ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Gustedt, Evelyn; Grabski-Kieron, Ulrike; Demazière, Christophe; Paris, Didier

**Book Part**

# Changements des villes et territoires: Les grands points de débat en France et l'Allemagne

**Provided in Cooperation with:**
ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

*Suggested Citation:* Gustedt, Evelyn; Grabski-Kieron, Ulrike; Demazière, Christophe; Paris, Didier (2023) : Changements des villes et territoires: Les grands points de débat en France et l'Allemagne, In: Gustedt, Evelyn Grabski-Kieron, Ulrike Demazière, Christophe Paris, Didier (Ed.): Villes et métropoles en France et en Allemagne, ISBN 978-3-88838-113-3, Verlag der ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Hannover, pp. 7-23, https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-1133014

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/271283

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

ARL ACADEMY FOR TERRITORIAL DEVELOPMENT IN THE LEIBNIZ ASSOCIATION

*Gustedt, Evelyn; Grabski-Kieron, Ulrike; Demazière, Christophe; Paris, Didier:*

# Changements des villes et territoires : les grands points de débat en France et l'Allemagne

https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-1133014

En:
Gustedt, Evelyn; Grabski-Kieron, Ulrike; Demazière, Christophe;
Paris, Didier (éd.) (2023): Villes et métropoles en France et en Allemagne.
Hanovre, 7-23. = Forschungsberichte der ARL 21.
https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-11336

https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/

Leibniz Gemeinschaft

Evelyn Gustedt, Ulrike Grabski-Kieron, Christophe Demazière, Didier Paris

# CHANGEMENTS DES VILLES ET TERRITOIRES : LES GRANDS POINTS DE DÉBAT EN FRANCE ET L'ALLEMAGNE

## Plan

1 Pourquoi avons-nous choisi la structure donnée?
2 Différences des systèmes institutionnels
3 Changements rapides traversant les systèmes urbains des deux pays
4 De nouveaux enjeux posés pour les villes et les territoires des deux pays
Bibliographie

**Résumé**
Ce chapitre se penche sur les différences institutionnelles en France et en Allemagne. La stabilité du cadre institutionnel allemand contraste avec la série de réformes institutionnelles qui se sont étalées sur des décennies, voire un demi-siècle, en France. Alors qu'en Allemagne, la transformation a pris la forme d'adaptations successives, en France, les diverses réformes ont été vivement débattues et parfois même contestées. Les métropoles et les régions sont souvent au centre de ces discussions en France. Ces contrastes entre stabilité et changement se retrouvent aussi bien dans les systèmes d'aménagement du territoire que dans la position du plus haut niveau d'autorité territoriale (régions en France et *Länder* en Allemagne). Partant des orientations politiques nationales des deux pays, les auteurs évoquent les différentes unités territoriales, leurs domaines de compétence et leurs multiples instruments de planification. Ils abordent également les processus de démocratisation, de participation et de métropolisation, le rôle de l'Union européenne et les crises successives comme moteurs du développement des deux systèmes.

**Mots-clés**
Orientations politiques – unités territoriales – instruments de planification – moteurs du changement – rôle de l'UE

**Transformation in cities and regions: current themes in Germany and France – three significant points of discussion**

**Abstract**
This chapter concentrates on institutional differences in France and Germany. The stability of the German institutional setting contrasts with the series of institutional reforms that have stretched over decades or even half a century in France. While in Germany transformation has taken the form of successive adaptations, in France the diverse reforms have been hotly debated and sometimes even contested. Often the metropolises and regions form the focus of such discussions in France. These

contrasts between stability and change can also be seen in both spatial planning systems and the position of the highest level of territorial authority (régions in France and Länder in Germany). Starting from the national policy guidelines in both countries, the authors describe different territorial units, their areas of responsibility and their manifold planning instruments. They also address processes of democratisation, participation and metropolisation, the role of the European Union and various crises as drivers of the development of both systems.

**Keywords**
Policy guidelines – territorial units – planning instruments – drivers of change – role of EU

## 1 Pourquoi avons-nous choisi la structure donnée ?

Si, comme indiqué dans la préface, la collaboration franco-allemande au sein de cet ouvrage se concentre sur la situation et le développement des villes et sur les perspectives des systèmes urbains dans les deux pays, c'est parce que des deux côtés du Rhin :

> les villes sont soumises à de profonds processus de transformation,

> les relations entre villes et campagnes sont en train de changer,

> le développement urbain et régional est d'une grande importance, en particulier pour l'aménagement des territoires transfrontaliers,

> les potentiels urbains sont réévalués dans le contexte de croissance démographique différenciée, de l'évolution des modes de vie, de l'essor du numérique et des nouvelles mobilités,

> enfin, et ce n'est pas le moins important, les perspectives de développement durable doivent être reconsidérées et recherchées dans le contexte des défis actuels (changement climatique, protection des ressources naturelles, pandémies, etc.).

Dans les deux pays, la pression pour changer et s'adapter est grande, tant en ce qui concerne les nouvelles formes d'urbanité que la conception d'approches stratégiques pour la gestion du développement urbain et régional. Dans un contexte où l'argent public est plus rare et où s'exerce une pression pour plus d'efficacité économique, la préservation et le développement des infrastructures urbaines se retrouvent au centre de l'attention. De même, la compétitivité et la capacité d'innovation des territoires sont de plus en plus mises à l'épreuve. Bien entendu, ces questionnements d'avenir ne concernent pas de la même façon tous les types de villes. Les métropoles et les régions métropolitaines d'une part, les villes moyennes et petites, d'autre part, nécessitent un examen différencié. Ce livre vise à rendre compte de cette situation.

Il n'était pas possible, malgré l'ambition du projet, de traiter l'ensemble des sujets qui touchent au développement des villes et territoires et à la planification spatiale, au cœur de la problématique de ce travail collectif. Des choix ont donc été faits autour de quelques grandes questions qui traversent aujourd'hui les deux pays, de façon sans doute différente, mais qui peuvent être proposées à la comparaison. Les questions relatives aux métropoles, aux villes moyennes et petites ainsi qu'aux thèmes spécifiquement actuels de l'urbanité, de la durabilité, des villes intelligentes, des transports et de la mobilité ainsi que du rôle du développement urbain transfrontalier sont abordées. Il s'agit là de sujets qui concernent tout particulièrement l'espace franco-allemand. Les chapitres suivants sont conçus dans cette optique. Ils abordent chaque sujet d'un point de vue scientifique, théorique, pratique et méthodologique. Trois points, en particulier, ont focalisé l'attention des chercheurs, à partir desquels se décline une série de questionnements.

1 Les systèmes urbains et leurs processus de transformation s'inscrivent dans des cadres institutionnels contrastés, car l'Allemagne et la France ont des systèmes institutionnels très différents : l'un fédéral, l'autre unitaire. Dans ce contexte, les défis actuels favorisent également les discours sur l'adaptabilité et sur les structures administratives soutenant le développement urbain et régional, ainsi que sur la prospective et le rôle des politiques d'aménagement dans les deux pays. La comparaison permet de reconsidérer les avantages et les limites des deux modèles à un moment où les changements institutionnels, notamment en France, sont considérables.

