

LES CAHIERS

DE L'INSTITUT D'AMENAGEMENT
ET D'URBANISME
DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

FRANGES DES MÉTROPOLES

Des territoires de projets



Editorial : Fringes of European metropolitan areas: territories for projects Hervé Gay - General Manager of the IAURIF	4	Analysis of the MetroFringes Project	76
Keeping urban fringe development under control: a major issue for the sustainable development of metropolises	6	Natural areas and farmland : Protecting, enhancing, managing	80
The fringes zones bordering metropolitan areas	14	Interaction between town and country in its social economic and spatial dimensions	90
The regional and local reference frames	24	Controlling commuting and travel and reducing their impact on the environment	100
The Paris Ile-de-FranceMetropolis	28	Institutions and methods used for organisation and management	108
South-East England	40	A compendium of good practices	114
The Province of South Holland	52	The final seminar: handing over the project and openings	138
The Ruhr region	62		
The Rhine/Neckar region	70		

The "Cahiers" MetroFringes

An English-language version of the "Cahiers" can now be obtained on line from the IAURIF web-site:



From now on, translations of every article will be available on line, allowing you not only to consult them on your computer screen but also to print them out. In the paper version, only the introductions to the articles and the illustration captions will be expressed in both French and English.

By making an English-language version available on line, we are hoping to increase the international readership of our "Cahiers".

Fringes of European metropolitan areas: territories for projects

The metropolitan regions in North-Western Europe are now faced with the consequences of periurbanisation and today they are attempting to set up some principles for lasting development in these peripheral territories.

In Ile-de-France, as in the other European metropolitan regions, these sensitive areas are subjected to urbanisation pressures and to their consequences that are detrimental to the balance of the metropolis as a whole. As a corollary to the issue of the «compact city,» the issue of the future of these fringe areas remains acutely topical.

In France, as in other countries in North-West Europe, some projects have emerged in the fringes of the metropolitan areas, which grant as much importance to creative actions as to protective regulations. In Ile-de-France, the regional natural parks illustrate this approach perfectly.

At the beginning of this 21st century, planning authorities from several European countries have begun to swap their experiences regarding this kind of territories. Their works have been summarised in a «Declaration for the future of the MetroFringes areas», which offers the metropolitan regions an approach to development aimed at restoring the balances there in a lasting manner.

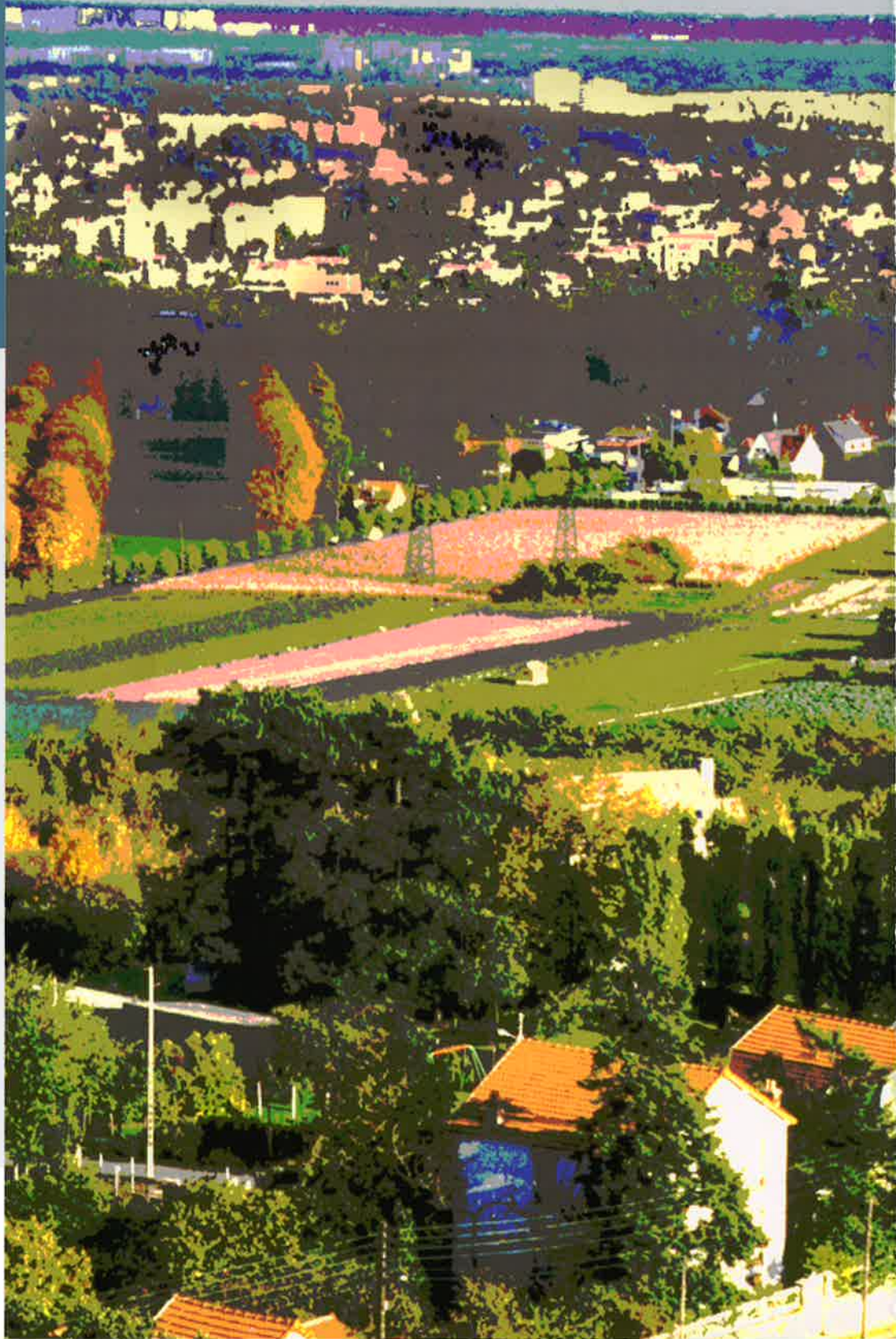
These experiences show an integrated approach to policies on habitat, economic development, training, relocation and environment. They mobilise the public and private actors on the fringe territories from the regional level to the local level.

The aim of the Cahier de l'IAURIF N° 136 is to publicise them. It is also meant to help to identify the approaches for a new, more strategic way to conceive regional planning in Ile-de-France.

Hervé Gay

General Manager
of the Iaurif

Keeping urban
fringe
development
under control:
a major issue
for the sustainable
development
of metropolises

