

Planification territoriale : de nouveaux récits sur le bien commun ?

Alain Faure

La planification territoriale est un objet d'études que les chercheurs en sciences politiques abordent plutôt de façon indirecte ces dernières années (via un projet, un dispositif, un conflit, une directive européenne...) alors que dans les années 1980, une véritable tradition d'analyse s'était structurée pour étudier la mise en œuvre des politiques publiques sur le cas français. Il s'agissait à l'époque de décrypter l'affrontement des expertises professionnalisées dans les arènes du commissariat général au Plan pour mieux comprendre le passage des problèmes vers des décisions publiques et les conditions de formulation des «missions d'intérêt général». Des concepts stimulants ont vu le jour comme les *référentiels*, les *médiateurs* ou le *rapport global-sectoriel* (Jobert Muller, 1989), concepts qui ont durablement orienté les travaux consacrés à l'étude de la *boîte noire* de l'activité gouvernementale. Peut-être (c'est l'hypothèse défendue dans cette contribution) la planification a-t-elle vocation à redevenir, avec la question territoriale, cet objet de recherche idéalotypique qui permet de décrire «les idées en action». Dans une période de tournant néo-libéral marquée par la décentralisation et l'europlanisation des politiques publiques, c'est aussi une bonne opportunité pour analyser les enjeux politiques de ce qu'il est convenu d'appeler la

«gouvernance territoriale». Cette hypothèse sera présentée en deux temps : en revenant d'abord sur les résultats saillants d'une enquête consacrée à la régionalisation de la politique des transports ferroviaires (enquête focalisée sur les *sentiers*, les *tournois* et les *réalisés* de l'action publique régionale), puis en se demandant dans un second temps si les discours sur le bien commun qui accompagnent cette forme d'émancipation territoriale ne préfigurent pas des dynamiques de réenchantement politique assez différenciées d'une configuration territoriale à l'autre.

3.1 Résultats saillants : un mode d'être régional en formation

En participant récemment à une étude comparative et pluridisciplinaire sur la façon dont six régions françaises ont adopté des compétences dans le champ des transports ferroviaires (Olivier-Trigalo, 2006), nous nous sommes intéressés à la façon dont ces collectivités locales intermédiaires avaient mobilisé les outils de la planification et de la prospective. Rapidement, il nous est apparu que la question des transports était appréhendée assez différemment d'une région à l'autre, comme si un «mode d'être régional»¹⁵ entourait les questionnements sur l'avenir des transports et sur les conditions de la formulation de leur contractualisation aux échelons urbain, national et européen. Au terme de l'enquête, on pouvait presque identifier un indice de maturité régionale en fonction du degré d'émancipation que les régions manifestaient pour s'approprier et transformer les doctrines professionnelles et politiques existantes et pour esquisser leur propre vision des enjeux au fil des négociations avec l'Etat, la SNCF, RFF, les associations, les syndicats, les départements, les agglomérations urbaines... Aussi avons-nous cherché à adopter différentes grilles de lecture pour mettre à jour ce processus de régionalisation (Faure, 2006 ; Faure, Gourgues, 2007). L'exercice nous a permis de proposer des résultats saillants sur trois registres classiques (en science politique) d'analyse de l'action publique : la prégnance du temps long, la spatialisation du pouvoir et le rôle des discours.

¹⁵ Pour paraphraser « La décentralisation est un mode d'être de l'Etat », belle formule que le Doyen Hauriou aimait utiliser auprès de ses étudiants pour résumer l'influence politico-administrative nationale qui a toujours irrigué la déconcentration et l'action des collectivités locales depuis les années 1960 dans l'administration française.