2 Les systèmes urbains des deux pays sont traversés par des mutations rapides. Ces processus de transformation ont lieu dans différents systèmes urbains nationaux. Ils ont chacun leurs propres lignes de développement et leurs constantes historiques. La comparaison permet d'analyser comment, à partir de modèles différents (forte primatie parisienne en France, réseau urbain plus équilibré en Allemagne), les deux systèmes réagissent à ces changements : forte dynamique métropolitaine, d'une part, et grande diversité des voies de développement, entre stagnation et croissance des villes moyennes et petites d'autre part.

3 De nouveaux enjeux sont aujourd'hui posés pour les villes et les territoires des deux pays, en ce qui concerne le développement durable, le développement technologique au service de l'urbain (*smart cities*), la question des transports ou celle du développement transfrontalier. La comparaison permet d'appréhender comment ces nouveaux enjeux sont abordés de part et d'autre du Rhin.

C'est autour de ces trois points de débat qu'a été structuré l'ouvrage, les différents chapitres tentant d'apporter des réponses aux questionnements issus de la mise en parallèle des expériences dans les deux pays.

## 2 Différences des systèmes institutionnels

Contrairement au système fédéral allemand, qui est basé sur la *Grundgesetz* (GG – loi fondamentale) adoptée après la Seconde Guerre mondiale, la France reste dans le modèle d'un État unitaire centralisé. Si, depuis le XIXe siècle, elle n'a pas été épargnée par les bouleversements politiques majeurs, elle a conservé malgré son modèle unitaire centralisé, quels que soient les régimes. Néanmoins, la Cinquième République tente une décentralisation qui, jusqu'ici, n'est pas achevée. Bien que l'administration soit perçue comme plutôt rigide, il y a des signes d'une certaine volonté de changement sous les mandats des présidents Sarkozy, Hollande et Macron (Demazière/Sykes 2021).

À la stabilité du cadre institutionnel allemand s'oppose, depuis maintenant plusieurs décennies, en France, voire un bon demi-siècle, la succession de réformes institutionnelles portant sur les dispositifs du gouvernement local et régional et les cadres territoriaux de sa mise en œuvre. Le mouvement s'est même accéléré depuis les années 2000. Il s'agit de réformes discutées, voire contestées, tandis que les changements en Allemagne se font par ajustements successifs. En France, la simplification est souvent le mantra invoqué pour justifier ces réformes. Mais est-elle vraiment au rendez-vous? Au vu de la multiplication des couches administratives, on peut en douter. Les modes de financement notamment restent toujours aussi complexes.

La recherche de simplification n'est pas la seule motivation exprimée par les États pour justifier ce mouvement. Des facteurs tels que l'efficacité économique, la recherche d'économies d'échelle et la compétitivité sont également invoqués, liés à des questions de perte de réactivité, de flexibilité et de manque d'innovation. En France, après leurs réorganisations administratives, les métropoles et les régions sont particulièrement au centre de ces discours. Le plus grand permettrait le plus puissant, quitte à oublier que ce qui fait la puissance d'une organisation, c'est son efficience plus que sa taille. Ainsi, le miroir des *Länder* (État fédéré d'Allemagne) allemands renvoie aux régions françaises le reflet de leur puissance, que ces dernières envient, mais dont les budgets et les compétences ne permettent pas d'atteindre.

Ces différences sont également apparentes en ce qui concerne les systèmes d'aménagement du territoire et de développement spatial des deux pays et le statut des autorités régionales supérieures (régions en France et *Länder* en Allemagne). Comme le suggèrent les remarques précédentes, le système français d'aménagement du territoire est historiquement orienté vers le rôle central de pilotage de l'État. Les réformes de décentralisation des dernières décennies ont conduit à une redistribution modérée des compétences pour le contrôle du développement spatial et à l'introduction de nouveaux instruments de planification, dont les régions ou les structures de coopération régionale et notamment intercommunale ont sans aucun doute profité (voir pour un résumé Grabski-Kieron et al. 2013). Cependant, l'activité de planification démontre que l'État reste toujours actif et régulateur. L'aménagement du territoire, à ses débuts, dans le contexte de modernisation du pays après la Seconde Guerre mondiale, a été fondamentalement conçu comme démarche de planification et de coordination de l'action de l'État ayant une incidence sur l'espace. En ce sens, il

n'y a pas non plus de distinction claire entre l'aménagement du territoire transversal et l'aménagement sectoriel, qui sont tous deux bien délimités dans le legislation de la planification. L'aménagement du territoire français suit l'idée de base de la cohésion nationale et de la solidarité sociale, à laquelle est lié l'objectif fondamental de l'égalité des chances. La légitimation des tâches étatiques souveraines en matière de planification en découle (Milstein 2016).

Cette conception diffère fondamentalement du principe directeur qui consiste à créer des conditions de vie équivalentes dans l'aménagement du territoire allemand. Ce dernier est plutôt orienté vers un équilibre des intérêts en matière d'utilisation de l'espace et s'engage à l'idée de base d'un «État habilitant» (ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft 2020). Bien que la France ait le principe de subsidiarité comme principe constitutionnel depuis 2003, celui-ci est plus fermement ancré dans l'aménagement du territoire fédéral allemand en termes d'histoire et de compréhension. Outre le principe de subsidiarité, le deuxième principe important qui sous-tend l'aménagement du territoire allemand est le *Gegenstromprinzip* (principe de l'influence compensatoire), qui n'existe pas dans l'aménagement du territoire français. Selon ce principe, les décisions relatives à l'élaboration ou à la modification des plans sont toujours prises dans le cadre d'une rétroaction mutuelle entre les niveaux.

En Allemagne, l'aménagement du territoire de niveau supérieur est l'une des tâches obligatoires du gouvernement fédéral et des *Länder*. En fonction de la structure administrative interne des Länder, la hiérarchie de la planification est complétée par les niveaux des «instances intermédiaires» des *Länder* (par exemple, les districts administratifs) jusqu'au niveau municipal. D'une part, le gouvernement fédéral réglemente la structure et le fonctionnement du système allemand d'aménagement du territoire au moyen de la *Raumordnungsgesetz* (ROG – loi fédérale sur l'aménagement du territoire). Bien que depuis quelques années, la loi accorde également au gouvernement fédéral la possibilité d'élaborer son propre plan fédéral de développement spatial juridiquement contraignant, le gouvernement fédéral n'a jusqu'à présent fait usage de cette possibilité que pour le seul *Bundesraumordnungsplan Hochwasser* (Plan fédéral de développement spatial pour les inondations) (BMI - Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat 2021). Depuis les années 1960, les documents d'orientation non contraignants élaborés conjointement par le gouvernement fédéral et les *Länder* selon ce principe du contre-courant sont les principaux instruments permettant de définir les fondements ou les orientations du développement spatial global du territoire fédéral.