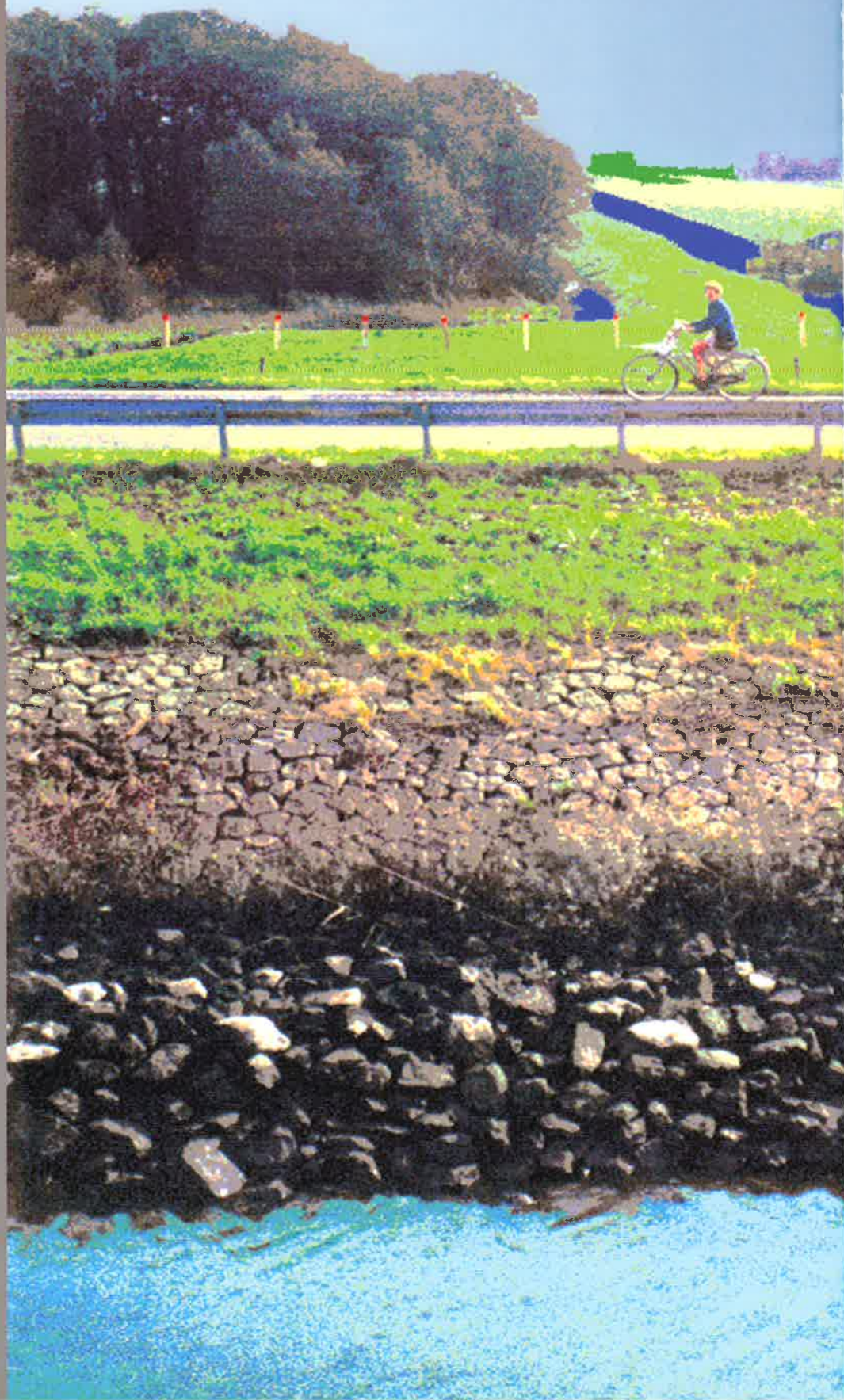


L. Reynart/laurif

The fringe zones bordering metropolitan areas

Faced with urban sprawl and its harmful consequences, the metropolitan regions of North West Europe are seeking to control urbanisation and to implement the principles of sustainable development in the areas surrounding major cities.

The project will reinforce co-operation on this theme between the regional and local authorities of five metropolitan regions: Paris and the Ile-de-France, London and South East England, the Ruhr, Rotterdam/The Hague, and the Mannheim/Ludwigshafen conurbation. It will encourage transfer of experience on controlling dispersion of urbanisation and restructuring outer metropolitan areas, maintaining and restoring the socio-economic balance, and implementing sustainable development that takes into account social, economic, and environmental objectives.



The regional and local reference frames

Prior to identifying the policies and practical actions conducted in the fringes of their metropolises, the partners in the "MetroFringes" project had exchanges on their regions and the study sectors that they chose.

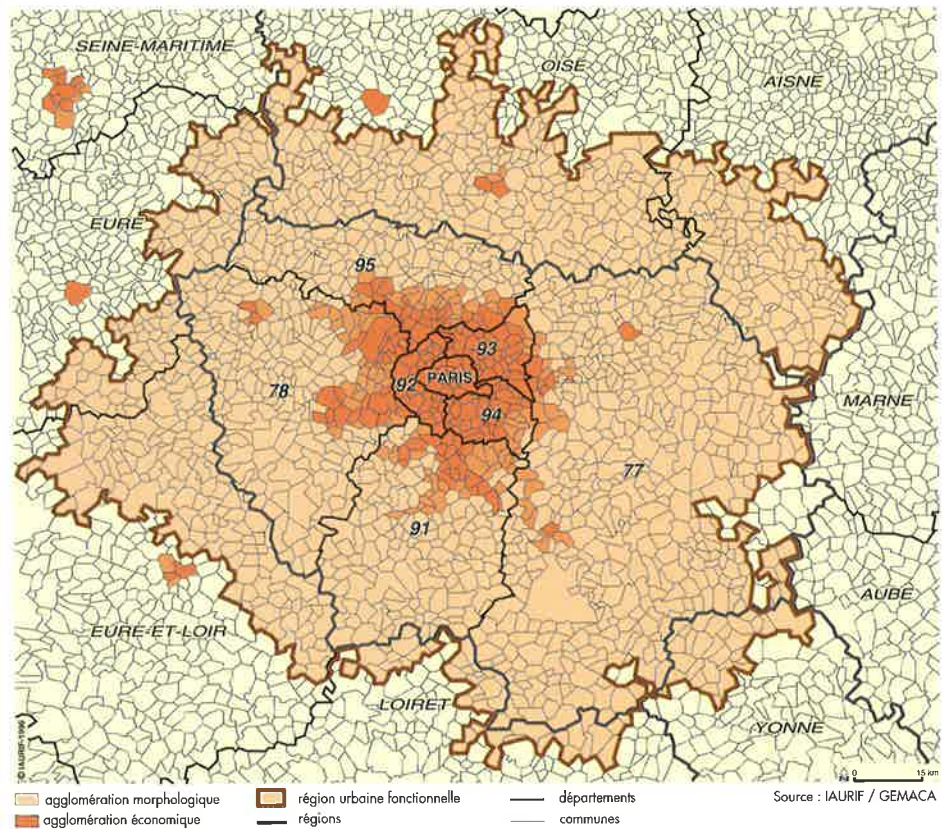
Those exchanges were essential to understanding the problems encountered by the urban fringe areas in each region. The choice of the study sectors was motivated by their being representative of urban fringes and by them having a wide variety of actions implemented in them. The visits on the ground that were organised for the planning and development players of the partner regions made it possible to become more aware of the problems and practices of each region, to compare these urban fringe regions with one another, and to stimulate the search for new development modes. The first part presents a summary of the regional and local reference frames, and the visits on the ground.



The Paris Ile-de-France Metropolis

Région urbaine fonctionnelle de Paris

The Ile-de-France Region covers 1.3 million hectares around Paris, 80% of which is constituted by rural areas. It has a population of 11 million, 9 million of whom live within the conurbation. With a negative migratory balance since the nineteen sixties, it has been undergoing moderate demographic growth, ascribable to natural surplus. Ile-de-France accounts for over 5 million private-sector and public-sector employees, and the tertiary sector is the main driving force behind growth. Today, the fringes of Ile-de-France are playing a more significant part, in terms both of population and of economic activity level.



Amenagement régional et maîtrise de l'étalement urbain

La métropole parisienne a connu plusieurs phases de développement. Au début du 19^e siècle, à la veille de la révolution industrielle, l'espace urbanisé se limite à Paris *intra muros*. Les territoires de franges, principalement ruraux, se structurent autour de villes comme Versailles ou Saint-Denis. A partir de 1850 et jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, la banlieue se développe sous une forme essentiellement pavillonnaire autour des lignes de chemin de fer et dans les vallées. A la fin des années cinquante, de grands ensembles d'habitat social sont construits et contribuent à colmater l'espace en occupant des plateaux et des plaines agricoles interstitielles. A partir de 1965, le premier Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la

région parisienne (SDAURP) focalise l'urbanisation autour des «villes nouvelles».

