

Juillet 2011

La mixité fonctionnelle un objectif à définir et à négocier au cas par cas



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



La mixité fonctionnelle : un objectif à définir et négocier au cas par cas

Juillet 2011

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny

Département : Jean-Pierre Palisse, directeur général adjoint, directeur du DUAT

Étude réalisée par : Valérie Constanty, Amélie Darley, Émilie Jarousseau, Gwenaëlle Zunino - DUAT

Avec la collaboration de Brigitte Guigou - DDHEGL

Maquette réalisée par : Sylvie Castano

N° d'ordonnancement : 1.10.002

Crédits photo de couverture : O. Pasquiers, Le bar Floréal, IAU idF

Sommaire

Introduction	3
1 - La dynamique urbaine, entre séparation et mixité des fonctions	5
2 - Une notion floue... et qui doit le rester	6
3 - Pas de recette mais quelques ingrédients indispensables	8
Conclusion	13
Annexes	15
1 - Comment intégrer la mixité fonctionnelle dans les projets, qu'ils soient architecturaux ou urbains ?	17
2 – L'Île de Nantes, renouvellement urbain et mixité fonctionnelle	19
3 - Extraits du rapport du groupe de travail « Les enjeux de la valorisation foncière autour des pôles de transport »	21
4 - « La mixité fonctionnelle dans les projets de rénovation urbaine »	33
5 - « La mixité fonctionnelle dans les quartiers en rénovation urbaine d'Île-de-France remarques complémentaires à l'étude de l'IAU îdF »	37
6 - « Mixité fonctionnelle à défaut de mixité sociale ? »	41
7 - « Les enjeux de la mixité dans les zones d'emploi » Les ateliers de Toulouse aire urbaine, conférence partenariale	57
8 - « Les entrepôts tentent de se faire une place en ville »	65
9 - « La logistique entre en ville » dossier	67

La mixité fonctionnelle : un objectif à définir et négocier, au cas par cas

Dans son appel à projet Nouveaux Quartiers Urbains, la région Île-de-France a inscrit l'objectif de mixité fonctionnelle comme une exigence centrale. Sur ce point, les réponses ont bien souvent été décevantes, qu'il s'agisse du contenu des dossiers de candidature ou des discussions entre les porteurs de projet et la région. Dans les Plu l'intention de mixité urbaine est également très souvent annoncée. Les exemples d'orientations d'aménagement qu'ils contiennent parfois montrent que les communes limitent souvent leur exigence à la juxtaposition d'ensembles monofonctionnels (un ensemble de logements et une zone d'activités ou un équipement).

La mixité fonctionnelle est à la fois une notion floue -tous les praticiens qui s'y sont frottés s'accordent là-dessus-, et un impératif systématiquement mis en avant pour atteindre des objectifs finaux en fait très différents, et ce quel que soit le projet, et en particulier quelle que soit son échelle. Jusqu'où doit être recherchée la mixité fonctionnelle ? Quelles sont les fonctions à associer et à quelle échelle cet objectif doit-il être recherché : celle du quartier ? de l'îlot ? des bâtiments ? Cette question essentielle est rarement posée explicitement par les porteurs de projets.

Cette note a pour but de rapporter les points de vue de praticiens ou spécialistes qui se sont penchés particulièrement sur cette question et réunit des pistes de réflexions dont les collectivités désireuses de promouvoir la mixité fonctionnelle pourraient s'inspirer. Elle se base sur des travaux d'évaluation du volet mixité fonctionnelle de politiques publiques¹ et sur des témoignages de personnalités impliquées dans des projets urbains reconnus pour leur mixité dans les milieux professionnels. Elle se compose d'une synthèse qui fait le point sur la notion de mixité fonctionnelle et sur les principaux enseignements pour la mettre en œuvre et d'une série d'annexes (exemples étudiés, points de vue d'experts et d'universitaires, articles de presse).

¹ - « La mixité fonctionnelle dans les quartiers en rénovation urbaine » par l'IAU en 2009 et « État, collectivités territoriales et entreprises face à la mixité fonctionnelle, l'exemple de l'agglomération nantaise » par le CREDOC en 2007

1. La dynamique urbaine, entre séparation et mixité des fonctions

La ville se fabrique et évolue dans une tension permanente entre deux tendances contraires, une tendance à la spécialisation et une tendance à la mixité.

La tendance à la spécialisation vise à limiter les difficultés de cohabitation des fonctions urbaines. Elle se rencontre aussi bien dans les villes médiévales avec leurs rues des tanneurs par exemple, que dans les villes industrielles du 20^{ème} siècle avec leurs zones industrialo-portuaires. La séparation des fonctions est recherchée soit pour limiter les nuisances de certaines activités (pollutions, bruit, etc.), soit pour garantir une certaine efficacité dans la réalisation des missions (se doter d'emprises vastes, s'extraire des difficultés de circulation, assurer l'effet vitrine pour des enseignes en quête de prestige, etc.). Elle est théorisée dans la Charte d'Athènes (qui identifie quatre fonctions : travailler, habiter, se récréer, circuler) dont l'objectif central est de mettre le bien être de l'habitant au cœur des réflexions sur l'aménagement urbain².

A cette tendance à la séparation délibérée des fonctions, s'ajoutent des dynamiques qui conduisent à une perte ou un appauvrissement du niveau de mixité fonctionnelle atteint à un moment donné. Ainsi, la relocalisation des activités économiques en est un puissant facteur. La désindustrialisation des villes occidentales à partir de l'entre-deux guerres leur a fait perdre une partie de leur mixité (fonctionnelle et sociale), mais des cas plus anciens existent³. Olivier Piron liste, dans son ouvrage « Le renouvellement urbain », les facteurs d'évolution des tissus urbains. Parmi eux, il mentionne l'obsolescence technique des bâtiments et l'obsolescence urbaine de certaines formes bâties, deux facteurs qui conduisent à l'évacuation de certaines fonctions des îlots. Ainsi, la disparition des commerces dans les sites d'urbanisme de dalle par exemple constitue un appauvrissement de la mixité fonctionnelle contre lequel il est difficile de lutter car ces formes urbaines sont très peu mutables.

Inversement, les tendances à la mixité fonctionnelle sont également puissantes. L'efficacité limitée des moyens de transport a clairement contribué au maintien d'une grande cohésion spatiale entre différentes fonctions dans les villes de l'époque préindustrielle. Mais cette tendance spontanée est encore observable aujourd'hui. Les dernières évolutions des logiques de localisation de la logistique –liées aux mutations de l'activité elle-même⁴– sont, à ce titre, intéressantes. Même si le phénomène reste marginal, les exemples d'activités logistiques qui se sont récemment installées au sein même du tissu urbain se multiplient. Pour ne prendre que des exemples parisiens on retiendra : l'« espace de livraison urbaine » (ELU) dans les parkings du centre Beaugrenelle, Chronopost installé sous la place de la Concorde depuis 2005 et le projet de la SNCF de halle de logistique urbaine sur le site Chapelle International dans le 18^{ème} arrondissement⁵.

A partir du moment où les pouvoirs publics décident de privilégier la tendance à la mixité, il est nécessaire qu'ils soient explicites sur leur motivation, qu'ils décryptent bien la logique séparative qu'ils souhaitent atténuer, qu'ils identifient les bons leviers d'action. L'étude des dynamiques à l'œuvre dans les ensembles pavillonnaires⁶ est un exemple intéressant de ce point de vue. Elle montre que le choix d'habiter dans un ensemble pavillonnaire aux

2 - Et en particulier défendre pour les familles des logements garantissant de bonnes conditions d'hygiène. Les réflexions qui sous-tendent ce texte datent des années 1930-40, la lutte contre les taudis, l'affirmation du besoin de logements aérés recevant de la lumière, est donc centrale pour son auteur.

3 - Dispersion du travail de la soie autour de Lyon après la révolte de canuts, transfert vers les campagnes de la production textile en Flandre dès le 16^{ème} siècle (cf. *La dynamique urbaine*, Claude Chaline, PUF, 1980).

4 - L'activité passe actuellement, pour une partie de son activité, d'une logique de gestion des stocks nécessitant de gros entrepôts, à celle d'une gestion des flux, plus rapprochée des centres urbains, se localisant le long des principales voies d'accès –en Île-de-France il s'agit tout particulièrement de l'A86-, voire dans la ville.

5 - Cf. article des Echos du 31 mars 2011 « Les entrepôts tentent de se faire une place en ville » et le dossier « La logistique entre en ville » de la revue *Business Immo*, mars 2011

6 - « L'enclavement et la fermeture des ensembles d'habitat individuel », *IAU idF*, octobre 2010

formes enclavées, monofonctionnel par définition, ne s'explique pas nécessairement par une recherche de l'entre soi, par un rejet du vivre-ensemble, mais que tout simplement « la fermeture sert majoritairement à évacuer les nuisances liées à la voiture, en termes de stationnement et de circulation. Elle correspond à une recherche de bien être, de tranquillité résidentielle, pour cette population majoritairement composée de familles avec enfants, qui jouent au ballon dehors... ». Reconnaître la légitimité de cette attente ne revient pas à nier que ces formes urbaines fermées et enclavées, exclusivement résidentielles, peuvent poser des difficultés réelles pour la gestion communale (coût des infrastructures routières, difficulté d'intervention des pouvoirs publics sur un espace privé en cas de paupérisation, etc.). Mais cela permet certainement de réfléchir différemment aux enjeux de la mixité fonctionnelle dans de telles situations : « Du point de vue des collectivités locales, la question serait donc face à de tels développements, de s'interroger sur la capacité des espaces urbains à offrir un cadre de vie résidentiel remplissant les attentes légitimes d'une population familiale en quête de tranquillité résidentielle ».

Si on tente de donner une portée plus générale à ce questionnement, on pourrait recommander que dans le cas d'un projet visant explicitement la mixité fonctionnelle, les porteurs de projet identifient les attentes légitimes ou les tendances économiques de fond difficiles à contrecarrer conduisant à la séparation des fonctions de façon à chercher, dans cette perspective, jusqu'où pousser l'intégration des fonctions.

2. Une notion floue... et qui doit le rester

La notion de mixité, dans sa double composante sociale et fonctionnelle, émerge dans les années 1990 et est associée aux problématiques du renouvellement urbain (redéfinition d'une trame urbaine préexistante marquée par la dé-densification, la ségrégation sociale, et la spécialisation fonctionnelle, dans un contexte de désindustrialisation de l'économie).

C'est une notion floue parce qu'elle ne bénéficie d'aucune définition précise dans les textes de loi qui la mentionnent, ne fait l'objet d'aucun objectif chiffré, n'est jamais associée à une échelle de référence, et peut concerner des territoires de nature très différente (des ensembles de logements sociaux, des friches industrielles, etc.).

2.1 Ce qu'en disent les lois

Le rapport du Credoc rappelle les trois lois successives où apparaît, de façon plus ou moins explicite, la notion de mixité fonctionnelle. Le paragraphe ci-après résume les pages qui y sont consacrées.

- La Loi d'orientation de la ville de 1991. Elle prône le « droit à la ville » qui revient à formuler un objectif de mixité fonctionnelle, l'expression n'étant cependant pas utilisée.
- La loi Solidarité et renouvellement urbains de 2000. La mixité fonctionnelle est encouragée pour mettre en œuvre la ville des courtes distances. L'article L 121-1 du code de l'urbanisme indique que les documents d'urbanisme doivent assurer « la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale [...] ». Là encore, ce n'est pas l'expression de « mixité fonctionnelle » qui est utilisée (à noter la prudence des juristes qui n'utilisent le mot « mixité » que quand ils sont en mesure de dire à quel lieu elle s'applique. En l'occurrence il est question de « mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural » et de « diversité des fonctions urbaines » ... sans plus de précision). Les auteurs de ce rapport estiment que la loi SRU crée pour la mixité fonctionnelle une obligation de moyens, pas de résultats. Ce sont les collectivités qui ont à préciser son contenu et les moyens d'y parvenir. Les résultats, d'un territoire à un autre vont donc être bien différents, et si elles n'y parviennent pas, rien dans la loi ne permettra de les aider ou de les contraindre.
- Les projets de loi de finance pour 2005. Le programme 147 « Équité sociale et territoriale » a pour objet de « renforcer la mixité fonctionnelle de ces espaces conçus, à

l'origine, comme essentiellement résidentiels ». Ce programme découle de la loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine, dite Borloo, de 2003, qui passe cette notion sous silence, cherche à focaliser l'action sur les zones urbaines sensibles et vise la création de nouvelles zones franches urbaines. Ce sont sur les secteurs de la géographie prioritaire que s'appliquera l'objectif de mixité fonctionnelle portée par la LOLF.

2.2 Un objectif unique ... à usage multiple

La mixité fonctionnelle n'est pas une valeur en soi prônée pour elle-même. Le rapport du Credoc montre qu'elle est censée participer à la mise en œuvre de deux grandes causes – le développement durable et l'égalité entre les citoyens-, auxquelles peut s'ajouter une 3^{ème}, le renforcement des centralités, relevant proprement de l'aménagement. Elles peuvent être appelées sélectivement ou cumulativement par le porteur de projet. La mixité fonctionnelle est donc utile pour :

- La ville des courtes distances. Dans une optique de développement durable, en créant des quartiers fonctionnellement mixtes le but est de limiter les déplacements (les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre). A noter tout de même que si la création ou le maintien de commerces et de services à proximité des lieux d'habitation peut réduire les besoins en déplacements des résidents, l'arrivée d'autres types d'activités est loin de le garantir (il y a rarement adéquation entre les emplois proposés, la qualification des résidents du quartier et la recherche d'un nouvel emploi) ;
- La régénération économique. Dans une optique de réduction des inégalités territoriales, cet objectif vise plus particulièrement les quartiers en renouvellement urbain ;
- Le renforcement des centralités urbaines fragiles, la polarisation du développement urbain, qu'il s'agisse des villes-centres et banlieues fragilisées par la désindustrialisation, des villes-dortoirs du périurbain qui s'émancipent difficilement de leur mono-fonctionnalité résidentielle ou des bourgs ruraux, soit qu'ils sont affectés par la dépopulation, soit qu'ils sont rattrapés par les modes de vie périurbains. Cet objectif relèverait à la fois d'une dimension sociale avec la recherche d'une « ville vivante » par la mise en œuvre d'une « ville intense » et d'une dimension économique, la concentration des activités économiques entretenant l'attractivité de la ville.

Les auteurs du Credoc soulignent que des objectifs aussi différents, de par leur origine conceptuelle, appellent probablement des réponses distinctes.

« Des usages de la mixité fonctionnelle dans les textes législatifs »

Référentiel ou cadre normatif	Égalité – Référentiel démocratique	Développement durable
Problèmes à résoudre	Inégalités sociales et écarts de développement entre les territoires Risques de violences urbaines	Pollution atmosphérique
Objectifs	Satisfaction des besoins des habitants Lutte contre le chômage Retour dans le droit commun Cohésion sociale	Réduction des besoins de déplacements Limitation de la voiture individuelle au profit des modes de déplacement doux
Instruments	Discrimination positive territoriale sous forme d'exonérations de charges pour les entreprises Implantation d'équipements et d'activités dans les quartiers d'habitats sociaux.	Densification et mixité de la ville Amélioration de l'offre des transports collectifs
Territoires visés	Quartiers de la géographie prioritaire	Ensemble de la ville, si ce n'est de l'agglomération
Lois	Pacte de Relance de la Ville 1996 Loi Borloo 2003	Loi SRU 2000

Extrait de : « État, collectivités territoriales et entreprises face à la mixité fonctionnelle, l'exemple de l'agglomération nantaise », CREDOC, 2007

En l'absence de définition précise et d'échelle de référence, les indicateurs satisfaisants mesurant la mixité fonctionnelle et son évolution sont difficiles à mettre en place. L'Observatoire national des ZUS en a cependant élaboré plusieurs comme le nombre de commerces pour 1 000 habitants, ou le nombre d'établissements à l'hectare ou pour 100 habitants, mais ils sont loin de couvrir l'ensemble des champs de la mixité fonctionnelle. Le rapport de Crédoc conclue que, bien que la mixité fonctionnelle, préoccupation grandissante des pouvoirs publics, demeure une notion floue, « *Aucun objectif chiffré n'est défini comme souhaitable ou à respecter, tandis que la question de l'échelle géographique d'intégration des fonctions urbaines reste ouverte.* »

3. Pas de recette mais quelques ingrédients indispensables

(ou comment tenter d'avoir les moyens de sa politique)

3.1. Identifier les oppositions, les freins

Les différents exemples étudiés montrent que, même dans le cas de projets urbains intégrant complètement la notion de mixité fonctionnelle, les pouvoirs publics devront lever les oppositions spontanées de plusieurs acteurs :

- Les opérateurs immobiliers, qui y voient une source de complexification des programmes, de ralentissement de la définition du projet voire de sa commercialisation ;
- Les entreprises en général, qui ne veulent pas prendre le risque de troubles du voisinage en étant trop proches des habitants, réflexe d'autant plus fort qu'il s'agit de quartiers réputés en difficultés ;
- Les grandes entreprises en particulier qui souhaitent être facilement identifiées. Si les entreprises peuvent être sensibles à l'argument de la qualité de vie qu'offre pour leurs salariés la mixité fonctionnelle à l'échelle du quartier, il n'en va pas de même à l'échelle du bâtiment. Une entreprise qui investit dans un immeuble, parfois prestigieux, va craindre de limiter l'effet vitrine recherché en partageant l'espace qu'elle souhaitait initialement s'approprier seule.
- Les assureurs qui vendent des produits ne correspondant pas aux critères de la mixité fonctionnelle au sein d'un même bâtiment, notamment dans le neuf, ainsi que les notaires, dont les pratiques s'appliquent mal à la mixité fonctionnelle. Les découpes en volumes, dans un certain sens, freinent la mutabilité de bâtiments mixtes car elles impliquent des difficultés notariales nécessitant de clarifier les droits et responsabilités de chacun des copropriétaires dès la conception du projet.

Des freins liés à la rentabilité globale du projet et à sa conception :

- La mixité est dépendante de la rentabilité des investissements. Par exemple, la rentabilité des petites surfaces de moins de 1 000 m² répondant aux besoins de PME-PMI est faible, trop faible sur les secteurs où la charge foncière est élevée. La demande pour ce genre de produit est aujourd'hui insatisfaite en zone dense d'Île-de-France. Sans intervention publique (garantie des loyers à niveau bas pendant quelques années par exemple) la réalisation de ce type de locaux semble impossible en petite couronne francilienne.
- Un projet fonctionnellement mixte trouve sa rentabilité dans un équilibre particulier entre des locaux permettant de réaliser une forte plus-value et d'autres moins intéressants financièrement pour les opérateurs. Si cet équilibre est remis en cause, le projet perd sa rentabilité tant qu'un nouvel équilibre financier n'est pas trouvé.
- Au niveau de la conception, la mixité fonctionnelle au sein d'un même bâtiment nécessite souvent d'avoir des accès séparés pour chaque fonction, ce qui diminue la surface des rez-de-chaussée et notamment des emprises commerciales.

De façon générale, la mixité fonctionnelle est peu compatible avec les normes mises en place aujourd'hui, qu'elles soient constructives, de produits financiers, d'assurance, de droit... Sa mise en œuvre implique d'adapter l'ensemble des cultures professionnelles à ce nouveau concept.

3.2. Quelques préconisations

Pour faire face à cette situation, professionnels des collectivités locales et opérateurs émettent un certain nombre de préconisations.

Anticiper la mixité (cf. Note de l'Observatoire Régional du Foncier sur les enjeux de la valorisation foncière autour des pôles de transport)

- Les documents d'urbanisme (PLU, PLH et Scot) peuvent favoriser les mixités. Les PLU pourraient être plus incitatifs quant à la mixité fonctionnelle, par exemple, en mettant en place une réglementation spécifique pour les parcelles d'angle, où l'effet vitrine est plus important. Certains Scot, comme par exemple celui de Rennes, affichent des objectifs de densités résidentielles et d'activités au niveau du quartier, ce qui incite à cette échelle à plus de mixité fonctionnelle. Des démarches de type « PLH » mais en faveur de la mixité fonctionnelle, pourraient également être intégrées dans les démarches de Scot.
- La maîtrise du foncier dans le cas d'une recherche de mixité par densification est à organiser très en amont, sans quoi la perspective d'une densification fera augmenter le prix du foncier et la rentabilité du projet mixte sera encore plus difficile à obtenir. L'ORF rappelle à ce titre, qu'en zones tendues, les dispositions des PLU en faveur du logement social (emplacements réservés pour la réalisation de logements et périmètre de mixité sociale) sont efficaces et pourraient être étendues à d'autres types de projet, notamment aux activités économiques pour répondre aux besoins de certaines TPE, PME-PMI et entreprises en début d'activité qui nécessitent des locaux abordables et adaptés à leur spécificité.

Un portage politique indéfectible à une échelle suffisante

Afin de réaliser un projet intégrant de la mixité fonctionnelle, d'autant plus à une échelle fine (jusqu'à l'échelle du bâtiment), il est indispensable d'avoir une volonté politique forte.

Le projet de l'Île-de-Nantes est présenté comme le projet phare de la métropole. Les élus ont bien conscience que pour résister aux desiderata des investisseurs il leur faut être fermes, c'est-à-dire en capacité d'affirmer la primauté de la dimension politique du projet d'aménagement face à ses dimensions financières bien réelles cependant. « *Nous sommes bien décidés à conserver la maîtrise. Le projet urbain correspond à un projet politique d'une ville, il doit être élaboré et suivi par un secteur public exigeant et contraignant pour ses partenaires privés* » (un élu en charge du projet de l'Île-de-Nantes, cité dans le rapport Credoc p 147). Dans le projet de l'Île-de-Nantes la primauté du politique est renforcée par un portage par la ville et par la communauté d'agglomération : « *Le développement de la mixité urbaine nécessite une maîtrise dans la gestion du foncier et une volonté politique de développer des programmes qui font parfois hésiter les commercialisateurs et les entreprises. Un projet de cette ampleur nécessite une réflexion et une action qui ne peut se situer à l'échelle d'une seule commune* » (rapport Crédoc p 171).

Bien choisir le promoteur, l'investisseur et l'architecte

Pour les élus et techniciens responsables du projet de l'Île-de-Nantes, il était totalement exclu de traiter avec un promoteur qui viendrait avec une opération clé-en-main. L'exemple de l'Île-de-Nantes montre que les promoteurs qui ont finalement travaillé sur ce projet ont progressivement évolué. Ils ont accepté de coopérer avec la sphère technique pour mettre en œuvre la stratégie voulue par les élus. La coopération, le partenariat, nécessitent de travailler avec des personnalités qui sont prêtes à faire évoluer leur point de vue initial. Le

choix de ces personnalités apparaît déterminant. Faire adhérer les promoteurs et investisseurs à la volonté de mixité fonctionnelle est un travail en soi.

Un montage de projet spécifique pour de la mixité fonctionnelle au sein d'un même bâtiment

L'organisation de la promotion immobilière ne permet pas aujourd'hui de développer un produit mixte avec un promoteur unique. Il y a donc nécessité d'associer différents promoteurs spécialisés par produits immobiliers. Un tel projet s'appuie donc sur une volonté politique forte et implique des temps de montage et de discussions qui sont nécessairement longs.

Un montage opérationnel complexe nécessite la présence d'un aménageur avec un savoir-faire spécifique. Il est nécessaire de faire évoluer les pratiques, notamment celles des promoteurs qui vendent des produits peu adaptés aux objectifs d'intensité urbaine. La mixité fonctionnelle est un outil fondamental pour réussir la ville, ce n'est pas un produit.

On pourrait imaginer de développer des « réserves d'espaces neutres », c'est-à-dire, des surfaces qui jusqu'à leur commercialisation restent inaffectées entre logements et bureaux et dont l'affectation puisse se décider en cours de commercialisation, en fonction du contexte économique. Cela nécessite de penser autrement la commercialisation et la rentabilité du projet.

Offrir des marges de négociation

Une fois le projet affiché, la puissance publique est consciente qu'elle doit en débattre avec les acteurs privés.

Dans le projet des Bassins à flots à Bordeaux, Nicolas Michelin a mis en place une démarche d'urbanisme négocié pour produire plus de mixité. Les programmes ne sont pas figés dès le départ et le raisonnement se fait à l'échelle du macro-lot⁷. Un travail en atelier est organisé avec la ville, l'aménageur, l'urbaniste et le promoteur, où sont négociés les programmes de chaque macro-lot. Par exemple, des négociations entre promoteur et bailleur social ont permis d'introduire d'autres fonctions au sein d'un même immeuble (commerces, artisanat et logements). Ensuite, le programme défini est traduit en volumétrie et sa faisabilité est étudiée. Enfin, l'architecte est choisi par concours ou par audition. Il est important d'intégrer les promoteurs en amont, en atelier, avec la maîtrise d'ouvrage. Ce travail en atelier permet également de rendre les rez-de-chaussée plus animés, plus vivants et participants au désordre urbain. La démarche d'urbanisme négocié nécessite d'adapter le PLU. Dans le cas présent, peu de règles ont été mises en place afin de laisser le plus de place possible à la négociation.

L'exemple de l'Île-de-Nantes montre que la puissance publique a pu, après discussion, accepter des propositions qui n'étaient pas prévues initialement, une fois démontré que cela restait utile au projet dans son ensemble. La direction de la Sem en charge du projet (SAMOA) dit à ce propos qu'il faut « *à la fois beaucoup de méthode et beaucoup de pragmatisme* ». Pour mener un projet fonctionnellement mixte il semble important que la collectivité soit dotée d'une ingénierie publique solide, mais capable de souplesse.

D'une manière générale, au moment de la négociation, les sujets de discussions peuvent être les suivants :

- Aller vers plus de densité. La mixité fonctionnelle ne faisant pas l'objet de subvention spécifique, la faisabilité économique pousse vers plus de densité. En effet, les négociations portent notamment sur plus de Shon. Il est possible de réserver une marge de négociation de 10 % de Shon avec les promoteurs pour leur faire accepter l'idée de mixité fonctionnelle dans un même bâtiment.

7 - Un macro-lot est une association de petits lots, qui peuvent dans certains cas atteindre l'échelle de l'ilot.

- Mutualiser le stationnement. A l'échelle de l'îlot, la mutualisation des places de parking entre les différentes opérations, permet, par le jeu de variation des besoins liés à l'activité ou au résidentiel, de construire moins de places de parking.
- Travailler en amont avec les opérateurs sur un territoire suffisamment vaste en vue de réaliser une péréquation des charges foncières entre différents projets (cf. Note de l'ORF sur les enjeux de la valorisation foncière autour des pôles de transport). Cela implique deux choses pour les collectivités locales concernées : une capacité d'anticipation importante sur plusieurs projets à la fois et surtout le portage du projet par une structure supra-communale, les marges de négociations étant infiniment plus difficiles à trouver sur un périmètre restreint, communal. C'est également le constat fait dans le rapport du Crédoc pour lequel un projet fonctionnellement mixte ne peut être porté par une commune seule. Des exemples de projets mixtes portés par des communes importantes existent cependant.
- Faire valoir, auprès des entreprises, les atouts de la mixité fonctionnelle pour la qualité de vie de leurs salariés. Mais il a déjà été dit que les entreprises sont sensibles à cet argument dans le cas d'une mixité à l'échelle du quartier ou de l'îlot, ... pas dans celui d'une mixité à l'immeuble.
- Les entreprises souhaitent avant tout mettre en avant leur image et se prémunir des inconvénients de la cohabitation. La négociation peut porter sur l'aménagement des halls d'entrée, le partage des parkings, les aménagements extérieurs, les climatisations, etc.