Depuis les années 1990, il s'agit des *Leitbilder der Raumordnung* (Principes directeurs de l'aménagement du territoire) (MKRO - Ministerkonferenz für Raumordnung 2016), qui sont régulièrement révisés et adaptés en fonction de l'évolution des conditions-cadres et des domaines problématiques (par exemple, le changement climatique, la fourniture de services publics). Ainsi, le développement du système urbain et métropolitain y est aussi fréquemment abordé. Dans le système fédéral, le gouvernement fédéral laisse aux *Länder* le soin de traduire ces objectifs clés en plans juridiquement contraignants. Seuls les plans de développement régional des *Länder* et les plans régionaux d'aménagement du territoire pour les sous-régions des *Länder*

(unités administratives régionales dépendant de la structure administrative des *Länder*) les reprennent et les concrétisent dans la planification des *Länder* et des régions sur la base de leurs propres lois d'aménagement du territoire. Ils reflètent aussi fondamentalement le devoir de subsidiarité.

Les villes et les municipalités ne font plus officiellement partie du système juridique de l'aménagement du territoire allemand. Ils ont des droits d'auto-administration et une souveraineté de planification. Avec le *Baugesetzbuch* (BauGB - code de l'urbanisme), ils disposent de leur propre législation en matière d'urbanisme. Toutefois, ils sont juridiquement liés aux niveaux hiérarchiques supérieurs d'administration et de planification par les principes mentionnés ci-dessus. Cela signifie, par exemple, que dans le processus d'élaboration d'un plan régional de développement spatial, des processus de coordination étendus sont nécessaires, notamment, entre la région, l'autorité de planification régionale et l'autorité locale.

Contrairement à l'Allemagne, le pilotage de l'aménagement du territoire français est moins lié à des plans juridiques formels qu'à des contrats de droit public passés entre l'État et les collectivités territoriales, en particulier entre l'État et les régions (contrats de plan État-région). Les accords d'objectifs et les transferts financiers sont des instruments essentiels de cette gouvernance. En outre, l'aménagement du territoire français est davantage axé sur la mise en œuvre que le système allemand (Milstein 2016).

L'aménagement du territoire français ne se dispense pas complètement de documents de planification. Toutefois, ces derniers ont un caractère de lignes directrices non contraignantes. Les Régions disposent de Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Pour les régions métropolitaines existent également divers instruments de planification stratégique, dont certains sont également contraignants dans ce domaine (notamment le Schéma de cohérence territoriale, SCoT), qui est une expression de la coopération intrarégionale et qui traite des contextes urbains ruraux en pleine croissance (Demazière et al. 2022). Des instruments de planification distincts sont également utilisés au niveau local. Dans les villes petites et moyennes, l'accent est davantage mis sur le Plan local d'urbanisme (PLU) – dont le contenu est similaire à celui du *Flächennutzungsplan* (Plan d'occupation des sols) en Allemagne – qui réglemente les préoccupations en matière d'utilisation et de protection des sols dans les espaces ouverts. Ce plan ne doit pas être en contradiction avec les plans de développement régional de rang supérieur et revêt une importance centrale pour le développement municipal, en particulier pour les villes moyennes et petites ainsi que pour les structures de coopération intercommunale dans les zones rurales.

Le changement de culture en matière d'aménagement dans de nombreuses sociétés démocratiques occidentales depuis les années 1990, a également modifié les processus de planification en France et en Allemagne, bien qu'à des degrés de pénétration et à des vitesses différentes. Les instruments juridiques formels et les méthodes de planification ont été de plus en plus rejoints par des approches de type coopératif, dans lesquelles, entre autres, la participation des acteurs et des citoyens ainsi que des éléments coopératifs informels dans les processus d'aménagement sont des éléments centraux.

Dans les deux pays, cette démocratisation et ce changement de culture de la planification ont comme origine la mobilisation des citoyens. Cela s'est produit au niveau du quartier ou de la ville, suscité par des questions de protection de l'environnement, ou par des projets technologiques critiques à grande échelle. À Stuttgart, il y a quelques années, un collectif de citoyens a considérablement ralenti un projet urbain autour de la gare. À Nantes, d'autres collectifs ont obtenu l'abandon d'un projet d'aéroport. À la fin des années 1990, des groupes de citoyens novateurs ont joué un rôle clé dans le projet de reconversion urbaine « Vauban », à Fribourg/Breisgau, qui était alors très apprécié.

Rétrospectivement, cette mobilisation en France peut également être considérée comme une raison fondamentale des réformes qui ont été menées dans le système institutionnel. Ces réformes visent plus de démocratie, c'est-à-dire plus de participation des citoyens. Au fil des réformes, de nouveaux mécanismes de démocratie locale sont apparus et les acteurs politiques locaux eux-mêmes, en particulier les plus innovants d'entre eux, ont ajouté leur propre touche à ce mouvement. En dehors du « mouvement », les processus de planification ont aussi changé au fil du temps en France. Le concept de « gouvernance », qui interprète ce changement dans les systèmes de contrôle social, a toutefois fait son chemin dans l'aménagement du territoire allemand plus tôt et avec plus d'insistance qu'en France.

Compte tenu de l'ancrage des deux États dans l'Union Européenne, la question qui se pose pour l'avenir est la suivante : quel rôle le projet européen lui-même doit-il jouer dans cette dynamique de changement ? Cette question pourrait bien être considérée comme une question clé pour les deux pays fondateurs de l'UE. Par son agenda politique urbain et territorial, l'Europe représente un agent de changement et est, en quelque sorte, une matrice qui favorise de nouvelles façons de penser et de nouveaux cadres d'action. URBACT, par exemple, soutient la réflexion sur les changements urbains depuis près de 20 ans. INTERREG a encouragé les initiatives de coopération transfrontalière. Grâce aux actions du Fonds européen de développement régional (FEDER), les régions et les pays sont devenus plus visibles en tant qu'interlocuteurs de l'Union et promoteurs de projets.

L'une des questions est de savoir comment ces systèmes vont évoluer à l'avenir. Par exemple, en France, après les récentes réformes territoriales (fusion de régions, création de métropoles : Paris/Gustedt 2022) : les régions vont-elles s'associer à des unités intercommunales (Paris/Gustedt 2022) et se réorganiser ? Suite à la pandémie COVID-19, l'État central s'appuie à nouveau sur les acteurs de terrain, les niveaux déconcentrés de l'État, tels que les préfectures, les départements et les régions. Est-ce de bon augure pour une réorientation de l'action publique vers les villes et les municipalités ? L'État continuera-t-il à jouer un rôle important avec des interventions directes du type Action cœur de ville (Grabski-Kieron/Boutet 2022 et Dehne et al. 2022) ou par une forme de « gouvernement à distance » au moyen d'appels à projets ? Comment évaluer les possibilités d'intervention de l'État fédéral et des *Länder* dans le domaine du développement urbain en Allemagne à la lumière des nouveaux défis ? Quelles sont les possibilités d'intervention de l'État fédéral en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme en Allemagne ? Cela serait-il pertinent ? Existe-t-il des modes d'intervention « optimaux » ou même « transférables » d'un État à l'autre ?