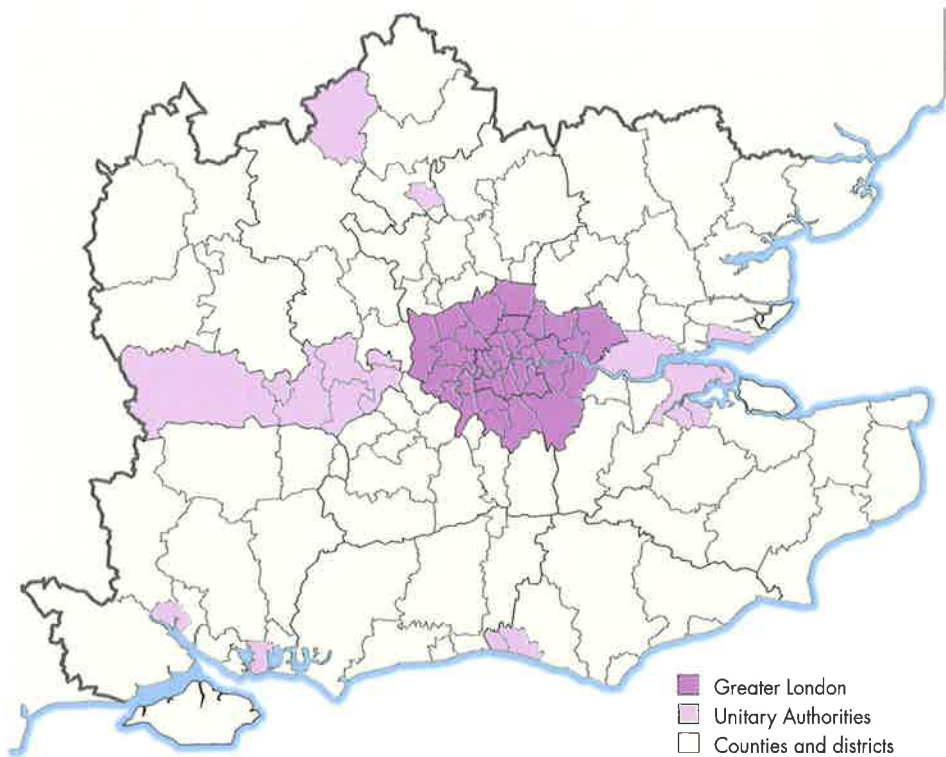
Depuis 1983, la gestion de l'aménagement de la métropole est de plus en plus décentralisée. La Région renforce progressivement ses compétences en matière d'aménagement du territoire (révision du SDRIF de 1994, entrée dans le Syndicat des transports parisiens,...).

Le Schéma Directeur Régional (SDRIF), adopté par l'État en 1994, définit les principales orientations de l'aménagement régional, les prescriptions qui s'imposent au niveau local, l'organisation et la localisation des grands équipements et infrastructures. Il vise à freiner l'étalement de la région parisienne et à susciter une reconquête urbaine par une organisation polycentrique. Les espaces destinés à l'urbanisation future sont situés principalement dans les périmètres des villes nouvelles et en continuité des agglomérations urbaines existantes. L'extension, des bourgs et villages doit être modérée.

South-East England

The South East, a region with a population of 18 million, covers London (7 million inhabitants) and the surrounding areas of South-East England (11 million inhabitants). Around London, 12 cities have populations of over 100,000. The layout of the conurbation is clearly concentric. The South East is served by four international airports, two international railway stations, various ports, and an extensive network of motorways. The Channel Tunnel has made it possible to bring the region closer to Continental Europe. The first phase of the new high-speed line between London, Ashford, and the Tunnel should reinforce this link as of 2003. The good quality of the environment makes the region a pleasant and attractive place in which to live and work. Much of the rural areas are protected by specific listing. In all, including the designations at County level, 82 % of the non-urbanised areas are protected.

Sud-Est anglais - Périmètre du SERPLAN¹



(1) London and South East Regional Planning Conference

La Metropolitan Green Belt

La ceinture verte de Londres a été dessinée dans ses grandes lignes en 1944 puis formellement définie en 1959 ; sa surface actuelle est deux fois celle prévue alors. Elle couvre 490 000 ha autour de Londres. Ses principaux objectifs sont le contrôle de l'étalement urbain, la lutte contre la fusion de villes proches, la protection des zones rurales contre l'urbanisation, la préservation du caractère des villes historiques, l'aide au renouvellement urbain par l'encouragement au traitement des friches urbaines. Elle a été très efficace dans la prévention du développement urbain dans les zones rurales. Elle est aujourd'hui en question puisque le développement urbain l'a «enjambée». Des réflexions sont en cours pour conserver l'esprit de la ceinture verte tout en assurant des modes durables de développement.

Présentation administrative

Le gouvernement britannique a engagé un processus de régionalisation qui entraîne des modifications administratives importantes dans la région de Londres. Le sud-est anglais est désormais divisé en trois régions dotées d'agences d'aménagement et de développement. La *London region* comprend la *City of London* et les 32 *London Boroughs*. L'*Eastern region* est composée de trois counties de l'ancien Sud-Est (Essex, Hertfordshire, Bedfordshire) ainsi que de trois counties extérieurs (Cambridgeshire, Suffolk, Norfolk). La *South East region* comprend alors les counties de l'ouest et du sud de Londres. Dans le cadre de cette réorganisation, le SERPLAN a cessé d'exister en avril 2001. L'élection au printemps 2000 du maire de Londres a marqué la mise en place de ces nouvelles institutions.

The Province of South Holland

Le Corridor vert-bleu

-  **Groenblauwe sinter**
Herindieningsplan in Groenblauwe sinter: in voorbereiding of uitvoering
- uitbreiding ecologische nabuurschapstructuur verbindingen
- gebieds aanpak (bijv. landschap, openbare groenstructuren)
- goede ecologische recreatieve verbindingen stad-land
- agrarische heringevoerde verbindingen (bijv. de landbouw)
-  **Aansluiting bovenregionale groenstructuur**
- realisatie ecologische/recreatieve verbindingen
-  **Randstadgroenstructuurproject**
-  **Rijksbufferzone**
-  **Begrenzing Groene Hart**
-  **Bestaande infrastructuur**
- verbetering ecologische/recreatieve verbindingen
-  **(Opties) nieuwe infrastructuur**
- realisatie ecologische/recreatieve verbindingen (mogelijke aanpakende maatregelen)
- strategisch aanpak (bijv. de landbouw)
- L.I.** Landinrichting



South Holland is one of the four provinces in the "Randstad" conurbation in west Netherlands. The Randstad includes four big cities, Rotterdam, The Hague, Leiden and Delft.

The Hague is the political capital of the Netherlands, and is also an important international legal centre. The cities of Leiden, Delft and Rotterdam each have a thriving university.

The province had 95 municipalities and 3.38 million inhabitants in 1999. Its population grew by 5.5% (compared to 6.5% in the Netherlands as a whole) from 1989 to 1998. This growth rate is due primarily to natural growth, then to foreign immigration. However, the province is also losing population to other provinces. It is seen as a place for a first job, rather than as a place to settle down.

Un territoire entre terre et mer

La Hollande méridionale est bordée par la mer du Nord à l'ouest des Pays-Bas. La façade maritime de la province est un ensemble monumental de digues de protection contre la mer. Des polders ont permis de gagner des terres sur la mer (24 % de la surface des Pays-Bas sont situés en dessous du niveau de la mer). Les Pays-Bas sont à 60 % un territoire de delta entre la Meuse, le Rhin et l'Escaut. L'évacuation de l'eau, primordiale dans ce secteur où les inondations ont été meurtrières, est à l'origine d'un réseau très important de fossés de drainage, de collecteurs et de canaux.