Conclusion

Puisque la mixité fonctionnelle est un objectif qui fait consensus, il revient aux porteurs de projet de la définir et d'en préciser les conditions de réalisation. Jusqu'où doit être recherchée la mixité fonctionnelle, à quelle échelle ? Jusqu'au niveau nécessaire sur le lieu particulier du projet pour obtenir « un morceau de ville »... mais une fois ceci posé, tout reste à faire. Au vu des témoignages, pour apporter une réponse concrète à une question aussi ardue, et tout en mesurant a priori ce qu'elle comportera de subjectif, **ce sont les conditions de l'intrication des fonctions, au cas par cas, qu'il faut mettre en place, les conditions de la coordination des points de vue, de la négociation, et ce dans un cadre intercommunal ou au minimum dans celui d'une commune importante.**

Mettre en œuvre un objectif aussi complexe que celui de la mixité fonctionnelle nécessite sans doute de prendre conscience que dans les arguments ségrégatifs avancés, il y a probablement un tri à faire entre ceux qui sont d'ordre quasi politiques ou idéologiques et ceux qui seraient davantage fonctionnels (limiter les nuisances). Dans le 1^{er} cas, il s'agirait essentiellement de l'argument, assumé ou pas, de l'entre-soi, qu'il concerne les espaces résidentiels ou les espaces d'activités. Dans un objectif de mixité c'est politiquement que cet argument devrait être combattu afin de le déclarer illégitime par rapport à la grille d'analyse adoptée. Dans le cas des arguments fonctionnels (nuisances liées aux bruits, aux circulations automobiles denses, dangers liés à certaines activités, etc.) il semble important de tenir à leur sujet un discours à la fois objectif, qui ne se situe pas dans la négation ou le discrédit a priori, qui reconnaît les difficultés de la cohabitation des fonctions, et circonstancié c'est-à-dire ouvrant des perspectives de changements possibles. Les activités se transforment, les formes de mobilité évoluent, d'autres formes d'aménagement peuvent être expérimentées ailleurs. Il ne s'agit donc pas d'entériner un état de fait qui semble indépassable ni d'être dans l'incantation : en objectivant et en contextualisant la réalité des tendances ségrégatives le but est bien d'apporter des solutions pour un aménagement mixte sur le plan des fonctions.

La mise en œuvre d'un projet fonctionnellement mixte nécessite que les opérateurs s'adaptent, travaillent autrement, acquièrent de nouvelles compétences. Le pari peut-être pris que savoir faire de la mixité devrait devenir un atout commercial dans les années à venir pour les opérateurs qui s'y seront essayés. Mais même avec ces opérateurs nouvelle génération ouverts à la mixité, il faudra que la puissance publique soit en mesure de discuter. A cet égard, la question de la taille du projet, du niveau de la collectivité qui le porte, et des ingénieries opérationnelles qui les accompagnent sont déterminantes.

Annexes

1 - Comment intégrer la mixité fonctionnelle dans les projets, qu'ils soient architecturaux ou urbains ? *Entretien avec Nicolas Michelin réalisé par Amélie Darley et Gwenaelle Zunino, IAU îdF, janvier 2011*

2 - L'Île de Nantes, renouvellement urbain et mixité fonctionnelle, *Émilie Jarousseau, IAU îdF*

3 - Extraits du rapport du groupe de travail « Les enjeux de valorisation foncière autour des pôles de transport », *Observatoire régional du foncier, mars 2011*

4 - « La mixité fonctionnelle dans les projets de rénovation urbaine », *Note rapide n°522, IAU îdF, octobre 2010*

5 - « La mixité fonctionnelle dans les quartiers en rénovation urbaine d'Île-de-France, remarques complémentaires à l'étude de l'IAU îdF », *Brigitte Guigou, IAU îdF, avril 2011*

6 - « Mixité fonctionnelle à défaut de mixité sociale ? », *Nora Semmound, CERAMAC, Université Blaise Pascal de Clermont-Ferrand, Annales de Géographie, t.113, n°640, pp 612-625, 2004*

7 - « Les enjeux de la mixité dans les zones d'emploi », *Les ateliers de Toulouse aire urbaine, Conférence partenariale, AUAT, novembre 2009*

8 - « Les entrepôts tentent de se faire une place en ville », *article des Echos du 31 mars 2011*

9 - « La logistique entre en ville » dossier, *Business Immo mars 2011*

1 - Comment intégrer la mixité fonctionnelle dans les projets, qu'ils soient architecturaux ou urbains ?

Entretien avec Nicolas Michelin réalisé par Amélie Darley et Gwenaëlle Zunino, IAU îdF

Aujourd'hui, la mixité fonctionnelle ne fait pas partie de la commande. Néanmoins, dans le quartier de l'Amphithéâtre à Metz, Nicolas Michelin a proposé de faire des immeubles mixtes commerces au rez-de-chaussée, bureaux sur les premiers étages puis logements. Plusieurs contraintes sont à prendre en compte :

Du point de vue de la conception

Cela n'a été possible que sur les immeubles d'angle, vitrines sur le parvis faisant la liaison avec la gare et le centre Pompidou. Cela interroge sur le règlement d'urbanisme en général et sur une éventuelle réglementation spécifique des parcelles d'angle, notamment pour exploiter au maximum l'effet vitrine et la situation exceptionnelle de ces parcelles.

La mixité fonctionnelle au sein d'un même bâtiment nécessite de concevoir des entrées séparées logements / bureaux (des grands halls pour les bureaux). Les accès en question réduisent la surface des emprises commerciales.

Les cages d'escaliers sont également dissociées, par exemple, dans le projet du quartier de L'Amphithéâtre à Metz, Nicolas Michelin propose des « escaliers Chambord ».

Un des avantages sur les plans technique, économique et environnemental est de pouvoir mutualiser les parkings (foisonnement possible du stationnement). Mais cela nécessite de raisonner en macros-lots et non à la parcelle, et donc de faire évoluer la réglementation au niveau des PLU.

Dans un autre projet à Montpellier, l'agence Michelin propose différentes typologies d'habitats sur de très grands îlots. En effet, il propose des maisons individuelles en cœur d'îlot, implantées à 6 mètres du sol, sur des étages de parking et des immeubles collectifs sur les pourtours de l'îlot.

Du point de vue du montage du projet

L'organisation de la promotion immobilière ne permet pas aujourd'hui de développer un tel produit avec un promoteur unique. Il y a donc nécessité d'associer différents promoteurs spécialisés par produits immobiliers.

Un tel projet s'appuie donc sur une volonté politique forte et implique des temps de montage et de discussions qui sont nécessairement longs.

Un montage opérationnel complexe nécessite la présence d'un aménageur avec un savoir-faire spécifique.

Il est nécessaire de faire évoluer les pratiques, notamment celles des promoteurs qui vendent des produits pour faire une ville, et pas de la ville. La mixité fonctionnelle, outil fondamental pour réussir la ville, n'est pas un produit.

Imaginer de développer des « réserves d'espaces neutres », c'est-à-dire, des surfaces qui jusqu'à leur commercialisation restent inaffectées entre logements et bureaux et dont l'affectation puisse se décider en cours de commercialisation, en fonction du contexte économique. Ce qui nécessite de penser autrement la commercialisation.

Les découpes en volumes sont une limite en termes de mutabilité et impliquent des difficultés notariales nécessitant de clarifier les droits et responsabilités de chacun des copropriétaires dès la conception du projet.

Les limites et normes bloquantes à la mixité fonctionnelle viennent en général des assureurs, des promoteurs et de la copropriété.

La mixité fonctionnelle ne fait pas l'objet de subvention spécifique, mais la faisabilité économique pousse vers plus de densité. En effet, les négociations portent sur plus de Shon et sur le foisonnement des places de parking.

La démarche d'urbanisme négocié

Dans le projet des Bassins à flots à Bordeaux, Nicolas Michelin a mis en place une démarche d'urbanisme négocié pour produire plus de mixité. Les programmes ne sont pas figés dès le départ et le raisonnement se fait à l'échelle du macro-lot. Un travail en atelier est organisé avec la ville, l'aménageur, l'urbaniste et le promoteur, où sont négociés les programmes de chaque macro-lot. Par exemple, des négociations entre promoteur et bailleur social ont permis d'introduire d'autres fonctions au sein d'un même immeuble (commerces, artisanat et logements). Ensuite, le programme défini est traduit en volumétrie et sa faisabilité est étudiée. Enfin, l'architecte est choisi par concours ou par audition. Il est important d'intégrer les promoteurs en amont, en atelier, avec la maîtrise d'ouvrage.

Ce travail en atelier permet également de rendre les rez-de-chaussée plus animés, plus vivants et participants au désordre urbain.

La démarche d'urbanisme négocié nécessite d'adapter le PLU, voire de déréglementer. Peu de règles sont mises en place et tout se négocie.

Rappel des questions posées

La commande

*Aujourd'hui, qui formule cette demande et comment elle se formalise ?
(volonté politique ou sociétale)*

Réglementation

*Quelles normes aujourd'hui sont bloquantes pour réaliser de la mixité fonctionnelle au sein d'un îlot ou d'un bâtiment ?
Comment faudrait-il les faire évoluer ?*

Technique

Comment pourraient évoluer les savoir-faire et les pratiques professionnelles pour mieux intégrer cette dimension ?

Partenaires

*Quels sont les partenariats qui, en amont du projet, favorise la mixité fonctionnelle ?
Quels les partenaires les plus réticents (maires, promoteurs, ingénieurs, assureurs...) ?*

Montage Financier

*Comment la mixité fonctionnelle joue-t-elle le rôle d'outil de péréquation dans une opération d'urbanisme ?
Ou, au contraire, est-elle un élément bloquant dans la faisabilité économique d'une opération ?
Quels sont les éventuels surcoûts de cette mixité ?*

Exemples

*Connaissez-vous des opérations exemplaires ? En France ?
Dans le monde ?
Comment la mixité est appréhendée dans les autres pays (réglementation, partenariats, technique) ?*

2 – L'île de Nantes, renouvellement urbain et mixité fonctionnelle

Émilie Jarousseau, IAU îdF



Source : <http://www.nantes.fr/urbanisme-habitat/projets-urbains>

L'île de Nantes est un territoire de 5 km de long, situé face au centre historique d'une agglomération de 570 000 habitants. Les principaux enjeux de ce territoire sont de doter Nantes d'un centre urbain à dimension internationale ; de renouer avec le fleuve par la reconversion de friches industrielles ; de changer la perception de l'île en prenant en compte les quartiers existants dont on maintient l'identité tout en l'intégrant au projet par le traitement des espaces publics.

Territoire et programme

L'île de Nantes est un territoire de 337 ha fabriqué par la réunion d'anciennes îles de Loire, qui s'organise à partir d'un faubourg ancien construit autour des ponts historiques ; d'une zone mixte de logements et d'activités tertiaires et d'une zone industrielle et portuaire dans la partie ouest.

Aujourd'hui il accueille 13 000 habitants et 15 000 emplois. 150 ha sont disponibles.

A l'horizon 2025 c'est environ :

1 million de m² constructibles (250 000 m² en première phase 2002-2007) :

- 550 000 m² en habitat (6 500 logements dont 25 % sociaux) ;
- 350 000 m² d'activités
- 150 000 m² d'équipements

155 ha espaces publics (63 ha en première phase) dont 83 ha à restaurer et 72 ha à créer

Au final ce projet correspondra à près de 80 opérations immobilières, 2 nouvelles lignes de transport en site propre, 12 km de promenade en bord de Loire, 2 nouveaux ponts et l'arrivée de 15 000 nouveaux habitants.

Procédure et stratégie

Un PLU qui permet d'organiser la diversité des constructions en autorisant les différences de hauteur entre les bâtiments d'un même lot

Une ZAC créée en 2004 sur un périmètre de 195 ha

Un Plan guide, outil de référence du projet (sans être un outil réglementaire), actualisé tous les 3 mois et qui sert de carte précise pour l'ensemble des acteurs

Une méthode permettant un plan ouvert, souple, évolutif, afin d'accueillir les projets quand ils se présentent

Une maîtrise foncière qui passe par des négociations avec les propriétaires privés pour éviter de geler de trop grandes parties du territoire

Acteurs et financement

Portage politique : Nantes Métropole et Ville de Nantes

Pilotage technique et maîtrise d'ouvrage opérationnelle : Société d'aménagement de la Métropole Ouest Atlantique (SAMOA) et le Service de renouvellement urbain de Nantes Métropole (devenue fin 2008 une SPLA)

Maîtrise d'œuvre urbaine : confiée en 2000 à l'Atelier de l'Île de Nantes (A. Chemetoff et agence J-L Berthomieu) ; et depuis juillet 2010 l'équipe M. Smets et uapS

Les principaux financeurs sont Nantes Métropole et la Ville de Nantes ; mais aussi le Conseil Général de Loire Atlantique, le Conseil régional des Pays de la Loire, l'État et l'Europe (fonds structurels).

Atouts

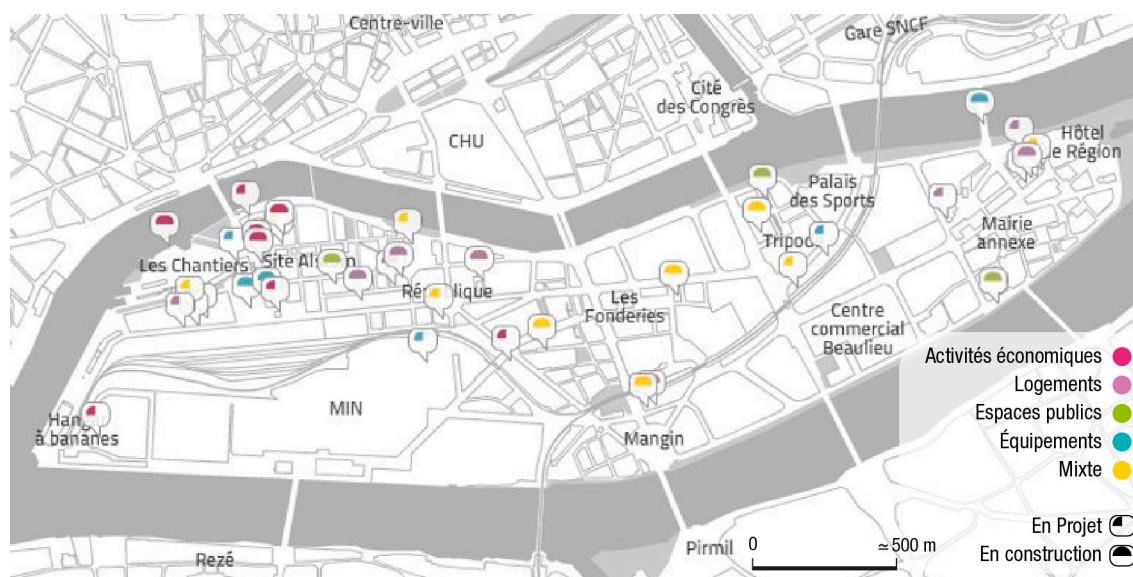
Un projet de renouvellement urbain qui se positionne dans la longue durée ;

Une mixité des fonctions pour un très grand territoire de projet au cœur de l'agglomération ;

Une forte articulation des différentes politiques publiques permettant un urbanisme négocié et capable de se modifier au fur et à mesure des initiatives ;

Un projet qui se fabrique d'abord par ses espaces publics, préalable à une densité et diversité réussie.

Les projets au sein de l'Île de Nantes (à l'étude et en cours de construction)



Source : <http://www.iledenantes.com/fr/>

Calendrier

1987 : fermeture des derniers chantiers navals (il fut alors question d'y installer un centre d'affaires)

1989 : nouvelle équipe municipale (J-M Ayrault) qui décide de préserver l'histoire des lieux

1991-1994 : la Ville de Nantes commande une mission d'études (D. Perrault et F. Grether)

1996 : Adoption du « projet 2005 » qui place la Loire (et donc l'Île de Nantes) au centre de la stratégie territoriale

1998-1999 : étude de définition sur le renouvellement urbain de l'Île de Nantes (B. Fortier, LabFac, Chemetoff et Berthomieu)

2000 : la maîtrise d'œuvre est confiée à A. Chemetoff pour une durée de 10 ans ; inauguration de la Cité Judiciaire (J. Nouvelle), 1^{ère} grande implantation sur l'île

2003 : constitution d'une SEM dédiée, la SAMOA

2002-2007 : première phase opérationnelle (120 millions d'euros) avec la création / restructuration de 70 ha d'espaces publics et la construction de 150 000 m² shon

2010 : désignation d'un nouveau maître d'œuvre pour la conduite du projet urbain, pour une durée de 6 ans, équipe M. Smets et uapS

2011 : début de la transformation des anciennes halles Alstom (avec notamment l'arrivée d'une École des Beaux-Arts) et de la construction d'un programme mixte dans le secteur Tripode-Viviani ; désignation du lauréat pour la création d'un lycée à dimension internationale et lancement des opérations immobilières de l'éco-quartier de la Prairie au Duc.

2020, en projet : transfert et regroupement du CHU/CHR (200 000 m² shon) sur l'Île de Nantes

Sources :

<http://www.iledenantes.com/fr/>

http://www.samoa-nantes.fr/fr/samoa_html.html

<http://www.uaps.net/urbanisme/ile-de-nantes/>

<http://www.nantes.fr/urbanisme-habitat/projets-urbains/les-grands-projets/grand-projet-ile-de-nantes>

<http://www.nantesmetropole.fr/la-communauté-urbaine/grands-projets/>

3 – Extrait du rapport du groupe de travail « Les enjeux de la valorisation foncière autour des pôles de transports »

Observatoire régional du foncier, mars 2011

Sous-Groupe : Comment assurer / permettre la mixité économique et sociale dans les territoires des pôles d'échanges ?

Les secteurs les mieux desservis par les transports sont les lieux privilégiés par l'ensemble des politiques d'aménagement (Grenelle, Grand Paris, SDRIF)

La question de la mixité fonctionnelle et sociale est un enjeu important qui nécessite de rester vigilant sur le niveau des charges foncières au-delà duquel soit des activités (par exemple les petits sites logistiques, les petites entreprises) soit des habitants (notamment des logements sociaux) seraient exclus des quartiers ainsi valorisés par l'arrivée de nouveaux transports.

Dans un contexte de valorisation foncière et d'équilibre fragile des opérations d'aménagement, comment sortir des niveaux de charges foncières admissibles pour favoriser voire maintenir la mixité économique et sociale.

Il s'agira de faire remonter les idées et les contributions de chacun en s'appuyant sur des cas d'opérations réalisées ou au contraire bloquées.

A) synthèse générale

Le champ d'application du groupe de travail est important à préciser car les problématiques y sont différentes :

La question de la programmation est au cœur de nos travaux

Il faut certes envisager comment créer les conditions de la mixité mais aussi comment la faire perdurer une fois que le pôle d'échanges aura été créé et que la valorisation du foncier sera arrivée.

Emploi et logement

Sur quel territoire ? en zone dense ou pas ? Paris petite couronne ou au-delà ?

Vise-t-on les zones en cours à créer ou les zones existantes ?

Il existe **toute une gamme de besoins** différenciés suivant les zones géographiques où l'on se situe et cela passe par des décisions des collectivités locales et ce qu'elles veulent sur leur pôles d'échanges en termes de logements et d'emplois.

Selon les **zones, en cours à créer ou existantes**, les outils d'intervention ne sont pas les mêmes. Soit les collectivités interviennent au travers du PLU, soit elles interviennent sur des zones à créer ce qui nécessite qu'elles définissent, en amont, la programmation, avec l'Etat si on est sur des zones d'intérêt général qui dépassent la collectivité ou avec la région si on n'est pas sur ces zones-là.

Il est clair que le raisonnement des collectivités locales doit intégrer l'équilibre financier des opérations par rapport aux coûts de sortie. Ceux-ci varient selon les types de produits : pépinière d'entreprises (pour laquelle on parle de loyer entre 100 à 250 euros/m² en zone hyper dense ou à Paris), locaux artisanaux et des commerces en pied d'immeubles (avec un charges foncières divisées par 6 par rapport au tertiaire), en logistique urbaine ou de grande couronne. Dans ces différents cas, il ne s'agira pas des mêmes investisseurs. **Ceux-ci apportent de l'argent pour construire l'immobilier alors que les promoteurs ne font que passer.**

Il faudrait faire des propositions :

- par rapport aux pôles d'échanges, sur les zones à construire

- **préciser les besoins en termes d'emplois et d'activités.** Les objectifs sont un choix politique, entre l'Etat et la Région qui ont à veiller à l'équilibre entre l'emploi et des activités qui ont un rôle à jouer aux travers des prescriptions et à la collectivité de définir ses besoins ;
- **préciser les types de produits** à sortir sachant que ces types de produits (commerces, PME PMI, tertiaires) généreront des charges foncières totalement distinctes. **Pour faire revenir les investisseurs** (publics, ou les foncières) **il faut leur vendre des produits conformes au marché.** Ces investisseurs ne veulent pas louer des locaux en division mais à un usager unique, il leur faut des transports, une masse critique de SHON, ils interviendront très difficilement sur des PME PMI et ne viendront pas pour de la logistique urbaine ;
- et ensuite il y aura un système de **péréquation sur le foncier selon les types de produits** ciblés sur l'opération. Ces produits sont très diversifiés : du grand plateau tertiaire au plateau divisé pour des pépinières d'entreprises avec un gestionnaire public car les investisseurs ne veulent pas gérer, et il y a aussi des locaux artisanaux et des commerces en pied d'immeubles, des logements intermédiaires, sociaux ou privés.

A1) Quels outils ?

L'outil qu'est la **péréquation ne suffit pas pour favoriser la péréquation** et les subventions ne sont pas non plus vertueux car ils génèrent le plus souvent pour le vendeur de terrain un surenchérissement du foncier que le promoteur répercute ensuite dans la charge foncière puis dans le prix de sortie. Ainsi, si on fait de la péréquation avec des prix de foncier qui augmentent et que l'on veut garder des niveaux de charges foncières compatibles avec les coûts de sortie pour du logement social ou de l'accession sociale, à un moment donné c'est le produit le plus élevé, le plus « dérégulé » (exemple les produits investisseurs type Scellier) qui viendra équilibrer l'opération. Plus on augmente le prix du foncier au départ plus il va falloir trouver des investisseurs capables d'acheter cher. Il y a un seuil au delà duquel ils n'achèteront plus car ce ne sera plus rentable et parallèlement les propriétaires attendront toujours plus de leur foncier !

A)1-1 La densification

En zone dense, dans les pôles d'échanges, où la restructuration de foncier est particulièrement coûteuse, la mutation fonctionnelle et la requalification des tissus difficile, pour introduire de la mixité, réaliser la péréquation des coûts et faire revenir et rester les investisseurs, inéluctablement, quel que soit le type d'immobilier que l'on a, l'équilibre économique passe par une augmentation de la densité des territoires en la raccrochant aux types d'activités, d'emplois et de logements, en cohérence avec les objectifs régionaux.

Attention, à ce stade si la densification est nécessaire, l'augmentation de droits à construire par le PLU va à nouveau générer la montée du coût du foncier et avant que la péréquation ne puisse se mettre en place il faut un outil foncier pour acquérir du foncier à un coût admissible pour réaliser les futures opérations.

A)1-2 outils de régulation foncière

Il faut donc accompagner la péréquation :

- **d'autres outils régulateurs fonciers**

Action de l'EPF sur le site LU à Athis-Mons avec cession à Expansiel (cf.Présentation du 03/11/2010)

Suite à l'acquisition en 2007 des terrains par l'EPF à Danone, une consultation d'opérateurs est lancée avec un prix de vente de charges foncières défini préalablement par l'EPF, cela d'une part, pour maîtriser les prix de sortie finaux et d'autre part pour faire porter la consultation sur des critères qualitatifs plutôt que sur le prix.

Les critères qualitatifs retenus étaient :

30 % de Igts sociaux, 20 % en Pass Foncier, 50 % Igts libres

La qualité architecturale et environnementale

La qualité de gestion des logements sociaux,

La diversité du programme,

La maîtrise des prix de vente de sortie.

Avant cession à l'opérateur retenu, l'ingénierie du projet s'est déroulée de la manière suivante : études de capacité, de faisabilité économique, étude de structure puis modification du PLU

Sur de tels projets : la mixité est assurée par une péréquation entre les différents produits mais cette péréquation n'est possible que s'il y a maîtrise de l'usage du foncier préalable-ment. De la même manière que la modification de PLU ne peut intervenir qu'une fois cette maîtrise assurée.

Il est intéressant de passer par l'**EPIF** pour éviter de passer par les évaluations par comparaisons des services locaux des domaines, car celui-ci traite directement avec la DNI de compétence nationale. Et l'EPIF traitent plus avec un raisonnement « promoteur » pour en déduire, avec un compte à rebours, quel va être le bon prix du terrain.

- **et de moyens pour maintenir la mixité** quand le pôle d'échange aura été créé et que la valorisation du foncier sera arrivée : tels que la garantie de revente et les clauses antispéculatives (cf Nanterre)...On peut aussi imaginer des dispositifs autres, comme ce qui existe en Allemagne où à un moment donné on remet les compteurs à zéro sur le niveau des charges foncières qui étaient associées à une valeur d'usage, ce dispositif faciliterait la transformation de l'usage et la densification sur de l'existant.

La mixité des usages, surtout en zone très dense, doit s'entendre certes au niveau de l'assiette foncière mais aussi au niveau des bâtiments eux-mêmes. Il s'agit alors d'une **mixité verticale** qui va poser des problèmes de cohabitation et d'acceptabilité par les investisseurs et les usagers (exemple tertiaire et logistique urbaine mais également des problèmes de conception, d'accessibilité des différents usagers présentes (logements, commerces...). Très clairement cette mixité verticale a un **effet de décote sur le foncier** et va générer des **charges d'exploitation, de copropriété, complexité de la gestion et de la maîtrise d'ouvrage**.

A)1-3 associer très en amont les professionnels

Une **discussion le plus en amont possible** du projet sera nécessaire entre la collectivité, les investisseurs (qui ne viendront pas facilement sur ce type de produits) et les opérateurs. Il faudra trouver des techniques (ex la titrisation), changer les modèles et les modes de faire de chacun et **diffuser largement les bonnes pratiques**.

A) 1-4 Quelle échelle géographique de péréquation ?

La péréquation peut s'appliquer dans une gamme d'échelles différentes et s'appuyer sur plusieurs types de produits ou de lots d'intervention :

- Péréquation à échelle plus vaste que celle de l'opération, du pôle d'échange voire celle du bassin de vie...
- Echelle de péréquation aussi de proximité
- Péréquation entre des gammes de produits immobiliers d'entreprises ou des logements eux-mêmes

A) 1-5 L'outil du CDT et des politiques contractuelles

Au niveau des outils opérationnels tout va se jouer au niveau du contenu des CDT. C'est à ce moment-là que l'Etat et la Région vont définir des objectifs de construction avec les collectivités locales et celles-ci mettront en avant le choix des outils opérationnels.

Cf. audition de JC Ruyschaert (16 novembre 11h)

Dans nos propositions il faut s'assurer qu'on y retrouve les emplois nécessaires en Ile de France et leur déclinaison en produits immobiliers qui eux-mêmes génèrent du foncier et des charges foncières différentes.

Développer des démarches de péréquation à une échelle intercommunale – l'exemple de Plaine Commune

La procédure d'agrément, par la voie des conventions d'équilibre habitat-activités passées entre l'État et une commune ou un groupement de communes, est l'instrument majeur de mise en œuvre des objectifs de mixité urbaine. Dans le cas de Plaine Commune, la convention d'équilibre a été négociée à l'échelle intercommunale pour la période 2005-2009, sur la base d'un ratio de 1,12 m² de logement pour 1 m² de bureau construit. Mais au-delà de ce ratio d'équilibre entre logements et bureaux, la communauté d'agglomération de Plaine Commune a souhaité aller plus loin en inscrivant dans la convention le principe de mixité entre bureaux et locaux actifs. Il s'agissait ainsi d'appuyer une politique volontariste de création de locaux d'activités pour les PME-PMI.

Cette convention permet de mieux impliquer les acteurs privés dans la programmation d'opérations mixtes associant bureaux, locaux d'activités et logements. Elle sert aussi à structurer l'offre territoriale à une échelle intercommunale. Elle a ainsi permis d'amorcer une concertation entre les communes en amont de l'élaboration du Scot et des PLU.

Dans la pratique, la convention d'équilibre telle qu'elle est rédigée a permis d'appuyer une démarche qui consiste à inciter les promoteurs à faire de la péréquation à l'échelle intercommunale entre différentes opérations. En effet, Plaine Commune peut faire valoir auprès des opérateurs privés qui interviennent sur des opérations de bureau dans les secteurs valorisés qu'ils peuvent en contrepartie développer des opérations « moins rentables » dans des secteurs moins porteurs. La convention d'équilibre incluant un ratio bureaux/locaux d'activités permet ainsi de légitimer cette démarche vis à vis des opérateurs privés. Plusieurs opérations ont pu être développées à Stains ou Pierrefitte selon ce principe.

Néanmoins, Plaine Commune explique que cette démarche de péréquation entre différentes opérations est un outil parmi d'autres dans une stratégie foncière active de la part de la collectivité et qui s'appuie également sur d'autres leviers :

- négociations actives auprès des propriétaires,
- recherche de financements dans les différents outils (Régions, Départements, CDC, etc.),
- utilisation des ZFU ou autre outils fiscaux,
- négociations auprès des promoteurs, etc.

B) la mixité économique

La mixité économique est un défi mais il existe des freins forts à sa mise en place. Pour lever ces freins il faut tenir compte de plusieurs paramètres.