Malgré toutes les différences, il ne faut pas oublier que le développement urbain dans les deux pays doit également être considéré dans le contexte plus large du développement spatial européen et sous le signe d'un nouvel agenda territorial pour l'espace européen. Cela soulève des questions sur la manière dont les politiques nationales d'aménagement du territoire contribuent effectivement à la cohérence du développement spatial européen, et soutiennent ainsi le rôle des deux pays dans la «maison européenne». Les défis décrits ci-dessus montrent combien il est important pour l'avenir d'identifier des options de perspectives d'action stratégique en matière de développement urbain et urbain-régional dans les deux pays sur la base d'une vision différenciée, afin d'intégrer ces résultats dans des recommandations politiques coordonnées et donc de les rendre utiles pour le développement spatial européen.

## 3 Changements rapides traversant les systèmes urbains des deux pays

Depuis plus de trente ans maintenant, le processus de métropolisation a renforcé les échelons supérieurs de la hiérarchie urbaine. De *Hafencity* à *Euroméditerranée*, dans les deux pays, les grandes agglomérations métropolitaines sont entrées dans des logiques de grands projets urbains. Ces projets ont souvent été réalisés dans le cadre de coopérations publiques privées. Ainsi, il a été possible de renforcer l'attractivité et les fonctions supérieures de ces grandes villes. La mise en place de réseaux de transport inter-villes rapides et efficaces (TGV, ICE) et l'expansion des transports publics au sein des zones métropolitaines ont contribué à consolider ces structures, et plus encore à former des zones fonctionnelles métropolitaines régionales. Toutefois dans le même temps, le processus de métropolisation s'est accompagné d'une ségrégation spatiale partielle. La métropolisation a ainsi généré des quartiers périphériques au sein des zones urbaines, dans lesquels se concentrent des problèmes sociaux considérables, menaçant l'équilibre social de la «coexistence urbaine». Pour y répondre, de nouvelles structures ont été créées au sein des zones métropolitaines. Depuis des décennies, les politiques publiques ont été mises en œuvre avec des résultats très différents, en particulier en France.

En France, ce mouvement métropolitain apparaît en rupture avec le modèle «historique» de Paris et du désert français (Gravier 1947) pour céder la place à la vision d'une «métropole France» avec son cœur parisien et ses relais métropolitains de Lyon, Marseille ou Lille (Veltz 2019). Mais l'émergence de ces métropoles sur le plan culturel et économique s'appuie souvent sur le rôle de «grands maires» et présidents d'intercommunalité, personnalités politiques nationales, parfois ancien Premier ministre (Lyon, Lille, Bordeaux) : de l'importance du «national» au niveau local.

En Allemagne, à partir de l'acquis du modèle rhénan polycentrique des métropoles en réseau, l'État fédéral a dû faire face au défi de la réintégration de Berlin dans le système métropolitain du pays. Berlin a ainsi complété le système des métropoles et des régions métropolitaines en Allemagne (Demazière et al. 2022). Ceux-ci font l'objet d'un discours sur l'aménagement du territoire depuis les années 1990. En tant que catégories spatiales, elles sont apparues en relation avec la compréhension changeante

du développement spatial axé sur l'innovation et la concurrence dans les nouveaux principes directeurs de l'aménagement du territoire en 2006 (principe directeur «Innovation et croissance») (MKRO 2006). Cela a marqué le début non seulement de discours critiques, par exemple sur l'oubli des zones rurales, mais aussi de discours qui ont mis à l'épreuve les actions municipales précédentes et ont ouvert la voie à des concepts de développement municipal et régional orientés vers les acteurs. Dans les années suivantes, d'autres processus modèles ont repris ces aspects et ont consolidé le système des aires métropolitaines en Allemagne (voir pour un résumé Aring/Sinz 2006).

Cette dynamique métropolitaine s'est accompagnée de transformations institutionnelles (Demazière et al. 2022), du plus *hard* (réformes successives sur l'intercommunalité en France, aboutissant à la création du statut de métropole en 2010/2014) au plus *soft* (les *Metropolregionen* – régions métropolitaines en Allemagne, 1995, les pôles métropolitains en France, 2010/2014). Les métropoles françaises correspondent plus ou moins aux quinze *große Großstädte* (grandes villes) (Demazière et al. 2022) (BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2018) allemandes, voire à la vingtaine qui dépassent 300000 habitants, mais les premières sous la forme de structures intercommunales (avec l'exception lyonnaise) et les secondes sous la forme de villes «unitaires», ce qui équivaut à des formes de gouvernance bien différentes.

En France, cependant, il s'agit de structures intercommunales complexes (exception faite de Lyon). En revanche, le développement urbain et donc aussi métropolitain en Allemagne se fait principalement sur la base du statut des villes et des communes, qui sont définies par la loi fondamentale comme des organes autonomes souverains, également avec une souveraineté de planification, et en Allemagne, ce sont des municipalités uniques en leur genre, avec donc des formes de gouvernement très différentes. Cependant, depuis les années 1990, face à l'aggravation des problèmes urbains ruraux et en réaction à l'évolution de la conception de la planification (gouvernance), diverses formes institutionnelles de contrôle municipal et régional (coopération intercommunale, associations régionales et à but spécifique, etc.) ont vu le jour, qui ne modifient toutefois pas directement la souveraineté autonome des municipalités mentionnées ci-dessus, mais la complètent et coopèrent avec elle (Priebs 2019).

Sous le niveau des métropoles et *große Großstädte*, les villes moyennes en France et les *Mittelst*ädte en Allemagne (20000 à 100000 habitants, mais sans doute jusque 200000 habitants pour pousser la comparaison avec la France), représentent un enjeu majeur en matière d'aménagement du territoire dans les deux pays. Il en va de même des *Kleinst*ädte en Allemagne et des petites villes en France, des territoires urbains qui, dans les deux pays, ont moins de 20000 habitants. Les difficultés méthodologiques dans la comparaison de ces types de villes résultent du fait que des définitions différentes sont utilisées dans les deux pays (Grabski-Kieron/Boutet 2022 et Dehne et al. 2022). La question des catégories, plus normées en Allemagne, aux limites plus floues en France (de quoi parle-t-on? Ville centre, intercommunalité, agglomération, aire urbaine?) constitue bien entendu une difficulté méthodologique.