En adoptant une approche par le temps long, nous avons pu constater que le *path dependency* des institutions¹⁶ fonctionnait différemment dans la gestion des transports selon chaque configuration territoriale. Sur la séquence historique 1985-2000, les priorités régionales en matière des transports ferroviaires se sont certes structurées avec la rédaction de schémas stratégiques conçus et négociés dans le monde professionnel des transports à l'échelon national et international. Mais nous avons observé qu'une mise en tension structurante inédite traversait les mondes techniques et imprégnait la rationalité des *dépendances* traditionnelles au sein des grandes administrations de l'Etat et de la SNCF. Au fil des négociations (souvent souterraines) entre les conseils régionaux, l'Etat et la SNCF, l'expertise a souvent été déstabilisée par l'irruption de nouveaux interlocuteurs et par le fait que chaque région développait sa propre doctrine ferroviaire pour s'affirmer dans sa légitimité d'Autorité Organisatrice de Transport. Par rapport à la grille d'analyse néo-institutionnaliste qui souligne la prégnance des facteurs de résistance au changement, il nous a semblé que la *communauté de politiques publiques* (dans le champ des transports) perdait de sa cohérence et de sa superbe face à la mosaïque d'agencements provenant de priorités spatiales et temporellement différenciées d'un contexte régional à l'autre.

Une approche par le pouvoir nous a ensuite permis de constater que la dynamique des *tournois d'action publique*¹⁷ plaçait souvent les régions dans une position de responsabilité politique inédite à l'intersection de plusieurs échelles de pouvoir. Lorsque les régions ont pris la compétence des transports ferroviaires régionaux au début des années 2000, leurs savoirs issus des exercices de planification ont été mobilisés pour éclairer une multitude de conflits d'intérêts opposant les agglomérations, les espaces ruraux et les départements dans les domaines de l'aménagement et du développement des territoires. Les élites des conseils régionaux (tant politiques que techniques) se sont retrouvées au cœur d'affrontements politiques très variés, et les compromis esquissés lors de la phase antérieure de planification (la mise en tension avec la SNCF, le poids des élus écologistes, les arguments du ministère de l'Equipement, la parole du conseil économique et social...) ont soudainement pris une importance considérable. Par rapport aux grilles

¹⁶ Littéralement le *sentier de dépendance* qui enchâsse les systèmes de croyances des acteurs dans des pratiques professionnelles patiemment balisées au fil des décennies au sein de certaines institutions nationales (Pierson, 2000).

¹⁷ Littéralement les espaces de joutes et d'interactions où se confrontent les acteurs de chaque système politico-administratif local pour hiérarchiser les priorités d'action publique (Lascombes Le Bourhis, 1998).

d'analyse sur la *multi-level governance*, notre enquête montre que les changements d'échelle n'atténuent pas l'intensité et l'asymétrie des rapports de domination mais qu'ils entraînent une réorganisation concurrentielle des positionnements au sein du *système régional*. Il apparaît notamment que les agglomérations urbaines deviennent un échelon prépondérant pour fixer les règles de consensus et de conflictualité dans les échanges interterritoriaux.

Enfin, une approche par le langage nous a permis de constater que les *révélés de politiques publiques*¹⁸ se construisaient, dans chaque région, sur des discours où la prise de responsabilités en matière de transports est liée à des engagements plus éthiques que techniques. L'enquête a en effet permis de constater qu'à partir de 2004 les régions ont testé des stratégies de communication politique qui minoraient les questions de compétences et qui survalorisaient certains repères vertueux et identitaires (la citoyenneté, l'Europe, le développement durable, la solidarité...). Par rapport aux travaux de la *Narrative Policy Analysis* qui soulignent que les *coalitions discursives* portent souvent sur des savoirs spécialisés et sur des compromis techniques, il nous est apparu que l'exercice de planification régionale puis sa concrétisation en politiques publiques favorisaient l'expression de visions du monde où la sectorialité et la territorialité des problèmes collectifs étaient extraordinairement imbriquées.

Ces trois résultats permettent de conclure provisoirement que l'exercice de planification régionale sur les transports ferroviaires ne reflète pas vraiment un *mode d'être de l'Etat* et que les médiations qui s'y développent semblent dorénavant moins dépendantes que par le passé d'un *rapport global-sectoriel* orchestré à l'échelon national.