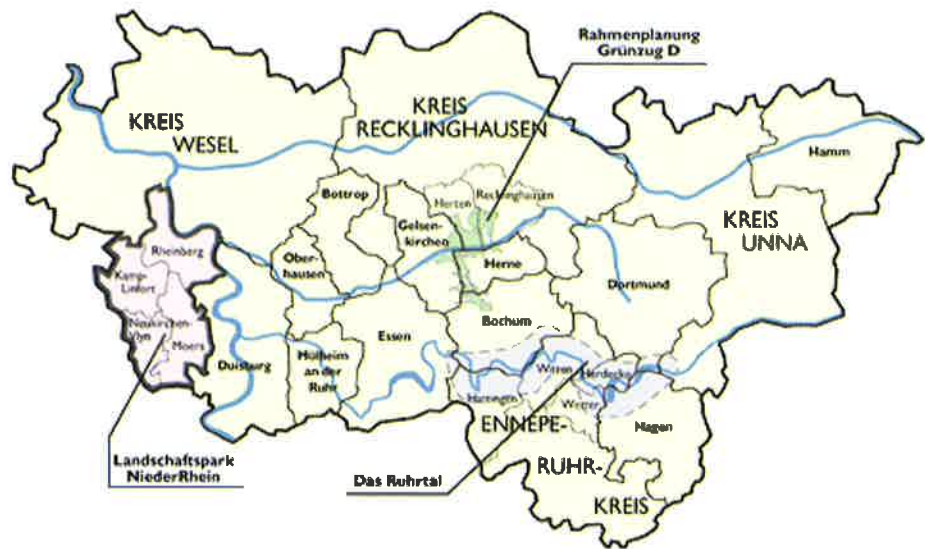
L'aménagement du territoire des Pays-Bas est marqué par les nota

Les *nota's* (rapports) publiés par le gouvernement des Pays-Bas définissent le cadre dans lequel les communes agissent en matière d'aménagement, d'urbanisme et d'environnement. Les traductions réglementaires des *nota's* se font au travers de PKB adoptés par le parlement national.

Le premier rapport sur la planification urbaine (*Nota inzake de Ruimtelijke Ordening*) fut publié en 1960. Son but était de polariser le développement urbain autour de villes à l'extérieur de la Randstad pour endiguer l'urbanisation excessive de cette zone.

The Ruhr region

Localisation des secteurs d'étude
et limites administratives du Kommunalverband Ruhrgebiet



An industrial area and mining basin, the Ruhrgebiet is the largest area of urban concentration in the Land of North-Rhine-Westphalia. Its development is intimately linked to its growth as a coal-mining and steel-producing area.

This polynuclear agglomeration covers 52 municipalities, three of which are major cities: Essen (609,000 inhabitants), Dortmund (595,000) and Duisburg (530,000).

The economy, the industry and the way of functioning all contribute to a real regional identity. Discussions are underway on a political and administrative level with the aim to create new borders for the regions.

The urbanised central part along the Emscher valley is structured around green corridors running north/south. Around the fringes, these green corridors merge into a supraregional landscape.

80 ans de gestion de l'aménagement régional

Dès les années vingt, la notion de couloirs verts avait déjà été évoquée par le *Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk* mais n'avait pas pu se concrétiser. Les aménagements actuels reprennent en grande partie les projets de cet organisme qui avait une compétence pour réaliser des documents d'orientation. L'extraction du minerai se faisant à ciel ouvert, l'industrie minière a dès le début de l'exploitation mené des réflexions sur le devenir des sites épuisés. De 1989 à 1999, l'IBA *Internationale Bauausstellung Emscher Park* a été une expérience de reconquête qualitative de la Ruhr. Ce programme a repris la tradition allemande des expositions d'architecture. La vallée de l'Emscher qui était devenue un réseau d'égouts à ciel ouvert, a été son territoire d'action. Durant ces dix années,

plus d'une centaine de projets ont vu le jour dans tous les domaines : écologie, emploi, habitat social, parcs paysagers, reconversion industrielle... L'effet principal, immédiatement mesurable, de cette opération a été la transformation de l'image de la Ruhr auprès des Allemands et à l'étranger.

Le déclin de la population régionale

La Ruhr compte une population de 5,5 millions d'habitants soit environ un tiers du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie. Alors que le nombre d'habitants du Land croît régulièrement, la population de la région de la Ruhr diminue depuis 1993 d'environ 1 % chaque année. Cette tendance devrait se poursuivre pour atteindre 5,1 millions d'habitants en 2015.

The Rhine/Neckar region

A region shared between three Länder
The Rhine/Neckar region straddles across three Länder: Hesse, Rhénanie-Palatinat, Bade-Württemberg.

This territory lies 60 km North of the agglomeration of Karlsruhe and 70 km South of Rhein-Main.

It is a polycentric built up area at the intersection between the North-South axis and the West-East axis of the European transportation grid.

It is the 7th largest German conurbation. It is a land of contrasts: heavy industry cohabits with a well-known wine-producing area, some historical villages have been preserved right next to the city...

The region holds 2.3 million inhabitants.

The two largest cities are Mannheim (308,900 inhabitants) and Ludwigshafen (165,000 inhabitants).

They should be deemed to be in the extended area of the urban stretch along the river Rhine.



Le secteur secondaire occupe une place importante dans l'économie régionale

- centre urbain
- agglomération urbaine
- ville nouvelle
- forêt
- ceinture verte, Groene Hart
- autoroute, route principale
- limite régionale
- Kommunalverband Ruhrgebiet
- secteur d'étude
- Regionaler Grünzug, Grüne Brücke*
- ✈ aéroport

© Iaurif

Le secteur secondaire représente encore 42 % de l'activité économique et 43 % des emplois de la région Rhein-Neckar. Cependant, le nombre d'employés dans l'industrie est en constante diminution contrairement à celui des employés du secteur tertiaire. La main d'œuvre hautement qualifiée reste rare.

Ludwigshafen présente une orientation économique plutôt industrielle alors que Mannheim combine des fonctions tertiaires et industrielles en étant surtout un centre commercial. Heidelberg est une ville universitaire qui offre un fort potentiel de recherche. La recherche universitaire est depuis longtemps intégrée au processus industriel.

L'entreprise la plus importante du secteur est la BASF à Ludwigshafen (Badische Anilin und SodaFabrik) qui possède un très important complexe chimique et emploie environ 44 000 personnes. Ce complexe représente la plus grande usine chimique d'Europe.

A Mannheim, John Deere fabrique des tracteurs et Mercedes possède une usine de production de bus. 49 % de la production industrielle de la région est exportée.

La région fait face à un taux de chômage de 10 % environ, qui se concentre autour de Mannheim, et doit surmonter la transition entre l'économie de production et celle de l'information.

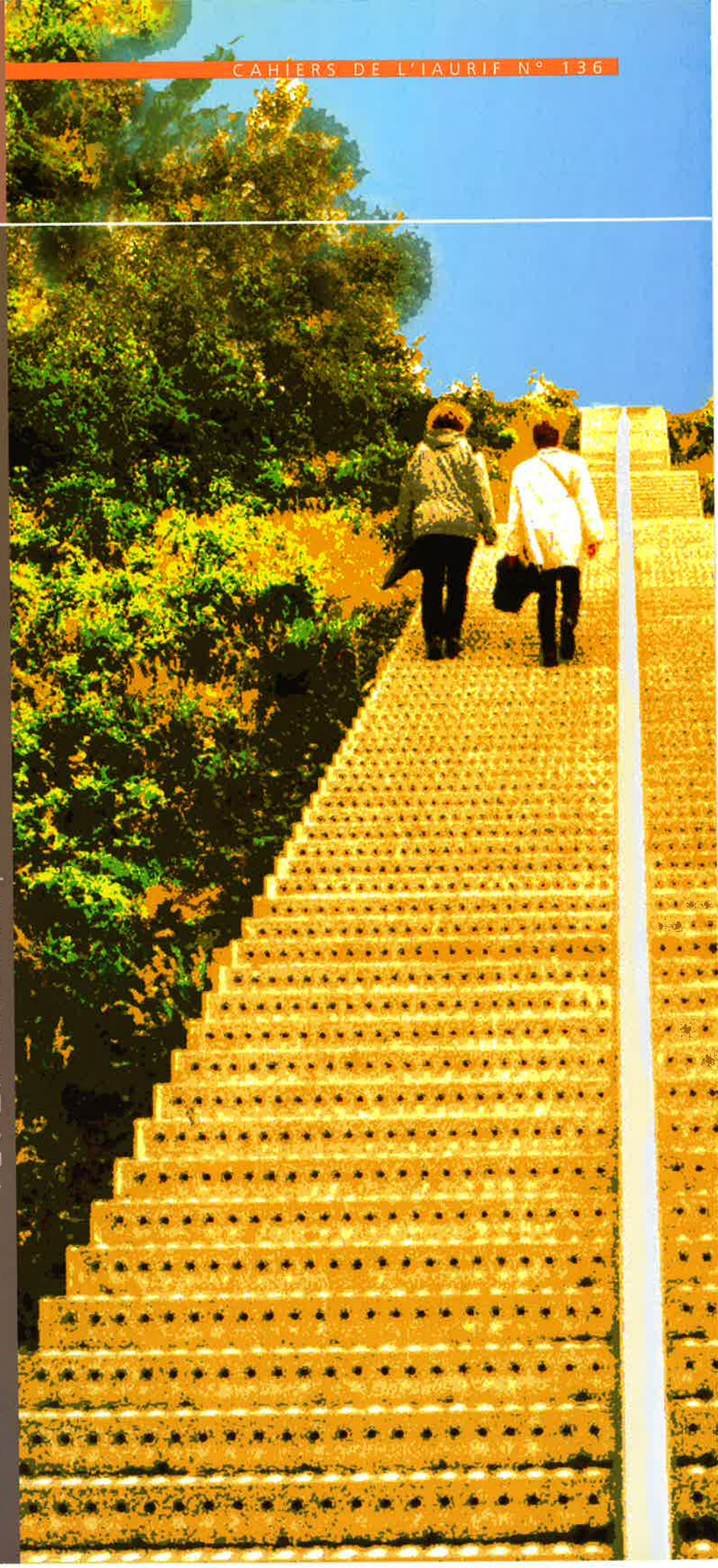
La partie occidentale de la zone appartient à la plus grande région viticole d'Allemagne et attire de ce fait de nombreux touristes sur la Weinstrasse. Le sud de la région possède des terres agricoles de très bonne qualité qui favorisent les cultures maraîchères et fruitières.