Mais au-delà, les enjeux sont les mêmes. Face au processus de métropolisation, comment éviter le décrochage de ces villes, petites et moyennes, qui forment le maillage capillaire des territoires ? D'autre part, les villes moyennes en particulier sont devenues de plus en plus les gagnantes du développement démographique au cours des dernières années et ont également gagné en importance en tant que sites d'implantation d'entreprises. Déclin du commerce en centre-ville, attractivité économique, dynamique démographique : tous ces sujets méritent d'être abordés de façon très différenciée.

En effet, la logique des réseaux urbains se superpose à une autre logique, celle des oppositions régionales. En Allemagne, du point de vue territorial, c'est d'une opposition entre l'Ouest et les « nouveaux » *Länder* de l'Est dont il s'agit. Ces derniers restent en retard de développement malgré l'important effort d'investissement, soutenu également par l'Union européenne, dont ils ont bénéficié. Ce contraste de développement se traduit concrètement, à travers la démographie, l'émergence de villes en déclin (*schrumpfende Städte/shrinking cities*), nécessitant des réponses spécifiques en matière de planification urbaine. Néanmoins, il faut accepter l'idée que le rétrécissement s'étendra de plus en plus aussi aux régions ayant connu des expériences de croissance dans le passé. La simple division est-ouest n'est plus aussi significative qu'il y a dix ou vingt ans, comme le révèlent l'observation spatiale continue du BBSR (2021a) et le dernier rapport sur le développement spatial (BBSR 2021b) (voir aussi : Friedrich-Ebert-Stiftung 2019).

En France, les régions industrielles en crise ont fait aussi l'objet de politiques spécifiques, dites « de conversion », en particulier au plus fort de la crise du fordisme, du milieu des années 1970 à la fin des années 1990, et certains bassins industriels continuent à être en observation, si ce n'est sous perfusion. Ces pôles de conversion, en Lorraine et dans le Nord notamment, ont concentré des moyens de l'État. Malgré certaines faiblesses structurelles (structure de qualification de la main-d'œuvre), elles ont réussi en partie la conversion économique, mais sur de nouvelles bases aujourd'hui menacées (industrie automobile…). De façon assez comparable à la France, la question de la conversion s'est également posée en Allemagne de l'Ouest pour de grands bassins industriels, comme la Ruhr, avec parfois des réponses particulièrement innovantes (*IBA Emscher Park* – Exposition internationale d'architecture), ou inscrites dans des dynamiques transfrontalières (*Eurodistrict Saar-Moselle*), mais aussi ont bénéficié de programmes fédéraux de redéveloppement. En même temps, il est vrai que les difficultés sociales sont de plus en plus fréquentes, surtout dans les zones de crise et de reconversion actuelles.

Que ce soit en France ou en Allemagne, ces bassins en crise ou en conversion, ces petites villes ou villes moyennes en déclin, ces quartiers métropolitains en déshérence représentent un problème social, et donc politique majeur : c'est là que se concentrent difficultés sociales, sentiment de relégation et frustrations par rapport au niveau de vie. C'est là que l'on trouve le terreau sur lequel prospèrent les partis populistes. Au-delà de l'aménagement du territoire, c'est, ici, la question de l'avenir de la démocratie européenne qui est posée.

## 4 De nouveaux enjeux posés pour les villes et les territoires des deux pays

Par rapport aux décennies précédentes, le développement urbain durable dans les deux pays est aujourd'hui plus fortement influencé par le changement climatique, l'évolution des mobilités, l'essor du numérique et de nombreux autres facteurs. Le défi consistant à intégrer la durabilité et, en particulier, la protection et l'adaptation au climat, dans le développement et l'aménagement urbains est également relevé de différentes manières par les villes des deux pays sur la base de leurs différents systèmes institutionnels et de leurs conceptions de la planification.

Ainsi, la France reste sur un modèle encore très descendant (*top down*), où le mouvement est impulsé par l'État à travers des lois nationales ou des décisions gouvernementales qui vont s'imposer dans les territoires. Un bon exemple de cette méthode, en 2010, a été le Grenelle de l'environnement, qui recouvre en fait la réalité d'un débat entre experts et acteurs politiques nationaux, plus ou moins relayé par les médias, et qui a débouché sur l'élaboration d'une loi actant de décisions en matière de développement durable. À nouveau, le schéma s'est reproduit avec la Convention citoyenne pour le climat qui a abouti en juin 2020 à 146 propositions pour le climat. Si les experts ont laissé ici la place à des citoyens tirés au sort, ceux-ci après plusieurs mois de travail «à Paris» ont d'abord renforcé leur propre expertise (audition d'experts…) avant de délivrer leurs propositions.

En Allemagne, le mouvement est largement plus remontant (*bottom-up*) avec la multiplication d'initiatives citoyennes locales. Très souvent, celles-ci font avancer les enjeux de la protection du climat et de l'environnement dans le cadre de la politique urbaine. Le processus participatif est plus avancé et autonomisé, tandis qu'en France il apparaît plus encadré par la loi, quand bien même les instances de débat citoyen se sont multipliées ces dernières années (Conseil de quartier, Conseils de développement à l'échelle des agglomérations…).

La culture de la protection de l'environnement est sans doute plus ancienne et plus développée en Allemagne. Dès les années 1960, la *Bundesbaugesetz* (BBauG – loi fédérale sur l'urbanisme, 1960) et la *Raumordnungsgesetz* (ROG – loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 1962) ont adopté des idées fondamentales sur la protection de l'environnement. Cependant, il a fallu attendre la *Bundesnaturschutzgesetz* (BNatSchG – loi fédérale sur la conservation de la nature, 1976) et d'autres lois spécialisées dans les années 1970 pour que la percée se produise. En même temps, les protestations, en particulier contre l'énergie nucléaire, ont donné l'impulsion nécessaire dans les années 1970 (à une époque où, en France, la technocratie d'État faisait passer cette énergie presque sans discussion). Dès les années 1970, la sensibilisation locale aux questions de qualité de l'air ou de l'eau a amené la mise en place de départements consacrés à l'environnement dans de nombreuses villes, et le succès du parti *Die Grünen* (les Verts) s'est largement appuyé sur cette «écologie municipale», à l'exemple de Freiburg-en-Breisgau, tandis que la création «des Verts», en France (dont l'appellation est directement inspirée de leurs voisins d'outre-Rhin), reposait d'abord sur la construction d'un appareil politique national. Les expériences locales sont restées longtemps très rares, mais emblématiques (Loos-en-Gohelle,

dans l'ancien bassin minier du Pas-de-Calais). C'est seulement lors des récentes élections municipales de 2020 qu'Europe Écologie Les Verts (EELV) arrivent aux responsabilités dans un nombre non négligeable de grandes villes et villes moyennes françaises. En Allemagne, *Die Grünen* est aussi largement présent dans l'exécutif des *Länder* (12 sur 16 actuellement). Les *Länder* sont également très actifs sur ce front du développement durable, à travers la planification ou l'accompagnement de certaines politiques (rénovation énergétique des bâtiments).

