

**Lois Voynet, Chevènement, SRU**

**Mise en œuvre dans les agglomérations  
des trois lois relatives  
à l'organisation et au développement durable du territoire**

Préparation du CODIRDU du 7 mars

*Note de Synthèse*

4 mars 2002

Note de synthèse

JF/AD/ 4 03 02

**Comité des directeurs pour le développement urbain  
du 7 mars 2001**

Lois Voynet, Chevènement, SRU

**Mise en œuvre dans les agglomérations  
des trois lois relatives  
à l'organisation et au développement durable du territoire**

***Un premier bilan, des questions à nos ministères***

Durant l'année 2001, le CODIRDU a conduit une importante réflexion sur les 3 lois en portant un regard d'ensemble sur le nouveau cadre législatif d'organisation du territoire. Depuis la note de synthèse produite en juin 2001, la mise en œuvre de ces lois s'est poursuivie et permet de tirer quelques enseignements et un premier bilan (avec le concours de : DGCL, DGUHC, DATAR, DIV, D4E, DTT), venant utilement enrichir les réflexions du comité.

**Le premier bilan présenté dans cette note de travail est très partiel, et bien sûr provisoire** : des données statistiques sur la formation des communautés d'agglomération et communautés urbaines au 1<sup>er</sup> janvier 2002, des statistiques sur la formation des pays au 28 janvier 2002, les réponses apportées par des DDE à un questionnaire concernant 16 agglomérations, des contributions de certaines directions ministérielles faisant le point des questions que soulèvent, en matière de transport, d'environnement, de politique de la ville, de patrimoine, les transformations en cours. La DGCL a publié début 2002 un bilan actualisé de la mise en œuvre de la loi sur l'intercommunalité. La DATAR fera le point par ailleurs sur les contrats d'agglomération à partir d'une enquête toute récente.

Ces informations, quantitatives et qualitatives remontent des services de l'Etat apportent un éclairage utilement complété par les questions ou préoccupations exprimées par les élus sur le terrain ou au niveau national (cf. conférence des villes du 19 février dernier)

## 1 – UNE REELLE MISE EN MOUVEMENT DES TERRITOIRES

- L'impact de la loi Chevènement est important : au 1<sup>er</sup> janvier 2002, la France compte **14 communautés urbaines** et **120 communautés d'agglomération** regroupant plus de 22 millions d'habitants. Sur les 141 aires urbaines de plus de 50.000 habitants, 72 % comportent une ou plusieurs de ces communautés. Ces nouvelles intercommunalités d'agglomération jouent souvent un rôle moteur dans la mise en œuvre de la LOADDT et la loi SRU, et dans le dialogue avec les communes périurbaines (ou intercommunalités) voisines de la même aire urbaine.

En dehors des communautés urbaines ou d'agglomération, et des 8 syndicats d'agglomération nouvelle, **la taxe professionnelle unique est devenue la règle de 600 communautés de communes**. Au total, près de 30 millions d'habitant vivent sous son régime fiscal.

Le degré d'intégration des politiques communautaires diffère selon que l'agglomération a déjà une longue histoire de coopération intercommunale – Rennes, Strasbourg, Lyon...- ou qu'il s'agit **d'agglomérations « naissantes »** auxquelles la loi Chevènement, combinée avec l'impulsion des deux autres lois a fourni le déclic pour se structurer : Toulon, Toulouse, Perpignan, Vannes....

- **180 périmètres d'étude et 39 périmètres définitifs de pays** ont été délimités à la fin janvier 2002. Ce nombre augmente rapidement, et la DATAR estime que **d'ici l'automne**, près de **50 contrats de pays** pourront être signés.
- Le débat est aussi lancé presque partout avec **l'initialisation des SCOT**, ou plutôt, dans un premier temps, le choix des périmètres. Communes et communautés de communautés entrent dans la discussion. La règle des 15 kilomètres joue le rôle d'incitation que lui avait assigné le législateur et laisse espérer que beaucoup d'agglomérations qui ne s'étaient jamais dotées d'un schéma directeur élaboreront un SCOT (perspective à terme d'environ 400 SCOT).
- Des **projets d'agglomération** sont lancés, et s'ils avancent plutôt lentement, occultés provisoirement par la question des périmètres, ils jouent un rôle dans la mise en place des nouvelles intercommunalités. Des conseils de développement se mettent en place.
- Les agglomérations éprouvent le besoin de renforcer leurs capacités d'ingénierie, et l'on compte **30 projets de nouvelles agences** d'urbanisme et de développement.