3.2 La planification pour réenchanter l'action publique?

Les travaux fondateurs de ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui l'«école grenobloise des politiques publiques» (à partir des contributions initiales de Lucien Nizard, Bruno Jobert, Pierre Muller, et aussi Yves Barel sur un autre registre) avaient montré que l'exercice de planification des années 1970 et 1980 permettait aux élites de construire leur rapport au

monde sur des bases à la fois corporatistes et symboliques. Dans le champ des sciences politiques, cette belle intuition a ensuite été formalisée par un impressionnant appareil conceptuel consacré aux idées, aux représentations et aux croyances qui permettent l'élaboration de politiques publiques aux échelons national et européen (Muller, 2003). La principale avancée de ces travaux porte sur l'étude des conditions du changement dans les priorités publiques: les tenants de l'«approche cognitive» montrent que les discours ne sont pas seulement des justifications mais qu'il s'agit de signes et de vecteurs indispensables pour permettre un changement d'orientations publiques, c'est-à-dire pour rendre possibles, légitimes et acceptables des changements de pratiques dans les administrations.

Par rapport à ce cadre théorique, la recherche engagée sur la planification régionale nous a posé un épineux problème de méthode dans la mesure où le centre de gravité des apprentissages, des échanges et des transferts d'idées se déplaçait ostensiblement du niveau national vers les régions ou vers les métropoles. Comment théoriser la mise sur agenda politique des problèmes collectifs dès lors que les *sentiers*, les *tournois* et les *révélés* de l'action publique ne se combinent pas de la même façon d'une configuration territoriale à l'autre? Poser la question du «retour» de la planification territoriale comme processus décisif de médiation publique, c'est donc s'engager sur la piste des renouvellements conceptuels que cette transformation implique ou favorise. Pour apporter notre pierre politique à cet édifice en chantier, nous souhaitons tester pour hypothèse que le «retour» de la planification territoriale illustre et éclaire le processus de diversification des façons de concevoir la démocratie locale: à cette occasion, les grandes collectivités locales (ici les régions, mais l'argument peut être testé sur d'autres collectivités intermédiaires) s'engagent dans la planification stratégique pour exprimer leur propre conception de la médiation sociale.

Nous avons vu plus haut que les six régions étudiées ont franchi l'*épreuve du fer* à trois niveaux: avec des réflexions sur les grandes orientations stratégiques (à base de délibérations et de productions écrites), avec des arbitrages sur les priorités effectives (à base de conflits et de négociations) et avec des discours sur les actions engagées (à base de rencontres avec la population et de communication institutionnelle). Chaque niveau a concouru à une appropriation régionale des diagnostics: les *sentiers de dépendance* se sont révélés moins sectoriels que par le passé, les *tournois* ont mis en lumière la centralité politique du couple agglomérations-région, et les *révélés* se sont focalisés sur des valeurs plutôt que sur des normes (l'identité et l'éthique plutôt que les compétences et la technique). Cette dernière phase mérite une attention particulière car elle concerne la capacité des régions

¹⁸ Littéralement les histoires que les autorités publiques mettent en textes et en scène pour présenter leurs actions aux habitants et rendre les problèmes sociaux intelligibles (Radaelli, 2000).

à produire un discours sur le bien commun. Cette production discursive intervient dans un contexte général de panne des compromis catégoriels et de recul des arrangements consociationnels (partis, syndicats, mouvements sociaux...). En communiquant sur leur avenir et leurs choix en matière de transports publics, les régions testent en quelque sorte des stratégies de réenchantement politique qui s'appuient sur des compétences techniques mais qui les transcendent : le train devient un vecteur de développement harmonieux, les habitants doivent être consultés, la proximité entre l'électeur et l'élu est un gage d'efficacité, le positionnement territorial révèle des spécificités culturelles... Cette narration propose un découpage du réel qui entretient une forte interdépendance entre les secteurs et les territoires, sans que l'on parvienne à savoir si la vision du monde des acteurs en présence se construit d'abord sur des savoirs spécialisés (le développement, l'environnement, l'aménagement, la mobilité...) ou sur des repères communautaires (la citoyenneté, la solidarité, l'identité, l'esprit d'entreprise...).