Dans le prolongement de la question du réchauffement climatique, la question de la mobilité représente un autre enjeu qui s'est imposé ces dernières années à l'agenda des villes et des territoires, avec l'injonction nouvelle d'une mobilité décarbonée. La capacité à se déplacer est fondamentale pour la vie quotidienne et les trafics motorisés restent aujourd'hui très largement majoritaires. Au-delà de la question du climat, le coût social de la pollution par les particules fines, de la pollution sonore, des embouteillages, de la mortalité liée aux accidents pèse de plus en plus lourd dans le débat relatif aux transports motorisés. Ce sujet s'invite dans deux pays à l'industrie automobile puissante, en particulier en Allemagne, ce qui n'est pas sans conséquences économiques et politiques comme l'a révélé récemment le *Dieselgate*.

Aujourd'hui, de part et d'autre du Rhin, les mobilités actives progressent, avec des nuances (essor des transports collectifs urbains en France, succès de l'autopartage dans les grandes villes en Allemagne). Dans les deux pays, des politiques publiques ont été mises en œuvre sous la pression de l'Union européenne qui a durci les normes de rejet pour accélérer le passage à la mobilité électrique, qui soit dit en passant, se prête aussi à la critique avec le problème des batteries, de leur production et de leur recyclage. C'est évidemment à une transformation majeure de l'appareil de production européen dans le domaine de l'automobile à laquelle il faut s'attendre, avec, sans doute, un impact sur l'emploi. Les grandes manœuvres ont commencé : Mercedes a annoncé en juillet 2020 que l'usine *SMART* de Hambach (Moselle) était à vendre, alors qu'elle avait été l'un des symboles de la conversion industrielle «réussie» de la Lorraine.

Mais un risque de cette transition environnementale vers des mobilités décarbonées est bien de laisser sur le bord de la route une part considérable de la population. La question de la mobilité ne se pose pas en des termes identiques, du point de vue social, économique, culturel, entre les cœurs des grandes métropoles où les ménages sans voiture sont de plus en plus nombreux, et les petites villes et les périphéries rurales où l'automobile est indispensable aux ménages, voire à chaque adulte qui compose ces ménages. En France, cette divergence entre territoires a été l'un des ressorts du mouvement des «gilets jaunes» en 2019.

L'une des réponses peut sans doute venir de l'investissement sur les petites lignes ferroviaires régionales qui ont souffert, notamment en France, de la priorité donnée au TGV depuis un demi-siècle (Guihéry/Jarass 2022). En Allemagne également, l'abandon et le démantèlement de lignes régionales et locales d'un réseau ancien et extrêmement dense au profit de nouvelles voies pour l'ICE a été de plus en plus critiqués au cours des dernières décennies. Certaines de ces lignes ont été réactivées.

En particulier, concernant le rail, la France souffre de graves faiblesses structurelles : que ce soit en termes de performance, de productivité, de qualité de service, de coût pour le contribuable, la comparaison entre les deux pays est sans équivoque, avec une situation désastreuse du rail en France, en raison de comportements corporatistes qui ont bloqué, pendant de longues années, toute évolution. La possibilité de mise en concurrence des opérateurs ferroviaires par les autorités organisatrices de transport (les régions en l'occurrence) sur injonction de l'Union européenne, qui est déjà une réalité en Allemagne, devrait, à terme, porter ses fruits de l'autre côté du Rhin.

De nouveaux enjeux technologiques traversent également les villes allemandes et françaises. Il s'agit de l'enjeu de la transition numérique, liée à la révolution de l'internet, à travers l'émergence de la ville intelligente (*smart city*), mais aussi des territoires ruraux intelligents. La révolution numérique a en effet bouleversé les modes de vie et les systèmes de production partout dans le monde. On peut supposer que son impact sur l'urbanisme et ses méthodes sera de plus en plus large. La pratique de l'aménagement du territoire s'intéresse donc à ces changements. La ville intelligente constitue un nouveau paradigme du développement urbain contemporain (Douay/Lamker 2022). Nous devrions toujours être conscients que ce défi comporte aussi des risques et que, pour diverses raisons, il n'a pas que des effets positifs, même s'il est impossible d'aborder tous les aspects ici.

Les villes des deux pays s'inscrivent dans ce mouvement, avec sans doute une spécificité et une sensibilité très « européenne », en comparaison avec ce qui se passe en Asie. Les sujets de la protection de la vie privée, de la sauvegarde de notre modèle de démocratie sont pointés par les citoyens et les politiques. En fait, deux approches s'opposent : l'approche cyber-optimiste, qui voit dans le numérique un possible développement d'une société plus ouverte au service d'une démocratie directe, où les citoyens pourraient participer plus librement, et l'approche cyber-pessimiste, qui considère internet comme un outil au service d'une nouvelle élite technique, qui sert les intérêts du capitalisme le plus dur et empêche la participation de ceux qui ne possèdent pas le capital cognitif et technologique nécessaire à son usage.

Pour les premiers, la transition numérique n'est pas indépendante de la transition environnementale, car elle permet d'apporter à la seconde, les solutions techniques nécessaires à la lutte contre le réchauffement climatique. Au contraire, les pessimistes considèrent qu'un internet non maîtrisé représente une source de gaspillage énergétique considérable, notamment pour les serveurs qui utilisent pas mal de ressources et des terres rares, et que le déploiement du tout numérique va à l'encontre des objectifs de lutte pour le climat. À ce titre, ils sont très critiques sur le déploiement de la téléphonie 5G, destinée à permettre toujours plus d'appareils connectés, y compris les véhicules du futur, pour une mobilité dite « intelligente ». Le débat est récurant dans les deux pays.

Du point de vue de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, la question posée est celle de la façon dont les territoires, les villes se saisissent de ce sujet, en termes d'équipement notamment (déploiement de la fibre). Il est vrai que l'épisode récent de la pandémie de COVID-19 a révélé toute l'importance d'un bon accès à internet pour tous les territoires, et pas seulement les métropoles, dans la perspective du télétravail,

qui a explosé à cette occasion, et conservera sans doute à l'avenir un niveau de pratique bien supérieur à ce qu'il était encore il y a quelques mois. L'investissement dans les réseaux devient alors un facteur de compétitivité pour les territoires.

Un défi d'une tout autre nature réside dans le développement conjoint des territoires transfrontaliers de la France et de l'Allemagne (Peyrony/Sielker/Perrin 2022). Cette spécificité européenne, qui a été développée ci-dessus dans le contexte de la perception qu'ont les citoyens de la technologie numérique, joue également un rôle non négligeable à cet égard. Dans de nombreuses régions du monde, les frontières constituent des limites difficilement franchissables ou des lieux de tension géopolitique, générant parfois de très forts gradients de richesse (Mexique-USA) ou des gradients aujourd'hui insurmontables en matière de démocratie (Corée du Nord et du Sud). Cependant, les frontières peuvent représenter également un champ de coopération, entre États, régions ou villes voisines ou jumelles. C'est le cas le long des frontières internes à l'Europe depuis maintenant une trentaine d'années et l'adoption de l'Acte unique en 1986 débouchant sur l'ouverture du marché unique en 1993.