• La rentabilité des investissements

Elle varie selon la taille, le type et la localisation des locaux.

La mixité est en effet dépendante de la rentabilité des investissements or celle ci est amenée à évoluer ce qui n'est pas sans conséquence sur la localisation des activités.

Sur zone dense beaucoup de mutations sont liées à la densification. La proximité des transports et la disponibilité foncière sont les 2 critères d'implantation majeurs.

Les PME PMI ont besoin de locaux de moins de 1 000 m² hors cette demande est insuffisamment satisfaite car ces petites surfaces génèrent une **rentabilité faible**. Il s'agit de petites entreprises industrielles, de transport logistique mais aussi de pépinières et incubateurs d'entreprises, pour lesquelles il faut favoriser la production de foncier et d'immobilier car ces jeunes entreprises sont créatrices d'emplois. Pour ce type de structure

il ne peut y avoir équilibre économique sans intervention publique (garantie des loyers à niveau bas pendant quelques années par ex)

Autres freins à la mixité économique le **choix politique** des collectivités tout comme pour le logement d'autant que la **réforme de la fiscalité locale, la CET** va sans doute réduire la production de foncier pour ce type d'activités économiques car la valeur ajoutée sur le bâti sera moindre. Les tensions sur le secteur vont encore augmenter.

En grande couronne, la production **foncière et immobilière associée** intéresse plus les investisseurs. La production en fonds propres est plus forte mais il y a une segmentation des produits. Ainsi sur la logistique la rentabilité est meilleure qu'en zone dense, par contre pour les locaux d'activités cela peut être le contraire.

La rentabilité va évoluer avec la question du développement durable

Les locaux sont soumis à des normes spécifiques selon les types de locaux et ces normes peuvent aller jusqu'à 20 à 30 % du budget de construction qui se rajoutent à la charge foncière, de même que les coûts engendrés par les réglementations des ICPE. De même quel sera l'impact sur la mixité des activités des écotaxes qui pour la logistique va se traduire par la nécessité de se rapprocher des bassins de distribution ? Comment sortir des charges foncières pour des bâtiments à moindre rentabilité alors qu'on a des transporteurs qui vont vouloir se rapprocher du cœur d'agglomération.

La rentabilité va également subir les nouvelles contraintes réglementaires

La remise à plat des définitions des surfaces construites (SHON et SHOB) par les groupes de M. Appar, va aussi faire évoluer le montant des taxes à payer par les entreprises et donc jouer aussi sur le montant des charges foncières et donc sur la rentabilité des opérations notamment des petits locaux. Voir aussi le rôle des réglementations dans la difficulté d'implanter de la logistique urbaine en zone dense

- **Il y a deux échelles territoriales de valorisation qui s'articulent.**

Il y a l'**échelle de proximité** qui est celle de la gestion des nuisances, qu'il faut intégrer dans l'environnement de même que la gestion des flux associés.

Il y a également l'**échelle de l'agglomération** qui renvoie aux choix politiques. Ceux-ci négligent souvent la dimension systémique au profit d'une vision très focale.

Sur la question de la mixité, la **péréquation des charges foncières** qu'elle nécessite n'est pas faite par les promoteurs, même s'ils sont ouverts à cela car ils pourraient élargir cette péréquation au-delà de l'opération unique. Pour faciliter cette péréquation il faut que les promoteurs soient associés très en amont du projet. L'échelle de cette péréquation est au bâtiment.

Par ailleurs, la mixité ne se limite pas à la proximité des transports. Elle doit aussi tenir compte de **phénomènes de « concentration »** d'activités sur les sites avec de **« masse critique » sur l'immeuble**. S'il y a plus de 2 000 m² la part des propriétaires occupants est de l'ordre de 20 % à contrario sur des surfaces inférieures à 2 000 m² l'occupation est le fait d'un seul propriétaire.

Pour l'entreprise elle-même il faut comme pour le logement **un parcours immobilier** et foncier pour accompagner la croissance de l'entreprise. On voit ainsi se développer après les pépinières des centres de PME-PMI avec des niveaux de loyers plus élevés.

Il faut bien évidemment associer **développement de logements** pour les employés des entreprises.

35 % des entreprises quelle que soit leur taille sont de multi-établissements.

De même 43 % des entreprises disent manquer de commerces et services à proximité.

> Cf. *fiches diffusées au colloque de l'ODIME94 qui présentent des produits immobiliers et des montages financiers innovants permettant de sortir différents immobiliers d'entreprises.*

- **Des actions de communication et de sensibilisation sont nécessaires**

La CCIP a ainsi constaté un certain nombre de désengagements des collectivités qui ne veulent plus subventionner des pépinières. Elles font des arbitrages.

Il s'agit là de répondre aux craintes des collectivités et des citoyens sur la réalité des nuisances apportées par les entreprises (industrielles et logistiques) que les opérateurs savent gérer. Pour lever les freins sur les a priori et les idées reçues

- **Encourager les innovations dans l'immobilier**

Des fiches rédigées dans le cadre de l'ODIME 94 présentant des exemples intéressants à ce titre :

- d'immobilier mixte modulaire à Choisy-le-R.

- hôtel d'entreprises

- Sirius produit immobilier innovant et en terme de foncier dans la ZAC des Chantereines

Nous affichons un retard par rapport aux anglo-saxons sur cet aspect notamment s'agissant de travailler sur la verticalité, la multifonctionnalité (cf. urban real estate projet Sogaris à Bruxelles)

La préservation de la mixité fonctionnelle nécessite de rechercher des pistes d'innovation en matière d'ingénierie et sur les formes immobilières.

Les modes opératoires varient selon que l'on se situe en zone de requalification (travail en dentelle dans les zones très denses) ou en zone d'extension urbaine où le foncier est libéré. L'enjeu c'est évidemment le 1^{er} cas, comme pour le logement, quels leviers trouver pour sortir des charges foncières à des prix acceptables pour des locaux mixtes

- **Renouveler le cadre opérationnel**

Il faut **développer l'urbanisme de projet** et associer très en amont les professionnels de façon à poser la question de la péréquation dans de bonnes conditions.

Il faut aussi **intégrer systématiquement l'étude d'impact.**

Il existe **beaucoup d'outils** qu'il faut rappeler dont les **PPP, les concessions et la bonification de droits à construire**. Celle-ci est particulièrement importante dans le cadre du renouvellement urbain pour permettre la reconstruction d'activités avec des formes innovantes sous forme de petites activités industrielles et logistiques à côté de bureaux réalisés en verticalité grâce à la bonification des COS

- **Faire évoluer les documents de planification**

Les PLU n'intègrent pas assez finement les activités économiques. Au moment de la réalisation de grandes infrastructures on pourrait également **imaginer des servitudes spécifiques notamment pour la logistique urbaine. Rôle à donner au PDU-IF ?**

- **Nécessité de se doter d'outils d'anticipation et de référentiel d'opportunité économique**

Chaque opération doit être regardée en perspective des besoins des sites. On manque de référentiels qui permettent de cibler les opportunités de portage foncier et d'anticiper les points d'achoppement.

Sur du renouvellement urbain les coûts de requalification de zones d'activités vont en moyenne pour une région telle que la Bretagne va de 20 à 90 000 € / ha sans compter les coûts d'études ; il faut majorer évidemment cette fourchette pour l'Île de France.

Le montage d'une pépinière d'entreprises ne peut se faire sans le portage foncier de la collectivité locale, et l'intervention des EPF serait très intéressante notamment pour des opérations publiques.

Pour des opérations situées en zone de mutation qui s'étalent dans le temps comme à Clichy la Garenne la commune avait acheté un terrain qu'elle devait démolir dans les 6 prochaines années. La CCIP a proposé pendant ce laps de temps d'occuper les bâtiments avec une pépinière ce qui permettait, pour la CCIP de tester le projet sur le plan économique, pour la collectivité de faciliter son portage foncier puis via des opérations tiroirs de trouver d'autres sites et pour l'entreprise de préciser ses besoins.

Il y a eu le même type de démarche sur le port autonome de Gennevilliers.

Pour la CCIP le calcul de la rentabilité de l'opération doit ajouter les coûts d'accompagnement de la jeune entreprise à la charge foncière.

C) Mixité sociale dans le logement

1. La mixité pour les bailleurs Etat des lieux

Le logement social en Ile de France 1,2 millions log dont 80 % en zone agglomérée donc concentration

20 % des communes regroupent 80% du parc social et la moitié des communes franciliennes ont du logement social.

La production a doublé avec le plan de cohésion social puisqu'on est passé de 15 000 à un rythme de 25 000 à 30 000 logements par an dont 15 à 16 000 logements neufs, le reste surtout en zone dense étant de l'acquisition-amélioration pris sur le parc privé surtout. Il y a un vrai enjeu à développer une offre nouvelle car les objectifs de 60 000 du futur SDRIF et de 70 000 logements du Grand Paris correspondent bien à de la construction neuve et nécessitent donc aussi du foncier nouveau et des transports à proximité.

Si on achète des logements occupés et dégradés du parc privé pour les transformer en logements sociaux, les loyers perçus au départ ne seront pas plafonnés comme dans le parc social cela n'est que lorsque les locataires seront partis qu'ils le seront. Cela induit de fait une acquisition au départ plus chère donc une charge foncière plus élevée au prix du marché.

Le contexte est instable pour les équilibres financiers de l'état et des collectivités et leur production se recentre sur les zones tendues.

Il n'y a pas de statistiques fiables sur les montants et l'évolution des charges foncières. En Ile de France la part de la charge foncière dans le coût global de l'opération oscille entre 15 % en grande couronne à 30 voire 40 % pour les zones tendues.

Il existe par ailleurs un mécanisme de surcharge foncière spécifique à l'Île de France sur lequel beaucoup s'interrogent et souhaitent le voir évoluer voire disparaître.

Il faut aussi s'interroger sur le sens pour un organisme HLM d'avoir un niveau de charges foncières « acceptables ». Enfin quelle évaluation de l'action des 4 EPF sur la production de foncier pour le logement social ?

2. Rentabilité versus équilibre

La question de la rentabilité, telle qu'évoquée par l'immobilier d'entreprise, peut générer des blocages ou des produits très liés (trop liés ?) à l'environnement économique, ce qui n'est pas nécessairement souhaitable. Il serait dangereux de mêler conception d'aménagement d'opérations mixtes avec des règles de rentabilité propres à chacun des produits permettant la mixité et des conditions de sortie, de conception et de validation par les investisseurs.

En effet, dans le logement social les fonds propres ne sont retrouvés que 40 ans après leur investissement. Il y a ainsi un risque de voir les références de prix de France Domaine s'envoler en s'appuyant sur des opérations mixtes certes mais portées par des promoteurs qui n'ont pas le même cadre de « rentabilité » que les bailleurs.

Il va falloir faire évoluer les règles et les déconnecter de ce système.

3. Mixité des fonctions dans le cadre du logement social

Pour les bailleurs, la mixité peut prendre la forme de production de locaux commerciaux en pied d'immeubles. Cela permet de redonner vie au centre-ville et de ramener de petites entreprises en centre-ville. (cf. Note Rapide IAU sur La mixité fonctionnelle dans les projets de renouvellement urbain, Octobre 2010)

Le fait d'amener plus de mixité et de petites activités en zone dense doit ré-interroger sur les pratiques et les modes d'approvisionnement de ces activités. Il n'y a pas que le train.

4. Approche économique et financière, outils de la mixité sociale

Sur le plan économique, le bailleur part de son bilan locatif avec une valeur de charge foncière qui va en diminuant car les aides des collectivités locales et de l'état diminuent, la différence étant portée par les locaux commerciaux, tout en vérifiant que la rentabilité brute n'est pas inférieure à 5 %. Le bailleur garde les locaux commerciaux en patrimoine pour imposer une cohérence et maîtriser la nature des commerces puis il les loue. Il s'appuie sur son service commercial dédié aux activités et le loyer est adapté à la valeur locative commerciale voire inférieure. Au besoin le rez-de-chaussée est surélevé s'il n'est pas possible d'installer des commerces.

L'accession à la propriété accompagne le logement social. Il n'y aura pas d'accession seule C'est un produit de mixité et la charge foncière admissible en accession n'est pas forcément supérieure à celle du locatif social. Ce n'est pas un produit économique mais un produit de positionnement et d'équilibre de la demande.

Si dans le logement privé l'emplacement est la règle d'or. C'est un peu moins vrai dans le logement social même s'il y a de grandes zones (1, 1 bis...) où les loyers y sont souvent voisins et les charges foncières y sont sensiblement les mêmes pour les Domaines. La formation des prix fonciers y est souvent particulière. **L'échelle de la mixité est importante** : il y a aussi une masse critique ; elle doit exister dès l'îlot et pas seulement à la commune si on veut intégrer cette mixité dans les quartiers. Par contre à l'immeuble ou au palier elle est très compliquée à gérer et à produire.

Le démembrement de propriété peut être une solution apparente et facile pour absorber des **coûts de foncier** élevés mais ce n'est pas une solution pérenne pour fabriquer du logement social. Plus que préserver la mixité il faut la maîtriser et avoir une intervention publique forte, aidée maintenant par les EPF. La fabrication du coût du foncier est le fait des acteurs mais rarement le rôle du propriétaire car en zone tendue il y a une forte concurrence entre les opérateurs. La question récurrente de la rente foncière est importante mais souvent les **élus n'anticipent pas sur les augmentations des coûts de fonciers qu'ils ont générés en modifiant les droits à bâtir de leur POS ou PLU**.

Dans les PLU, les dispositions en faveur du logement social, comme les emplacements réservés sont efficaces en zones tendues même s'ils sont moins efficaces depuis que les VEFA à 100 % sont autorisées. Il faudrait mieux encadrer ce dispositif car il y a une dérive des promoteurs qui ne mettent pas le même prix sur le foncier puis qui lancent une consultation auprès des bailleurs.

Les **subventions pour surcharge foncière** n'ont pas nécessairement un effet inflationniste sur la fixation du prix mais elles permettent à la collectivité d'enrichir un particulier. Ce qui est certain c'est que l'APL a vraiment augmenté les loyers dans le logement privé. La surcharge foncière, quant à elle, a permis aux bailleurs d'aller dans des endroits où ils n'auraient pas pu aller mais a aussi contribué, de façon moins flagrante que pour l'APL, à augmenter la charge foncière admissible. On va sans doute vraiment voir ses effets quand elle sera supprimée alors que les particuliers vendeurs de terrains se sont habitués à en percevoir une.

Il existe d'autres mécanismes pour le logement social, **comme le PLD** qui peut être reversé au logement social et pas au promoteur, ce qui permet d'équilibrer l'opération sur des communes où le foncier serait inaccessible. Cet avantage va diminuer car le PLD permettait à la commune de déclencher la subvention du conseil général qui elle-même déclenchait celle de l'État. Aujourd'hui l'État n'a plus les moyens d'apporter des subventions pour surcharge foncière et ce que les communes recevaient en subvention de l'État elles le reversaient de façon transparente aux bailleurs sociaux ; cet apport des communes va donc diminuer ce qui ne facilitera pas l'équilibre des opérations par les bailleurs sociaux. Autre solution **l'exonération de PLD** pour le logement social qui permet d'acheter du foncier à prix élevé mais nécessiterait quand même la participation de la collectivité.

5. encore la question de la gestion du temps

La question du temps est différente selon les acteurs de même il existe une différence entre **rentabilité et équilibre** pour les bailleurs sociaux.

Le promoteur se base sur la rentabilité. Il va acheter le foncier puis payer pour construire et revendre. C'est le prix du marché à la revente qui va déterminer si son opération est rentable ou pas. Il a 3 à 4 ans pour se décider à revendre

Pour un bailleur l'équilibre de l'opération est due aux loyers selon les zones. Ce n'est pas le marché qui va équilibrer l'opération mais bien les loyers ce qui explique qu'en période de crise on va chercher les bailleurs sociaux.

Ces 2 notions d'équilibre/rentabilité vont engendrer de la mixité au niveau même de l'opération car les maires vont demander à avoir une multiplication de produits pour **répartir les risques**, tout en sachant que le risque pour le logement social sur le long terme, est moindre que pour le promoteur, sur le court terme. Mais le montage d'une opération sociale est plus compliquée à monter car le taux d'emprunt du prêt n'est pas fixe pour un bailleur social, il raisonne avec des comptes d'exploitation à 40 ans-50 ans, des variables d'ajustement comme les aides varient dans le temps. **Les bailleurs sociaux ont donc besoin d'une politique du logement plus stable sur le long terme.**

Conclusion

A) PREVOIR LES MIXITES

- utilisation des docs d'urbanisme (plus le cas des CDT, voir plus loin) par exemple avec les notions de "réserve pour" logement social habituel à étendre à d'autres dimensions ?
- utilisation des PDU (le PDU-IF est en cours de révision) et des PDU "locaux"(en lien avec les projets d'AOP) pour prévoir des réserves pour logistiques (mixité activités)
- nécessité de travailler à une échelle suffisante pour rendre réaliste/réalisable la mixité
- distinguer les zones de "renouvellement urbain" et les zones "d'extension urbaine"

B) ORGANISER LA MIXITE

- permettre une densité plus forte, mais seulement après maîtrise du foncier (rôle des EPF, du PLD ...)
- susciter la mixité "verticale": commerce / équipements / logements mais aussi activités / bureaux, avec les péréquations qu'elle suppose (investissement ET fonctionnement)
- utiliser la péréquation des charges foncières (nécessite une échelle territoriale suffisamment grande)
- généraliser l'ingénierie "amont" (foncière avec les EPF ; association très tôt des partenaires investisseurs/opérateurs)

C) QUELS OUTILS POUR LA MIXITE : la contractualisation ?

Exemple de la charte pour le prolongement de la ligne 11

- à travers CDT (et SDT pour une échelle plus large) et autres dispositifs contractuels (contrats régionaux, contractualisation dans le cadre des contrats Etat/région, contrats départements/interco ou communes ...) p.m. les CDT sont possibles même en dehors des gares ...
- à travers les PLH (travaillent sur mixité logements)
- quel "PLH" inventer pour la mixité des activités ?
- des préconisations plus fortes dans les PLU/SCoT/SDRIF sur mixité activité/logement (éviter le simple zoning) ?

Présentation du projet Versailles Chantier par Vincent Heuzé de Nexity Villes et projets

L'histoire du projet

En 2000, un appel à projet a été initié par la ville de Versailles, la préfecture, la SNCF et RFF pour accompagner la restructuration de la gare dans le cadre de la requalification du pôle d'échange de Versailles Chantier (2^e gare francilienne après la Défense hors gares parisiennes avec 80 000 entrants sortants / jour). Dans le cadre de la consultation européenne, 6 candidats sur 32 ont été retenus pour remettre un projet et une offre.

L'histoire de ce projet est atypique puisqu'il a fait l'objet d'un permis de construire signé par l'ancien maire, qui a laissé en 2008 le soin à son successeur de nous le notifier. Or, l'actuel maire de Versailles n'a pas notifié ce permis de construire et nous travaillons actuellement sur l'infléchissement du projet notamment en retirant le cinéma de la programmation. Sans contester la légitimité du maire de souhaiter une nouvelle programmation, le projet initial d'aménagement tel qu'il était conçu permettait de créer de la valeur et d'atteindre un équilibre financier de manière intéressante.

Une programmation complexe

Le projet comprend un site ferroviaire de 6 hectares, propriété de RFF et de la SNCF.

Le cahier des charges de l'appel à projet définissait la programmation :

- 20 000 m² de bureaux,
- 17 000 m² de commerces,
- un hôtel de 5 000 m²,
- un cinéma de 7 000 m².

Puis dans le cadre de la concertation, le préfet a ajouté 4 000 m² de logements sociaux.

Le projet d'opération d'aménagement que nous proposons se gère dans le cadre d'un seul permis de construire de 100 000 m² shob et 55 000 m² shon. Or nous allons voir que shob des parkings et des sous-sols n'était pas un point mort dans l'économie générale du système et notre démarche a justement consisté à faire de cette shob un levier de rentabilité du projet.

La programmation de commerces est toujours délicate, et il faut faire la juste expertise sur la capacité, la visibilité, l'accessibilité du site. Or, sur ce dernier point, le site de Versailles Chantier est très contraint ; la friche ferroviaire étant un cul de sac, elle n'est accessible que par la place Pointcarré fortement encombrée par les flux de bus et piétons. De plus, il y a un effet de butte très important entre le front de l'avenue de Sceaux.

Autre contrainte, les étangs Gobert est un site sensible et fait l'objet d'une protection Seveso. Or dans ce site très contraint, il fallait intégrer une gare routière (1 000 bus / jour) et un PSR de 400 places.

Nous sommes donc bien ici dans un projet intégré de programme immobilier et de requalification-extension de gare.

Face à ces contraintes, nous avons proposé ce geste fou de prolonger l'avenue de Sceaux de 120 mètres jusqu'à la friche ferroviaire. Ce geste a d'abord déstabilisé les services des monuments historiques et le ministère de la Culture car il fallait éventrer la butte des étangs Gobert. Mais tout notre argumentaire a consisté à dire que si on ne faisait pas ce geste, le projet n'était pas viable et il n'y avait pas de crédibilité commerciale.

Dans le cadre de la consultation, la gouvernance du projet faisait que :

- la SNCF était attentive à la fluidité et à l'intégration des équipements ferroviaires, au fonctionnement de la gare routière, à l'accessibilité du PSR et aux flux piétonniers ;
- pour la ville, c'était le projet urbain qui garantissait le bon fonctionnement du centre commercial ;
- la préfecture ne voterait pas contre l'avis de Versailles ;

- et bien que RFF était intéressé par la valorisation financière des terrains, il ont néanmoins exprimé le souhait que ce soit le projet qui l'emporte et non le prix du foncier proposé

Or, nous étions les 4^e en matière d'offre foncière c'est à dire loin derrière les autres : - le premier était à 72 millions de francs,

- le 2^e à 69 millions de francs,
- le 3^e à 55 millions de francs,
- et nous à 49 millions de francs.

La programmation est complexe et les ouvrages complètement imbriqués avec des bureaux, un cinéma, une salle omnisport, des parkings, des commerces, une résidence hôtelière, des logements sociaux et un équipement de quartier. Tout cela faisait l'objet d'un unique permis de construire.

L'équilibre fragile de l'opération

Un équipement tel qu'un cinéma s'il ne permet pas de payer des charges foncières, a néanmoins la vertu d'amener des flux. Entre le commerce, le bureau et cet équipement, on crée un foisonnement d'activités qui fait que l'infrastructure de stationnement n'est plus un point mort.

Alors le stationnement tel qu'imposé par les règlements faisait qu'on aurait dû construire 1 600 places, nous en avons proposé 1 000 car nous avons profité de la complémentarité d'usage du stationnement pour les bureaux, le cinéma et le commerce. Si bien que nous avons proposé un équipement commercial d'une rentabilité certaine et que nous avons trouvé un investisseur très rapidement.

Dans notre démarche, nous avons fait du parking un élément valorisable et valorisant.

Ce qui était intéressant dans cette démarche, c'est que le fait d'enlever de cette programmation le cinéma changeait donc complètement l'équilibre économique du système et qu'il faut repenser un nouveau projet.

Le fait également de supprimer la démolition envisagée au niveau des étangs remet en question l'équilibre du système et contraint à retrouver des capacités de financement du foncier pour que le projet autour de la gare se fasse. Cela impose de transformer environ 50 % de la programmation en logements.

Un montage financier soumis à aléas

Un des éléments difficiles pour finaliser le projet a été une position définitive tardive du STIF quant à sa subvention car le projet était en ajustement continu.

La ville prenait en charge une partie de la traversée des étangs.

Entre enjeux fonciers et projet

Dans ce type de réponse, il y a arbitrage entre projet et foncier.

En termes de charges foncières, ce que nous propositions était assez homogène avec les autres. Notre stratégie s'est passée côté dépense.

En logement on peut raisonnablement travailler sur 600 / 700 euros / m²,

En bureaux à 300 euros / m² car il n'y a pas de marché à Versailles et c'est l'offre qui crée la demande.

En commerce, nous étions à 600 euros / m² (à vérifier).

Si on ne met pas tout dans le foncier on peut le mettre dans le projet.

4 – La mixité fonctionnelle dans les projets de rénovation urbaine

Note Rapide n°522, IAU îdF, octobre 2010



Note rapide

Habitat
Économie
Gestion locale
Outils/méthodes
Société
Environnement
Mobilité

Territoires

N° 522 - octobre 2010
www.iau-idf.fr

La mixité fonctionnelle dans les projets de rénovation urbaine



notamment en termes de diversification de l'offre de logements et des fonctions urbaines». Des financements sont accordés par l'Anru et ses partenaires pour transformer en profondeur les quartiers sélectionnés, diversifier leur offre de logements, les réaménager, développer des activités économiques, maintenir les commerces de proximité, améliorer et créer des équipements et services aux populations. Le poids financier du programme national de rénovation urbaine (PNRU) – 14 milliards d'euros pour la période 2004-2013 en Île-de-France et un montant moyen de 113 millions d'euros par projet – donne de réelles opportunités pour atteindre ces objectifs.

La mixité fonctionnelle est un objectif affiché dans le projet de schéma directeur de la région Île-de-France. Derrière ce terme consensuel se cache une notion que l'IAU Île-de-France a souhaité analyser. Quels sont le poids et les composantes des investissements consacrés à la mixité fonctionnelle dans les sites en rénovation urbaine ?

Dans le cadre d'une étude⁽¹⁾ réalisée pour le comité d'évaluation et de suivi de l'Agence nationale de rénovation urbaine (Anru), l'IAU Île-de-France a analysé la façon dont les projets de rénovation urbaine intégraient les objectifs de mixité fonctionnelle et les déclinaient au travers d'interventions sur les activités économiques et artisanales, les commerces et les équi-

pements. Un échantillon de quatre-vingt-dix conventions de rénovation urbaine a été analysé. Ce travail a été approfondi sur dix sites, quatre en Île-de-France (Bagneux, Clichy-Montfermeil, Argenteuil et Meaux) et six en province (Dreux, Le Havre, Lorient, Lormont, Lyon, Marseille). Les projets en rénovation urbaine sont presque exclusivement dédiés à la fonction résidentielle

et aux équipements et commerces qui l'accompagnent : les activités économiques y sont largement absentes. Depuis les années 1970, la monofonctionnalité est présentée comme une des causes des difficultés de ces quartiers, l'accent étant mis, selon les périodes, sur des facteurs urbains (enclavement, manque d'équipements...) ou sociaux (chômage, déficit de lien social...). En 1996, le « pacte de relance pour la ville » institue les zones franches urbaines (ZFU), système fiscal dérogatoire destiné à favoriser l'implantation économique dans les quartiers et l'accès à l'emploi des habitants. En 2007, le règlement général de l'Anru préconise de remédier « aux dysfonctionnements sociaux et urbains constatés,

Environ 10 % des investissements consacrés à la mixité fonctionnelle...

Sur les quatre-vingt-dix conventions étudiées, les investissements consacrés à la mixité fonctionnelle représentaient environ 10,5 % du montant total du budget. Dans les dix sites étudiés, 25,5 millions d'euros en moyenne ont été consacrés à la mixité fonctionnelle (sur un total de 212 millions d'euros en moyenne par convention). Mais ce chiffre exclut les investissements non subventionnés par l'Anru, d'où une sous-estimation

(1) GUIGOU Brigitte, DELAPORTE Carole, HERVOUET Martin, MANGENY Catherine, *La mixité fonctionnelle dans les quartiers en rénovation urbaine*, tomes 1 et 2, IAU îdF, octobre 2009.

du montant global de la mixité fonctionnelle⁽²⁾. Il recouvre aussi de fortes disparités : 8 % des conventions consacrent plus de 20 % du montant de leur investissement à la mixité fonctionnelle.