Ces évolutions questionnent la capacité du chercheur à analyser la portée de ces entreprises territoriales de réenchantement politique. Au fur et à mesure de notre enquête, nous avons été tiraillés entre les indices de différenciation et de standardisation que les discours véhiculaient, entre l'authenticité et les faux-semblants des affichages politiques et catégoriels. En science politique, la tentation est grande de concentrer l'analyse sur des exercices de dévoilement et de dénonciation des mirages rhétoriques de l'action publique. La façon territorialisée d'énoncer les problèmes et les solutions fonctionne assurément comme un concept écran, comme un signe normatif de modernité (Faure Négrier, 2007). Pour autant, le risque est grand de lâcher la proie (du pouvoir et de la domination) à force de dénoncer les ombres (de leur mise en scène et de leur euphémisation). Dans chaque configuration régionale et métropolitaine, les mots qui permettent de qualifier l'intérêt général ne sont pas nécessairement les mêmes et ils ne s'enchaînent pas toujours selon les mêmes schémas de causalité. Les discours sur la « démocratie locale » par exemple, qui revendiquent des relations plus étroites et plus intenses entre le pouvoir politique et les citoyens, s'appuient sur des arguments qui varient considérablement d'un territoire à l'autre (les conseils citoyens, les forums participatifs, les expertises d'usages, les sondages, les mini-panels...).

Ce constat nous entraîne en guise de conclusion sur l'énigme de l'imaginaire spatial propre à chaque configuration territoriale, et sur la question de savoir si les bureaucraties et les élites politiques locales n'énoncent pas, en s'appuyant sur cette variable identitaire, les conditions démocratiques de la

production du bien commun. Autrement dit, les exercices de planification territoriale sont peut-être des objets de médiation et de transaction particulièrement stratégiques pour révéler le *différentiel démocratique* des villes et des régions, c'est-à-dire leur façon singulière de lier les décisions à des formes participatives, délibératives et représentatives de démocratie. En fixant le cadre et les objectifs de la planification (avec souvent une lecture critique des doctrines catégorielles), chaque configuration territoriale procède à un habillage des politiques publiques (y compris pour justifier des non-décisions ou un refus du débat) qui instaure des règles du jeu et qui relie le langage à la réalité sociale. Dans cette équation dialectique, il semble que les énoncés territoriaux remplacent souvent l'idée par l'essence, au sens où les référentiels sectoriels et les expertises professionnalisées perdent du terrain au profit d'une légitimité davantage liée à des repères de mémoire, à des événements fondateurs, à des valeurs communautaires, bref, à une histoire politique et sociale locale. Dépassant les figures classiques du marketing territorial ou du mimétisme institutionnel, le récit régional ou métropolitain vise alors à produire du sens, à faire tenir ensemble les parties du corps social, à formuler les conditions du réenchantement politique par l'action collective. L'évolution, que l'on peut qualifier de fédérale en termes de transferts d'idées, interfère nécessairement avec le fonctionnement des Etats-nations et de l'Union européenne dans la mesure où la formation de ces *styles démocratiques* subnationaux conditionne les modalités de politisation/dépolitisation et de standardisation/différenciation des priorités d'action publique.

Bibliographie

- FAURE A., (2006) « Doctrine ferroviaire et différenciation régionale : la décentralisation en chantier », in OLIVIER-TRIGALO M., *Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale*, Paris, INRETS, n° 55, pp. 55-72.
- FAURE A., GOURGUES G. (2007) « Comment penser la territorialité des politiques publiques ? Retour sur les idées en interaction », 2^e *Congrès International des Associations Francophones de Science Politique*, Université de Laval, Québec Canada, Atelier 15 : « Les approches cognitives en science politique », 18 p.
- FAURE A., NÉGRIER E. dir. (2007) *Critiques de la territorialisation. Les politiques publiques à l'épreuve de l'action locale*, Paris, L'Harmattan, 302 p.
- LASCOUMES P., LE BOURHIS J.-P. (1998) « Le bien commun comme construit territorial, identités d'action et procédures », *Politix*, n° 42, pp. 37-66.