### **Un outil d'observation du changement**

Pour suivre ces changements, 5 directions ministérielles et l'INSEE ont mis en commun leurs données dans un « **observatoire des politiques territoriales** ».

Centré actuellement sur le recueil et la présentation de statistiques émanant de ses membres, cet observatoire envisage d'enrichir ses fonctionnalités à des **aspects qualitatifs** des réalités observées.

## 2 - LES NOUVEAUX PERIMETRES DE PLANIFICATION : UN CHANTIER QUI SUSCITE DE FORTES DYNAMIQUES LOCALES, MAIS QUI NE VA PAS SANS CONTRADICTIONS

Les Schémas de cohérence territoriale ajoutent une dimension au débat sur la coopération intercommunale. Ce débat est lancé partout, sur des territoires larges, souvent à l'échelle des aires urbaines, et **ses résultats sont contrastés**.

a – **Des démarches de planification confortées sur des aires bien dimensionnées** . Il est des agglomérations où l'initialisation d'un SCOT s'inscrit dans une longue histoire d'intercommunalité et de planification et ne fait que conforter des démarches en cours, comme Strasbourg, Grenoble ou Rennes. A Nancy, un jeu local complexe où l'Etat a pris sa place permet d'éviter la fragmentation des espaces.

b – **Des avancées prometteuses d'agglomérations sans tradition intercommunale**. Il est des cas où la planification est une chose neuve. L'initialisation du SCOT peut faire naître presque un cadre cohérent de planification, comme à Dijon, ou ouvrir le jeu local à une vision plus conforme aux intentions du législateur, comme à Perpignan. Là, le débat porte en même temps sur l'élargissement de la communauté d'agglomération (de 6 à 22 communes), la constitution de pays et le périmètre de deux SCOT : l'irruption simultanée de ces trois lois et un rôle actif de l'Etat redonnent un espace à un débat local qui semblait bloqué.

c – **Attentisme**. Il est aussi des cas de plus grand « immobilisme », comme à Poitiers - Châtelleraut, où préexistait pourtant un schéma directeur.

d – **Difficultés et tensions**. Il est des contextes où le processus en cours rencontre des difficultés sérieuses, avec division des aires urbaines en multiples périmètres. C'est le cas à Toulouse, malgré les efforts de l'Etat, au Havre, à Avignon.

e – **Contextes métropolitains**. Dans ces contextes, le résultat n'est pas forcément celui qu'on attendait. A Nantes-Saint-Nazaire, la planification prend soudain une dimension métropolitaine (perspective d'un SCOT commun aux deux agglomérations) que ne laissait pas augurer l'absence de tout schéma directeur antérieur. Dans le cas de la région lyonnaise (aire métropolitaine multipolaire débordant sur 4 départements), la complexité territoriale a autorisé des ajustements mais n'a pas permis de grands bouleversements dans le découpage en plusieurs SCOT. La question posée est celle de l'instance de coordination des SCOT, et le rôle que peut jouer la DTA.

Ces constats appellent quelques observations et questions :

- Poursuivre les avancées déjà constatées, cheminer vers les bonnes échelles géographiques rechercher la simplification des périmètres en évitant de les multiplier.
- Dans les situations encore tendues, comment éviter de trop vite figer un état de fragmentation des territoires, où les logiques de concurrence risquent de l'emporter durablement sur celles de cohérence ? Négocier avec les acteurs locaux, prendre le temps de la pédagogie...
- L'intérêt des schémas de secteur : en annoncer a permis en plusieurs contextes de rallier des collectivités à un SCOT large ;
- La cohérence territoriale en cas de SCOT multiples : qui assurera cette cohérence ?

- Les DTA : elles représentent incontestablement un élément potentiel de cohérence dans des aires urbaines ou métropolitaines fractionnées par plusieurs périmètres ; il reste à en trouver l'usage juste et efficace, dans un jeu où l'Etat et les collectivités territoriales auront à trouver leur place.

### **3 - DES DEMARCHES DE PROJET QUI ONT PARFOIS DU MAL A S'IMPOSER AUX PROCESSUS INSTITUTIONNELS ET AUX LOGIQUES SECTORIELLES**

#### ***Comment assurer la primauté du projet de territoire sur le périmètre ?***

Les trois lois récentes de décentralisation ont fait du projet la démarche stratégique à laquelle les autres s'ordonnent.