... dont plus de 80 % pour les équipements publics

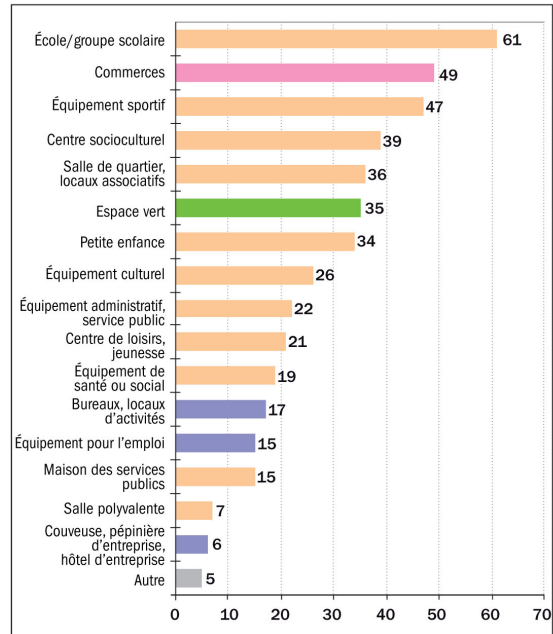
Plus de 80 % des investissements de mixité fonctionnelle sont consacrés aux équipements publics, qu'ils soient scolaires, sportifs, sociaux, culturels, de santé... Tous les sites ont programmé au moins une intervention dans cette famille d'opérations. Les plus fréquentes sont les réhabilitations, restructurations et extensions d'équipements. Les créations *ex nihilo* (hors démolition-reconstruction) sont en revanche peu fréquentes. Si bien que les financements de l'Anru ont très largement servi à remettre aux normes des équipements publics vraiment vétustes, peu entretenus ou peu adaptés aux usages. L'enjeu était crucial pour les communes dont les ressources financières sont faibles et qui ont des difficultés pour entretenir et gérer leur patrimoine. De plus, ces réhabilitations se sont généralement accompagnées de réaménagements urbains, afin de donner à ces équipements une nouvelle visibilité et d'en améliorer l'accessibilité. Dans certains sites néanmoins

(Bagneux, Le Havre, Lorient, Marseille, Meaux), des démolitions-reconstructions totales ou partielles sont programmées et s'accompagnent généralement d'une reconfiguration de l'offre de services pour les populations du quartier ou des environs. Ainsi, à Lorient, le nouveau bâtiment de la « Maison des services pour tous » regroupe des services publics et associatifs auparavant dispersés (centre social, crèche parentale, mission locale, point accueil emploi, informations municipales). Cela est perçu comme un plus pour les usagers, qui y gagnent en temps et confort, mais aussi comme un moyen d'améliorer la qualité du service rendu (plus de visibilité, de partenariat, de coordination, d'innovation...). La majorité des interventions sur les équipements reste fortement déterminée par une logique de proximité : annexes d'équipements construits dans le centre-ville, antenne de services publics, salles pour les associations et les familles, centre socioculturel d'abord destiné aux habitants du quartier...

Des équipements pour renforcer l'attractivité du quartier

L'objectif est aussi d'amener des populations extérieures à fréquenter le quartier. Pour cela,

Nombre de conventions programmées par types d'équipements ou d'activités

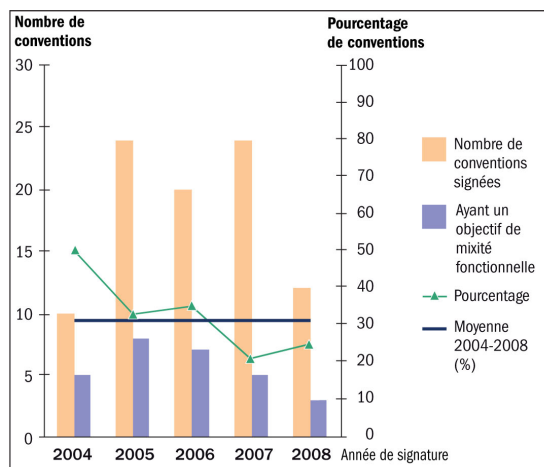


les équipes misent à la fois sur un basculement d'image du quartier, du fait de sa rénovation globale et du travail sur les espaces publics et les aménités urbaines, et sur la création d'une offre attractive en matière d'équipements et de commerces. À Lorient et Lyon, par exemple, le pari est d'attirer des résidents de l'agglomération dans deux équipements culturels implantés au cœur du site en rénovation : un cinéma d'art et d'essai et une salle de spectacles (architecture de qualité, programmation pointue et large communication). Dans d'autres sites, l'enjeu est de faire vivre un lieu de culture et d'animation proposant une offre variée et originale, aux habitants de la commune (Bagneux), ou à ceux de l'agglomération (Meaux). À Meaux, la Maison pour tous propose ainsi, dans un bâtiment neuf, une médiathèque, une salle de spectacles, un studio des arts vivants et des ateliers multimédias. La ville et la communauté urbaine de Lyon sont, en revanche, les seules collectivités à avoir ins-

tallé, au cœur d'un quartier en rénovation (la Duchère), un équipement de niveau métropolitain : la halle d'athlétisme de l'agglomération. Les équipements structurants se construisent rarement dans les quartiers en rénovation urbaine. Notons toutefois, dans plus de la moitié des sites, la réalisation d'un vaste espace vert. Valorisant les atouts paysagers et patrimoniaux, ces espaces sont conçus pour favoriser l'intégration du quartier dans la ville, attirer des flux de populations extérieures et inciter les habitants du quartier à en sortir. Plusieurs de ces réalisations sont remarquables, par exemple le parc des Coteaux (400 hectares sur quatre communes) situé sur la rive droite de l'agglomération bordelaise, ou le vaste parc naturel du Pâtis aménagé en bordure de Marne.

(2) Ce chiffre reflète ce qui est inscrit dans les conventions au titre des « équipements et locaux associatifs » et des « aménagements d'espaces commerciaux et artisanaux » subventionnés par l'Anru. Il exclut donc aussi les aménagements d'espaces autour des équipements.

Répartition des conventions selon la part de la mixité fonctionnelle



Les commerces, un ingrédient central de la mixité fonctionnelle

La question du devenir des commerces est posée dans tous les quartiers, ceux-ci étant caractérisés, par ailleurs, par un faible taux de motorisation des ménages, par leur précarité économique, par l'importance des familles monoparentales et des personnes âgées, souvent peu mobiles. Dans six des dix quartiers, le projet de rénovation urbaine permet une reconfiguration d'une offre commerciale en déshérence, obsolète, surdimensionnée (locaux inoccupés), enclavée, manquant de visibilité...

Dans ce contexte, les interventions concernent principalement l'installation de commerces sur rue, en pied d'immeubles neufs. Le commerce devient ainsi visible et accessible, il peut participer à l'animation de la rue, contribuer au sentiment de sécurité, renforcer l'urbanité... Dans plusieurs sites, un centre commercial de proximité datant de la construction de la cité a été (ou sera) démolé. Au Val-d'Argent (Argenteuil) par exemple, le projet a permis de regrouper l'offre au cœur d'une place centrale, d'en réduire drastiquement la superficie (25 commerces au lieu des 78 initiaux), de remplacer la grande surface alimentaire par une moyenne surface susceptible de jouer un rôle de locomotive par rapport aux commerces mitoyens. Plusieurs projets ambitieux sont aussi menés à Beaulieu, quartier de Meaux de 25 000 habitants :

- dans le centre commercial Colbert et dans celui des Comtes de Champagne, situé en Zac, en limite nord du quartier, les aménagements sont exemplaires tant au niveau de la programmation (mixité des commerces, logements, équipements culturels, espaces verts), que de la conception (taille de l'opération, accroche avec le quartier), et de la qualité urbaine qui en découle;
- dans le centre commercial de

la Verrière, le réaménagement concerne une galerie marchande, l'implantation d'un bureau de poste et, surtout, la restructuration des espaces publics pour ouvrir la galerie sur l'extérieur.

Le pari de ces interventions est, au travers d'une offre de services mieux ciblée et plus qualitative, de redynamiser l'offre commerciale tout en créant des flux et de l'animation dans le quartier, en renforçant le sentiment de sécurité, en valorisant son image. Un retour sur expériences montre, il est vrai, les échecs, partiels ou totaux, des rénovations d'équipements commerciaux dans les années 1990 et début 2000. Mais, dans l'ensemble, le niveau de connaissances des décideurs sur l'activité commerciale s'est considérablement amélioré et les règles nécessaires (mais pas forcément suffisantes) à son bon fonctionnement (visibilité, accessibilité, signalétique, localisation sur des flux piétons et/ou automobiles, offre de stationnement) semblent le plus souvent intégrées par les porteurs des projets étudiés.

Une incertitude demeure cependant sur le phasage des opérations : le basculement d'image doit être rapide. Le PNRU mise d'abord sur ce pari : une rénovation d'envergure réalisée rapidement. Les problèmes de phasage (viabilité des commerces existants pendant le chantier, difficultés pour attirer de nouveaux commerces...) sont cruciaux : des rez-de-chaussée trop longtemps murés peuvent mettre en péril l'équilibre du projet dans son ensemble. Plusieurs équipes se disent démunies devant le manque d'outils, notamment financiers, à leur disposition pour accompagner, indemniser les commerçants en place, ou inciter, par des loyers attractifs de nouveaux commerçants à s'installer. Plusieurs soulignent aussi la nécessité de renforcer les compétences locales, et donc de bénéficier de soutien et d'ingé-



A Lormont, en Gironde, des locaux tertiaires ont été installés en pied d'immeubles pour soutenir le développement économique du quartier.

nierie, en matière de commercialisation de locaux, de portage foncier...

Le développement économique, parent pauvre des projets

L'implantation d'activités artisanales et économiques dans les quartiers suscite des controverses. De nombreux chefs de projets soulignent qu'il est difficile d'attirer des acteurs économiques (entrepreneurs, professions libérales, investisseurs dans l'immobilier d'entreprises...) tant que la phase de travaux n'est pas achevée. Plus fondamentalement encore, élus et techniciens ne sont pas toujours convaincus de l'intérêt d'y implanter des activités économiques. Pour plusieurs d'entre eux, le développement économique doit se penser à une échelle plus large, être pris en charge par l'intercommunalité et être principalement soutenu dans les secteurs stratégiques de l'agglomération ou du bassin d'emploi.

La moitié seulement des dix sites observés ont programmé le développement d'activités économiques dans le quartier, au travers de l'installation de locaux tertiaires en pied d'immeubles (Lormont), de création ou de réhabilitation de bâtiments dédiés insérés dans la trame urbaine (hôtel d'activités à Clichy-Montfermeil, immeuble de bureaux à Argenteuil) ou de l'ouverture d'un espace dédié de type zone d'activité économique (ZAE). Celui-ci est parfois situé

dans le quartier (Lormont, Lyon), parfois situé à l'extérieur (Le Havre).

Le projet de Lormont est un des plus ambitieux et des plus aboutis, au sens où il intègre au programme de développement économique les services afférents. On y trouve notamment une brasserie appelée à être fréquentée par les usagers du pôle d'activités et de formation mitoyen au quartier. Le bailleur social, propriétaire et gestionnaire des locaux d'activités en pied d'immeuble, a réalisé sa programmation très en amont et assuré, durant plusieurs mois, le portage des coûts immobiliers dus à la vacance.

À Lyon-La Duchère, dans la continuité d'une politique de développement des activités économiques et de l'emploi menée depuis une vingtaine d'années, l'équipe projet introduit une notion intéressante : celle de chaînage dans le soutien à la création et au développement de l'entreprise (conseil, maison de la création d'entreprise) et d'offre immobilière (hôtel d'activité, pépinière d'entreprise, hôtel-restaurant...). L'objectif est de permettre un parcours résidentiel plus fluide pour l'entreprise aux différentes étapes de son développement.

À noter également l'impact non négligeable de la forme urbaine choisie (zone d'activités économiques enclavée ou locaux d'activités disséminés et ouverts sur le quartier) sur les retombées en termes d'urbanité et d'animation pour le quartier.



Brigitte Guigou / IAU idF



Brigitte Guigou / IAU idF

À Meaux, en Seine-et-Marne, le centre commercial Colbert, avant et après les opérations de rénovation.

Le rôle des équipements et des commerces pour consolider les centralités

Dans la plupart des sites, le projet est présenté comme un levier pour restructurer le quartier, créer des centralités claires et cohérentes, réorganiser les circulations, remodeler la trame viaire, réintégrer le quartier dans son environnement et modifier son image... Les interventions sur les équipements, les commerces et, dans une moindre mesure, sur les activités économiques sont programmées non seulement pour les services propres qu'elles rendent, mais aussi en articulation les unes aux autres et en référence au projet urbain global.

Ces projets s'appuient le plus souvent sur les équipements et les commerces pour créer ou consolider leurs centralités urbaines. Trois scénarios peuvent dès lors être adoptés :

- La centralité peut s'organiser autour d'un espace public plurifonctionnel de cœur de quartier, comme à Lyon où les équipements, situés dans des espaces bien desservis par les transports en commun, alimentent la nouvelle centralité.
- La centralité peut aussi être conçue de façon linéaire, sous forme d'axes pour les déplacements doux (piétons, vélos...) et/ou motorisés (tramway, voitures, deux roues), autour desquels sont construits équipements, services, commerces...
- Plusieurs sites créent des centralités plurifonctionnelles à leurs

franges. À Marseille, dans le cadre d'un projet qui vise à transformer en profondeur le peuplement d'un quartier, les équipements (scolaires, socio-culturels) ont été localisés en bordure du quartier afin d'attirer les populations du noyau villageois voisin et de favoriser le brassage de populations. Mais les premiers éléments de bilan sont mitigés, l'implantation d'équipements, aussi prestigieux soient-ils, ne suffisent pas à elle seule à changer l'image d'un quartier.

Prendre en compte les quartiers dans les projets d'agglomération

La question de l'intégration du quartier à plus large échelle – notamment celle de ses liens avec des pôles structurants d'emplois, d'activités, de transports, souvent géographiquement proches – est posée dans une majorité de sites. Mais la réflexion est inégalement avancée. L'attention de plusieurs des équipes projets sur ce thème s'explique par la priorité donnée aux opérations d'ores et déjà financées dans le périmètre du quartier, mais aussi par l'absence de stratégie partagée et de gouvernance adaptée pour la mettre en œuvre. Dans plusieurs des agglomérations concernées (Lorient, Lormont) équipes sont néanmoins associées à l'élaboration d'orientations, généralement intégrées dans les documents de planification, visant à mieux insérer le quartier dans l'offre d'équipements,

de services ou d'activités de l'agglomération. La difficulté est de passer des orientations générales à leur déclinaison locale et opérationnelle...

L'entrée par la mixité fonctionnelle conduit à s'intéresser principalement au volet urbain des projets. Elle permet de souligner le rôle joué par les équipements et commerces, en cohérence avec le projet global, dans le changement d'image et l'amélioration du cadre de vie du quartier. Mais elle pose, en creux, la question de la pérennité des retombées positives des investissements.

Comment pérenniser les investissements ?

Pérenniser les investissements suppose d'anticiper sur la gestion ultérieure, de prévoir des moyens de fonctionnement et une organisation adaptés, dimensions qui sont absentes des projets tels qu'ils nous ont été présentés. L'entrée par la mixité fonctionnelle montre aussi, toujours en creux, les difficultés des acteurs à travailler avec les habitants, les associations et, plus largement, la société civile. Ceci concerne les acteurs économiques, qui restent peu présents dans les démarches. Elle met aussi en évidence le très fort décalage entre les apports, les ambitions et les moyens accordés aux enjeux urbains et ceux accordés aux enjeux sociaux.

Brigitte Guigou, Carole Delaporte, Catherine Mangeney

Pour en savoir plus

- ANRU, *La rénovation urbaine à l'épreuve des faits - Rapport 2009 du Comité d'évaluation et de suivi (CES) de l'Agence nationale de la rénovation urbaine (Anru)*, Paris, La documentation Française, mars 2010.
- GUIGOU Brigitte, DELAPORTE Carole, HERVOUET Martin, MANGENEY Catherine, *La mixité fonctionnelle dans les quartiers en rénovation urbaine*, tomes 1 et 2, IAU idF, octobre 2009.

Sur le web :

- www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/104000211/index.shtml
- www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_650/IAU_Mixite_fonctionnelle_T1_avec_signets.pdf

Directeur de la publication

François Dugery

Directrice de la communication

Corinne Guillemot

Responsable des éditions

Frédéric Theulé

Rédactrice en chef

Marie-Anne Portier

Maquette

Vay Ollivier

Diffusion par abonnement

76 € les 40 numéros (sur deux ans)

Service diffusion-vente

Tél. : 01 77 49 79 38

www.iau-idf.fr

Librairie d'Île-de-France

15, rue Falguière 75015 Paris

Tél. : 01 77 49 77 40

ISSN 1967 - 2144



5 – La mixité fonctionnelle dans les quartiers en rénovation urbaine d'Île-de-France

Remarques complémentaires à l'étude de l'IAU îdF, Brigitte Guigou, IAU îdF, avril 2011

L'étude de l'IAU îdF « Mixité fonctionnelle dans les quartiers en rénovation urbaine » (pour le CES de l'ANRU, octobre 2009, et note rapide, octobre 2010) met en évidence l'adoption par les acteurs nationaux, régionaux et locaux du PNRU d'une définition très extensive de la mixité fonctionnelle. Dans des quartiers façonnés par le zonage et presque exclusivement résidentiels, la mixité fonctionnelle recouvre le fait d'introduire, de développer ou de requalifier des fonctions très diverses : commerciales, économiques et artisanales, administratives, politiques, de loisirs (sports, culture, médiathèque, parcs et jardins...), de services sociaux (centre social...) et publics (poste...), de santé (médecins, PMI...), de garde d'enfants (crèche, écoles, collège...), de culte... De la mixité fonctionnelle, les acteurs attendent qu'elle réponde à plusieurs des problèmes de ces quartiers, tant sur le plan urbain (contribuer au désenclavement, à la revalorisation de l'image et du foncier, à l'ouverture du quartier sur la ville, à l'animation, à la sécurisation, aux rencontres entre habitants et non habitants...), que socio-économique (contribuer à offrir des services de proximité, voir des emplois, à une population pauvre, peu qualifiée, peu motorisée...). Mais en l'absence d'évaluation ou de retour sur expériences, il n'est pas possible de dire si les interventions répondent aux attentes et aux objectifs fixés... La mixité fonctionnelle reste une notion consensuelle et floue (consensuelle parce que floue ?).

Depuis les publications de l'IAU mentionnées plus haut, le suivi du PNRU en Île-de-France¹ (groupe de travail ORF « Valorisation foncière et ANRU »², Observatoire de la rénovation urbaine, veille documentaire...) a permis d'identifier quelques expériences nouvelles et intéressantes et d'approfondir l'analyse. Cette note synthétise ces éléments nouveaux, sans reprendre les résultats de l'étude de 2009.

Quelques réalisations intéressantes mais ponctuelles (en cours ou achevées) méritent d'être signalées :

- La Poste est signataire du PRU d'Orly (94) et se localise sur l'axe urbain structurant du Grand Ensemble (serait le seul service public sollicité pour signer un PRU et s'engager en amont) : une méthode de travail à diffuser ?
- Dans le quartier du Val-Fourré à Mantes-la-Jolie (78), la création d'un pôle aquatique et nautique (28,4 M€) doit répondre aux besoins des 80 000 habitants de l'agglomération. Il est conçu comme un outil sportif, un élément d'une centralité urbaine de quartier (lieu de vie, d'échanges, implanté sur une nouvelle voie offrant un accès direct au centre-ville...) et un acte symbolique de revalorisation du territoire.
- A la Courneuve (93), restructuration réussie (d'après les acteurs) du centre commercial de la Tour (18 000 m²), qui est propriété de l'OP-HLM ; à Trappes, dans le quartier des Merisiers, autre opération jugée positive par les acteurs, la création d'un centre commercial de 3 000 m² avec une vingtaine de boutiques et un pôle médical ; à Garges-lès-Gonesse (95), restructuration du centre commercial Cora/Pont de Pierre en bordure du quartier de la Muette qui draine une clientèle plus large que le quartier.
- Un rapport du CESER « Intégration des quartiers sensibles et politique régionale du logement (N. Smadja, 28 janvier 2010) signale un seul exemple de développement d'activités tertiaires à l'intérieur d'un PRU : à Gennevilliers (92), projet de parc tertiaire à l'emplacement d'une barre démolie. Signalons aussi dans le quartier du Chaperon

¹ - Le suivi ne portait pas spécifiquement sur la mixité fonctionnelle.

² - N. Smadja, G. Esposito, B. Guigou, ORF, mars 2011.

Vert à Arcueil-Gentilly (94), un projet de construction de locaux tertiaires sur le boulevard bordant le quartier.

Remarques complémentaires sur les limites et les enjeux des interventions concernant la mixité fonctionnelle dans les quartiers en rénovation urbaine

La diversification des fonctions n'est pas, dans les quartiers en rénovation urbaine, une priorité pour les acteurs (locaux, régionaux et nationaux). « La diversification des fonctions reste dans l'ensemble une question « en suspens » ou encore « renvoyée à plus tard », alors qu'elle pourrait être un atout essentiel pour diversifier l'offre de logements. Cette faiblesse risque d'invalider certains projets de rénovation urbaine » (N. Smadja, rapport pour le CESER, 2010).

Pourtant dans plusieurs sites, et c'est un paradoxe, intervenir sur les pôles commerciaux dégradés est perçu comme indispensable, voir comme l'élément majeur d'une phase ultérieure du projet de requalification du quartier : « le PRU sera vraiment réussi si nous parvenons à sortir cette opération de restructuration du centre commercial » (direction de projet de Dammarie-les-Lys (77)).

Les représentants du monde économique et du commerce (CCI, Chambre des métiers) n'ont pas été associés en amont des projets de rénovation urbaine et le sont rarement aujourd'hui. D'une façon générale l'apprentissage du partenariat entre direction de projet de rénovation urbaine et acteurs économiques reste à faire.

Elus et habitants s'accordent sur le caractère indispensable des commerces de proximité. Mais les activités commerciales répondent à une logique de marché (liberté d'entreprendre, concurrence...) et peinent, dans ces quartiers, à trouver un équilibre financier. Les projets commerciaux sont jugés par les acteurs, importants mais très difficiles à mettre en œuvre. Dans ce contexte les élus et les directions de projet rénovation urbaine s'interrogent : quelle pertinence d'un soutien de ces commerces par les fonds publics ? Qui doit porter ces interventions ? Jusqu'où les collectivités locales doivent-elles s'engager ? Comment pérenniser les investissements et assurer une bonne gestion ?

Il n'y a pas en revanche de consensus des acteurs sur la nécessité d'amener de l'activité économique dans ces quartiers (les points de vue sont tranchés, certains y sont défavorables et pensent qu'il faut plutôt favoriser l'accessibilité aux zones d'emplois, d'autres pensent que c'est indispensable d'amener de l'activité dans ces quartiers. Précisons que ces points de vue ne sont pas nécessairement corrélés à la taille des quartiers en PRU) et incertitudes sur le comment faire (pas de modèle ou de manière de faire partagées).

Les acteurs soulignent la complexité du montage et de la réalisation opérationnelle de ces opérations, les difficultés de phasage, surtout en site occupé. Ils insistent aussi sur les difficultés pour trouver des porteurs de projet fiables : faible rentabilité des petites opérations, qui n'intéressent pas les « gros » investisseurs, réticences des bailleurs.

Plusieurs sites font le constat d'incohérences dans les politiques et de concurrence entre les interventions menées à des échelles différentes : par exemple, lorsqu'un hyper-marché ouvre ses portes à proximité d'un petit centre commercial rénové.

Comment favoriser une montée en charge des directions de projet sur ces enjeux de mixité fonctionnelle ?

Un investissement financier des pouvoirs publics est indispensable pour « boucler » les opérations économiques et commerciales dans les quartiers :

- En matière commerciale : L'EPARECA, créé en 1996, monte en charge mais privilégie des opérations dont la rentabilité semble assurée à moyen terme. De plus ses moyens (renforcés en 2009) restent limités, au regard des besoins d'interventions très importants. Il y a de nombreux sites à traiter en Ile-de-France (nombreuses polarités

commerciales dégradées, peu attractives, mal gérées, problèmes complexes d'ordre juridique et financier, petits commerçants qui sont souvent des résidents du quartier avec des ressources limitées...³).

- En matière économique : le dispositif des ZFU a contribué à développer des activités économiques dans les quartiers, en majorité sous forme de création de TPE. Se pose aussi la question de la pérennisation de ces activités (arrêt progressif du dispositif de ZFU).

Un soutien méthodologique et en ingénierie est tout aussi important. En effet sur ces questions complexes, les directions de projet ont souvent le sentiment d'être mal outillées (difficultés de programmation compte-tenu de la méconnaissance du marché par exemple, difficultés pour anticiper les demandes...)

Mettre en place les conditions pour que les activités économiques implantées profitent aux habitants. Même lorsque des activités économiques sont implantées et que la « greffe urbaine » prend, il n'y a pas nécessairement d'impact positif pour les habitants en termes d'emploi direct ou d'emploi stimulé par la consommation locale des salariés (économie résidentielle). Mettre en place ces « cercles vertueux » en matière d'économie résidentielle suppose de comprendre les logiques des acteurs et d'anticiper :

- Travailler en amont avec les acteurs de l'emploi, les entreprises qui s'implantent...
- Promouvoir les formes urbaines pertinentes pour la mixité fonctionnelle. Une étude d'Y. Janvier sur l'opération Landy France à Saint-Denis met en évidence l'impact de la forme urbaine sur la mixité fonctionnelle. Dans ce quartier, en dépit d'une indéniable dynamique économique⁴, l'implantation de bureaux et l'arrivée de nombreux salariés a de faibles retombées positives sur les territoires environnants (en termes économiques, d'animation...). Ce défaut d'articulation est dû à la conception urbaine : s'il y a bien mixité fonctionnelle à l'échelle du quartier, la grande taille de la maille urbaine et sa monofonctionnalité (chaque îlot est monofonctionnel en habitat ou en bureaux), ainsi que l'absence de lieux de loisirs et de consommation attractifs pour les salariés, empêche un « mélange » des fonctions ne « prend pas ». Les attendus (convivialité, animation, mixité sociale, retombées économiques...) ne sont pas au rendez-vous. Mais la mixité fonctionnelle n'est pas nécessairement synonyme de ville dense et piétonne. Elle peut aussi fonctionner sur un autre modèle urbain, fondé non plus sur la contiguïté géographique mais sur la connexité entre des pôles distanciés mais néanmoins facilement accessibles en voiture ou en transports en commun (exemple de la ZI des Milles, dans les Bouches-du-Rhône).

3 - Voir B. Guigou : « Commerces et insécurité, les incertitudes de l'action publique », Cahiers de l'IAU idF, n°155, juin 2010.

4 - Y. Janvier et al. : « Economie résidentielle et cohésion sociale », DIV, dossier 1, mars 2008.

6 – Mixité fonctionnelle à défaut de mixité sociale

Nora Semmoud, CERAMAC, Université Blaise Pascal de Clermont-Ferrand,
Annales de géographie, t.113, n°640, pp612-625, 2004



Mme Nora Semmoud

Mixite fonctionnelle a defaut de mixite sociale?//Functional mix or social mix ?

In: Annales de Géographie. 2004, t. 113, n°640. pp. 612-625.

Résumé

La communication se propose, à partir de l'examen des politiques urbaines à Clermont-Ferrand et Saint-Etienne, de saisir la logique actuelle des implantations d'activités économiques et notamment du secteur tertiaire au sein des quartiers inscrits dans les procédures de la Politique de la Ville. Parallèlement à une politique de dédensification des grands ensembles sociaux périphériques, la réappropriation des espaces libérés s'appuie notamment sur le thème de mixité sociale. Avec l'espoir d'attirer les couches moyennes, ce principe se fixe moins l'objectif de réaliser d'autres formes d'habitat que de mettre en oeuvre « la mixité fonctionnelle », une perspective estimée plus à la portée de l'action publique.

Abstract

This communication aims at examining the urban policy in Clermont-Ferrand and Saint-Etienne (France). We try to understand the logic of the establishment of economic activities, especially from the tertiary, inside the districts included in the town's policy plan. Parallel to a "de-densification" policy of large peripheral social complex, the re-appropriation of the new opened spaces is notably based on the theme of social mix. However, hoping to attract the middle class, this goal proves to be difficult to enact, as a consequence, the political actors prefers to talk about functional mix, objective considered to be more realistic to achieve from a public action point of view.

Citer ce document / Cite this document :

Semmoud Nora. Mixite fonctionnelle a defaut de mixite sociale?//Functional mix or social mix ?. In: Annales de Géographie. 2004, t. 113, n°640. pp. 612-625.

doi : 10.3406/geo.2004.1956

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_2004_num_113_640_1956



Mixité fonctionnelle à défaut de mixité sociale?

Functional mix or social mix?

Nora Semmoud

CERAMAC, Université Blaise Pascal de Clermont-Ferrand

Résumé La communication se propose, à partir de l'examen des politiques urbaines à Clermont-Ferrand et Saint-Étienne, de saisir la logique actuelle des implantations d'activités économiques et notamment du secteur tertiaire au sein des quartiers inscrits dans les procédures de la Politique de la Ville. Parallèlement à une politique de dédensification des grands ensembles sociaux périphériques, la réappropriation des espaces libérés s'appuie notamment sur le thème de mixité sociale. Avec l'espoir d'attirer les couches moyennes, ce principe se fixe moins l'objectif de réaliser d'autres formes d'habitat que de mettre en œuvre « la mixité fonctionnelle », une perspective estimée plus à la portée de l'action publique.