- JOBERT B., MULLER P., (1989) *L'Etat en action. Politiques publiques et corporatismes*, PUF, 320 p.
- MULLER P. (2003) « Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique », *Revue Française de Science Politique*, n° 1, pp. 155-188.
- OLIVIER-TRIGALO M. (2006) *Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation, ferroviaire et différenciation territoriale*, Paris, INRETS, n° 55, pp. 55-72.
- PIERSON P. (2000) « Increasing Returns, Path Dependence and the Study of Politics », *American Political Science Review*, vol. 94, n° 2, juin, pp. 251-267.
- RADAELLI C. (2000) « Logiques de pouvoir et récits dans les politiques publiques de l'Union européenne », *Revue française de science politique*, vol. 50, n° 2, pp. 255-276.

Projet urbain et planification territoriale durables en Europe: négociation et itération

Paulette Duarte & Natacha Seigneuret

En Europe, les contextes de l'urbanisme et de l'aménagement sont différents, les notions mêmes de projet urbain et de planification territoriale ne recouvrent pas les mêmes actions. Toutefois, la lecture des projets et des plans contemporains montre qu'un tissage multiculturel est à l'œuvre depuis le lancement de projets urbains au début des années 1980 comme depuis le renouveau de la planification territoriale du début des années 1990. Le jeu des échanges universitaires, *via* des colloques et des publications, les mises en concurrence à l'échelle européenne des professionnels, comme les échanges de pratiques et de savoir-faire ont grandement favorisé des évolutions parallèles dans la construction des projets et des plans. Aujourd'hui, la communauté européenne des urbanistes est tout entière réflexive et s'efforce de transformer en permanence ses pratiques par les connaissances acquises.

Pour asseoir notre démonstration, nous nous référons à des plans et des projets contemporains mis en œuvre en Italie, en Allemagne, en Espagne, en Grande-Bretagne et en France, et nous réalisons une analyse secondaire des données recueillies dans le cadre de nos recherches menées à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble. Cette analyse, sociologique et urbanistique, nous permet de constater que les démarches développées en urbanisme à

Les dynamiques territoriales de l'étalement urbain, de la croissance et de la décroissance démographique, de la globalisation économique ainsi que de la démocratisation de l'action publique font appel à une conception sollicitant un grand nombre de disciplines et d'expériences locales. La notion de planification territoriale interroge l'efficacité des approches et des processus ainsi que l'articulation de différentes échelles spatiales. Comment imaginer, anticiper et organiser les territoires urbains en mutations permanentes? Cet ouvrage collectif propose une lecture et une analyse comparée d'expériences de planification grâce à des études de cas spécifiques dans quatre pays européens: la France, l'Italie, la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Cet ouvrage poursuit en outre trois objectifs: définir et comprendre le concept de planification territoriale; présenter les évolutions nationales dans les quatre pays retenus; exposer un certain nombre d'études de cas pour tirer des enseignements concrets des approches locales en Europe. Il constitue ainsi à la fois un recueil de définitions, d'expériences et de débats s'adressant aux professionnels, aux enseignants-chercheurs et aux étudiants des sciences du territoire.

ISSN 978-2-88074-912-5



9 782880 749125 >

* espace en société
logique territoriale

Enjeux de la planification territoriale en Europe

Publié sous la direction de

Marcus Zep

Lauren Andres

Egalement disponibles dans cette même collection :

Enjeux de la sociologie urbaine

Michel Bassand, Vincent Kaufmann, Dominique Joye (sous la dir. de)

Banlieues/Une anthologie

Thierry Paquot (préparé et présentée par)

Habitat en devenir/Enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse

Luca Pattaroni, Vincent Kaufmann, Adriana Rabinovich (sous la dir. de)

Antirurbain/Origines et conséquences de l'urbaphobie

Joëlle Salomon Cavin, Bernard Marchand (sous la dir. de)

Conception graphique: *tangram, Lausanne.

Les Presses polytechniques et universitaires romandes sont une fondation scientifique dont le but est principalement la diffusion des travaux de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne ainsi que d'autres universités et écoles d'ingénieurs francophones. Le catalogue de leurs publications peut être obtenu par courrier aux

Presses polytechniques et universitaires romandes,

EPFL – Rolex Learning Center,

CH-1015 Lausanne,

par E-Mail à ppur@epfl.ch,

par téléphone au (0)21 693 41 40,

ou par fax au (0)21 693 40 27.

www.ppur.org

Première édition

ISBN 978-2-88074-912-5

© Presses polytechniques et universitaires romandes, 2011

CH – 1015 Lausanne

Tous droits réservés.