Ce qui donne un sens à un périmètre, c'est le projet de territoire dont il sera le cadre. En imposant un calendrier, la loi SRU, dans la première phase de sa mise en œuvre, a focalisé l'attention vers la mise en place des périmètres de SCOT.

#### ***Comment articuler dans le temps et l'espace le projet d'agglomération (loi Voynet) et le projet d'aménagement et de développement durable (loi SRU) ?***

Le débat sur les périmètres ne bloque pas mais précède souvent les démarches de projet. Si on ne compte aujourd'hui que 2 contrats d'agglomération signés (Bordeaux et Creusot-Montceau), la plupart des agglomérations entendent bien signer un contrat d'agglomération avant la date butoir de fin 2003.

La démarche de contractualisation est lente, car elle implique une succession d'actions renouvelant largement la gouvernance antérieure : beaucoup d'agglomérations sont en train de se constituer et de créer leur conseil de développement.

La faiblesse des financements spécifiques ou l'incertitude pesant sur eux n'a pas, non plus, encouragé les agglomérations à hâter la contractualisation.

Il conviendrait d'explicitier et d'étendre les possibilités offertes par les différents financements de l'Etat, en encourageant les ministères à « flécher » leurs contributions vers les contrats d'agglomération, et en sollicitant certains acteurs para-étatiques : ANAH, CDC, RFF, SNCF, ADEME...

En revanche, se pose la question de ***l'articulation et l'enchaînement des démarches engagées*** dans chacune des 3 lois. Il existe une tentation de les décliner séparément : projets et contrats d'agglomération et de pays d'un côté, périmètres de SCOT et projets d'aménagement et de développement durable de l'autre.

Dans cet esprit de mise en cohérence, la démarche de Brest apparaît exemplaire. Un conseil des présidents, regroupant le président de la communauté urbaine de Brest et ceux des communautés de communes qui l'entourent, se réunit tous les mois depuis plusieurs années. En émerge un projet de pays articulé avec le projet d'agglomération, concrétisé par une charte de pays. Le périmètre de SCOT s'en déduira naturellement et le projet

d'aménagement et de développement durable qui le portera. La démarche des élus de Clermont-Ferrand est également intéressante : elle démarre par l'élaboration d'un projet d'agglomération sur l'aire du « Grand Clermont » associant de nombreux acteurs, projet qui, dans un second temps inspirera le chantier du SCOT et l'élaboration du contrat d'agglomération. Mais de telles démarches sont encore rares.

Territoire du projet d'agglomération porté par une communauté urbaine ou d'agglomération, et territoire du projet d'aménagement et de développement durable que traduira le SCOT coïncideront rarement. Comment assurer les cohérences ?

- Il convient que les services déconcentrés de l'Etat restent attentifs aux démarches de projet qui ont poursuivi leur chemin, même si l'attention portée aux périmètres a pu les occulter provisoirement.
- Ne peut-on faire coïncider sur un même territoire large le « projet d'agglomération » et le futur PADD du SCOT, même si le contrat d'agglomération engage une intercommunalité sur un périmètre plus restreint ?
- Nombreuses sont les agglomérations qui renouvellent non seulement leurs institutions, mais aussi leurs outils : PLH, PDU, SCOT. N'est-ce pas le moment d'adresser des messages forts pour une convergence des périmètres et une articulation des contenus ?

En conclusion, on ressent fortement le besoin d'un message fort de mise en convergence de la loi LOADDT et la loi SRU et de simplification des démarches de projet qu'elles induisent

**Comment promouvoir une démarche intégrée ? ou comment éviter que la multiplication des périmètres et procédures ne fasse perdurer les approches sectorielles ?**

Le **développement durable** qui inspire ces lois résulte d'une confrontation continue des enjeux environnementaux, économiques et sociaux aux différentes échelles où opèrent les acteurs locaux. La bonne articulation des périmètres et des projets, non seulement dans leur emboîtement mais dans leur contenu apparaît alors indispensable. C'est, notamment une condition pour que puisse se développer ce que le ministère de l'environnement appelle la « **logique d'intégration** »<sup>1</sup>, qui ressort des débats du CODIRDU, qui exprime aussi la volonté que des thématiques comme la mobilité, la cohésion sociale, le patrimoine et la qualité urbaine, la protection des zones naturelles et agricoles, et l'environnement (au sens large) ne soient pas traitées isolément, mais soient intégrées dans l'ensemble des démarches. Comme le dit Francis Beaucire (cf. contribution) : « le développement durable a ses propres exigences périmétriques ».