Abstract *This communication aims at examining the urban policy in Clermont-Ferrand and Saint-Étienne (France). We try to understand the logic of the establishment of economic activities, especially from the tertiary, inside the districts included in the town's policy plan. Parallel to a "de-densification" policy of large peripheral social complex, the re-appropriation of the new opened spaces is notably based on the theme of social mix. However, hoping to attract the middle class, this goal proves to be difficult to enact, as a consequence, the political actors prefers to talk about functional mix, objective considered to be more realistic to achieve from a public action point of view.*

Mots-clés Représentations, politique urbaine, mixité sociale, logement social, mixité fonctionnelle,

Key-words *Representations, urban politic, social mixing, social house, functional mixing.*

Introduction

À partir de l'analyse ¹ des politiques urbaines à Clermont-Ferrand et Saint-Étienne, la présente réflexion tente de saisir la logique des actions actuelles

1 Concernant Clermont-Ferrand, la réflexion s'appuie sur un corpus constitué: 1. d'un premier travail conclu par un article au sein des publications de l'Université Blaise Pascal, intitulé *Les stratégies urbaines des villes d'Auvergne*; 2. de travaux de maîtrise de géographie sous ma direction (*L'opération de renouvellement urbain de Champratel*, V. Veyssere, 2002. *Le rôle du tramway dans l'intégration des quartiers Nord à Clermont-Ferrand*, F. Pialoux, 2002); 3. de l'analyse du discours des acteurs institutionnels dans la revue Municipale *Demain Clermont*, au cours de l'année 2002. Concernant Saint-Étienne, la réflexion s'appuie sur un corpus constitué: 1. d'observations effectuées par nos soins pendant notre exercice professionnel à la mairie, d'abord en tant qu'ingénieur territorial (1998-2000), ensuite en tant que prestataire (2001-2002); 2. d'une recherche de première main menée depuis 2002 pour la préparation du diplôme d'habilitation à diriger les recherches.

menées dans les territoires concernés par les procédures de la « Politique de la Ville »², en particulier celles qui consistent à déconstruire des immeubles d'habitation pour privilégier l'implantation d'activités tertiaires. Il s'agit, plus précisément de décrypter le sens d'un leitmotiv du discours institutionnel actuel portant sur la « mixité fonctionnelle ». La réflexion tente d'identifier les desseins explicites et implicites de cette tendance à transformer l'organisation urbaine des quartiers périphériques d'habitat social et d'en comprendre les enjeux.

Le travail se structure autour de deux principales hypothèses, la première, corroborée les par réflexions³ de Denise Jodelet, considère l'efficacité sociale des représentations, de leur historicité et de leur évolution sur le système d'acteurs et leurs pratiques dans l'espace. Les représentations sont de ce fait, constitutives du territoire (Di Méo, 1998) dont la compréhension requiert inévitablement leur analyse. On s'inscrit ainsi, dans la perspective dégagée par Pierre Bourdieu⁴ où les représentations constituent bien une dimension du monde réel qu'elles contribuent à transformer par l'efficacité propre de l'évocation symbolique. En lien avec les représentations, la seconde hypothèse, fondée sur les thèses de fragmentation urbaine et de sécession urbaine, développées par Marie-Christine Jaillet et Jacques Donzelot, interroge l'injonction législative de mixité sociale⁵ et la manière dont les acteurs institutionnels locaux s'approprient cette idée et la mettent en oeuvre.

Outre notre connaissance des villes⁶ de Saint-Étienne et de Clermont-Ferrand, leur choix comme support monographique à la démonstration, est lié au fait que les deux agglomérations ont bénéficié des procédures de « renouvellement urbain »⁷. Ainsi l'agglomération stéphanoise a obtenu la

2 « La Politique de la Ville », terme générique qui désigne une politique publique menée en France, depuis le rapport Dubedout en 1983, en direction des quartiers populaires. Considérant les grands ensembles d'habitat social comme pathogènes, cette politique publique conjugue les actions d'insertion économique et sociale et les actions d'amélioration de l'habitat et des espaces publics.

3 Elles s'appuient sur les travaux de Pierre Moscovici, eux-mêmes renouant avec le concept d'Émile Durkheim.

4 Cité par M.H. Bacqué pour laquelle il s'agit de dépasser « l'opposition que la science doit d'abord opérer, pour rompre avec les prénotions de la sociologie spontanée, entre la représentation et la réalité, à condition d'inclure dans le réel la représentation du réel, ou plus exactement la lutte des représentations au sens des images mentales, mais aussi de manifestations sociales destinées à manipuler les images mentales » (Bourdieu, 1980)

5 Un concept déjà largement présent dans la loi d'orientation de la ville (LOV) et confirmé par la dernière loi de solidarité et de renouvellement urbain (SRU).

6 La ville de Saint-Étienne compte 185 000 habitants, l'agglomération plus de 390 570 habitants. La ville de Clermont-Ferrand compte 140 000 habitants et 360 000 habitants pour l'agglomération.

7 « Le renouvellement urbain désigne l'ensemble des interventions mises en œuvre dans les quartiers en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et de favoriser leur insertion dans la ville. Ces interventions empruntent plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte des transports, la création de nouveaux services publics, à l'implantation d'entreprises et l'accompagnement social des habitants. » Comité Interministériel à la Ville (CIV) du 14 décembre 1999 qui a introduit la notion de renouvellement urbain en lançant un programme qui comprend 50 GPV (Grands projets de ville) et 40 ORU (opérations de renouvellement urbain) Un second CIV, en octobre 2001, ajoute 30 nouvelles ORU à ce programme. Ces opérations qui s'inscrivent dans les contrats de ville 2000-2006 prennent le relais des GPU (Grands projets urbains).

procédure Grand Projet de Ville (GPV) pour quatre sites, deux quartiers traditionnels du centre et deux grands ensembles d'habitat social dont celui du Sud-Est que nous analysons dans le présent travail. À Clermont-Ferrand, l'analyse porte sur le quartier de Champratel⁸, il s'agit d'une Opération de Renouvellement Urbain (ORU), dont les financements sont moins importants que la procédure précédente et qui est circonscrite à des sites de plus faible taille.

La stigmatisation sociale des territoires étudiés, à savoir les quartiers Nord⁹ de Clermont-Ferrand et celui du Sud-Est de Saint-Étienne, procède d'une vision globalisante qui produit des stéréotypes et brouille du même coup l'analyse. En effet, au regard des moyennes statistiques ces territoires apparaissent certes paupérisés, pourtant une analyse plus fine distingue des poches de précarité à proximité de ménages solvables, stables socialement, voire en situation d'ascension sociale. Ainsi que l'ont montré J.C. Chamboredon et M. Lemaire, il s'agit d'un peuplement hétérogène pré construit par les organismes gestionnaires du parc de logements sociaux qui pratiquent une sélection ne s'opérant pas selon les lois du marché. A contrario, les appartements attribués selon les mécanismes du marché attirent une clientèle homogène car elle doit répondre aux mêmes conditions économiques.

1 Les acteurs institutionnels à l'épreuve de l'espace

Les représentations sociales, envisagées en tant que « systèmes d'interprétation régissant notre relation au monde et aux autres, orientent et organisent les conduites et les communications sociales » (Jodelet, 2003, p. 53) Dans cette optique, les représentations des acteurs institutionnels pèsent fortement sur les orientations sociales de la politique urbaine. Leur registre de prédilection pour des villes comme Saint-Étienne et Clermont-Ferrand, s'alimente de l'imagerie dominante qui affecte les territoires en situation difficile et les représentations deviennent le prisme déformant à travers lequel la réalité est perçue.

Ainsi, l'assertion d'Émile Durkheim, selon laquelle les représentations se nourrissent de l'environnement social, conduit à envisager pour Saint-Étienne, l'héritage de ville de labeur et le contexte de crise de ces dernières années, véritable traumatisme social, comme la matrice féconde de l'imagerie des acteurs stéphanois. Dès lors, l'espace territorialisé est perçu à travers le prisme valorisation/dévalorisation : il est hiérarchisé et, surtout identifié à travers nombre de représentations autour du déclin. Si ces représentations ne sont pas forcément péjoratives ou négatives, en revanche, elles marquent l'espace et les mentalités des hommes qui y vivent, avec une évolution plutôt lente (Chignier-Riboulon, Semmoud, 2002). D'après André Vant (1981,

8 Une des entités des quartiers Nord, traditionnellement concernés par la Politique de la Ville.

9 Cette appellation institutionnelle globalisante *Quartiers Nord*, *Quartiers Sud-Est* participe à ce brouillage. Communément admise, nous avons été contraint de la reprendre pour éviter toute confusion.

p. 11), c'est sans doute dans les «bassins miniers», têt confrontés au déclin de leurs activités traditionnelles, que se sont imposées avec force les associations, d'une part, entre image négative («*pays noirs*») et décrépitude économique (marasme, crise, désindustrialisation) et, d'autre part, entre image renouvelée de l'urbanisme (recherche d'un nouveau «donné à voir») et urbanisation (logique de reconversion). La particularité de Saint-Étienne, souligne l'auteur, est qu'il s'agit de la seule grande ville¹⁰ française grandie en milieu minier, mais paradoxalement, son impulsion a pour origine le travail de l'arme et le tissage et non l'extraction houillère qui l'a affectée de l'image de «*pays noir*». Parallèlement à cette imagerie négative mobilisant les acteurs institutionnels, «l'esprit stéphanois» désigne, quant à lui, une allégorie à caractère populaire qui empreint tout le corps social et continue à être à l'œuvre dans la pensée sociale et les processus d'interaction sociale. Un héritage qui échappe à toute stratégie institutionnelle de contre-image. Ainsi, «l'esprit stéphanois» désigne, chez les couches sociales d'origine ouvrière, l'amour du travail bien fait, la solidarité et la simplicité, en revanche, chez les catégories sociales plus élevées, il manifeste humanisme et bienveillance condescendante. L'analyse de ces représentations fait apparaître leur portée sur l'imagerie officielle du *savoir-faire* et de *l'inventivité* des stéphanois et leur fonction d'antidote face à l'urbanisme autoritaire.

L'exemple clermontois, quant à lui, montre que les représentations sont porteuses d'actions qui redessinent lentement les représentations. Ainsi, les mentalités et la culture sont dans le champ du temps long. L'image peut être positive (le calme, la verdure...) ou négative (un milieu répulsif, un certain immobilisme) mais cette confusion ancienne des lieux et des hommes s'apparente à une forme d'exclusion socio-spatiale. Or, villes et campagnes auvergnates ne sont pas forcément les archétypes de l'immobilisme. Les villes auvergnates, connaissent des problèmes spécifiques mais elles font preuve, bien souvent, d'une dynamique certaine, qui ne les dissocie guère d'autres villes. Cependant, à ce jour, cette vitalité reste généralement méconnue car dans ces conditions, les représentations et leur perpétuation accompagnent ou desservent, les dynamiques de développement spatial (Chignier-Riboulon, Semmoud, 2002).

À l'instar d'autres villes, dans un contexte marqué par la concurrence territoriale pour attirer les investisseurs et la population, les acteurs locaux stéphanois et clermontois développent depuis longtemps des stratégies de contre-image et de marketing urbain qui ne cessent de se sophistiquer. Les acteurs procèdent de façon synchronique à l'effacement des images négatives et répulsives et à la promotion de celles attractives. Ainsi, à Saint-Étienne, l'image de *ville verte*, allusive à l'environnement naturel du massif du Pilat et aux couleurs de l'emblématique équipe de football, se substitue à celle de *ville noire*. Par ailleurs, le discours sur l'image se réclame à la fois d'ancrage identitaire et de modernité.

10 Ailleurs dominant petites villes ou nébuleuses urbaines.

Le discours d'usage joue sur cette double essence des avantages urbains: je suis mémoire regardez mes monuments; je suis modernité, mesurez mes câbles. (Roncayolo, 1999, p. 23)

Transposés à Saint-Étienne, les propos de Marcel Roncayolo, résonneraient ainsi: je suis mémoire regardez l'art et l'histoire de mon industrie; je suis modernité comptez le nombre de mes biennales internationales du design. Du reste, les stratégies de contre-image maintiendront la question économique dans une position quasi hégémonique.

Saint-Étienne, étant la ville française ayant perdu le plus d'habitants entre les deux derniers recensements¹¹, la question de l'attractivité va devenir une obsession chez les acteurs. La politique urbaine, pétrie de représentations sur la dévalorisation/répulsion du territoire, va consister à développer des projets dont l'enjeu central sera l'attractivité de catégories sociales aisées.

L'objectif est de reconquérir la population, d'enrayer la chute démographique, de faire en sorte que les classes sociales aisées, qui nous ont quitté, reviennent.¹²

Les catégories sociales, ainsi désignées, sont inscrites dans le travail et l'ascension sociale, elles sont donc solvables, imposables et consommatrices. Des catégories sociales que se disputent les villes et qui pour de nombreux acteurs, sont représentées par les cadres et les professions supérieures.

Une thématique «dans l'air du temps» fonde les stratégies urbaines contemporaines des villes françaises et Saint-Étienne, Clermont-Ferrand, malgré leurs différences, n'échappent pas à cette vogue. Ainsi, les politiques urbaines, focalisées sur la question de la qualité du paysage et du cadre de vie, vont développer des projets de modernisation des espaces publics, notamment des espaces verts, de renouvellement de l'habitat, de valorisation du patrimoine, de mise en œuvre du tramway et des grands équipements (Zénith, multiplex...), etc. La focalisation des actions urbaines sur la qualité de vie, interroge sur les conditions sociales et politiques d'émergence de ce thème et de sa nature consensuelle, dans les années 1970. Malika Amzert (2001) indique qu'il s'agit d'un nouveau paradigme de l'analyse sociétale qui supprime les antagonismes de classes pour mettre en scène dans l'espace public politique, la logique de sauvegarde et la responsabilité de l'individu face à son environnement. Ainsi, si le thème de la qualité de vie apparaît socialement fédérateur et désincarné des conflits sociaux, il n'en demeure pas moins que sa déclinaison selon les opérations urbaines, révèle de logiques sociales contradictoires.

Le dépeuplement des villes, confirmé par le dernier recensement, a mis les acteurs politico-administratifs devant une situation inédite, à laquelle ils n'étaient pas préparés. Ainsi, l'équation de l'après guerre qui liait le besoin massif de logement à un urbanisme «inflationniste», trouve aujourd'hui sa proposition inverse dans une équation qui associe, cette fois, le dépeuplement des villes à l'urbanisme «désinflationniste». Les résultats du dernier dénom-

11 Saint-Étienne a perdu 20000 habitants entre 1990 et 1999.

12 Adjoint Maire chargé à l'urbanisme, mairie de Saint-Étienne. Extrait d'entretien 19 novembre 2003.

brement de la population clermontoise et stéphanoise confirment les tendances lourdes de dépeuplement des centres et des banlieues au bénéfice des aires urbaines et des communes multipolarisées et de changement dans la structure démographique, notamment le vieillissement des résidents du centre et la fuite des jeunes ménages vers le périurbain. Cette érosion démographique s'accompagne inévitablement de l'accroissement des taux de vacance déjà importants dans l'habitat. Ces taux de vacances s'avèrent particulièrement élevés dans les quartiers d'habitat social les plus en difficulté.

La dynamique démographique actuelle et ses répercussions sur le marché foncier et immobilier, ont conduit les acteurs à mettre en place un urbanisme de gestion du «vide» dont les thèmes récurrents sont de faire «la ville sur la ville» ou «le renouvellement urbain». Cet urbanisme de gestion du «vide» touche l'ensemble de la ville, ainsi le tissu urbain existant est «aéré» et aux îlots vétustes et denses se substituent des formes d'occupation où l'emprise des espaces publics est plus importante et les nouveaux édifices sont rares. Par ailleurs, les extensions urbaines deviennent quasiment nulles et le volume des zones d'urbanisation futures (NA) diminue pour proposer essentiellement des espaces de loisirs et de l'habitat individuel sur des lots importants. Dans la même logique, on dédensifie le bâti des quartiers d'habitat social où des milliers de logements ont été détruits ou sont en voie de l'être.

Paradoxalement, cet urbanisme «désinflationniste» continue, à travers l'injonction de mixité de l'habitat, à donner la priorité au développement de l'habitat pavillonnaire, comme par exemple à Clermont-Ferrand, où pourtant l'offre existe en «stock» puisque les opérations engagées ces dernières années connaissent une commercialisation difficile¹³. *A contrario*, dans les documents d'urbanisme, la programmation du logement social passe quasiment sous silence bien que la demande reste croissante. De la même façon, les Plans Locaux de l'Habitat, se limitent à des orientations généreuses et restent imprécis sur la programmation de l'habitat social. L'injonction institutionnelle à la mixité de l'habitat apparaît alors comme une tentative illusoire d'introduire par le biais du pavillonnaire, les couches moyennes dans les quartiers «HLM». La mixité sociale finit par être confondue à la mixité de l'habitat, qui par ailleurs, existe déjà dans ces territoires. Pour autant, dans ces lieux stigmatisés, l'image de l'habitat individuel est d'emblée affectée par la disqualification des HLM.

2 Mixité sociale par le biais de la mixité fonctionnelle?

L'injonction législative de la mixité sociale a eu le mérite d'engager un véritable débat entre les acteurs locaux sur les enjeux politiques et sociaux de cette question et les réelles difficultés de mise en œuvre de ce principe. Les

13 FNAIM de Clermont-Ferrand.

contraintes des acteurs institutionnels à traduire la mixité sociale en actes et leur désarroi face aux stratégies ¹⁴ de distinction des couches moyennes les conduisent à une oscillation permanente dans le discours et les actions entre mixité sociale, mixité de l'habitat et enfin mixité fonctionnelle. Les deux dernières perspectives sont de plus en plus présentées comme le biais par lequel pourrait être mise en œuvre la mixité sociale. Cependant, la mixité de l'habitat n'implique pas pour autant l'attractivité des couches moyennes convoitées, puisque le pavillonnaire à proximité des grands ensembles sociaux, victime d'une tendance à la globalisation, fait l'objet de la même stigmatisation. Dans ces conditions, la mixité fonctionnelle, entendue comme l'implantation d'activités tertiaires sur les emprises libérées par les démolitions de HLM et envisagée comme un facteur d'attraction des cols blancs, va être mise en œuvre dans les quartiers de grands ensembles sociaux. Quels sont alors les modalités de mise en œuvre de la mixité fonctionnelle et les enjeux qu'elles révèlent pour les territoires étudiés ?

Dans les quartiers Nord clermontois, l'histoire des tours ¹⁵ de Champratel, fait apparaître leur démolition comme une « mort annoncée ». En effet, à la marginalisation spatiale de ces tours, situées en fin d'urbanisation et dont l'accessibilité est difficile, se superpose la marginalisation sociale d'une population déjà déracinée, issue des immeubles insalubres du Fond de Jaude ¹⁶ ou du centre ancien de Monferrand. Le sort de ces familles, déménagées une première fois du centre ville vers Champratel, où elles ont, sans doute, gagné en confort mais perdu en sociabilités, déplacées une seconde fois vers la tour ¹⁷ voisine dont la démolition est imminente, interroge plus généralement sur le vécu d'itinéraires résidentiels chaotiques par une population déjà en difficulté sociale et sur les conditions de son relogement.

La transformation d'image visée par l'opération de renouvellement urbain (ORU), fait suite à un processus déjà bien enclenché par des réalisations, comme l'implantation du Stade Gabriel Montpied dans les quartiers du Nord ou l'aménagement de la place du 1^{er} Mai. L'opération porte sur trois volets destinés à répondre aux besoins de la population tant locale qu'à l'échelle de l'agglomération. En premier lieu, il s'agit de matérialiser un véritable pôle sportif à l'échelle de l'agglomération en réalisant un centre de formation aux métiers du sport et la 2^e tribune du stade Gabriel Montpied ¹⁸. Les potentialités foncières ¹⁹ entre le stade et les tours sont destinées à la plaine de jeux : un important espace paysager dédié aux activités de sports et de loisirs qui complète le pôle sportif. En second lieu,

14 L'association *HBE (Habiter à Beaumont Est)*, qui représente les résidents de la ZAC de la Mourette, s'oppose fortement à l'implantation de logement sociaux à proximité des lotissements d'habitat pavillonnaire existants. Beaumont appartient à la communauté d'agglomération clermontoise.

15 Construites entre 1975 et 1976.

16 Quartier du centre qui a fait l'objet d'une rénovation urbaine dans les années 1970.

17 Les quelques familles restantes de la tour en démolition ont été relogées dans la tour voisine.

18 Capacité actuelle : 7000 places en tribune d'honneur et 4500 places provisoires en tribunes démontables. Capacité projetée : 25000 à 30000 places.

19 28 hectares.

l'opération promet un véritable centre de quartier en restructurant le centre commercial d'Auchan à Croix Neyrat par la redistribution complète des locaux actuellement vacants de la galerie marchande et le traitement des façades commerciales. En troisième lieu, le projet formalise l'insertion urbaine du tramway²⁰ et de son centre de maintenance²¹ en modernisant l'espace public jalonné. Par ailleurs, deux autres équipements sont programmés dans le cadre de cette opération, un lycée professionnel aux Vergnes et une maison de quartier à Champratel. Des équipements de proximité qui profiteront, sans doute, aux habitants des quartiers Nord. Notons que l'opération ne prévoit aucune programmation nouvelle en matière d'habitat, même à caractère pavillonnaire.

Le tracé du tramway, privilégiant la desserte du pôle sportif et du centre commercial à celle du futur lycée professionnel, semble affirmer la primauté des équipements d'agglomération. En somme, la transformation d'image, censée être effectuée par le tramway, est destinée à rendre attractif deux pôles de services à l'échelle de l'agglomération. Ainsi, la démolition des tours²² est envisagée comme l'effacement de ce qu'elles cristallisent comme représentations négatives, pendant que le tramway et ses effets induits sont conçus comme les vecteurs d'une nouvelle image. En définitive, l'Opération de Renouveau Urbain clermontoise manifeste la volonté de renouveler l'image des quartiers Nord, de les reconquérir et de les « raccrocher » à l'agglomération.

À Saint-Étienne, les quartiers du Sud-Est, situés au pied du massif du Pilat, font l'objet depuis les années 1980, d'actions²³ d'insertion sociale et économique et d'opérations urbaines et de réhabilitation de l'habitat. À l'instar de Clermont-Ferrand, les acteurs institutionnels stéphanois, face à la persistance de la précarité, ont organisé leurs actions dans l'objectif d'effacer les images négatives et de leur substituer celles portées par la mixité fonctionnelle et le tramway. La démolition du bâtiment surnommé *Muraille de Chine*²⁴ libère un site de quatre hectares sur lequel est engagée la mise en œuvre d'un important pôle hospitalier et la transformation de la vocation du quartier²⁵. La mixité fonctionnelle ainsi initiée semble faire prendre conscience aux acteurs institutionnels des aptitudes de ces territoires à contribuer au développement global de la ville. Ainsi, le pacte de relance

20 Le premier axe de TCSP évoluera sur 12 km, du quartier de Champratel, au centre ville par la place de Jaude, jusqu'au campus universitaire des Cézeaux, au sud-est.

21 Localisé à proximité des tours Logirel, bénéficie du foncier ainsi libéré.

22 Une partie seulement des emprises libérées sera occupée par le centre de maintenance du SMTC.

23 Procédures liées à la Politique de la ville: HVS (habitat et vie sociale) en 1981; DSQ (développement social du quartier) en 1990; ZRU (Zone de redynamisation urbaine) en 1997 qui se fixe l'objectif de diversification sociale et économique.

24 Immeuble de 270 m de long et de 500 logements, démoli le 27 mai 2000. Réalisé en 1965, il comptait, quelques mois avant la démolition 249 familles à reloger.

25 Parallèlement à la construction du pôle hospitalier, qui comprend 2 cliniques et une maison de convalescence (AIMV), un pôle d'activité économique d'agglomération est projeté sur les emprises qui seront libérées par les démolitions d'immeubles d'habitation dans le secteur de Pierre Loti.

pour la ville, en ouvrant droit à des exonérations fiscales liées à la ZRU²⁶, permet à la ville d'engager dès 1998 un projet de diversification sociale et économique qui préfigurait déjà cet « accrochage » économique des quartiers du sud-est à l'agglomération.

En définitive, nos observations, qui ne bénéficient pas d'un recul suffisant, se gardent de conclure sur l'efficacité sociale d'une telle politique. En revanche, les premières tendances observées soulèvent de nombreuses questions qui sont autant de pistes de recherche. Nous retiendrons, pour notre part, la question de la logique sociale de la mixité fonctionnelle dont l'acception diffère selon les acteurs: est-ce une nouvelle forme d'exclusion territoriale de la population en difficulté sociale? Est-ce un retour déguisé à la politique du dosage et des seuils de tolérance? Pour autant les politiques de peuplement des bailleurs sociaux, qui se sont faites dans cet esprit, se sont soldées dans le passé par des échecs cuisants. Par ailleurs, le refus de recevoir dans le parc HLM existant des populations pauvres ou émigrées, loin d'avoir encouragé la venue de couches moyennes, a aggravé considérablement les conditions de logement des exclus du logement social. Est-ce que ces tentatives de mélanges savants ne menacent pas d'implosion des « équilibres » déjà fragiles dans ces quartiers?

Cette déclinaison probable des politiques de mixité sociale nous fait penser à l'analyse de Marie-Hélène Bacqué (2003) qui fait apparaître les deux arguments principaux des politiques de mixité sociale. Pour notre part, nous associons aux fausses routes potentielles, l'argument assimilant la mixité sociale à une valeur éthico-politique qui se présente comme une opposition à la ségrégation, au ghetto ou au communautarisme. Ainsi que le montre Marie-Hélène Bacqué, cet argument part du principe que « les couches inférieures peuvent s'élever en fréquentant les couches sociales supérieures » (2003, p. 107). Cette optique nie les ressources et le capital social existant au sein des quartiers populaires et considère les couches moyennes comme seules capables d'apporter le lien social.

Le plus problématique dans cette rhétorique est peut-être qu'elle a un effet performatif qui tend à faire des couches moyennes le point de référence du « lien social » et qui rend par-là difficile aux classes populaires de retourner positivement le stigmate pesant sur elles. Elle tend à les enfermer dans un filet paternaliste — et pas forcément toujours bienveillant (Bacqué, 2003, p. 107)

26 Dans les Zones de redynamisation urbaine: Les établissements de moins de 150 salariés, quelle que soit leur activité, sont exonérés, pendant 5 ans de la taxe professionnelle dans la limite d'une base nette égale à 900000 F pour 2000 (révisée annuellement) pour les créations et les extensions d'établissements (base réduite de moitié pour les établissements existants). Les entreprises nouvelles, sans limite d'effectif salarié, sont exonérées, pendant 5 ans, de l'impôt sur les bénéfices sur les sociétés. Cette exonération est dégressive sur 5 ans: 100 % pour les années 1 et 2, 75 % la troisième année, 50 % la quatrième année, 25 % la cinquième année. Depuis cette année, le bénéfice exonéré est également plafonné à 225000 euros par période de 36 mois. Pour les acquisitions de fonds de commerce, exonération totale à hauteur de 700000 F sur les droits de mutation. Pour les créations d'emploi dans la limite de 50 salariés et de 1,5 fois le SMIC, exonération des cotisations sociales pendant un an. Cotisations concernées: assurances sociales, allocations familiales, accident du travail. Salariés concernés: CDI ou CDD de 12 mois au moins.

L'autre volet de l'argumentation des politiques sur la mixité sociale, nous dit Marie-Hélène Bacqué, considère qu'elle est un moyen de justice sociale. La mixité sociale s'inscrit ainsi dans une politique de justice sociale à l'échelle d'un territoire où l'attraction des couches de niveau social élevé est conçue comme un biais par lequel favoriser les plus démunis. Il s'agit en fait, d'un système de solidarité organisé par l'action du politique.

La mixité apparaît dans cette optique comme la condition nécessaire d'une politique redistributive favorisant les plus démunis (à travers des mécanismes directs comme la modulation des impôts locaux et les systèmes de quotient familial ou indirects comme l'importance de couches moyennes bonnes payeuses et fortes consommatrices dans l'équilibre financier du logement social ou le maintien de certains commerces de proximité) (Bacquet, 2003, p. 105)

Reste que la brèche introduite par la loi SRU, qui propose l'acquittement de sanctions financières aux communes n'atteignant pas le seuil de logements sociaux prévus par la loi, est loin de préfigurer cette justice sociale.