Reproduction, même partielle, sous quelque forme ou sur quelque support que ce soit, interdite sans l'accord écrit de l'éditeur.

Imprimé en Italie

Table des matières

Les auteurs 9

Remerciements 13

Introduction générale 15
Marcus Zepf & Lauren Andres

I Genèse et problématiques de la planification territoriale

1/ La planification territoriale entre dynamiques socio-économiques et inerties politico-administratives : un processus permanent 39
Marcus Zepf

2/ Repenser la planification territoriale à l'échelle des régions urbaines 55
Alain Motte

3/ Planification territoriale : de nouveaux récits sur le bien commun ? 69
Alain Faure

4/ Projet urbain et planification territoriale durables en Europe : négociation et itération 77
Paulette Duarte & Natacha Seigneuret

II Déconstruction et recomposition : les enjeux de la planification en Europe		
5/	Planification territoriale et fédéralisme en Italie <i>Gilles Novarina</i>	103
6/	Spatial Strategies et Renaissance urbaine en Grande-Bretagne <i>Stephen Hall</i>	121
7/	Planification prospective pour une région (non) métropolitaine : l'exemple de la Ruhr <i>Klaus R. Kunzmann</i>	141
8/	La planification face au défi de la cohérence territoriale <i>Gabriel Jourdan</i>	163
III Expériences locales en débat		
9/	Planification territoriale et clusters culturels : mythes et réalités <i>Charles Ambrosino</i>	185
10/	Débat public et planification intercommunale Réflexions autour du projet de Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur <i>Gabriel Jourdan</i>	205
11/	Planification et mutabilité urbaine : une conciliation impossible <i>Lauren Andres</i>	217
12/	Compétitivité régionale et qualité de vie : les cas de Stuttgart et de Portland <i>Johann Jessen & Heike Mayer</i>	233
13/	Villes rétrécissantes et planification des réseaux d'eau en Allemagne <i>Michaela Schmitz</i>	257
14/	Coopération interinstitutionnelle et planification territoriale dans la Province de Bologne <i>Alessandro Delpiano</i>	267
15/	Stratégies et tactiques dans le projet «Città di Città» <i>Valeria Fedeli</i>	281
	Conclusion générale <i>Marcus Zepf & Lauren Andres</i>	299

Les auteurs

Charles Ambrosino, Dr. est maître de conférences en urbanisme et aménagement à l'Institut d'urbanisme de Grenoble, Université Pierre-Mendès-France, et membre de l'UMR Pacte Territoires. Ses recherches portent sur les liens qui s'établissent entre les pratiques sociospatiales des artistes, le développement de l'économie culturelle et les transformations urbaines.

Lauren Andres, Dr. est lecteur au Centre for Urban and Regional Studies à l'Université de Birmingham depuis 2009. Après avoir travaillé en France dans le cadre de sa thèse sur les référentiels de la mutabilité urbaine et la requalification des friches urbaines, ses champs d'intérêts portent désormais sur une analyse comparative des processus de régénération urbaine et culturelle en Europe.

Alessandro Delpiano, ingénieur, est directeur du Settore Pianificazione e Trasporti de la Province de Bologne. A ce titre, il est parmi les principaux responsables de l'élaboration et de la mise en œuvre du Plan territorial de coordination provincial (2004) et du Plan provincial de la mobilité (2009).

Paulette Duarte, Dr. est maître de conférences à l'Institut d'urbanisme de Grenoble, Université Pierre-Mendès-France, et chercheuse à l'UMR/CNRS PACTE. Ses travaux portent sur les représentations sociales mobilisées par les acteurs de l'urbain (habitants, techniciens et politiques) pour définir les espaces et les actions visant leur transformation.

Alain Faure, Dr. est chercheur CNRS en science politique dans le laboratoire PACTE et directeur du Centre d'Etudes Canadiennes de Grenoble. Ses travaux portent sur la décentralisation (France, Italie, Canada) avec notamment des enquêtes sur l'itinéraire des élites politiques locales et la territorialisation des politiques publiques.

