le besoin et le mythe de la participation à la planification du développement territorial durable : à la recherche d'une gouvernance territoriale efficace », *L'Information géographique*, 73, p. 89.

Fritsch, I. (2014, 21 octobre). *Le projet « Ode à la mer » mis à l'eau*. La Tribune. <https://objectif-languedoc-roussillon.latribune.fr/economie/collectivites/2014-10-16/le-projet-ode-a-la-mer-mis-a-l-eau.html>

Hamdouch , A., & Galvan, A. (2019). Social Innovation as a Driver of Urban Transformation? The Case of Planning Approaches in the Dominican Republic. Consulté le 1 mars 2020, à l'adresse https://www.researchgate.net/publication/330738482_Social_Innovation_as_a_Driver_of_Urban_Transformation_The_Case_of_Planning_Approaches_in_the_Dominican_Republic

Hamdouch, A. & Zuindeau, B. (2010). Introduction. Diversité territoriale et dynamiques socio-institutionnelles du développement durable : une mise en perspective. *Géographie, économie, société*, vol. 12(3), 243-259. <https://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2010-3-page-243.htm>.

Hillier J., Moulaert F., Nussbaumer J., 2005. Trois essais sur le rôle de l'innovation sociale dans le développement local. *Géographie, économie, Société* 6 (2), 129-152.

Innovation sociale : de quoi parle-t-on ? (2020, janvier 20). Consulté le 10 avril 2020, à l'adresse <https://www.avise.org/decouvrir/innovation-sociale/innovation-sociale-de-quoi-parle-t-on>

Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France. (2011, 1 juillet). *La mixité fonctionnelle : un objectif à définir et à négocier au cas par cas*. https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_854/La_mixite_fonctionnelle__Un_objectif_a_definir_et_negocier_au_cas_par_cas.pdf

Isabelle Lacroix, I. L., & Pier-Olivier St-Arnaud, P.-O. S.-A. (2012). La gouvernance : tenter une définition. *Cahiers de recherche en politique appliquée - Université de Sherbrooke*, 4(3), 15-28. <http://www.usherbrooke.ca/politique-appliquee/fileadmin/sites/flsh/politique/documents/cahiers/Vol4-no3-article2.pdf>

Iverson, D., 2002. *Postcolonial Liberalism*. Cambridge University Press, Cambridge.

Keeley, M. (2007). Using individual parcel assessments to improve stormwater management. *Journal of the American Planning Association*, 73(2), 149–160.

Lille Métropole. (s. d.). *Les échos de la concertation de Saint-So*. SPL Euralille. Consulté le 202-12-18, à l'adresse <http://www.spl-euralille.fr/app/uploads/2020/11/Les-echos-de-la-concertation1.pdf>

Maoudj, K. (2020, 14 juin). *Montpellier : le projet Ode à la mer au centre d'une bataille juridique*. midilibre.fr. <https://www.midilibre.fr/2020/06/14/montpellier-le-projet-ode-a-la-mer-au-centre-dune-bataille-juridique,8931500.php>

Martinelli, F., Moulaert, F., Swyngedouw, E. et Gonzalez, S. (2005). Towards a conceptualization of social innovation in community development. *Urban Studies*.

MEL. (2019, 22 février). *Enquête publique complémentaire à l'enquête initiale de la ZAC Saint Sauveur à Lille - à Vous La Parole !* Participation Lille Métropole. <https://participation.lillemetropole.fr/processes/saint-sauveur-lille>

Mirada, J., & J. (2012, 1 janvier). *Mémoire Euralille*. Issuu. https://issuu.com/julienmirada/docs/memoire_euralille_julien_mirada_703d9e3fcf55ac

Montpellier Agglomération. (2012, 6 mars). *Dossier de presse création des lignes 3 et 4 de tramway* Montpellier. https://www.montpellier3m.fr/sites/default/files/downloads/files/Dossier%20L3L4_0.pdf

Montpellier Agglomération. (s. d.). *ODE MONTPELLIER NATURE URBAINE UN NOUVEL ART DE VIVRE ENSEMBLE*. Montpellier3M. Consulté le 2 janvier 2021, à l'adresse [https://www.montpellier3m.fr/sites/default/files/AG34-13-ODE-plaquetteA4-20pg-2web\(1\).pdf](https://www.montpellier3m.fr/sites/default/files/AG34-13-ODE-plaquetteA4-20pg-2web(1).pdf)

Moulaert, F. (2000, 2002). *Globalisation and Integrated Area Development in European Cities*. Oxford University Press, Oxford.