Les portes de sortie entrouvertes par les textes qui fournissent à la fois une règle et l'alibi qui permet de ne pas la respecter risque fort d'engendrer de nouvelles inégalités. (Pinçon et Pinçon-Charlot, 2002, p. 40)

3 «L'accrochage» à l'agglomération

Le principe de mixité fonctionnelle, qui se base en premier lieu sur une critique acerbe de la spécialisation/dissociation des espaces résultant de l'urbanisme fonctionnaliste, s'appuie, par ailleurs, sur d'autres raisons pour justifier l'installation des activités économiques sur le foncier libéré par le bâti démolé. Les acteurs institutionnels évoquent la volonté d'intégrer et d'ouvrir ces quartiers à l'agglomération, de leur donner un rôle dans le développement économique de celle-ci et enfin d'offrir du travail aux demandeurs d'emploi de ces territoires. Cependant, bien que les projets annoncent une offre d'emploi à la population résidente au chômage, on constate l'inadéquation manifeste entre cette offre et le niveau de qualification des chômeurs. En outre, le pôle de santé stéphanois annonce le transfert de 250 emplois sur le site sans création nouvelle, mais les élus²⁷ comptent sur le passage aux 35 heures pour une offre de postes aux habitants. En tout cas, il ne semble pas que la question de l'offre l'emploi par les activités en cours d'installation sur ces sites ait fait l'objet d'étude précise.

Ainsi que le montre une analyse²⁸ de l'impact de la reprise économique sur les demandeurs d'emploi des quartiers Nord clermontois, on assiste aujourd'hui au développement de formes d'emploi nouvelles, telles que les contrats à durée déterminée, le temps partiel et l'intérim. Les nouveaux types de travail contribuent certes à la baisse du chômage mais sont loin de préfigurer une amélioration des conditions de vie des ménages concernés et encore moins de leur procurer un sentiment de stabilité et de sécurité. Il

27 Convention territoriale GPV, juillet 2001.

28 Devoir de maîtrise de géographie Perez, sous la direction de Franck Chignier-Riboulon, 2002.

apparaît ainsi, une sorte de précarisation par le travail qui touche la population de ces territoires. Il semble que les actions en matière d'économie et d'insertion dans ces territoires restent le parent pauvre car les efforts les plus importants concernent le volet social ou celui de l'urbanisme et l'habitat. Le PLIE²⁹ (Plan local d'Insertion et d'Emploi) reste généralement une structure intercommunale, sans que certains territoires ne soient particulièrement ciblés. Même si cette structure privilégie les demandeurs d'emploi issus des quartiers en difficulté, il faut encore que ces derniers soient en condition de faire la démarche auprès du PLIE, ce qui, en soit est déjà le résultat d'un processus difficile pour un public, inscrit depuis longtemps dans la précarité.

Outre leur certitude quant à la création d'emploi, les acteurs institutionnels restent persuadés que le développement d'activités économiques suppose inévitablement à terme l'amélioration de la situation socio-économique de ces territoires. En replaçant ces lieux disqualifiés au sein du tissu économique de l'agglomération, ils espèrent ainsi des incidences positives sur leur image et, par conséquent, à terme sur les conditions d'existence des résidents.

Cette implantation permet une ouverture de l'agglomération sur le quartier et du quartier sur la ville par la fréquentation de cet équipement de malades et de visiteurs d'origines géographiques diverses.³⁰

Par ailleurs, on compte également sur la synergie des premières activités implantées et de leur capacité à induire d'autres installations. Ainsi, le pôle de santé stéphanois doit donner naissance à une blanchisserie industrielle et à une couveuse d'entreprises qui, s'appuyant sur le pôle de technologies médicales, concourra à la création d'entreprise de la filière bio-médicale.

Les critères³¹ actuels d'implantation des activités tertiaires semblent privilégier la flexibilité spatiale, l'image et la proximité des centres. En effet, ce secteur est à la recherche de grande disponibilité foncière pouvant accueillir les projets et leurs éventuelles extensions. En conséquence, l'architecture des bâtiments se veut résolument moderne, notamment par une organisation flexible et évolutive des espaces et par la mise en œuvre de grandes façades vitrées pour éclairer des plateaux. La localisation de ces activités privilégie la continuité avec le centre de l'agglomération ou avec d'autres pôles reconnus. Ainsi, les exigences de localisation des activités tertiaires semblent trouver des réponses dans la proximité du centre ville et de pôles importants, dans l'accessibilité et dans les transformations actuelles des quartiers étudiés. Dès lors l'espace périphérique du centre apparaît aujourd'hui pour de nombreuses activités économiques comme un espace de compromis entre les contraintes du centre et l'éloignement relatif du périurbain. Il faut souligner, par ailleurs, que l'investissement depuis plusieurs années des politiques publiques au sein des grands ensembles, outre qu'il a considérablement amélioré leur accessibilité et leur articulation avec le centre, il en

29 Une des structures intercommunales, chargée de l'insertion professionnelle et de la formation.

30 Extraits de la convention territoriale du GPV de Saint-Étienne, juillet 2001.

31 « Les immeubles de bureaux de grande taille en Ile-de-France », synthèse de l'étude réalisée par A et M pour la DEIF et l'ORIE, décembre 2001.

a qualifié l'espace public en multipliant les lieux de sport et de loisirs, les parcs, les espaces verts, etc.

Toutes proportions gardées par ailleurs, les quartiers Nord de Marseille illustrent une étape plus avancée de ces stratégies de reconquête économique. Dans la même optique que les cas étudiés, les quartiers Nord Marseillais ont vu l'implantation en 1996, d'un centre commercial gigantesque le *Grand Littoral*³² et d'un important multiplex, au lieu et place du dernier grand bidonville marseillais. C'est également là, que s'est développée une importante zone (Saumaty-Séon) d'activités tertiaires, inscrite en Zone Franche Urbaine. Cet important pôle économique a été accompagné d'une action de modernisation des espaces publics, notamment le boulevard Barnier et la valorisation des espaces paysagers alentours qui forment le parc urbain du belvédère de Séon. Mais l'exemple de la recomposition du territoire de la plaine Saint-Denis en Ile-de-France n'est-il pas le précurseur de ces nouvelles transformations de l'organisation urbaine? En effet, les avantages du site, notamment sa proximité du centre de la capitale et l'offre abondante et à faible coût relatif du foncier ont enclenché de fortes mutations comme l'installation du Stade de France, des studios de télévision et plateaux de tournage, des centres de recherche d'EDF et de Rhodia et d'un pôle textile avec Pronuptia, La City et Kookaï. On assiste ainsi, comme le souligne Daniel Béhar (2001),

... à la superposition sur un même espace, d'une fonction productive «high tech» et d'une fonction sociale défavorisée, mutuellement indifférentes.

Conclusion

L'examen des transformations de l'organisation urbaine des territoires inscrits dans les procédures de la Politique de la Ville, faute de recul suffisant dans le temps, laisse ouvertes les interrogations soulevées par ce travail. En premier lieu, sommes-nous face à une démarche pragmatique conjoncturelle ou une tendance lourde de la politique urbaine? Cette dernière affiche, à la fois, sa volonté d'intégrer les entités exclues à la structure urbaine et d'offrir des opportunités foncières proches du centre aux activités tertiaires. En second lieu, quelle est la nature des logiques sociales de ces transformations touchant la morphologie? S'agit-il d'un processus visant seulement la conquête économique de ces territoires? L'appropriation par les activités tertiaires, notamment les services, est-elle conçue comme une étape nécessaire préparant les conditions de la mixité sociale ou le changement social de ces territoires? En particulier, l'implantation de services, comme par exemple, les cliniques à Saint-Étienne ou les espaces de sports et de loisirs, est-elle conçue pour permettre la coprésence et le partage de l'espace public? Dans tous les cas, la question du devenir de la population

32 Le centre commercial du *Grand Littoral* est considéré comme l'un des plus importants de France avec 200 boutiques, 16 surfaces moyennes et un hyper marché *Carrefour* de 28000 m².

déplacée³³ à l'occasion des démolitions reste posée de même que pour celle qui reste en place.

En définitive, tout se passe comme s'il s'agissait d'effacer les lieux, où les stigmates sociaux sont perçus de façon caricaturale, afin que les activités économiques nouvelles, notamment tertiaires s'approprient³⁴ les territoires, jusque là dominés par les grands ensembles de HLM. La mise en perspective temporelle de la tendance qui se dessine, peut finalement se décliner selon deux hypothèses, opposées par rapport au principe de mixité sociale. La première, pessimiste sur la question de la mixité sociale, synchronise la conquête économique de ces territoires avec leur changement social, de la même façon que les opérations de rénovation urbaine des années 1970. Cette optique suppose inévitablement le déplacement et donc l'exclusion vers d'autres lieux de relégation, dans un premier temps, de la fraction la plus vulnérable des résidents et l'encouragement à l'installation des cadres, par exemple des professionnels de la santé dans les quartiers du Sud-Est stéphanois. La seconde hypothèse, opposée à l'esprit de la première, voit cette conquête économique, en particulier par le secteur des services, comme une façon d'organiser la mixité sociale au sein des services offerts et de l'espace public, sans nuire à la territorialité, aux appartenances et aux sociabilités des quartiers «HLM»

Pour notre part, nous rejoignons Marie-Hélène Bacquet lorsqu'elle met en perspective la mixité sociale avec une politique qui consisterait à organiser *la promotion du choix* des individus dans leurs trajectoires résidentielles. Bien entendu, cette politique n'a de sens que si elle cible les catégories sociales qui ont le sentiment d'être assignées à résidence. L'analyse n'occulte pas l'importance des mécanismes introduits par le marché immobilier qui s'est très vite saisi du désir d'entre soi des couches moyennes, sans en discerner les nuances, pour «le généraliser» et ainsi accélérer les mécanismes de fragmentation. Pourtant, dans les jeux résidentiels des couches moyennes et leurs formes d'appropriation de l'espace urbain, apparaît un paradoxe (Béhar, 2001) : en même temps qu'elles affirment leurs stratégies de distinction, elles sont conscientes des risques de ce processus et restent tout de même attachées au principe de diversité sociale, perçu comme l'un des fondements de l'urbanité.

CERAMAC, Université Blaise Pascal de Clermont-Ferrand
4, rue Ledru
63000 Clermont-Ferrand
norasemmoud@wanadoo.fr

33 Selon les bailleurs, cette population a été soit répartie sur l'ensemble du parc social de l'agglomération, soit déménagée sur place, avec son accord. Ceci pour les 2 cas étudiés.

34 Les termes de reconquête ou de réappropriation économique renvoient au fait que la plupart des banlieues ouvrières comportaient jadis des activités industrielles.

Bibliographie

- Amzert Malika (2001), «La participation et ses territoires: métamorphoses et métaphores du développement», in *Les territoires de la participation, Géocarrefour*, revue de géographie de Lyon, vol. 76, n° 3.
- Bacque Marie-Hélène (2003), *Les nouvelles figures des quartiers populaires. Politiques et représentations. Une approche comparative France/États-Unis*, habilitation à diriger des recherches soutenue à l'Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris XII.
- Béhar Daniel (2001), «Plaidoyer pour une mixité revisitée. Entre incantations, dénonciation et renoncement», in *Mixité, mobilité, pour quelle cité?*, Paris, Éditions Fondations (Fondation de l'Abbé Pierre pour le logement des défavorisés), octobre, n° 13.
- Bourdieu Pierre (1980), *Le Sens pratique*, Paris, Éditions de minuit, coll. Le sens commun.
- Chamboredon Jean-Claude, Lemaire Madeleine (1970), «Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement», *Revue Française de Sociologie*, XI, p. 3-33.
- Chignier-Riboulon Franck, Semmoud Nora (2002), *Politique urbaine et marginalité*, actes de colloque, Cracovie.
- Coing Henri (1976), *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Éditions ouvrières.
- Di Méo Guy (1998), *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, 320 p.
- Donzelot Jacques et Jaillet Marie-Christine (dir.) (2001), *La nouvelle question urbaine*, PUCA, coll. Recherches, 298 p.
- Jodelet Denise (dir.) (2003), *Les représentations sociales*, Paris, PUF, coll. Sociologie d'Aujourd'hui, 447 p.
- Pinçon Michel, Pinçon-Charlot Monique (2002), *Paris Mosaïque. Promenades urbaines*, Paris, Calmann-Lévy, p. 345.
- Roncayolo Marcel (1999), *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, coll. Folio, nouvelle éd., p. 285.
- Semmoud Nora (2002), *Stratégies urbaines, in l'Auvergne Urbaine, Mythes et réalités de la ville auvergnate*, ouvrage collectif, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise Pascal, CERA-MAC, p. 201-230.
- Vant André (1981), *Imagerie et urbanisation. Recherches sur l'exemple stéphanois*, Saint-Étienne, Centre d'Études Foréziennes, p. 661.

7 – Les enjeux de la mixité dans les zones d'emploi

Les ateliers de Toulouse aire urbaine, conférence partenariale, AUAT, novembre 2009

les ateliers
de Toulouse aire urbaine
Conférence Partenariale **Immobilier d'entreprise** Novembre 2009

les enjeux de la mixité dans les zones d'emploi

Comment concilier mixité des fonctions urbaines et pôles d'emploi denses ? Cette problématique est aujourd'hui au cœur des réflexions engagées en urbanisme. Le diagnostic des territoires fait apparaître des zones économiques fortes et identifiées – issues justement du zonage – mais totalement déconnectées des zones résidentielles : quartiers d'affaires, zones tertiaires ou industrielles, plate-formes logistiques...

Ces enjeux de ré-équilibrage nourrissent aujourd'hui les stratégies de développement car elles permettent une régulation sociale en misant sur la création de nouveaux liens, de nouvelles connexions et donc une intégration plus forte au sein même du quartier.

Cet atelier a été l'occasion d'aborder ces différents questionnements : comment la notion de mixité urbaine peut-elle être utilisée dans les opérations de planification et de renouvellement urbain ? Dans quelle mesure la mixité constitue-t-elle un levier de développement économique ? Enfin, comment fabriquer un environnement de qualité avec des formes urbaines innovantes ?

« Introduire une certaine mixité des fonctions nous oblige à changer notre regard et à transformer nos référentiels afin d'aller vers une plus grande connectivité ; il s'agit aussi d'éviter les antagonismes et les rivalités liés aux enjeux du territoire. Pour ce faire, il faut passer du statut de concurrent à celui d'associé à partir de la construction d'un projet commun. »

Joseph Carles
animateur de la Conférence partenariale d'immobilier d'entreprise.
administrateur de l'AUAT.

SOMMAIRE

Réconcilier développement économique et qualité de vie 2/3

Le point de vue des experts

Giuseppe Bettoni
Aménagement et reconversion d'espaces en Italie : le cas de Segrate. 4

Sylvie Caulet
Station Alexandre : un centre d'affaires atypique dans les quartiers nord de Marseille 5

Bruno Saulière et Jean-Jacques Ory
Le Grand Hôtel : un immeuble haussmannien en cours de réhabilitation pour accueillir de l'habitat, des commerces et des bureaux 6

Stanislas Grassiens
L'intégration de la logistique dans la ville : prendre en compte les questions du développement durable 7

Quel chemin parcourir ? 8

Atelier du 25 juin 2009
à l'auditorium de la Mairie de Blagnac

auat
toulouse
aire urbaine

RÉCONCILIER DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Vers de nouveaux référentiels

Développer la mixité en répartissant de manière équilibrée emploi, habitat, commerces et services implique une réflexion renouvelée quant à l'organisation et la gestion des territoires

Quels sont les enjeux de la mixité ?

La mixité dans les zones dédiées à l'activité économique doit permettre de répondre aux besoins des entreprises en organisant des conditions d'accueil optimales et diversifiées. Il s'agit de renforcer la qualité de l'offre urbaine afin de soutenir l'attractivité des territoires et de favoriser la création d'emplois pour tous (qualifiés et moins qualifiés). Les enjeux sont :

- ralentir l'étalement urbain en densifiant davantage
- ré-équilibrer les usages au sein du quartier
- révaloriser l'image des pôles périphériques.

Un référentiel porté par la loi SRU

Caractérisée par la densité, la continuité urbaine et la mixité fonctionnelle, "la ville compacte" est une réponse à la nécessité de réduire les déplacements entre les quartiers centraux et la périphérie. Cette ville compacte favorise de plus le développement des transports en commun et l'usage des modes de déplacements "doux" (vélo, marche à pied). Les exercices de planification – et notamment les SCOT – fixent ces nouvelles orientations dans le projet de territoire à différentes échelles : l'hyper-centre, les pôles d'équilibre et les pôles de proximité. L'objectif majeur étant de limiter l'étalement urbain en renforçant le maillage urbain.

Des nouveaux concepts d'urbanisation

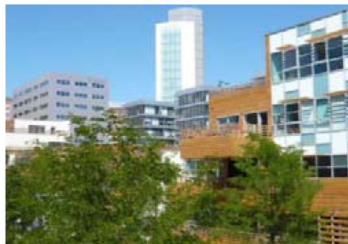
Conscientes des limites du modèle urbain de l'après-guerre, les politiques urbaines intègrent désormais de façon plus explicite la promotion de la mixité urbaine. C'est pourquoi, lors de la réalisation de quartiers d'affaires ou la réhabilitation de grands sites industriels, les partis pris d'aménagement recherchent aujourd'hui la mixité des fonctions habitat, commerce, équipement, espace public, à l'image de la ville historique. Pour les zones d'activité, les documents de planification recommandent également de privilégier la mixité fonctionnelle.

Ces expériences, trop récentes, n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation. Des questions restent en suspens : toutes les activités sont-elles concernées ? quel "degré" de mixité ? comment répondre aux aspirations des communautés partageant un même espace ?

Thèmes de l'Atelier :

- Comment réconcilier développement économique et qualité de vie ?
- Concepts de renouvellement urbain : quelles propositions au regard de la localisation et des spécificités des territoires ?
- Construire des bâtiments aux fonctions multiples : quels usages et quelles perceptions par les utilisateurs ?

Densifier



Mixer



Structurer



ET QUALITÉ DE VIE

Des projets à différentes échelles

La mixité intervient aujourd'hui à différents échelons territoriaux mais également au sein même du bâtiment, les exemples restent encore marginaux et implantés dans des lieux emblématiques

A l'échelle du quartier

Des projets novateurs ont été menés sur des territoires nouvellement urbanisés ou dans des quartiers en réhabilitation. L'organisation proposée permet d'améliorer la fonctionnalité en agissant sur les voiries, l'offre de transport et les équipements. La mixité se développe ici autour de l'habitat, avec des bureaux, des commerces, des services et des équipements publics. Ces programmes sont généralement situés sur des sites stratégiques : en centre-ville, autour des gares ou dans les zones portuaires. La mixité fonctionnelle apparaît alors comme un élément de redynamisation déterminant pour renforcer l'attractivité et revaloriser l'image du secteur avec notamment la création d'espaces culturels de rayonnement métropolitain.

Dans une zone d'activité

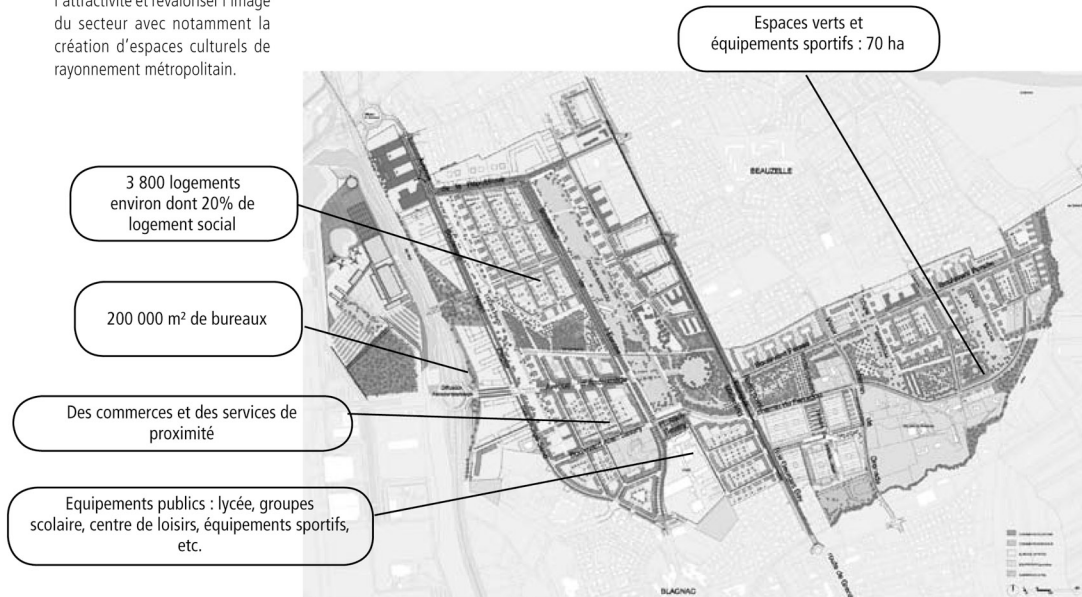
Les expériences menées dans des quartiers périphériques moins emblématiques mettent l'accent sur le renforcement des services de proximité et des infrastructures de transport. Ces opérations privilégient le développement du tertiaire alors que la construction de locaux d'activités, artisanaux ou de stockage reste encore marginale. Dans les zones d'activité, la promotion de la mixité a pour objectif premier de limiter les effets du zonage et d'apporter des réponses aux besoins des salariés qui souffrent souvent du manque de services et d'équipements sur le lieu de travail.

Au sein même d'un immeuble

En France, les premiers immeubles de grande hauteur proposant une mixité des fonctions sont d'ores et déjà programmés. Situées dans les quartiers d'affaires, ces constructions réunissent à la fois des bureaux, du commerce et de l'hôtellerie. A la Défense, le projet de la Tour Signal, haute de 301 mètres et dessinée par l'architecte Jean Nouvel, s'inscrit dans cette logique. Cette tour se distingue également par ses installations "environnementales" : éoliennes, panneaux solaires et jardins suspendus...



Quartier d'affaires Euralille



Blagnac : Zac Andromède, face à l'usine d'assemblage de l'A380

les ateliers de Toulouse aire urbaine / atelier 5 / immobilier d'entreprise / novembre 2009

3



LE POINT DE VUE DES EXPERTS

Giuseppe Bettoni, universitaire et géographe.

Aménagement et reconversion des espaces en Italie : le cas de Segrate

Un équipement abandonné avant d'être utilisé, un site stratégique mal exploité... Plus que jamais, la coordination entre les différents acteurs publics s'avère indispensable ; (contre)exemple à Segrate, dans la proche banlieue de Milan...

Régions, provinces, communes : une coordination territoriale difficile...

En Italie, il appartient aux Régions de rédiger des Plans territoriaux régionaux ; les provinces rédigent ensuite leur Plan provincial de coordination territoriale, qui découle – théoriquement – du plan régional. Mais certaines régions, et notamment le Latium et la Lombardie, n'ont toujours pas adopté leur plan territorial, alors que leurs provinces s'en sont dotées, d'où un certain vide juridique quant à la coordination de ces plans et leur traduction au niveau communal : certaines communes semblent ainsi avoir été gérées « comme des îlots dans le Pacifique... ». Le nord de l'Italie se caractérise de plus par un *sprawl* urbain très important, une conurbation allant de Novara jusqu'à Padoue, c'est la "citta infinita", due à l'absence d'une réglementation rigoureuse et surtout à une décentralisation désordonnée.

"La douane" de Segrate, un site stratégique

La commune de Segrate est située au sud-est de l'agglomération milanaise, à côté de l'aéroport international de Milan-Linate, à l'arrivée du futur axe autoroutier "BreBeMi" : Brescia-Bergame-Milan. Situé en bordure d'un triage ferroviaire, le site, stratégique, accueille dès les années 70 les immenses bâtiments de la douane, mais ceux-ci ne seront jamais opérationnels et seront rapidement abandonnés. Après une éphémère reconversion en centre intermodal à la fin des années 90, le site est à nouveau désaffecté et abrite une forte criminalité.

Initiative privée

Un aménageur privé, le groupe Percassi, propose alors un projet de reconversion sur trois sites à proximité de l'aéroport, au sud des voies ferrées, mais se heurte à l'opposition des habitants des zones résidentielles voisines ; la Région suggère de tout regrouper sur le site de l'ex-douane, ce qui permettra de plus de dégager davantage de foncier habitat sur les sites initialement pressentis. Le projet prévoit un ambitieux pôle commercial et de loisirs ainsi que trois tours résidentielles, projet qui rencontre à son tour l'opposition des habitants des communes concernées, au nord de la voie ferrée cette fois...

De la nécessité des plans de coordination...

Le site de Segrate, pourtant éminemment stratégique au regard des enjeux économiques (notamment logistiques) de la métropole milanaise, ne faisait l'objet d'aucun projet depuis des années. L'absence de plan régional a donc eu des conséquences tangibles : pas de "vision" à long terme, pas de projet partagé par les acteurs territoriaux ; c'est donc au final le secteur privé qui déclenche l'aménagement, dans un contexte de concurrence infra-métropolitaine...

Projet Percassi aux portes de Milan : "un vaste projet commercial et de loisirs".



LE POINT DE VUE DES EXPERTS

Sylvie Caulet, directrice générale de Station Alexandre, à Marseille.



Station franche

Faire cohabiter bureaux, commerces, services et activités culturelles dans un superbe bâtiment patrimonial, le tout dans un environnement urbain particulièrement ingrat... C'est le pari lancé par Station Alexandre, centre d'affaires atypique situé au cœur d'une zone franche à Marseille.

Patrimoine emblématique

Sur le site d'une ancienne huilerie, Station Alexandre réunit sur 9 hectares une ancienne gare de triage datant de 1906 – et dotée d'une magnifique structure Eiffel – ainsi qu'un bâtiment industriel des années 50. Après réhabilitation, l'ensemble accueille aujourd'hui bureaux, commerces, salles de réunions, salons de détente, un restaurant et un café. Il abrite également un centre médical et une crèche, ainsi qu'une association culturelle qui propose spectacles et expositions sous la grande verrière. 95 entreprises occupent aujourd'hui des surfaces à louer allant de 13 à 500 m². Les espaces communs et parkings sont donc utilisés à d'autres horaires pour les activités culturelles.

L'aspect patrimonial constitue un facteur d'attractivité et de "respectabilité" dans un environnement urbain très dur : témoin de mémoire – pour le quartier comme pour la ville, le bâtiment est désormais un élément de fierté pour les habitants.

Un contexte urbain difficile

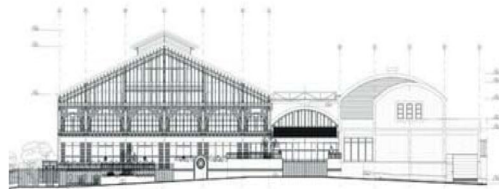
Ce projet original est situé dans la zone franche du Canet, l'ancien quartier des savonniers, au nord de Marseille, à proximité immédiate de cités d'habitat social très dévalorisées. La présence d'un centre médical est la clé de voûte du projet de mixité sociale voulu par le promoteur ; les professions libérales "défiscalisées" croisent ainsi des populations immigrées...

Le site demeure très enclavé ; si le permis de construire est arrivé rapidement, il n'en va pas de même pour les réseaux (électricité, téléphonie), l'assainissement reste quant à lui déficient et les infrastructures se font attendre : métro et tramway ne sont pas prévus avant dix ou quinze ans. Le temps du privé n'est pas le même que celui du public...

À terme, 70 000 m² de bureaux sont programmés autour de la station Alexandre, mais tardent à sortir de terre en raison de la crise.