Analysis of the MetroFringes Project

The MetroFringes project seeks to reinforce co-operation and transfer of experience in working towards achieving sustainable development in peri-urban areas.

It covers four complementary themes :

- preserving, re-classifying, and managing peri-urban natural and farm land,
- town and country interaction in its social, economic and spatial dimensions,
- controlling commuting and travel and reducing their impact on the environment,
- institutions and methods for organising and managing peri-urban areas.



Natural areas and farmland: Protecting, enhancing, managing

In the fringes of conurbations, urban zones and natural zones are intertwined.

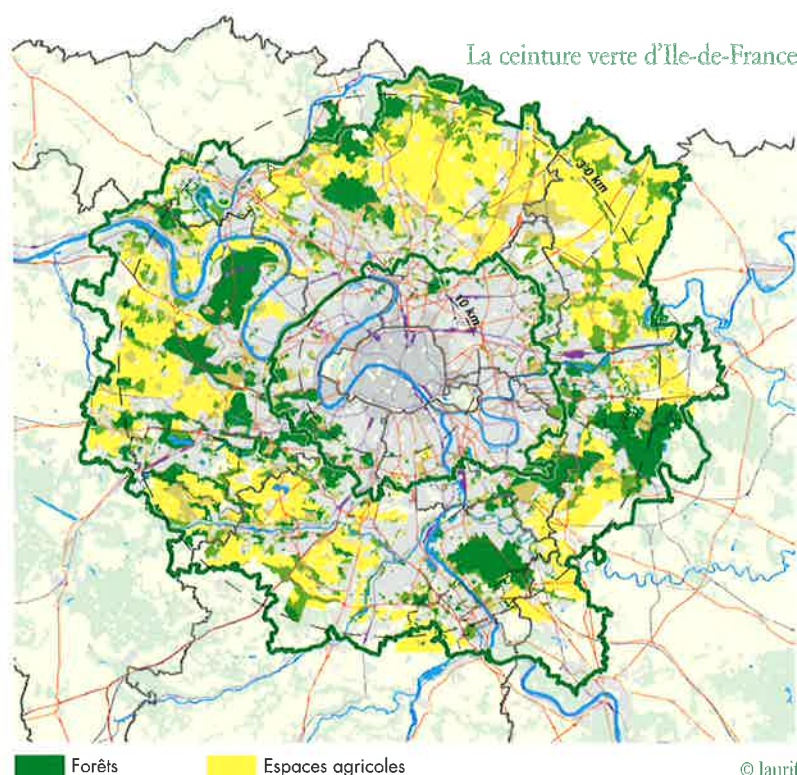
Protecting, enhancing and managing peri-urban natural areas and farmland is an essential issue for the future of the metropolitan regions and ecosystems.

During the first phase of the project, an examination was made of how each region puts the following into practice: regulatory protections of farmland and forests, reclaiming areas deserted by industry, business, and services, revitalising the agricultural economy, new uses such as leisure or tourist activities, co-ordination of management

of natural and cultural heritage, and taking into account environmental problems when inserting infrastructures.

Actions have been undertaken (some have been under way for quite a long time now) to enable assessment to be made.

Some of these actions can be used for experience transfer.



© laurif

Les cinq régions partenaires recherchent les moyens d'endiguer l'expansion urbaine à laquelle elles sont confrontées. Alors que les espaces naturels et ruraux restent considérés comme de futurs terrains à urbaniser, elles ont été conduites à mettre en avant, dans tous leurs documents de planification, l'objectif de protection des espaces naturels en particulier ceux qui sont en contact avec l'urbanisation. Certains sont établis depuis des dizaines d'années comme la *Metropolitan Green Belt* de Londres, véritable référence par son antériorité et sa permanence.

La politique de protection des espaces naturels et ruraux prend une importance croissante dans les politiques d'aménagement. Elle fait également l'objet de documents particuliers de caractère stratégique, comme le Plan Vert de l'Île-de-France, le *Groene Hart* de la Randstad, les *Landschaftspark* des régions de la Ruhr et Rhin-Neckar. Il est de plus en plus évident que le maintien à long terme de ces espaces, situés aux franges de l'urbanisation,

exige de relayer leur classement en espaces non constructibles par leur prise en compte comme espaces aux qualités et aux potentialités intrinsèques à valoriser. Il est par conséquent indispensable d'en assurer une gestion plus active.

La variété des armatures vertes métropolitaines et la diversité des outils

La métropole francilienne

L'Île-de-France reste une région naturelle où les espaces boisés et agricoles occupent respectivement 25 % et 55 % du territoire. Son territoire est marqué par de vastes forêts, de nombreux parcs et jardins liés ou non à des châteaux ou demeures aristocratiques, de riches plateaux agricoles et de nombreuses vallées.

Interaction between town and country in its social, economic and spatial dimensions

Seven issues have been identified by the partners as the key to more evenly balanced interaction between town and country:

- the strengthening of economic and social complementarity between the periurban and urban areas and within the periurban areas themselves,
- the renewal of the role of historic towns and cities and reorganising their central functions,
- the controlling of supply and demand in terms of building land and changes in land use,
- the prevention of trends towards economic and social segregation,
- the adaptation and modernisation of services using communications technologies,
- the revitalisation of the local social life,
- the leveraging of local resources to create jobs and wealth.

De la compétitivité économique des métropoles à la gestion de ses conséquences spatiales sur leurs franges

Les régions métropolitaines cherchent à renforcer leur compétitivité économique. Cela aiguise les concurrences entre les territoires infra régionaux et a des conséquences en matière d'occupation du sol et de consommation d'espace.

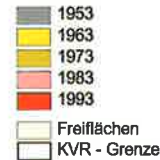
La première phase du projet a mis en évidence une exacerbation des principaux problèmes de l'aménagement régional dans les territoires de franges urbaines où l'étalement urbain menace l'équilibre interne des métropoles.

Certains territoires de franges souffrent d'une intégration passive au fonctionnement métropolitain : à la fragilité de leur compétitivité dans une économie ouverte sur le monde vient s'ajouter une diffusion insuffi-

sante et sélective des pôles de développement les plus dynamiques et des disparités dans la répartition des fruits du développement économique régional. La difficulté de ces secteurs à se raccrocher aux pôles ou aux fonctions métropolitaines, mais aussi à faire face à des pressions multiples et à des transformations rapides, sont à l'origine d'importants déséquilibres environnementaux.