Ceci conduit à plusieurs observations, questions ou pistes de travail :

- là où le périmètre du SCOT est restreint, ou lorsque plusieurs SCOT se partagent une aire urbaine, en particulier lorsqu'elle est complexe, comment faire pour que ce territoire fragmenté soit néanmoins porteur d'un projet d'aménagement et de développement durable ?

---

<sup>1</sup> La logique d'intégration, en matière environnementale, suppose l'appréciation et, le cas échéant la reformulation des actions programmées au regard des enjeux environnementaux

- Pour que l'Etat, au niveau central, puisse aider les préfets à conseiller les collectivités locales dans ce domaine complexe, l'observatoire des politiques territoriales (cf. contribution) pourrait apporter des éléments sur la cohérence des périmètres, et l'articulation des processus d'élaboration des différents projets d'une aire urbaine ou métropolitaine.
- Il conviendrait aussi que l'Etat engage, en interministériel, un chantier d'observation du contenu des projets de territoire en cours d'élaboration, pour donner aux services déconcentrés des critères d'appréciation devant les projets auxquels ils sont associés ou sur lesquels ils doivent réagir (la DATAR a d'ailleurs entrepris une étude sur « les dimensions du développement durable dans les contrats d'agglomération, pour mieux cerner la manière de prendre en compte cette logique).
- Il serait souhaitable que les pôles de compétence organisés dans de nombreux départements autour des politiques territoriales se saisissent de ces problèmes de cohérence de périmètres et de projet, et que les préfets en fassent, chaque fois que nécessaire, un axe du PTE de leur département ou de leur région.

### ***Cohésion sociale, contrats de ville et contrats d'agglomération***

Les contrats de ville 2000-2006 témoignent d'une évolution vers l'intercommunalité. La nécessité d'adosser à un projet d'ensemble de territoire la stratégie de lutte contre l'exclusion sociale et urbaine est aujourd'hui mieux perçue par les acteurs locaux. La conjonction des trois lois y a puissamment aidé.

Toutefois, l'intercommunalité retenue localement ne coïncide pas toujours avec le territoire de l'intercommunalité institutionnelle. La DIV estime qu'une certaine souplesse d'adaptation aux contextes locaux n'est pas mauvaise, à condition que la configuration choisie se décline principalement sur le principe de solidarité dans le cadre de l'adhésion à un projet commun.

De la même façon, l'articulation entre les prérogatives confiées à l'agglomération ou aux communes doit tenir compte des compétences exercées de droit par ces dernières, et à leur capacité à mener l'action de proximité, selon un principe de complémentarité.

Mais l'intégration des contrats de ville comme volet de cohésion sociale et territoriale du contrat d'agglomération ne va pas toujours de soi. Le terme « volet » semble souvent considéré localement de manière restrictive, sans que le projet d'agglomération intègre dans toutes ses dimensions les problématiques et enjeux soulevés par la politique de la ville.

Ce constat pose la question du rôle de l'Etat. Quel est son degré d'implication dans le projet local, qui relève d'abord de la légitimité politique locale ? Quel est son rôle dans la contractualisation ? Partenaire ou gardien des principes ?

#### 4 - ORGANISATION ET PLANIFICATION DES DEPLACEMENTS ET DES TRANSPORTS : UNE PLACE ENCORE A TROUVER DANS LE NOUVEAU PAYSAGE INTERCOMMUNAL

Les périmètres de transport urbain (PTU) suivent en général, dans leur évolution, celle des communautés d'agglomération ou communautés urbaines qui constituent ou deviennent autorités organisatrices. Cela aboutit souvent à un élargissement, mais rarement à un changement de dimension spectaculaire.

En particulier, on ne cherche pas à prendre le périmètre du SCOT comme référence d'un nouveau PTU. Le PTU est un périmètre de gestion, reposant sur une ressource fiscale, sur le fonctionnement et le financement d'un service public.

Par contre les questions sont beaucoup plus ouvertes pour ce qui concerne les futurs PDU (évolution des périmètres, articulation avec les SCOT, et la création de syndicats mixtes prévue par le loi SRU). Sans doute est-il trop tôt pour porter des appréciations sur des démarches à peine naissantes.

Les collectivités attendent en général que le volet « déplacements » du SCOT détermine les grandes orientations et apporte les éléments de cohérence d'un PDU, mais cela n'implique pas forcément que les périmètres soient strictement identiques.

La loi permet de constituer, entre autorités organisatrices, des syndicats mixtes permettant d'articuler des moyens de transport à différentes échelles (tram-train, bus-car...) sur des périmètres qui peuvent être très larges. Les initiatives sont pour l'instant peu nombreuses (on peut citer le cas de Nancy).