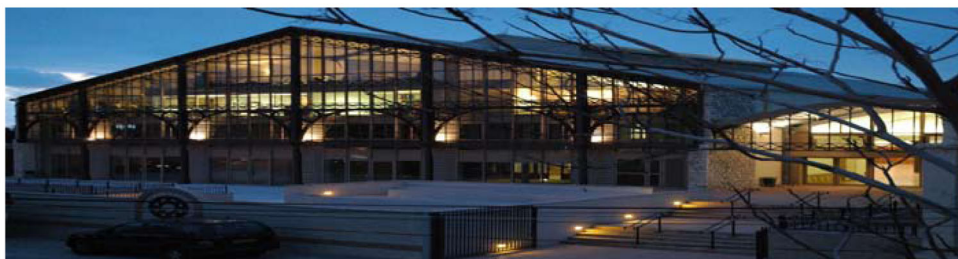
Au final

Un projet hors norme, qui s'avère rentable : après 13 M€ d'investissement, le bâtiment est rempli, et un petit bénéfice a été dégagé en 2008. Pour Sylvie Caulet, la qualité paye, et peut permettre de



Station Alexandre : l'ancienne gare de triage a été reconvertie en centre d'affaires multifonctionnel

fidéliser les entreprises et d'éviter les effets d'aubaine : « Dans de nombreuses zones franches, je reste persuadée que les bâtiments construits à la va-vite se videront du jour au lendemain dès la disparition du régime de défiscalisation... »





LE POINT DE VUE DES EXPERTS

Bruno Saulières, directeur régional de Pitch Promotion.
Jean-Jacques Ory, architecte, en charge du projet Grand Hôtel à Toulouse

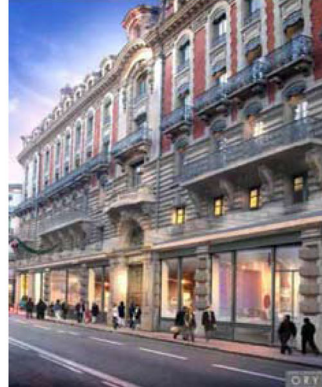


Grand Hôtel mixte

À Toulouse, l'ancien Grand Hôtel, en cours de réhabilitation, accueillera bientôt de l'habitat, des commerces et des bureaux. Une opération originale de mixité "verticale" au cœur de la ville.

Sa façade 1900 longe la grande percée haussmannienne de la rue de Metz, à Toulouse. Fermé en 1974, repris par les services du Conseil Général puis de la Préfecture, squatté par la suite... le Grand Hôtel fait aujourd'hui l'objet d'un projet ambitieux.

Racheté à l'État par la ville de Toulouse, ce bâtiment emblématique du centre-ville propose à la fois du logement privé haut de gamme, des logements sociaux – principalement étudiants –, des bureaux (alloués à la Ville de Toulouse) ainsi que deux commerces. Une copropriété atypique.



Facade 1900 et percée haussmannienne



Mixité des usages :

- commerce: 3000 m², gérés par Pitch Promotion
- bureaux : 800 m² propriété Ville de Toulouse
- logement social : 2000 m², 38 logements (dont 20 étudiants) gérés par l'OPAC
- logements privé : 2000 m², 24 logements

Les deux entités de logements (publics et privés) ont des entrées séparées. L'immeuble ne dispose pas de stationnement propre, mais des places du parking Saint-Georges lui ont été concédées.

Les logements privés, mis en vente à des prix très élevés pour Toulouse (6300 € le m²) ont trouvé preneur rapidement ; des acquéreurs vraisemblablement séduits par la situation privilégiée et le caractère rare et prestigieux du bâtiment.

Reste cependant la question de l'espace public, dont l'étroitesse actuelle est aujourd'hui jugée "incompatible" avec l'ambition du projet. Élargissement partiel ou réaménagement global de la rue de Metz à plus long terme ?



LE POINT DE VUE DES EXPERTS

Stanislas GRASSIENS, responsable de la recherche et du développement chez GSE



L'intégration de la logistique dans la ville

Les réflexions sur la logistique doivent tenir compte des préoccupations environnementales tout en imaginant comment cette activité peut se transformer et s'adapter à la ville de demain.

Rapprocher la logistique des centres urbains

Différents facteurs, dont les coûts de l'énergie, et l'étalement urbain vont faire évoluer la place de la logistique dans notre société. L'immobilier logistique devra alors s'adapter à la ville de demain ; cette activité devra miser davantage sur l'intermodalité en s'appuyant sur le rail et le fluvial pour les longues distances. Elle devra aussi pouvoir accéder au cœur des villes, en utilisant par exemple des véhicules électriques. Les bâtiments devront être moins consommateurs d'espace : entrepôts à étages, ou encore programmes flexibles et transformables...

Un chemin encore long pour revaloriser l'image de cette activité

Ces nouveaux entrepôts devront de plus être compatibles avec les exigences du développement durable, qui impliquent de :

- maîtriser les nuisances : bruit, pollution, gestion des déchets
- maîtriser les ressources utilisées pour la construction : éco-construction et éco-gestion du bâtiment.

L'image de la fonction de stockage passe également par la créativité dans les formes, l'architecture, et l'insertion urbaine. Les évolutions sont lentes, mais visibles, et on constate ici ou là des panneaux photovoltaïques ou solaires, des éoliennes, des toitures végétalisées ou encore des récupérateurs d'eau de pluie...

Stimuler l'imagination pour une meilleure intégration de la logistique

En 2009, Le groupe GSE a lancé un concours original qui concerne la conception d'un site logistique, (stockage ou messagerie) ; situé en bordure du périphérique parisien à hauteur de la Villette. Ce site, particulièrement contraint au niveau urbanisme, dispose de connexions ferroviaires et fluviales qui en font un pôle stratégique aux portes de la capitale.

"Une vision transversale qui permettra une prise en compte globale de l'activité logistique dans son environnement".



L'entrepôt à étage projet GSE



Projet pour la création d'une zone logistique à la Porte de la Villette

QUEL CHEMIN PARCOURIR ?

Lors de cet Atelier de travail de la Conférence partenariale en immobilier d'entreprise, des pistes de réflexions voire d'actions ont été abordées sur les bonnes pratiques à mettre en place pour une meilleure prise en compte des zones économiques. Ces actions devraient permettre de :

produire des espaces différenciés

L'intervention des pouvoirs publics se fait à deux échelles : revaloriser le territoire central moteur de l'activité économique en créant un lieu emblématique pour attirer des nouvelles activités et ainsi doper l'économie locale. Lyon, Marseille, Nantes ou encore Bordeaux se sont toutes lancées dans la création de quartiers d'affaires. Il convient aussi de réinvestir les quartiers difficiles pour développer des activités créatrices d'emplois mais aussi des activités culturelles, ou à fort potentiel pour changer l'image même du territoire.

associer l'ensemble des acteurs à la démarche

Chaque projet est unique et chaque territoire a ses spécificités, aucune "recette" n'est donc reproductible. Le maître mot est concertation pour fédérer les acteurs autour du projet. La question de la gouvernance et du pilotage est un acte politique fort qui doit reposer sur des orientations partagées d'organisation des espaces économiques. La construction de ces projets oblige à une réflexion non plus linéaire mais systémique. Il faut également prendre en compte les différents rythmes et besoins des acteurs publics et privés.

renforcer le rôle de la planification

L'implantation des pôles d'activités économiques a un impact fort sur l'organisation du territoire. Les déplacements (domicile-travail, livraisons, ...) générés par ces pôles d'emplois ont des répercussions évidentes sur le fonctionnement des réseaux de transport.

Face aux incertitudes concernant le développement et les modes d'approvisionnements futurs, l'élaboration des Scot permet de faire des choix d'aménagement en concertation avec les acteurs locaux.

Bibliographie

- La prise en compte des activités économiques et des équipements commerciaux dans les Scot. DGUHC, AMF, FNAU, ETD, CERTU, CETE, Octobre 2006
- la stratégie d'aménagement de Berlin : planification et projets, Hillmar Von Lojewski, Sénat de Berlin
- la gestion durable des zones d'activité Ademe Ile-de-France, décembre 2007
- Le bâtiment industriel durable Ademe Ile-de-France, 2007
- la mobilisation des entreprises dans la politique de développement économique des zones urbaines sensibles, Crédoc, Cahier de recherche n°244, Isabelle Van de Walle et Marianne Britton
- Construire ou reconstruire la ville existante, Traits d'agences printemps 2009

Sites

- www.apim.fr
- www.montreuil.fr/Emergence
- www.grenoble.fr
- www.lognewq.info
- www.station-alexandre.org
- www.grandlyon.com
- www.zlions.fr
- www.gsechallenge.fr

Articles

- Le Moniteur
Un parc sur le périphérique parisien, 3 octobre 2008
Des immeubles de bureaux bien enveloppés, 22 août 2008
Construction responsable : tour d'Europe des bonnes pratiques, 4 juillet 2008
Des zones d'activités paysagères, 20 mars 2009
Les habits neufs de la plate-forme logistique, 2 janvier 2009
- La convention de gouvernance, L'Expansion management review, Joseph Carles
- Espaces urbains et dynamiques économiques : état, collectivités territoriales et entreprises face à la mixité fonctionnelle : l'exemple de l'agglomération nantaise Crédoc, juillet 2007
- La régénération des centres anciens : actions et dérives à partir de quelques cas français, Arnaud Gasnier, GREGUM-UMR Eso 6590, Université du Maine

Les ateliers de Toulouse aire urbaine

Séances de travail sur les pratiques urbaines, les ateliers de Toulouse aire urbaine ont pour objectif d'étudier les manières de faire dans d'autres agglomérations, afin de s'en inspirer pour améliorer nos pratiques locales.

Ils visent à rassembler élus et professionnels des différents métiers de la ville : constructeurs, représentants des milieux économiques, urbanistes, universitaires et traitent des sujets qui font la ville : l'habitat, les transports, l'environnement, l'économie, le commerce, l'immobilier d'entreprises...

auat
Le Belvédère, 11 bd des Récollets
31078 Toulouse cedex 4
Tél 05 62 26 86 26 - Fax 05 61 52 71 36
www.auat-toulouse.org



8 – Les entrepôts tentent de se faire une place en ville

Article des Échos du 31 mars 2011

Confrontée à l'essor du e-commerce, aux raccourcissements des délais de livraison et aux contraintes environnementales, la logistique cherche de nouvelles pistes pour installer ses entrepôts au cœur des villes.

Après s'être fait chasser des villes, les entrepôts tentent aujourd'hui de s'y faufiler à nouveau. Bien sûr, plus discrètement que sous leur forme traditionnelle, ces énormes « boîtes » de 30.000 à 50.000 mètres carrés de plain-pied. Tous les professionnels de la logistique planchent sur des petits formats – moins de 10.000 mètres carrés – plus denses et moins visibles des riverains. A l'heure du Grenelle de l'environnement, l'acheminement des marchandises par la route est devenu problématique. Et le phénomène s'amplifie avec l'explosion du commerce électronique. En cinq ans, son chiffre d'affaires a augmenté de 170 %, contraignant les fournisseurs ou, au moins, les transporteurs à se rapprocher du consommateur final : « Le raccourcissement des délais de livraisons et la multiplication des commandes envoyées à domicile obligent le secteur à trouver de nouvelles solutions immobilières », résume Michel Hugues, directeur général de GSE, contractant général d'un grand nombre de projets logistiques et tertiaires. Désigné comme responsable de la pollution et de l'engorgement du trafic routier, l'acheminement des produits par camions coûte aussi très cher : cette logistique « du dernier kilomètre » représente 20 % du prix total de la chaîne. En quelques années, « ce secteur est passé d'une logique de gestion des stocks à celle d'une gestion des flux », analyse, Didier Malherbe, directeur général adjoint, responsable de la logistique chez CBRE. « En plus de trouver des espaces adaptés à ces nouveaux besoins, il faut prévoir une distribution des colis à l'aide de véhicules électriques ou en tout cas non polluants », ajoute Caroline Ceccaldi, directrice d'Afilog, le syndicat des professionnels de la logistique immobilière. Ses membres rencontrent les mêmes difficultés que tous les autres professionnels de l'aménagement : trouver du terrain bien placé et pas trop cher. « Rapprocher les espaces de livraisons, des métropoles et donc des bassins de consommation est une bonne idée, mais, il faut trouver du foncier. Or en ville, il est rare et cher », confirme Diana Diziain, chargée de mission au Conseil régional d'Île-de-France. Autre écueil qui ne facilite pas le retour des entrepôts en milieu urbain : le peu d'intérêt des élus locaux. Les maires n'apprécient guère cette activité, aux formes immobilières peu flatteuses, souvent bruyantes et encombrantes. La plupart d'entre eux préfèrent convertir leurs friches industrielles ou portuaires en quartiers d'habitation avec commerces et bureaux. Dans son Plan de déplacement urbain, la Région prévoit d'« intégrer une armature logistique » à son territoire. Cette collectivité a identifié, parcelle par parcelle, des sites non mutables utilisables comme zone de stockage. La plupart d'entre eux disposent déjà d'un accès multimodal, c'est-à-dire d'une double connexion au moins, route-rail ou route-fleuve. « En Ile-de-France, il existe plus de 100 sites fluviaux et plus de 50 sites ferroviaires potentiels », indique Diana Diziain.

Nouveaux modèles

Pour être rentables malgré le coût du terrain, ces bâtiments doivent inventer leurs modèles urbains et financiers : la superposition des fonctions par exemple. « Nous avons imaginé un hôtel logistique de 4.000 à 10.000 mètres carrés proposant aux niveaux les plus bas des espaces de déchargement et de distribution des colis, en surface et dans les étages des locaux d'activités et des bureaux. Cette mixité des usages et donc des loyers permet d'équilibrer les coûts et d'opter pour une architecture facile à insérer en ville », détaille Jean-Louis Foessel, le président du directoire de la Sogaris, propriétaire de nombreux entrepôts en France, notamment à Rungis. Ce concept est prêt, reste à lui trouver des implantations. A une plus petite échelle, cette foncière prépare l'ouverture d'un site à Créteil et d'un « espace de livraison urbaine » (ELU) de 2.000 mètres carrés situé dans les parkings du nouveau centre Beaugrenelle, à Paris. Prévu pour 2012, ce site sera

réservé à un seul utilisateur. Encouragé par la Mairie de Paris, le réseau d'ELU se développe. Depuis 2005, Chronopost occupe ainsi un espace de près de 2.000 mètres carrés sous la place de la Concorde. « Les valeurs locatives en milieu urbain évoluent entre 90 et 100 euros par mètre carré par an en région parisienne et entre 70 et 90 en province », détaille Magali Marton, directrice de recherche chez DTZ. Les projets et les idées sont légion, les réalisations se font attendre. Peut-être parce que les investisseurs traditionnels de la logistique ne se bousculent pas pour les développer.

Laurence Boccara

Multimodularité

Multimodalité

Rail. La logistique urbaine tente aussi de jouer la carte du rail. A la fin de l'année dernière, Espaces Ferroviaires, filiale de valorisation foncière de la SNCF, a lancé un appel d'offres pour une plate-forme logistique sur le site de Chapelle International, dans le 18^e arrondissement de Paris. « Embranchée fer », cette emprise de 2 hectares se situe à proximité d'immeubles d'habitations. « Le cahier des charges est clair : il faut concevoir pour ce site long et étroit destiné à accueillir un train, un ensemble immobilier de faible hauteur, recouvrant wagons et camions », résume un candidat au concours. Fleuve. Autre mode d'acheminement possible : le fleuve. Gestionnaire de 70 emplacements en Île-de-France, Ports de Paris réfléchit à plusieurs projets qui « aboutiront d'ici deux ans », prévoit Benoît Mélonio, son directeur du développement. L'idée consiste à aménager quatre ou cinq ports « urbains » parisiens (dans les 4^e, 7^e, 12^e et 15^e arrondissements) pour distribuer dans la capitale, des marchandises acheminées la nuit par bateaux depuis des grands ports de banlieue comme Limay, Gennevilliers ou Bonneuil-sur-Marne. Cette solution pourrait intéresser les secteurs de la grande distribution, de la restauration rapide et de l'automobile. La formule a déjà fait ses preuves. En témoignent les plates-formes de matériaux de construction installés le long de la Seine. Actuellement utilisés comme des bureaux, les 6.000 mètres carrés des magasins généraux d'Austerlitz devraient ainsi être transformés en hôtel logistique.

La logistique verdit en douceur

Les économies d'énergie ne sont pas le principal souci des utilisateurs.

Comme tous les secteurs de l'immobilier, la logistique se met à l'heure du Grenelle de l'environnement et du développement durable. Avec un temps de retard par rapport aux bureaux et aux logements, les entrepôts commencent à verdier. « On ne recense en France que 25 entrepôts labellisés HQE [haute qualité environnementale, NDLR] », signale Jean-Marie Guillet, directeur de la logistique chez Jones Lang LaSalle. Au programme de ces nouvelles constructions : éclairage naturel, système de récupération des eaux de pluie, gestion optimisée et économe du chauffage. La transformation des toitures en fermes solaires grâce à des panneaux photovoltaïques est pour l'instant remise en question par la baisse des tarifs de rachat de l'électricité par EDF. « La facture de chauffage peut être réduite de 200.000 euros par an, pour une surface de 30.000 mètres carrés », déclare Maïté Inglis, directrice générale de Gazeley France, dont deux tiers de la production 2010 ont été labellisés HQE ou LEED. « Pour autant, la qualité environnementale de ces entrepôts ne constitue pas aujourd'hui une priorité pour les utilisateurs », avoue un commercialisateur. Estimé entre 5 et 10 %, le surcoût de ces entrepôts n'a pas pour l'instant été repercuté sur des valeurs locatives déjà en berne.

9 – La logistique entre en ville

Dossier, Business Immo, mars 2011

GRAND ENTRETIEN : PHILIP DUNNE, PROLOGIS

Le magazine des professionnels de l'industrie immobilière

Mars 2011 - 45€

BUSINESS
IMMO
www.businessimmo.com

Portrait

Alain Panhard
Panhard Développement

Stratégie

Hélène Fort & Philippe Depoux
Parcolog

Micro Marché

Ports de Paris,
la logistique mise en Seine



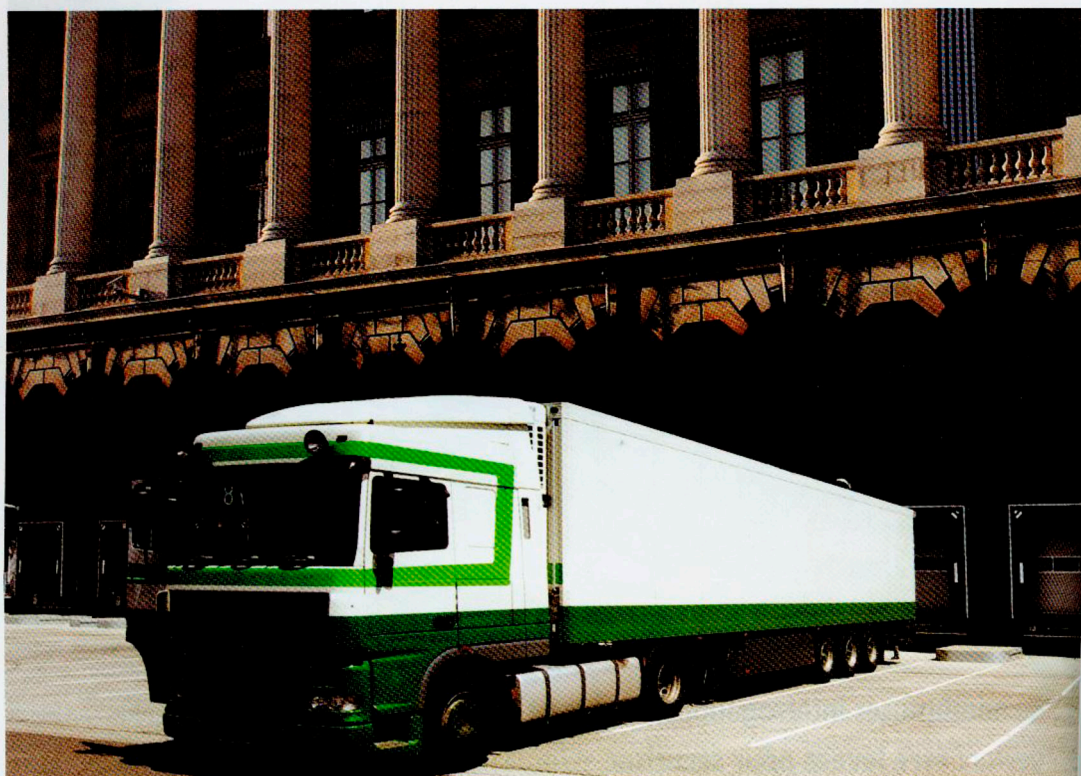
DOSSIER

22 La logistique entre en ville

24 Les nouveaux sites

30 Les nouveaux produits

37 Les nouveaux concepts



La **logistique** entre en ville

La logistique urbaine a le vent en poupe. Dans les discours et sur le papier en tout cas. Car, côté réalisations, il faudra repasser dans quelques années, à l'heure des bilans. En 2010, si le politique se déclare favorable au développement des activités logistiques en zone urbaine et péri-urbaine, il s'emploie dans les faits à en limiter l'essor dans les grandes villes. Le spectre du NIMBY (« *not in my backyard* ») n'est jamais très loin... La nécessité de ramener la logistique plus près des centres-villes bute, en outre, sur des obstacles réglementaires, foncières et fiscaux. Les nouveaux modes de consommation, guidés par la proximité et Internet, imposent de repenser en profondeur nos modes de distribution/livraison. Il serait temps. Le retard est plus que consommé. La filière transport et logistique apparaît peu organisée, considérant « *la logistique urbaine plus comme une source de coûts qu'une opportunité de marché nouveau* », souligne l'ORIE (Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise). La filière immobilière commence tout juste à s'y pencher, avec quelques réalisations à la clé. Incontestablement, la logistique urbaine n'en est qu'à ses débuts en France. Une nouvelle ère s'engage, nécessaire et vertueuse.

Quel est le bon barycentre en matière de logistique urbaine ? La zone péri-urbaine ou le centre des villes ? Quels seront les produits immobiliers susceptibles d'accueillir ces nouvelles activités ? Quels sont les concepts en gestation ? Enquête au sein de la galaxie logistique urbaine...

Par Sandra Roumi, Sophie Da Costa et Aurélie Rodriguez

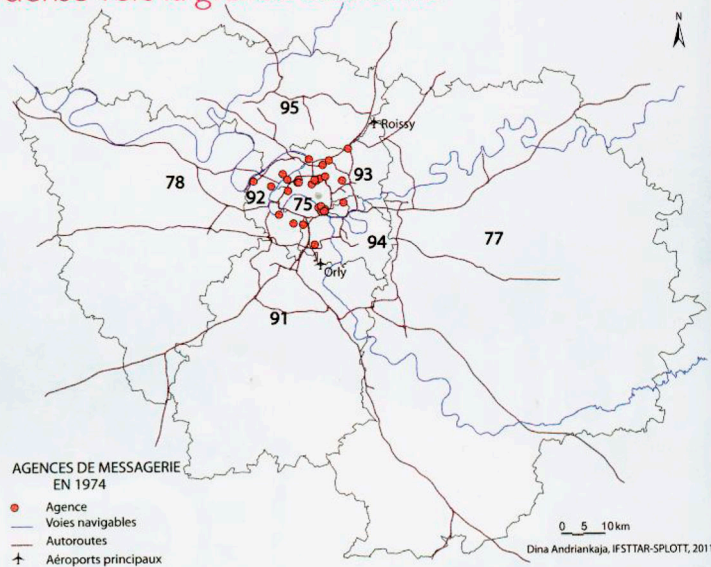
1. Les nouveaux sites

Intégrer de la logistique urbaine en zone dense, oui mais où ? Depuis les années 2000, le contexte est clairement, au desserrement des implantations logistiques. « Dans la compétition qui oppose les grands espaces logistiques européens, les développements futurs conditionneront la possibilité de l'Ile-de-France dans le classement. Pour tenir le rang, la région devra notamment se doter de parcs et de plates-formes logistiques localisées à proximité des axes de transport massifs de marchandises. C'est la massification qui favorisera par ailleurs l'usage de modes alternatifs à la route, surtout si les activités logistiques se voient réserver les sites bénéficiant d'une desserte multimodale. L'aménagement du territoire nécessite de prévoir des espaces optimisés pour accueillir ces plates-formes » : l'ORIE lance sans ménagement un appel à l'action.

Le politique vient de donner une première ébauche de réponse à la nécessité de favoriser les implantations logistiques en zone urbaine avec le vote, le 9 février dernier, du Plan de Déplacements Urbains et notamment de son volet marchandises. Volet qui affiche très clairement pour objectif de « préserver et développer des sites à vocation logistique ». Soumis à enquête publique prochainement, ce plan opposable aux SCOT quand ils existent et aux PLU, devrait être applicable à partir de 2012. « Il faut voir, dans ce document, un message fort adressé aux propriétaires fonciers et aux collectivités », souligne **Diana Dziain**, chargée de mission au sein de la direction transport du conseil régional d'Ile-de-France. RFF et SNCF peuvent se sentir particulièrement concernés avec quelque 35 sites logistiques franciliens identifiés.

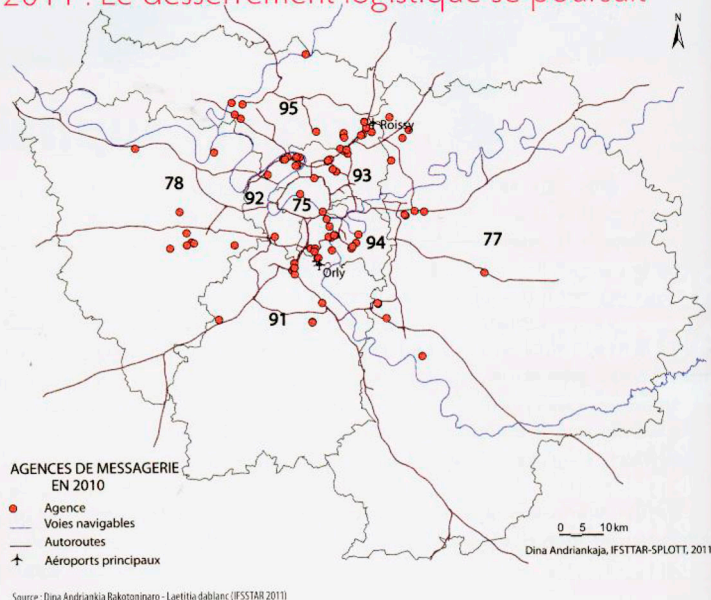
Quel est le constat ? « En Ile-de-France, les entrepôts se sont souvent implantés de manière diffuse au gré des opportunités foncières et en privilégiant l'accès par la route, notamment dans l'Est parisien, le long des grands axes autoroutiers, l'autoroute A1 et la Francilienne Sud. L'éloignement des sites logistiques de la zone dense conduit à augmenter les

1974 : une éviction de la logistique de la zone dense vers la grande couronne



Source : Dina Andriankaja Rakotoninano - Laetitia dablanc (IFSTAR, 2011)

2011 : Le desserrement logistique se poursuit



Source : Dina Andriankaja Rakotoninano - Laetitia dablanc (IFSTAR, 2011)

de l'industrie et de la logistique en ville, il faut donc penser à la fois à la préservation des sites existants et à la création de nouveaux sites adaptés à la logistique urbaine.

distances à parcourir pour les livraisons finales dans une zone à forte congestion routière. On voit ainsi se manifester un nouvel intérêt des logisticiens et des transporteurs à la fois pour des sites moins éloignés du cœur de l'agglomération et pour les modes de transport non routiers qui permettraient d'accéder directement à la zone dense en s'affranchissant des territoires congestionnés », souligne le Plan de Déplacements Urbains.

Préserver la capacité d'accueil des activités logistiques en sanctuarisant les sites multimodaux représente un premier levier d'action. Les ports fluviaux et ferroviaires s'imposent ainsi comme des territoires naturels, d'autant que la France est le seul pays européen à disposer de ports urbains. Mais ce n'est pas suffisant. « Il faut aussi prendre en compte les besoins logistiques dans l'organisation de la ville en réservant des espaces pour la logistique urbaine », insiste Diana Diziain avant de poursuivre : « La création de sites logistiques en ville serait facilitée par des dispositifs d'accompagnement public pour faciliter le portage foncier nécessaire, voire pour consolider des montages financiers d'outils immobiliers spécifiques et performants. Au niveau local, les collectivités doivent contribuer à l'émergence de projets qui soient performants économiquement et bien insérés dans le tissu urbain, car l'acceptabilité de la logistique par les riverains est indispensable ». Cette partie n'est pas gagnée d'avance.



Garonor, Pantin : même combat ?

Au Nord, Garonor : 150 entreprises installées, 325 000 m² de locaux, 15 M€ de loyers annuels, le plus grand parc de logistique urbaine en Ile-de-France. Un peu plus au Nord-Est, Pantin Logistique : un bâtiment de 150 000 m², 7 M€ de masse locative. Deux sites appartenant à Foncière Europe Logistique (groupe Foncière des Régions) qui compte en faire des exemples en matière de logistique urbaine. Avec, pour chacun de ces sites, des logiques différentes.