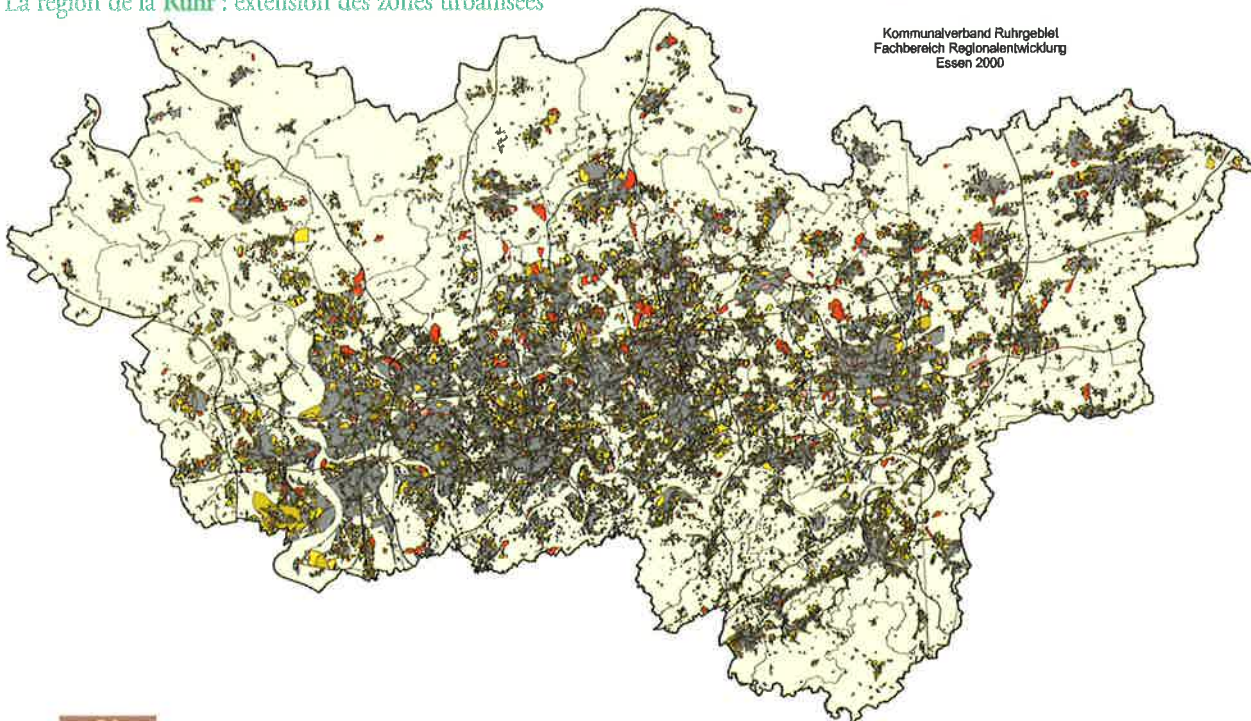
L'importance de développer les territoires périurbains de manière équilibrée, de mettre au point des outils pour la mise en œuvre d'un développement mixte et polarisé et de mieux diffuser la croissance dans les franges a été soulignée. L'intégration à la fois active et positive des franges dans le fonctionnement métropolitain a été identifiée comme un objectif majeur.

Siedlungsflächen



Kommunalverband Ruhrgebiet
Fachbereich Regionalentwicklung
Essen 2000

La région de la Ruhr : extension des zones urbanisées

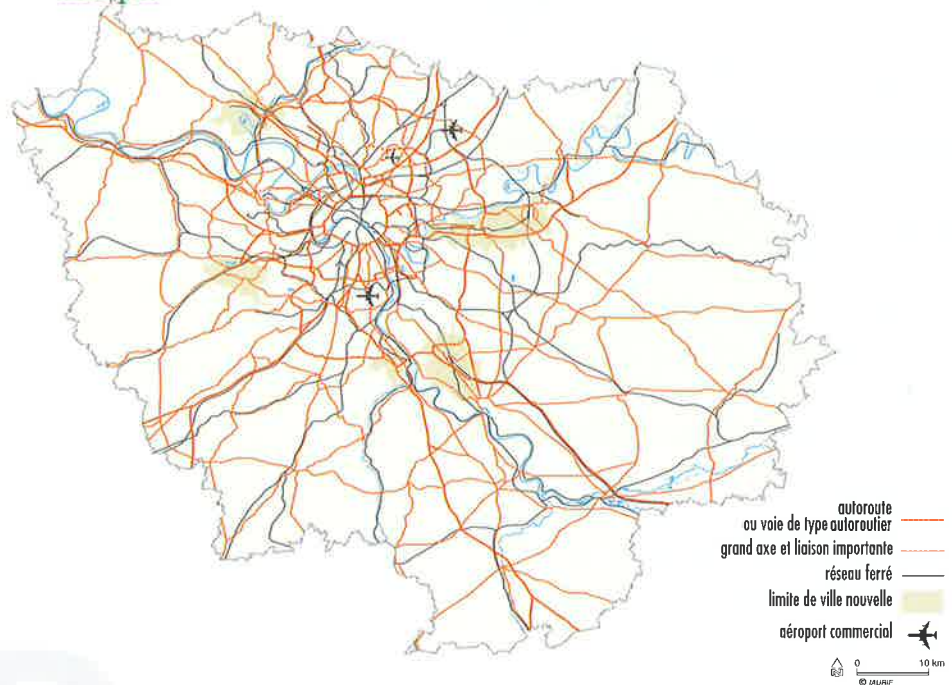


Controlling commuting and travel and reducing their impact on the environment

For the "controlling commuting and travel and reducing their impact on the environment theme," the partners have structured the diagnoses, the listing of the local and regional objectives, and the gathering of about forty action sheets into five fields. Limiting the growth in commuting and travel and encouraging going over to public transport or non-polluting modes of travel assumes that new methods and policies are developed concerning :

- location and form of urbanisation;
- location and access and transport services to activities that induce travel;
- assessing and monitoring the effects of transport infrastructure investment on development generation;
- innovation as regards techniques for transporting people and goods; and
- co-ordinating transport at working and living catchment area level.

La métropole francilienne - Infrastructures existantes



Prendre en compte les déplacements pour un nouvel équilibre urbain

Si l'automobile conserve toute son utilité sociale et économique, d'autres façons d'organiser les transports et de maîtriser l'urbanisation sont à inventer pour créer les alternatives nécessaires à un développement durable des territoires périurbains. Parallèlement, les investissements dans les transports publics sont fondamentaux pour la régénération urbaine.

La mobilité accrue remet en cause la ville compacte. L'éventail des choix offerts dans les formes urbaines émergentes et l'usage de l'automobile multiplie les déplacements et les sources de nuisances. L'accessibilité aux territoires périphériques revêt une grande importance pour contrer les tendances à la ségrégation et aux disparités socio-économiques. La question des transports y est d'autant plus cruciale qu'ils supportent des trafics de transit pouvant nuire à une mobilité déjà rendue difficile par une faible densité. L'enjeu est de concilier l'aspiration des habitants à se déplacer, la vie économique de ces territoires et la réduction des nuisances.

Un constat commun : la tendance à l'étalement urbain et à l'usage croissant de la voiture

La métropole francilienne

L'agglomération parisienne se développe autour d'une ville centre très dense. L'urbanisation périphérique s'étend de manière continue en première couronne puis de manière plus morcelée en seconde couronne. Cette dispersion de l'habitat et de l'activité a été rendue possible principalement grâce à l'usage de l'automobile. La création de villes nouvelles a permis néanmoins de contrer ce phénomène d'étalement urbain. Le réseau autoroutier est très développé avec trois niveaux de rocade autoroutières et de nombreuses autoroutes radiales. Le réseau de transports collectifs est dense et efficace sur Paris grâce au métro. Le réseau RER et les trains de banlieue offrent de bonnes relations entre le centre et la périphérie. Par contre, peu de lignes de rocades importantes en transport en commun existent, ce qui rend l'usage de la voiture incontournable pour les déplacements banlieue-banlieue.