Valeria Fedeli, Dr. professeur assistant en planification depuis 2007 au DIAP, Département d'Architecture et de Planification à l'École polytechnique de Milan, elle a participé à plusieurs projets de recherches nationaux et internationaux, concernant la gouvernance urbaine, les politiques territoriales, la production de savoirs dans la conception de l'action publique et les processus de mise en œuvre.

Stephen Hall, Dr. est principal Lecturer en planification territoriale au Département de Planification et d'Architecture à la University of the West of England à Bristol, Angleterre. Son sujet principal de recherche porte sur la planification territoriale et la politique de régénération urbaine au Royaume-Uni et en Europe.

Heike Mayer, Prof. Dr. est professeur de géographie économique à l'Institut de géographie de l'Université de Berne en Suisse. Auparavant, elle était professeur d'urbanisme et de planification régionale ainsi que codirectrice du Metropolitan Institute à la Virginia Tech University aux États-Unis. Ses travaux de recherche portent sur le développement régional et urbain ainsi que sur les aspects géographiques des processus d'innovation et de création des entreprises.

Alain Motte, Prof. Dr. est professeur émérite des Universités en aménagement de l'espace, urbanisme à l'Université Paul Cézanne (Institut d'urbanisme et d'aménagement régional). Son domaine de recherche principal porte sur les politiques métropolitaines en France et en Europe.

Gilles Novarina, Prof. Dr. est professeur d'urbanisme à l'Institut d'urbanisme de Grenoble. Auteur de *Plan et projet. L'urbanisme en France et en Italie* (Anthropos, 2003) et coauteur de *Société urbaine et nouvelle économie* (L'Harmattan, 2010), il développe des travaux sur l'approche comparée de la planification territoriale en Europe.

Johann Jessen, Prof. Dr. est professeur d'urbanisme depuis 1992 à l'Institut d'urbanisme de la faculté d'architecture et d'urbanisme de l'Université de Stuttgart. Ses travaux portent sur le développement urbain et l'habitat, le périurbanisation et la réurbanisation, ainsi que sur les processus d'innovation en urbanisme et dans la planification régionale. Ses nombreuses publications portent sur les thématiques de la recherche urbaine appliquée.

Gabriel Jourdan, chargé d'étude à l'AURG après avoir été chargé d'études «urbanisme et déplacements» à l'agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise. Il travaille notamment sur la planification territoriale, la cohérence urbanisme-déplacements et l'articulation entre les grandes infrastructures de transport et les territoires traversés, plus particulièrement au travers de sa participation au suivi du projet de ligne TGV PACA.

Klaus R. Kunzmann, Prof. Dr. est chercheur à Potsdam en Allemagne. Ses travaux portent sur le futur des métropoles et régions en Europe. De 1974 à 2006, il a enseigné en tant que professeur d'urbanisme à la Faculté d'aménagement du territoire de la Technischen Universität à Dortmund. Il a dirigé l'Institut für Raumplanung (IRPUD) et par la suite en 1993 l'Institut Jean-Monnet d'aménagement du territoire européen.

Natacha Seigneuret est architecte-urbaniste et ingénieur de recherche à l'Institut d'urbanisme de Grenoble, Université Pierre-Mendès-France, et à l'UMR/Pacte Territoires. Ses travaux et ses enseignements portent sur les projets urbains et territoriaux et sur les représentations graphiques mobilisées par les acteurs de ces projets pour visualiser et territorialiser leurs stratégies.

Michaela Schmitz, Dr. est directrice de la Fédération des Industries Allemandes de l'Énergie et des Eaux (BDEW) à Berlin.

Marcus Zepf, Prof. Dr. est professeur d'urbanisme à l'Institut d'urbanisme de Grenoble à l'Université Pierre-Mendès-France (UPMF), et membre de l'UMR Pacte Territoires. Il est président de la Structure fédérative de recherche «Territoires en réseau» et dirige le master «Sciences du Territoire» à l'UPMF. Ses travaux de recherche portent sur les phénomènes de métropolisation, de «rétrécissement urbain» et sur la problématique des espaces publics.