Moulaert, F., Hamdouch A. (eds) (2006). *The Knowledge Infrastructure: Analysis, Institutional Dynamics and Policy Issues*. Special issue, *Innovation: The European Journal of Social Science Research* 19

Moulaert, F., MacCallum, D., Abid Mehmood, A., & Abdelillah Hamdouch, A. (2013, mai 31). *General introduction: the return of social innovation as a scientific concept and a social practice*. Consulté le 17 février 2020, à l'adresse <https://www.elgaronline.com/view/9781849809986.00008.xml>

Moulaert, Frank & Maccallum, Diana & Van den Broeck, Pieter & Cabeza, Marisol. (2019). Bottom-linked governance and socially innovative political transformation

Moulaert, F., Nussbaumer, J. (2004). « The Social Region. Beyond the territorial dynamics of the learning economy ». À paraître. In: European Urban and Regional Studies.

Nilsson, K. L., & Florgård, C. (2009). Ecological scientific knowledge in urban and land-use planning. In M. J. McDonnell, A. K. Hahs, & J. H. Breuste (Eds.), *Ecology of cities and towns: A comparative approach* (pp. 549–556). Cambridge: Cambridge University Press.

Philippe Saurel, P. S. (2018, 19 juillet). *Explication des choix retenus dans le rapport de présentation de la révision du SCOT de Montpellier Méditerranée Métropole*. Ville de Murviel-lès-Montpellier. http://www.murviel.fr/wp-content/urbanisme/scot/T1_L3_explication_choix.pdf

Pinson Giles, 2009, *Gouverner la ville par projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris: Sciences Po, les presses.

Reichen & Robert, (s. d.). *Retail Park sur l'écocité de La Route de la Mer - ODE acte 1 — Reichen & Robert*. Reichen-Robert. Consulté le 2 octobre 2020, à l'adresse [https://www.reichen-robert.fr/fr/projet/retail-park-sur-lecocite-de-la-route-de-la-mer-ode-acte-1#:~:text=Le%20b%C3%A2timent%20de%20bureaux%20\(lot,l'assemblage%20de%20deux%20volumes](https://www.reichen-robert.fr/fr/projet/retail-park-sur-lecocite-de-la-route-de-la-mer-ode-acte-1#:~:text=Le%20b%C3%A2timent%20de%20bureaux%20(lot,l'assemblage%20de%20deux%20volumes).

Rolland, J. (2019). Villes, territoires et transition démocratique. *Futuribles*, N° 429(2), 5-14. <https://doi.org/10.3917/futur.429.0005>

Tress, B., Tress, G., & Fry, G. (2005). Integrative studies on rural landscapes: Policy expectations and research practices. *Landscape and Urban Planning*, 70, 177–191.

SPL Euralille. (2020a, décembre 3). *Euralille 2*. <http://www.spl-euralille.fr/projets/euralille-2/>

SPL Euralille. (2020b, décembre 3). *Porte de Valenciennes*. <http://www.spl-euralille.fr/projets/porte-de-valenciennes/>

SPL Euralille. (2020c, 4 décembre). *Euralille3000*. <http://www.spl-euralille.fr/projets/eurailille-3000/>

SPL Euralille. (2021, 12 janvier). *Saint-Sauveur*. <http://www.spl-euralille.fr/projets/saint-sauveur/>

Vermorel, L. (2020, 14 juin). *Montpellier : Saurel écarte définitivement le groupe Frey du projet Ode à la mer*. midilibre.fr. <https://www.midilibre.fr/2020/06/14/montpellier-saurel-ecarte-definitivement-le-groupe-frey-du-projet-ode-a-la-mer,8931498.php>

Directeur de recherche :

Abdelillah Hamdouch

Elise Maneuvrier

PFE/DAE5 - ITI

2020-2021

Innovations institutionnelles et transformations urbaines : Études des projets Euralille et Ode à la Mer Nature Urbaine

Résumé :

En étudiant deux projets urbains français, Euralille et Ode à la Mer Nature Urbaine, je cherche à analyser la manière dont les innovations institutionnelles peuvent contribuer à la conception et mise en œuvre de transformations urbaines. Le premier projet est un projet d'extension vers l'hinterland de Lille sur 220 hectares, imaginé dans les années 90 pour créer un quartier d'affaires. Le second vise à reconquérir des espaces commerciaux en périphérie sur 250 hectares, et a été pensé depuis le début des années 2000.

Je cherche alors à vérifier l'aptitude des innovations institutionnelles à affecter la façon dont les projets territoriaux sont conçus, mis en œuvre, suivis, mais aussi la façon dont la planification urbaine et l'aménagement du territoire vont être pensés. Ma seconde hypothèse est que plus l'échelle d'une transformation urbaine est grande, plus elle est susceptible de provoquer des débats, donc plus il sera nécessaire de faire appel à des nouveaux modes de gouvernance.

Mots Clés : Transition démocratique, gouvernance territoriale, projet urbain, concertation, innovations institutionnelles, méta-projet, science citoyenne, participation citoyenne.