Institutions and methods used for organisation and management

The evolution of metrofringes leads to totally rethinking methods, management tools and restructuring tools for reorganising these areas. The problem is to find the balance between an economic development that creates jobs and resources, and the need to conserve the environment, particularly the environment people live in. Management and planning tools must be concerned with space conservation and at the same time with meeting the population's needs in terms of transport and housing. The following subjects have been studied, by analysing systems and new experiences: institutional organisation and perimeters of planning and projects, sharing responsibilities and skills, new planning methods, using financial tools or tax tools, innovative methods of implementing planning and development operations developing partnerships between the public and private sector consulting the local population.



Crif/laurif

Dans un premier temps, le projet a permis d'appréhender le contexte juridique, administratif et institutionnel des différentes régions partenaires. Il a ensuite examiné la capacité des actions et méthodes présentées par les partenaires à mettre en œuvre les politiques thématiques et à assurer la compatibilité et la complémentarité des options retenues à différentes échelles géographiques par les institutions concernées. En dernier lieu, il a abordé la possibilité d'adapter ces outils à d'autres territoires de franges. Le contexte actuel rend nécessaire l'adaptation et le renouvellement des outils et méthodes de planification et de gestion des territoires de franges pour répondre aux problématiques de ces territoires : protection et valorisation des espaces naturels, développement socio-économique, déplacements. Les documents ne doivent plus seulement définir l'occupation du sol, l'implantation des bureaux et logements, la surface à protéger ou à urbaniser. Ils doivent poursuivre un objectif de développement durable des franges et définir les conditions d'un développement équilibré des différents territoires métropolitains.

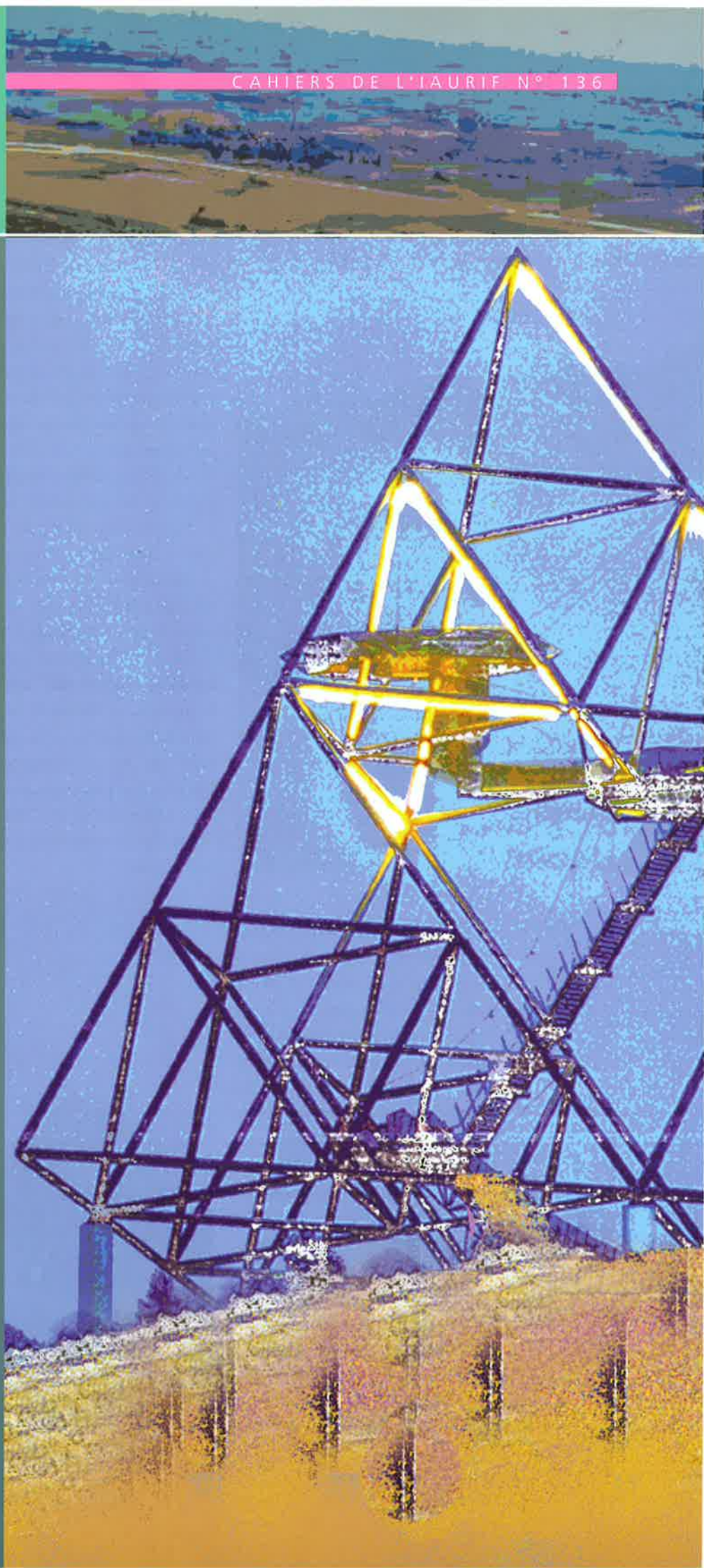
Des tendances communes

Héritage historique et reflet des cultures socio-politiques, l'organisation institutionnelle et les mécanismes de planification et de gestion des territoires sont très différents d'une région partenaire à l'autre.

Les compétences des autorités locales sont plus ou moins significatives en fonction du niveau de décentralisation, les documents plus ou moins réglementaires, les moyens d'intervention des régions, qu'ils soient juridiques, humains ou financiers, d'importance variable. Les situations des territoires d'étude sont également différentes au niveau de l'occupation du sol. Pour certains, il s'agit de préserver une ceinture verte, pour d'autres de requalifier de vastes espaces industriels périurbains en déshérence, ou bien encore de valoriser des espaces naturels pour en faire un levier économique, etc. Des tendances communes aux régions partenaires apparaissent pourtant comme le renforcement du rôle des niveaux intermédiaires, l'insuffisance et la dispersion croissante des ressources financières ou la complexité croissante des pouvoirs et responsabilités.

A compendium of good practices

Throughout the duration of the MetroFringes Project, partners compared the different issues in urban fringes planning and development in their own regions. From the start, the project was built around a problem common to all of them: urban sprawl, and its negative consequences. The joint consultations that were organised, and meetings held between politicians and technicians, resulted in a shift of perspective. The attitude is now more positive, and focuses on the many opportunities that urban fringes areas offer.



The final seminar: handing over the project and openings

The MetroFringes project ended with a trans-national seminar which was held in the House of the Ile-de-France Regional Council on September 13 and 14, 2001, and which brought together about a hundred participants. It was an opportunity for the project team to draw added value from its work and to disseminate what it had learnt from the project. Brendan Williams from the Dublin Institute of Technology and Alain Colard from the Free University of Brussels presented the problems of urban fringes in their respective regions. Practical actions to be conducted under Interreg IIIB were considered for these urban fringe areas that have, in recent years, undergone major changes sometimes detrimental to their equilibriums and to operation of the metropolises; today, they deserve to be stimulated for the leverage they can generate, and for the advantage that can be gained from trans-national project engineering.