Observations et questions :

- L'échelle de SCOT et celle des PDU. Les moyens de déplacement sont des éléments essentiels de structuration d'un territoire. En particulier, ***l'articulation des réseaux implique celle des échelles***. Peut-on laisser au SCOT l'établissement de ces cohérence sans les traduire à la même échelle ou à une échelle proche dans un PDU ? Question similaire pour les DVA.
- L'association des autorités organisatrices à la planification. Dans cet esprit, il faudra veiller à ce que les autorités organisatrices de transport - pas seulement les autorités urbaines - soient étroitement associées au dispositif d'élaboration des SCOT
- Clarifier le mode d'emploi des outils pour les collectivités locales. Les collectivités locales ont besoin de principes directeurs pour articuler les outils mis à leur disposition, et penser l'articulation entre l'aménagement du territoire et les moyens de déplacement.  

L'élargissement des PTU oblige les AOTU à offrir des services de zones périurbaines qui leur coûtent cher, et prive les départements de recettes sur des segments rentables de leurs lignes. Ce sont des effets pervers à combattre. La constitution de syndicats mixtes peut être la solution, mais les collectivités locales hésitent à en constituer.
- Une pédagogie du bon usage des syndicats mixtes, en particulier, permettrait aux collectivités territoriales (autorités organisatrices,



département, région...) de se saisir de ces outils qu'elles hésitent encore semble-t-il, à utiliser (mise en œuvre complexe de l'article 111 de la loi SRU)

***Une question plus générale est la suivante : le décalage des périmètres géographiques ne risque-t-il pas de favoriser l'autonomisation des politiques de déplacements, contrairement aux intentions de la loi ?***

## **5 - UNE PARTICIPATION SOUVENT ACTIVE DE L'ETAT ET DE NOUVEAUX BESOINS D'INGENIERIE TERRITORIALE**

### *Un rôle actif dans la constitution des périmètres*

Dans ce mouvement de structuration des territoires, les services de l'Etat, et au premier rang les préfets sont, dans la majorité des situations observées, très actifs, même si l'on peut observer des postures diverses.

A Toulon, à Avignon, à Nancy par exemple, ils ont joué un rôle de premier plan dans l'émergence de coopérations efficaces et larges. A Toulouse, l'action de l'Etat a probablement évité une fragmentation encore plus profonde du territoire de l'aire urbaine.

### *L'efficacité des PTE*

Pour ce faire, ils s'organisent. Par exemple, de nombreux services déconcentrés revoient leur organisation interne en fonction des nouvelles territorialités. Mais ce sont les PTE, et ces outils que sont les *pôles de compétence* ou, dans une moindre mesure les *délégations inter-services* (elles ont rencontré des difficultés administratives qui ont retardé leur mise en place) qui constituent la véritable nouveauté. Ces pôles de compétence, au niveau départemental et /ou régional associent selon des géométries et thématiques variables : DDE ou DRE, DIREN, DDAF, DDASS, DRIRE, SDAP...

### *Acquérir une capacité d'expertise à travers des démarches interministérielles*

A travers des démarches interministérielles, les services déconcentrés ***entendent acquérir une véritable capacité d'expertise***. C'est une condition impérative pour, donner du contenu à leurs interventions sur les projets de territoires, à rendre pertinents les porteurs à connaissance, à nourrir les points de vue qu'ils développeront dans leur association à la démarche des SCOT.

Dans la construction de ces points de vue, les diagnostics d'agglomération réalisés par les DDE en 1999 ont montré leur utilité, et des outils comme les profils environnementaux régionaux apportent aussi des éléments importants. Mais seules des ***démarches interministérielles*** permettront aux services de l'Etat d'acquérir une ***vision commune des enjeux du développement durable*** et de savoir la transmettre aux collectivités territoriales dès lors qu'elles sont légitimes.

Les agences d'urbanisme et de développement : des instances utiles aux agglomération mais aussi à l'Etat

Lorsque les jeux de pouvoir locaux rendent problématiques des coopérations élargies, les agences d'urbanisme, dès lors qu'elles sont positionnées à la bonne échelle ont souvent joué un rôle fédérateur utile, voire irremplaçable. C'est le cas, par exemple, à *Toulouse*, à *Brest*, à *Saint-Omer*.