Il s'agit là d'un élément essentiel de la construction de l'Europe, un continent qui, le siècle dernier, a été ravagé par deux Guerres mondiales alimentées par la rivalité entre deux puissances ennemies, l'Allemagne et la France. Cependant, depuis Konrad Adenauer, Robert Schuman et Jean Monnet, l'amitié franco-allemande est au cœur du processus historique de construction de l'Union européenne. Cela n'est contesté par personne, et c'est aussi ce qui donne sens à ce présent ouvrage, rédigé par des chercheurs des deux pays, mus par la volonté de mieux comprendre l'apport de chaque entité à cette construction européenne, et de saisir les différences, les spécificités et les convergences entre ces deux nations engagées sur un même chemin.

De ce point de vue, la question transfrontalière, qui clôt la réflexion dans cet ouvrage (Peyrony/Sielker/Perrin 2022), prend une charge symbolique particulière. Le récent Traité de coopération et d'intégration franco-allemand signé à Aix-la-Chapelle en 2019 le confirme. En Europe, la frontière franco-allemande est l'une de celle qui apparaît la plus active en matière de développement des coopérations transfrontalières, l'une des premières à adopter de nouveaux cadres de coopération. Du point de vue de l'aménagement, elle offre un exemple de la coexistence croissante des formes de planification douces (*soft planning*) et de l'utilisation d'outils juridiques et administratifs, ou formes «dures» (*hard*) de gouvernance pour surmonter des obstacles concrets. Les structures de coopération transfrontalière ou territoriale sont plus ou moins formalisées ou institutionnalisées, alors que leurs autorités constituantes ont des statuts juridiques bien définis et des frontières administratives strictes. La coopération territoriale articule ainsi des unités de gouvernance formelles et circonscrites, avec des organisations plus informelles et contingentes qui correspondent à des espaces aux frontières variables et potentiellement évolutives (*soft spaces*). Les barrières linguistiques et les différentes compréhensions et cultures de la planification doivent être surmontées. Malgré la mise en place de statuts administratifs comme le Groupement européen de coopération territoriale (GECT), ces organisations n'ont pas encore vocation à remplacer les unités ou autorités qui en sont membres. Avec le traité d'Aix-la-Chapelle, «les deux États dotent les collectivités territoriales des territoires frontaliers et les entités transfrontalières comme les

Eurodistricts de compétences appropriées, de ressources dédiées et de procédures accélérées permettant de surmonter les obstacles à la réalisation de projets transfrontaliers» (Auswärtiges Amt 2019). Dans un contexte de croissance de l'euroscepticisme, la coopération transfrontalière entre la France et l'Allemagne peut jouer un rôle important pour promouvoir le potentiel des territoires frontaliers et leur contribution à la construc-tion européenne.

Avec la reconnaissance de la coopération transfrontalière soutenue d'un comité de coopération transfrontalière binational, le traité d'Aix-la-Chapelle représente une étape importante qui pourrait inspirer la Commission européenne en matière de mécanisme transfrontalier. La question posée, en effet, est de savoir comment les États peuvent envisager plus de flexibilité institutionnelle à l'échelle locale, afin de faciliter les coopérations au service des citoyens des territoires transfrontaliers. De ce point de vue, la création au 1er janvier 2021 de la Collectivité européenne d'Alsace issue de la fusion des départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin (qui restent circonscriptions administratives de l'État), et qui bénéficiera de compétences particulières en matière de coopération transfrontalière, envoie un signe positif sur la capacité des États à faire évoluer leurs structures en fonction des enjeux locaux.

In fine, la question posée par la confrontation des territoires à ces nouveaux enjeux de développement, au caractère global (quelle forme de développement plus durable face au réchauffement climatique ? Comment développer une *smart city* au service des citoyens et pas contre eux ?) ou européen (quelles nouvelles mobilités en Europe ? Comment faciliter les coopérations transfrontalières ?) est bien celle de la capacité des États, ici l'Allemagne et la France, et des entités institutionnelles locales et régionales qui en maillent les territoires, de s'adapter, d'apporter des réponses, de proposer des visions renouvelées, des stratégies innovantes, éventuellement de rupture, face à certaines urgences, le cas échéant en passant par la législation. C'est en ce sens que la mise en parallèle des questions d'aménagement du territoire dans les deux pays qui, plus que jamais aujourd'hui après le Brexit, forment le couple moteur de la construction européenne, apparaît pertinente pour cerner les différences, les convergences, les innovations qui pourront, peut-être, inspirer le reste de l'Europe, face à un autre défi : reprendre toute sa place dans le débat géopolitique mondial en portant les valeurs de démocratie, de protection de la planète et de développement culturel et solidaire qui en font la spécificité à l'échelle mondiale.

**Bibliographie**

**Aring, J.; Sinz, M.** (2006): Neue Leitbilder der Raumentwicklung in Deutschland. Modernisierung der Raumordnung im Diskurs. Dans: disP – The Planning Review 42 (165), 43-60.

**ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft** (éd.) (2020): Räumliche Gerechtigkeit. = Nachrichten der ARL 50 (1-2).

**Auswärtiges Amt** (éd.) (2019): Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der französischen Republik über die deutsch-französische Zusammenarbeit und Integration (Vertrag von Aachen vom 22.01.2019).
https://www.auswaertiges-amt.de/blob/2178596/7b304525053dde3440395ecef44548d3/190118-download-aachenervertrag-data.pdf (15.12.2021).

**BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung** (2018): Kleinstädte. Chancen, Dynamiken, Potenziale. Bonn. = Informationen zur Raumentwicklung 2018 (6).
https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/izr/2018/6/downloads/izr-6-2018-komplett-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (21.6.2021).

**BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung** (2021a): Laufende Raumbeobachtung: Wachsen und Schrumpfen von Städten und Gemeinden im bundesweiten Vergleich. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/wachsend-schrumpfend-gemeinden/Wachs_Schrumpf_Gemeinden.html (15.12.2021).
**BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung** (2021b): Raumordnungsbericht 2021 – Wettbewerbsfähigkeit stärken. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/rob-2021-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (15.12.2021).
**BMI – Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat** (2021): Besserer Schutz vor Hochwassern in Deutschland. https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/topthemen/DE/topthema-hochwasserschutz/topthema-hochwasserschutz-artikel.html (21.6.2021).
**Dehne, P.; Hoffmann, J.; Roth, H.; Mainet, H.** (2023): Stratégies et urbanisme dans les villes petites et moyennes en Allemagne et en France. Dans: Gustedt, E.; Grabski-Kieron, U.; Demazière, C.; Paris, D. (éd.): Villes et métropoles en France et en Allemagne. Hanovre, 106-133. = Forschungsberichte der ARL 21.
**Demazière, C.; Feiertag, P.; Paris, D.; Zimmermann, K.; Dubois, J.** (2023): Métropoles et organisation du développement métropolitain en Allemagne et en France. Dans: Gustedt, E.; Grabski-Kieron, U.; Demazière, C.; Paris, D. (éd.): Villes et métropoles en France et en Allemagne. Hanovre, 60-82. = Forschungsberichte der ARL 21.
**Demazière, C.; Sykes, O.** (2021): Acting for cities and towns? The perpetual reinvention of categories and tools of national urban policies in France. Dans: Zimmermann, K.; Fedeli, V. (éd.): A modern guide to national urban policies in Europe. Londres, 34-57.
**Douay, N.; Lamker, C.** (2023): Nouvelles technologies, nouveaux outils, nouvelle organisation de la ville : vers une nouvelle planification numérique? Dans: Gustedt, E.; Grabski-Kieron, U.; Demazière, C.; Paris, D. (éd.): Villes et métropoles en France et en Allemagne. Hanovre, 172-192. = Forschungsberichte der ARL 21.
**Friedrich-Ebert-Stiftung** (éd.) (2019): Ungleiches Deutschland. Sozioökonomischer Disparitätenbericht 2019. Für ein besseres Morgen. http://library.fes.de/pdf-files/fes/15400-20190528.pdf (15.12.2021).
**Grabski-Kieron, U.; Boutet, A.** (2023): Les villes petites et moyennes - Situation, développement et perspectives dans différents contextes territoriaux. Dans: Gustedt, E.; Grabski-Kieron, U.; Demazière, C.; Paris, D. (éd.): Villes et métropoles en France et en Allemagne. Hanovre, 83-105. = Forschungsberichte der ARL 21.
**Grabski-Kieron, U.; Cornec, U.; Steinhäuser de Barba, C.** (2013): Regionalentwicklung im internationalen Umfeld - Frankreich. Dans: Kummer, K.; Frankenberg, J. (éd.): Das deutsche Vermessungs- und Geoinformationswesen 2013, 157-179.
**Gravier J. F.** (1947): Paris et le désert français : décentralisation, équipement, population. Paris.
**Guihéry, L.; Jarass, J.** (2023): Mobilités et politiques de transport en Allemagne et en France : le temps des inflexions et… de solutions communes? Dans: Gustedt, E.; Grabski-Kieron, U.; Demazière, C.; Paris, D. (éd.): Villes et métropoles en France et en Allemagne. Hanovre, 134-152. = Forschungsberichte der ARL 21.
**Milstein, A.** (2016): Territorialer Zusammenhalt und Daseinsvorsorge – Grundlagen des europäischen Raumentwicklungsrechts. Berlin/Münster. = Beiträge zum Raumplanungsrecht 253.
**MKRO - Ministerkonferenz für Raumordnung** (2016): Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland - beschlossen von der 41. MKRO am 9. März 2016. Dans: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/heimat-integration/raumordnung/leitbilder-und-handlungsstrategien-2016.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (4.2.2021).
**MKRO - Ministerkonferenz für Raumordnung** (2006): Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Verabschiedet von der Ministerkonferenz für Raumordnung am 30.06.2006. Dans: https://www.gmkonline.de/_beschluesse/Protokoll_80-GMK_Top1301_Anlage_Leitbilddokument-Raumentwicklung.pdf (4.2.2021).
**Paris, D.; Gustedt, E.** (2023): Les différences institutionnelles en Allemagne et en France : entre réforme territoriale et permanences. Dans: Gustedt, E.; Grabski-Kieron, U.; Demazière, C.; Paris, D. (éd.): Villes et métropoles en France et en Allemagne. Hanovre, 24-40. = Forschungsberichte der ARL 21.

**Peyrony, J.; Sielker, F.; Perrin, T.** (2023): Coopération territoriale transfrontalière entre la France et l'Allemagne : évolution, convergence et perspectives. Dans: Gustedt, E.; Grabski-Kieron, U.; Demazière, C.; Paris, D. (éd.): Villes et métropoles en France et en Allemagne. Hanovre, 193-215. = Forschungsberichte der ARL 21.
**Priebs, A.** (2019): Die Stadtregion, Planung - Politik - Management. Stuttgart.
**Veltz, P.** (2019): La France des territoires, défis et promesses. La Tour-d'Aigues.

## Auteurs

Ulrike Grabski-Kieron*, Professeure émérite depuis 2017, Professeure de développement local, régional et territorial/aménagement du territoire à l'Institut de géographie de l'Université westphalienne de Münster en Allemagne. Intérêts de recherche : recherche appliquée sur les zones rurales et le développement spatial rural, aménagement du territoire, gestion des paysages culturels géographiques. Colla-borations internationales à long terme, notamment avec des partenaires français. Membre de l'ARL — Académie pour le développement territorial de l'Association Leibniz. Affiliations à divers conseils consultatifs et comités de conseil politique. Depuis 2017, elle poursuit des activités scientifiques en indépendante.*

Evelyn Gustedt *a été Directrice de la section scientifique «Enjeux européens et internationaux du développement spatial» de l'ARL de 1998 à fin 2021. Elle a étudié l'architecture paysagère, l'aménagement du paysage et des espaces ouverts ainsi que l'aménagement du territoire à l'université Leibniz de Hanovre (LUH). Après avoir travaillé en aménagement dans des bureaux d'études privés et des instituts de recherche, elle a été employée à la LUH, où elle a terminé son Doctorat sous la direction de Dietrich Fürst sur les organisations intermédiaires. Au cours de ses nombreuses années de travail à l'ARL, elle s'est concentrée sur les systèmes de planification, notamment dans les pays européens.*

Christophe Demazière *est Professeur en aménagement de l'espace et urbanisme à l'Université de Tours. Il a présidé l'Association francophone pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Urbanisme et Aménagement (APERAU) de 2012 à 2017. Il mène de nombreuses recherches sur les questions de développement urbain et régional en France et en Europe, principalement sur les villes petites et moyennes, l'aménagement stratégique du territoire et la gouvernance métropolitaine, publiant par exemple chez Routledge en 2018* The Right to the City. Dialogues in Urban and Regional Planning (*co-éditeurs : Chris Silver, Robert Freestone*).

Didier Paris *est Professeur d'urbanisme à l'Université de Lille. Il a dirigé l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement de Lille (IAUL) et le Laboratoire Territoires, Villes, Environnement et Sociétés (TVES). Il a présidé l'Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et Urbanisme (APERAU). Il a représenté la France à l'AESOP. À Lille, il a été membre et Président du Conseil de développement de Lille Métropole. Il est membre du comité de rédaction de la* Revue internationale d'urbanisme (*RIURBA*). *Ses travaux portent sur la planification, la transformation des régions industrielles, la gouvernance métropolitaine et le développement régional.*