**N°
131/132**

4^e trim 2001
1^{er} trim 2002

France : 60 €
Etranger : 65 €

**FLEXIBILITÉS, PRÉCARITÉS
TEMPS DE TRAVAIL, ESPACES DE VIE**

FLEXIBILITÉS, PRÉCARITÉS : DES ÉQUILIBRES À INVENTER
JEAN-PIERRE DUFAY, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'IAURIF

PRÉCARITÉS, TERRITOIRES ET TEMPS SOCIAUX
PASCALE LEROY, IAURIF - FRANÇOIS MICHON, CNRS/MATISSE

CONTRAINTE DE FLEXIBILITÉ ET NOUVELLES ORGANISATIONS PRODUCTIVES

LA FLEXIBILITÉ : UN PHÉNOMÈNE MULTIDIMENSIONNEL
FRANÇOIS MICHON, CNRS/MATISSE

LES NOUVELLES FORMES D'ORGANISATION DU TRAVAIL : VERS LA FIN DU TAYLORISME ?
DANIELE LINHART, TRAVAIL ET MOBILITÉS, UNIVERSITÉ PARIS X NANTERRE, CNRS

ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES ET STATUTS D'EMPLOIS EN ÎLE-DE-FRANCE
PASCALE LEROY ET VINCENT GOLLAIN, IAURIF

LE SOUS-EMPLOI EN ÎLE-DE-FRANCE
JOSEF RAKOTOMALALA, MYREILLE RESPLANDY, INSEE

LA FLEXIBILITÉ DE L'EMPLOI ET LES NOUVELLES RELATIONS DE LA VILLE À L'EMPLOI
ÉVELYNE PERRIN, MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

MARCHÉS NATIONAUX DU TRAVAIL ET VIEILLISSEMENT
DE LA POPULATION ACTIVE À L'HORIZON 2020

PRÉCARITÉ : TRANSITIONS OU MARGINALISATION ?
SERGE PAUGAM, CNRS

VIVRE LA PRÉCARITÉ, TRAJECTOIRES ET PROJETS DE VIE...
MARTINE LUROL, CENTRE D'ÉTUDES DE L'EMPLOI

PRÉCARITÉ ET TRANSITIONS PROFESSIONNELLES DES JEUNES
FLORENCE LEFRESNE, IRES

LES TRAJECTOIRES SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL FRANCIEN (ANNÉES 90)
LUC BRIERE, INSEE ÎLE-DE-FRANCE

L'INSERTION DES DEMANDEURS D'EMPLOI DE PREMIÈRE QUALIFICATION ...
JEAN-MARC LAFITTE, TRANSFER

PAUVRETÉ, EMPLOI ET PROTECTION SOCIALE

ACTIFS À BAS REVENUS : BAS SALAIRES ET TRAVAILLEURS PAUVRES
BÉNÉDICTE GALTIER, CERC/UNIVERSITÉ DE MARNES-LA-VALLÉE
PIERRE CONCIALDI, IRES

PAUVRETÉ ET PRÉCARITÉ DE L'EMPLOI EN ÎLE-DE-FRANCE
MARIETTE SAGOT, IAURIF

LE RMJ, ENTRE PROTECTION SOCIALE ET EMPLOI PRÉCAIRE
JEAN-LUC OUTIN, CNRS/MATISSE

ARTICULATION TEMPS DE TRAVAIL ET AUTRES TEMPS SOCIAUX

LES FEMMES ET LA RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL
RACHEL SILVÉRA, SET-MATISSE, PARIS I ET ISERES-CGT

DU TEMPS DE TRAVAIL AUX TEMPS DES VILLES...
JEAN-YVES BOULIN, IRIS-CNRS

TEMPS DE TRAVAIL ET AUTRES TEMPS SOCIAUX : L'EXEMPLE DE POITIERS
DOMINIQUE ROYOUS, COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE POITIERS

BIBLIOGRAPHIE
BREVES RENCONTRES
BIBLIO BREVES



**N°
133/134**

2^e trim 2002
3^e trim 2002

France : 60 €
Etranger : 65 €

**ESPACES PUBLICS :
ESPACES DE VIE, ESPACES DE VILLE**

LES ESPACES PUBLICS : RETROUVER L'URBANITÉ
HERVÉ GAY, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'IAURIF

ESPACE PUBLIC, ESPACE DE VIE, ESPACE DE VILLE
FRANÇOIS DUGÉNY, IAURIF

ESPACES PUBLICS : ENTRE INSÉCURITÉ ET HOSPITALITÉ
CÉLINE LOUDIER ET JEAN-LOUIS DUBOIS, IAURIF

SÉCURITÉ ET ESPACES PUBLICS : LE RÔLE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN
CÉLINE LOUDIER ET JEAN-LOUIS DUBOIS, IAURIF

SÉCURITÉ ET AMÉNAGEMENT : 6 EXPÉRIENCES RÉCENTES
CÉLINE LOUDIER, JEAN-LOUIS DUBOIS, AUDREY GAUTHIER ET CLAIRE
MOULINIÉ, IAURIF

EXPÉRIENCES NORD-AMÉRICAINES
CÉLINE LOUDIER, IAURIF

ESPACES PUBLICS ET PLANS VERTS : UN MARIAGE D'AVANT GARDE
ÉLSABETH BORDES-PAGÈS, IAURIF

IL Y A VINGT ANS, LA NAISSANCE DES PLANS VERTS
ÉLSABETH BORDES-PAGÈS, IAURIF

DES DYNAMIQUES MISES EN ŒUVRE AUX PERSPECTIVES
ÉLSABETH BORDES-PAGÈS, IAURIF

LES PLANS VERTS EN ACTIONS
ÉLSABETH BORDES-PAGÈS, GÉRARD ABADIA, NELLY BARBIERI, ANDRÉ
BROILLET, FRANÇOIS DUGÉNY ET CHRISTIAN THIBAUT, IAURIF

BIBLIOGRAPHIE
BREVES RENCONTRES
BIBLIO BREVES



**N°
135**

4^e trim 2002

France : 36 €
Etranger : 38 €

**PERFORMANCES ÉCONOMIQUES
DES RÉGIONS EUROPÉENNES**

QUELLE COMPÉTITIVITÉ POUR LES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES ?
DANIEL BRUNEL

LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES ET L'ENVIRONNEMENT
ÉCONOMIQUE RÉGIONAL
DOMINIQUE LÉCOMTE

VILLES ET RÉGIONS URBAINES : DES COMPARAISONS FIABLES
DOIVENT REPOSER SUR DES TERRITOIRES COMPARABLES
Pr. PAUL CHESHIRE - Dr. GALINA GORNOSTAEVA

COMPÉTITIVITÉ DES VILLES ; QUELLE IMPORTANCE AU XXI^e SIÈCLE ?
Pr. IAN GORDON

LES PROFILS SOCIO-ÉCONOMIQUES DES RÉGIONS URBAINES FONCTIONNELLES

- LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE PARIS
THIERRY PETIT
- LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE DUBLIN
Dr. BRENDAN WILLIAM
- LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA RANDSTAD
THIERRY PETIT
- LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LONDRES
Pr. PAUL CHESHIRE
- LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE RHIN-RUHR
WOLFGANG KNAPP ET PETER SCHMITT

LE POSITIONNEMENT ÉCONOMIQUE DES MÉTROPOLIS DU NORD-OUEST
DE L'EUROPE
DOMINIQUE LÉCOMTE

TRANSPORT, ACCESSIBILITÉ ET COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE
WOLFGANG KNAPP

IMMOBILIER DE BUREAUX ET COMPÉTITIVITÉ DES MÉTROPOLIS
DU NORD-OUEST DE L'EUROPE
RENAUD DIZIAIN

LES CAPACITÉS SCIENTIFIQUES ET TECHNOLOGIQUES DES RÉGIONS
EUROPÉENNES
VINCENT GOLLAIN

LA GOUVERNANCE DANS LES RÉGIONS URBAINES FONCTIONNELLES
WOLFGANG KNAPP

LES GRAPPES D'ENTREPRISES, FACTEUR DE LOCALISATION DES ACTIVITÉS
À FORTÉ VALEUR AJOUTÉE DANS LES RÉGIONS EUROPÉENNES
VINCENT GOLLAIN - SYLVAIN COGNET - Dr. BRENDAN WILLIAM

LES INDUSTRIES DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION, DE LA
COMMUNICATION ET DU MULTIMÉDIA EN ÎLE-DE-FRANCE
VINCENT GOLLAIN

L'INDUSTRIE LIÉE À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DANS
LA RÉGION RHIN-RUHR
WOLFGANG KNAPP

LE CLUSTER DES MÉDIAS À LONDRES
Dr. GALINA GORNOSTAEVA - Pr. PAUL CHESHIRE

LE CLUSTER DE L'INDUSTRIE FINANCIÈRE À DUBLIN
Dr. BRENDAN WILLIAM - PATRICK SCHIELS

LES MÉTROPOLIS DU NORD-OUEST DE L'EUROPE EN CHIFFRES