Les services de l'Etat y ont souvent trouvé des partenaires compétents, et ont souvent apprécié le recul qu'elles parviennent à conserver par rapport aux services des établissements publics d'agglomération. A l'avenir, elles auront un rôle premier à jouer dans l'élaboration des projets d'aménagement et de développement durable.

Il importe que l'Etat continue à être attentif à ces structures qui tiennent une place particulière dans l'élaboration des politiques territoriales et l'articulation d'échelles qu'elles impliquent.

A noter également que même si l'on va peut être à terme vers un réseau de 60 à 70 agences, les enjeux d'ingénierie locale concernent un nombre plus important de territoires : 141 aires urbaines de plus de 50.000 habitants, et de l'ordre de 400 SCOT à élaborer à terme.

Il faudra aussi favoriser la constitution d'une ingénierie privée capable de fournir aux collectivités locales les études dont elles auront besoin.

Une priorité : renforcer les capacités d'ingénierie des territoires des services extérieurs

Les services extérieurs manquent également de moyens d'études. Pour être des partenaires reconnus et écoutés des collectivités locales, assurer le suivi et l'évaluation des projets de territoire proposés à contrat, assurer le suivi des processus de planification et nourrir en continu le point de vue stratégique de l'Etat, ils auront besoin de renforcer leurs capacités d'observation et d'étude.

Cette nécessité de renforcer les capacités d'études des services déconcentrés de l'Etat a déjà été souligné il y a un an par le CODIRDU. L'observation des processus en cours ne fait que renforcer cette conviction.

**Remarque terminale** : les problèmes soulevés dans cette note posent tous la question du renforcement de l'articulation des trois lois, mais aussi de la cohérence globale du dispositif qu'elles constituent. Par exemple, la DTT se demande s'il ne faudrait pas envisager une réflexion, éventuellement d'ordre législatif, qui traiterait de la cohérence des périmètres des PDU, des PTU et des SCOT en imposant des règles minimales ? De même la question est souvent posée de ne pas dissocier le projet d'agglomération et le « PADD » du futur SCOT. En réalité, cette question ne se pose-t-elle pas à propos d'autres problèmes rencontrés, acteurs locaux, élus et aussi l'Etat déconcentré.

A la conférence des villes, du 19 février, on a entendu des élus proposer l'élaboration pour la prochaine législature, d'une loi de « synthèse », qui fédère les trois lois précitées et en simplifie le mode d'emploi

## EN GUISE DE RECAPITULATION

### Questions ou pistes de travail

- 1** - Attente forte (élus, professionnels,...) d'un message sur l'emboîtement des trois lois. Afficher notamment la mise en convergence sur la notion de projet de territoires et de leur périmètre (projet d'agglomération, PADD des SCOT,...), la cohérence territoriale des différentes démarches de planification. Afficher également, dans une même vision stratégique, l'articulation et l'enchaînement des démarches dans le temps : projet d'agglomération, conseils de développement, planification et contractualisation...

Répondre à une forte attente de simplification.

Un chantier législatif ?
- 2** - Relance de la dynamique de la planification à travers le chantier des périmètres, l'enjeu des cohérences territoriales. D'importantes avancées sont constatées. Comment faire aboutir ce chantier y compris dans les situations difficiles, sans renoncer aux objectifs d'échelle large et de simplification des périmètres, en évitant de figer durablement une fragmentation des territoires. Quelle implication de l'Etat dans les négociations locales ?

L'articulation agglomérations-pays.
- 3** - Comment faire en sorte que le débat sur les périmètres n'occulte pas le contenu du projet ? Comment assurer la primauté du projet de territoire sur les périmètres, les procédures
- 4** - Les grandes cohérences thématiques : comment éviter l'autonomisation des politiques sectorielles ? Celle-ci est parfois encouragée par la dissociation des périmètres, la spécificités des procédures... Cas de transports et déplacements (un mode d'emploi encore à trouver de la loi SRU, syndicats mixtes, la spécificité des procédures et de l'ensemble des thématiques déclinées dans le « développement durable ».
- 5** - Cohésion sociale, prise en compte de la politique de la ville : quelles perspectives ? Quelle articulation avec les contrats d'agglomération ? les documents de planification ?
- 6** - L'ingénierie territoriale : avancées (agences d'urbanisme), mais aussi point faible dans de nombreux territoires (comment relancer l'ingénierie privée)
- 7** - Positionnement de l'Etat : nouvelles postures, rôle des préfets, évolution de l'organisation, moyens en matière grise, comment sortir des approches verticalisées, mise en place au niveau déconcentré de pôles de compétence interministériels, rôle des PTE....