Garonor sera toujours incontournable en termes d'emplacement, d'image et de taille critique. Mais le site, lancé il y a quarante ans, a besoin d'un sérieux coup de jeune. Au menu : démolition de trois bâtiments, reconstruction de deux autres (l'un de 10 000 m² loué en partie par un centre de formation, l'autre de la même surface en cours de négociation pour la totalité) mais aussi la mise en service, avec Dachser, de véhicules utilitaires électriques décarbonnés. En ligne de mire : un programme ambitieux et phasé de redéveloppement du site qui devrait permettre d'*upgrader* les bâtiments mais aussi les *cash-flows*. « 100 000 m² de démolition/reconstruction : c'est notre objectif sur Garonor », comptabilise **Christophe Broncard**, directeur immobilier du pôle Garonor au sein de Foncière Europe Logistique.

Pantin Logistique est « *le rêve parfait* » pour **Christian Raynaud**, directeur immobilier pôle Pantin au sein de FEL. Construit il y a 35 ans, cet objet immobilier, coincé entre les voies de chemin de fer et s'étendant sur 1 km de long, ne veut pas couper les ponts avec son passé. Point de démolition sur le site mais une rénovation facturée 24 M€. Les travaux, qui vont commencer au printemps prochain, devraient s'étendre sur deux ans et permettre, là aussi, d'augmenter les valeurs locatives d'environ 10 %.



conseil en immobilier industriel et logistique

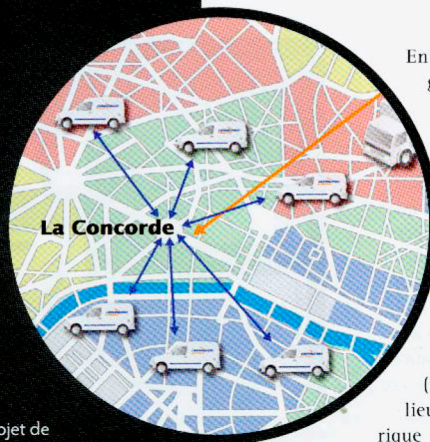
bruno.guandalini@pilm.eu 202, boulevard Maiesherbes 75017 Paris T +33 1 43 80 62 40

Chronopost revisite la place de la Concorde

Le saviez-vous ? Parmi ses secrets, la place de la Concorde cache bien au premier sous-sol de son parking, tout près du parking de l'Automobile Club de France, un espace de logistique urbaine de 950 m² détenu par la Ville de Paris et exploité par Chronopost. Lorsque la Ville lance, en 2005, un appel à projets pour l'aménagement propre de ce « bunker », elle reçoit... deux réponses. Chronopost sera sans mal l'heureux lauréat de cet espace dont il faudra tout revoir ou presque. Ancienne salle des coffres-forts des recettes des parcmètres de Paris, ce lieu fera l'objet de lourds travaux d'adaptation de 500 000 € pris en charge intégralement par le messager. La Ville de Paris, qui souhaitait un projet de logistique urbaine propre et créateur d'emplois, est comblée. En contrepartie de ses engagements et d'un bail de 10 ans, Chronopost se voit attribuer un loyer très attractif : 15 €/m². Loyer qui grimpe à 30 €/m² au bout de trois ans et à 60 €/m² au bout de six ans. Six ans après une inauguration très médiatique, l'Espace Logistique Urbain (ELU) de Concorde a fait ses preuves. Cet Espace Logistique Urbain, qui dessert les 7^e et 8^e arrondissements, a permis à Chronopost International de remodeler son organisation logistique dans le but de réduire drastiquement les impacts environnementaux de ses activités de collecte et de distribution. Désormais, le dépôt d'Alfortville dessert le Sud-Est de Paris, Rungis, les 15^e et 14^e arrondissements, le boulevard Ney, la Rive-Droite et Bobigny, les 18^e et 19^e arrondissements. Il n'y a guère que le Sud-Ouest à ne pas bénéficier d'ELU dédié. « Mais dès que l'on peut avoir un autre espace logistique urbaine en zone dense, nous sommes en mesure de revoir complètement notre schéma logistique pour nous adapter », souligne **Aubert D'Halloy**, responsable développement durable au sein de Chronopost International. Car, à La Concorde, les opportunités d'extension n'existent pas et le site est plutôt contraint, notamment en termes de hauteur. « Ces caractéristiques ne permettent pas à nos livreurs d'accéder directement aux camions et nécessitent des manœuvres de manutention supplémentaires », ajoute **Thierry Eguienta**, chef d'agence chez Chronopost. Pour autant, le site est unique, en termes de situation mais aussi d'image. Chaque jour, ce sont moins de 10 km que parcourt chaque véhicule de Chronopost pour effectuer ses seize tournées et livrer 2 000 colis en moyenne de 4,1 kg.

Plusieurs ELU dans les cartons

Depuis ses 950 m², Chronopost livre ses clients au moyen de 14 véhicules électriques et deux chariots conduits par des livreurs à pied : les Chronocity, un petit tricycle qui permet d'accéder aux sites piétons. A Paris, ce moyen de livraison est uniquement dédié à l'avenue des Champs-Élysées. Le site, qui a reçu la certification ISO 14001 en 2008, n'a pas attendu pour faire des petits chez Chronopost qui a ouvert un ELU à Toulouse (en lieu et place d'une ancienne boîte de nuit) et à Marseille. « Nous travaillons sur plusieurs projets d'ELU, notamment sur l'agglomération parisienne », annonce **Pascal Triolé**, directeur des projets et infrastructures au sein de Chronopost. Ses besoins ? Une surface de 2 000 m², une hauteur de 3,50 mètres, un loyer inférieur à 90 €/m² (travaux inclus) dans Paris, en sous-sol ou en étages.



En dépit des discours, les activités logistiques ne sont pas les bienvenues au centre des villes. Il suffit de regarder la place qui leur est réservée dans le grand projet d'aménagement des Batignolles - un quai de *cross-docking* réduit à la portion congrue - pour s'en convaincre. Il suffit également de considérer la valorisation du site des entrepôts McDonald qui accueillera, à terme, des bureaux, des commerces et des logements (mais pas de logistique urbaine) en lieu et place d'un emplacement historique dédié à des activités de logistique urbaine. La puissance publique a tendance à libérer des surfaces pour faire autre chose que de la logistique en ville. Elle a encore tendance à repousser à l'extérieur des limites de la ville les activités logistiques.

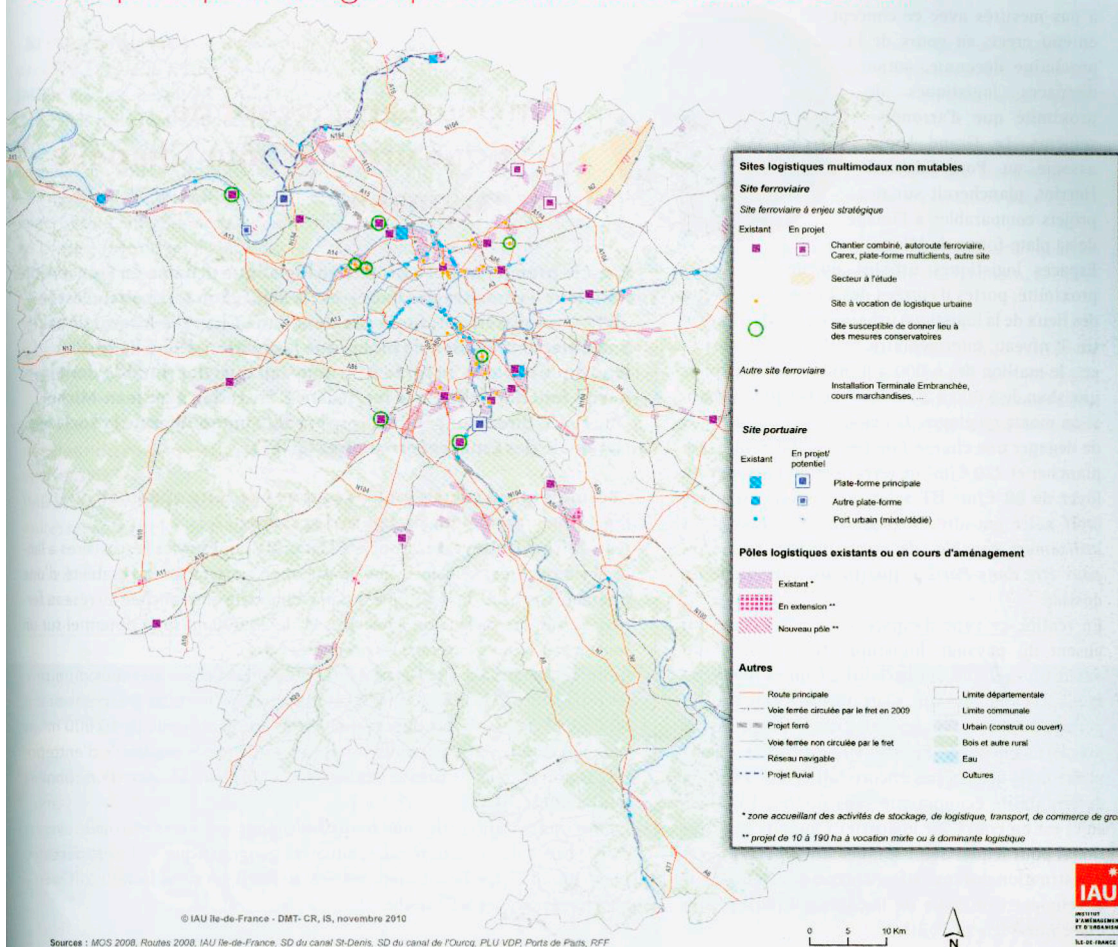
TROIS NIVEAUX DE LOGISTIQUE URBAINE

La logistique urbaine n'est pas née au cours des dernières années. Les problématiques de distribution et d'approvisionnement des centres urbains n'émergent pas aujourd'hui. Des initiatives ont déjà été engagées. Des réalisations ont vu le jour. Le tout sans cohésion sur le plan de l'aménagement du territoire. « Les collectivités territoriales ne semblent pas avoir les idées bien arrêtées en matière de maîtrise logistique de l'évolution du territoire urbain. Les professionnels du transport et notamment du fret express, de la e-logistique et de la grande distribution commencent à avoir une vision, une logique, voire une demande », argumente **Christophe Ripert**, directeur des études et de la prospective au sein de la Sogaris, spécialiste de la logistique urbaine.

Une demande qui est loin d'être homogène. En effet, les besoins diffèrent selon les schémas de distribution B to B, B to C ou C to C. Ainsi, dans le cœur d'agglomération et à Paris, le transport de marchandises a surtout pour objectif la livraison au consommateur final. C'est la livraison en ville, qui pose la question de l'organisation du dernier kilomètre, qui repose aujourd'hui quasi-exclusivement sur le mode routier. Ailleurs, en Ile-de-France, le transport de marchandises est plus lié à l'approvisionnement des sites logistiques.

Des niveaux de logistique urbaine, il semblerait s'en dégager au moins trois. Les portes d'entrées des villes, situées à moins de 10 km de Paris comme Rungis au Sud ou Garonor au Nord (voir en page 25), premières ruptures de charges, en sont les exemples parfaits. Des exemples qui cherchent encore leurs pendants à l'Est et l'Ouest... Intégré dans l'Opération d'Intérêt National ORSA, Rungis avec son Marché d'Intérêt National, sa zone Senia et son parc Sogaris doit défendre bec et ongles sa vocation logistique face aux velléités de faire muter ce territoire vers un horizon plus urbain. Le souvenir de la mutation

Quelle place pour la logistique urbaine dans le Paris de demain ?



du Parc Silic Rungis n'est pas si loin. Hier consacrée à des activités industrielles et de petite logistique, cette implantation a réussi sa reconversion en un site tertiaire abouti, rejetant ces activités d'antan bien plus loin en couronne francilienne. La préservation de la vocation logistique du site passe par une densification. « Sur ce type de sites, la logistique à étages trouve tout son sens. Plus proche des centres-villes, elle permet de baisser les

coûts », répond Christophe Ripert pour la Sogaris, propriétaire d'une plate-forme de 210 000 m² développés (voir notre article en page 48).

Aux côtés de ces portes d'entrées des agglomérations, se superpose un 2^e niveau de logistique urbaine incarné par ces plates-formes de proximité, banalisées le plus souvent sous le terme « espaces logistiques urbains ». Des surfaces de 50 à 1 000 m² en cœur de ville destinées

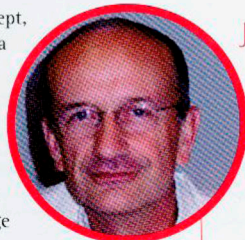
à des activités de logistique urbaine : le concept existe déjà à échelle réduite. Propriétés de la Ville de Paris, ces espaces se comptent au nombre d'une demi-douzaine dans la capitale, sous la place de la Concorde (voir encadré ci-contre), à Saint-Germain l'Auxerrois, à Saint-Germain des Prés, à la porte d'Orléans et demain à Beaugrenelle. Plates-formes de transit, ces espaces n'ont pas de vocation de stockage. La Ville, qui avance

Définitions

« La logistique urbaine est la façon d'acheminer, dans les meilleures conditions, les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville » (www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGITM_Logistique_urbaine_8p_web.pdf)

« City Logistics is the process for totally optimising the logistics and transport activities by private companies in urban areas while considering the traffic environment, the traffic congestion and energy consumption within the framework of a market economy » (Institut pour la City Logistics Taniguchi et al.)

à pas mesurés avec ce concept, entend créer, au cours de la prochaine décennie, autant d'espaces logistiques de proximité que d'arrondissements. Le Grand Lyon, associé au Port Edouard Herriot, plancherait sur des projets comparables à l'image de sa plate-forme de Mions.



JEAN-MICHEL DUPEYRAT (SNEF) :

« Un nouveau concept de logistique urbaine pour Chapelle International »

Espaces logistiques urbains ou de proximité, portes d'entrées des villes : voilà l'état des lieux de la logistique urbaine en Ile-de-France. Un 3^e niveau, intermédiaire, brille par son absence : le maillon des 6 000 à 8 000 m² à Paris pour une shon de 5 000 à 30 000 m² en site péri-urbain si on monte en étages. Un modèle qui permettrait de dégager une charge foncière de 300 €/m² shon plancher et 220 €/m² de terrain et de proposer un loyer de 80 €/m² HT selon une étude exclusive (voir notre encadré en page 30). « Il existe des utilisateurs capables de payer jusqu'à 100 €/m² pour être dans Paris », justifie un spécialiste du dossier.

En réalité, ce type d'espace n'est pas tout à fait absent du paysage logistique francilien. Il en existe un exemple, Halle Gabriel Lamé à Bercy, où Monoprix exploite une plate-forme ferrée qui lui permet d'approvisionner une grande partie de ses magasins en Ile-de-France. Une initiative exemplaire mais qui n'a pas encore fait école. Question de rentabilité économique sans doute... Un autre sujet est en cours sur le dossier Chapelle International pour lequel SNEF a lancé un appel à projets à destination des investisseurs constructeurs pour développer une halle de logistique urbaine (voir notre interview ci-contre).

C'est le premier appel à projets en logistique urbaine en France. Son initiateur – et maître des lieux – est la SNCF. Son territoire, c'est le 18^{ème} arrondissement, sur le site dénommé Chapelle International. Son objectif n'est rien de moins que la création d'une halle de logistique urbaine intégrée à un nouveau quartier durable dont la mixité fonctionnelle est le fer de lance. Entretien avec Jean-Michel Dupeyrat, directeur général, responsable immobilier de la Société Nationale des Espaces Ferroviaires (SNEF).

Business Immo : Quels sont les contours de cette opération de logistique urbaine qui fait figure de première ?

Jean-Michel Dupeyrat : La Société Nationale des Espaces Ferroviaires a lancé, il y a quelques semaines, une consultation portant sur la faisabilité d'une opération de halle de logistique urbaine bimodale embranchée au réseau ferroviaire sur une surface de 2 hectares et de 20 000 m² shon potentiel sur un seul niveau. Nous avons reçu les premières offres.

Cette consultation a une particularité : elle prend place au cœur d'un projet urbain mixte de 105 000 m² shon réparti sur 4 hectares (respectivement 40 000 m² de logements dont la moitié de logements sociaux, 40 000 m² de bureaux, 6 500 m² d'équipements publics, 4 000 m² de pépinière d'entreprises). D'ores et déjà, l'urbaniste Atelier AUC a été choisi à l'issue d'un concours d'urbanisme.

L'autre caractéristique de cette future halle logistique est sa proximité avec les voies ferrées du faisceau Nord, sa situation géographique – elle est délimitée par la rue La Chapelle, le boulevard Ney au Nord, les voies ferrées à l'Ouest – et le rond point de la Chapelle.

Foncière Europe Logistique investit à Garonor pour en faire un haut-lieu de la logistique urbaine



BI : Quelle est la place de la multi-modalité dans ce projet ? Et quelle pourrait en être sa destination ?

JMD : Elle est essentielle. Après Bercy à Paris, il s'agirait de la deuxième halle logistique desservie par un système de navettes ferroviaires. Clairement, c'est un nouveau concept de logistique urbaine que nous souhaitons lancer, un concept de logistique du dernier kilomètre dont la vocation n'est pas de stocker. Cette caractéristique entraîne de fait une modification complète de tous les process logistiques. Et il faudra nécessairement du temps pour passer en full fer.

Quant à sa destination, ce concept de halle logistique peut s'adresser, en fonction du modèle d'exploitation, à un public très large : la grande distribution, la messagerie, le e-commerce et la distribution de boissons.

BI : Quelles sont les premières réactions à ce projet novateur du côté investisseurs mais aussi locataires en place et riverains ?

JMD : Les premières réactions sont plutôt positives. Espaces Ferroviaires mène le projet de manière concertée avec les représentants

du monde associatif et des riverains sous l'égide de la mairie du 18^e arrondissement. Les investisseurs et les promoteurs s'inscrivent dans le processus de création de quartier durable mêlant habitation et emplois.

La SNCF a également entamé des négociations avec Tafanel, locataire en activité en place, sur une partie de ce site. Des discussions sont en cours pour étudier une nouvelle implantation pour ce distributeur de boissons.

Notre objectif est de faire de Chapelle International un quartier durable, un lieu de vie intégrant une mixité des fonctions, une première en France.

BI : Quel est le futur calendrier de Chapelle International ?

JMD : Le lauréat de la consultation sera dévoilé d'ici juin-juillet 2011, date à partir de laquelle les procédures administratives pourront être lancées avec modification du PLU, dépôt des permis de construire...

Propos recueillis par Sandra ROUMI



abcD

SITL
SALON DES
Solutions
Logistiques
STAND B29

Votre projet immobilier à valeurs ajoutées

abcD conçoit et réalise « clés en main » vos projets immobiliers en France et en Europe. **abcD** assure également tous les services qui composent la chaîne de valeur immobilière : recherches foncières, études de faisabilité, montages juridiques et financiers, restructurations d'existants...

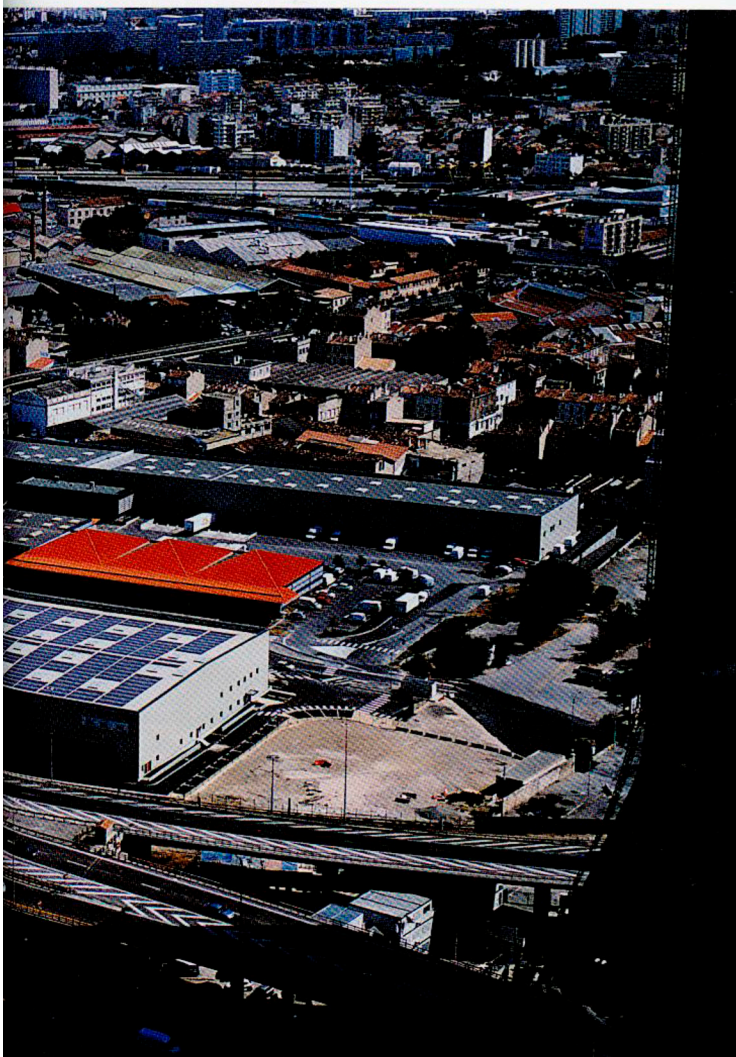
Pour mieux nous connaître : +33(0)1 53 30 74 10 ou www.abcD-group.eu



2. Les nouveaux produits

Existants ou en devenir, ces sites de logistique urbaine prennent également des formes aux contours différents. Difficile, en effet, compte tenu de la diversité des besoins, de définir un standard unique. « La logistique urbaine englobe un grand nombre d'activités que l'on peut classer en deux catégories : la gestion des stocks et donc l'entreposage, et la gestion des flux et donc le transport et la messagerie », classe **Christophe Broncard**, directeur immobilier du pôle Garonor au sein de Foncière Europe Logistique.

Messagerie, *cross-docking*, locaux d'activités, locaux mixtes : aujourd'hui, une variété protéiforme de locaux est en mesure d'abriter des activités de e-commerce en particulier et de logistique urbaine en général. Mais point de produit standardisé. A telle enseigne que le vocable n'est pas encore bien déterminé et qu'aucune réglementation n'encadre les surfaces inférieures à 6 000 m². « Le standard n'existe pas encore. Le produit clé-en-main non plus. Le marché est donc naissant, loin d'être mature »,



À Marseille, Sogaris implante, en 2009, une plate-forme de logistique urbaine au cœur de la ville

abonde **Christophe Ripert**.

« La logistique urbaine est au début d'un mouvement. Le produit n'est pas encore bien défini. En la matière, c'est l'utilisateur final qui donne le la, qui dicte ses besoins immobiliers en fonction de son profil », constate **Marco Simonetti**, directeur général Europe du Sud de Segro. « Le problème de l'industrie immobilière reste de se positionner au moins trois ans avant le lancement des travaux », poursuit-il. Clairement, elle n'en est pas là. Ni les promoteurs développeurs ni les

investisseurs ne sont, aujourd'hui, prêts à s'engager franchement dans cette voie. Or, la logistique urbaine aurait bien besoin d'une masse critique.

Ce spécialiste du péri-urbain, qui a développé des parcs d'activités en première couronne francilienne, abrite parmi d'autres des activités de logistique urbaine. Il est également propriétaire d'une partie des messageries exploitées par DHL. Et reste persuadé que le développement de la logistique en zone dense est d'abord lié à une réorganisation

des accès en ville et à la mutualisation des livraisons. « Les aires de livraison constituent le premier équipement logistique urbain. Mais elles sont souvent occupées par des véhicules particuliers en stationnement », confirme l'ORIE.

« De la logistique urbaine, nous en faisons en partie sur nos sites de Garonor et de Pantin », assurent **Christophe Broncard** et **Christian Raynaud**, au sein de Foncière Europe Logistique. Des sites qui sont remodelés pour épouser une vocation plus urbaine (voir encadrés page 25). « Une nouvelle classe d'actifs », définit **Christophe Broncard**. La logistique urbaine, Sogaris la pratique également en cœur de ville cette fois-ci avec sa plate-forme de Marseille Arenc, 100 % dédiée, divisée en cellules de 1 500 à 2 000 m² en moyenne. Une plate-forme exemplaire sur le plan du concept et de l'implantation mais qui n'est pas encore totalement commercialisée. Le dernier des quatre bâtiments que compte la plate-forme a été livré en juin 2009, elle affiche aujourd'hui un taux d'occupation de 65 %.

Avec Le Carré des Aviateurs, Segro décline son concept de parc d'activités péri-urbain



Le parc d'activités, ancêtre de la logistique urbaine ?

TROIS PRODUITS IMMOBILIERS

Parmi cette foison de solutions immobilières, aucune en particulier n'émerge clairement. Sans doute parce que les bâtiments de logistique urbaine épousent des besoins variés. « *Trois concepts tendent à se détacher* », définit tout de même **Diana Diziain**. « *Les bâtiments à*

multi-étages purement logistiques, pour lesquels il faudra accepter des charges foncières assez faibles. Les bâtiments mixtes logistique et locaux d'activités avec une péréquation bureaux type hôtel logistique de Sogaris. Le modèle classique de cross-docking avec un seul niveau », classe-t-elle.

Densifier donc construire en hauteur : mirage ou réalité en zone dense ? Fondrière Europe Logistique ne l'exclut pas sur son site de Pantin Logistique. GSE l'envisage dans le concours lancé auprès de futurs architectes. L'idée est clairement entrée dans les esprits. Reste à savoir si les utilisateurs sont prêts à prendre de la hauteur. « *La logistique à étages trouve tout son sens au plus près des centres-villes. Elle permet de baisser les coûts* », souligne Christophe Ripert qui a retenu l'idée pour la plate-forme de Sogaris-Rungis. Une solution déjà expérimentée... L'entrepôt Ney dans le 18^e arrondissement fait ainsi, de longue date, l'expérience de la hauteur. La Ville de Paris plancherait actuellement sur un programme d'une quinzaine d'hôtels industriels et d'activités dans un délai de 10 à 15 ans.

Villes, opérateurs immobiliers et utilisateurs commencent à peine à entrevoir

EXCLUSIF

UNE ÉTUDE DE LA SCET SUR LA FAISABILITÉ DES SITES LOGISTIQUES EN ZONE DENSE

Quelle est la valorisation foncière d'un bâtiment de messagerie urbaine en étages implanté en zone urbaine dense ? Telle est la question qui a été posée à plusieurs spécialistes de la place dans une étude réalisée à l'été 2010 par Eric Deroche, directeur d'opérations à la SCET pour le compte de la région, avec l'appui d'un groupe de professionnels

notamment Proudreed, DHL et GA. Une étude qui révèle que la logistique urbaine est déjà passée en « phase projet » chez un certain nombre d'opérateurs. « Le remodelage de ce dernier maillon logistique implique une réorganisation globale de la supply-chain de l'entreprise a minima à l'échelle régionale. Il a pour conséquence notamment la mise en

œuvre de sites dédiés au plus proche des zones urbaines denses », peut-on lire dans cette étude. « En matière de fonctionnalité, l'activité logistique urbaine ne répond pas à un modèle d'exploitation uniforme : des lieux de transbordement inter-modaux, une interface immobilière type cross-docking, des interfaces multi-fonctionnelles. Les besoins vont de quelques dizaines de m² à plusieurs milliers (le standard se situerait plutôt autour de quelques centaines de m²). Il peut s'agir d'un bâtiment type messagerie pour sites en zones urbaine dense. Il peut s'agir d'un bâtiment petit (ELU) pour déchargement/rechargement immédiat. Il peut s'agir de bâtiments plus profonds structurés davantage pour l'exploitation logistique que pour le transport », lit-on dans cette étude. Côté finances, ce produit, « compte tenu du risque engendré par le caractère novateur et spécifique de l'immeuble, l'engagement d'un locataire exploitant du bâtiment sur une longue période et de la perspective de revente du bâtiment au bout de 15 ans à un taux de capitalisation de 9 % maximum, un investisseur privé ou un PPP pourrait s'engager sur la base d'un taux de rentabilité interne de l'EBE d'au moins 8,5 %. Il pourrait également tabler sur un taux de rentabilité interne des fonds propres d'au moins 8,5 % après impôt », concluent les protagonistes de l'étude.

Le potentiel d'investissement ressort à 11,2 M€ pour un bâtiment embranché fer de 3 plateaux de 3 500 m² chacun sur un terrain de 14 500 m². Et la charge foncière à environ 300 €/m² shon plancher et 220 €/m² de terrain. En d'autres termes, une valorisation certes modeste mais bien réelle, dans un contexte où les standards techniques et d'exploitation sont encore en phase de maturation. Une juste dose de surfaces tertiaires, en lien avec la logistique, sera de nature à conforter financièrement ce type de projets.

Schéma logistique actuel

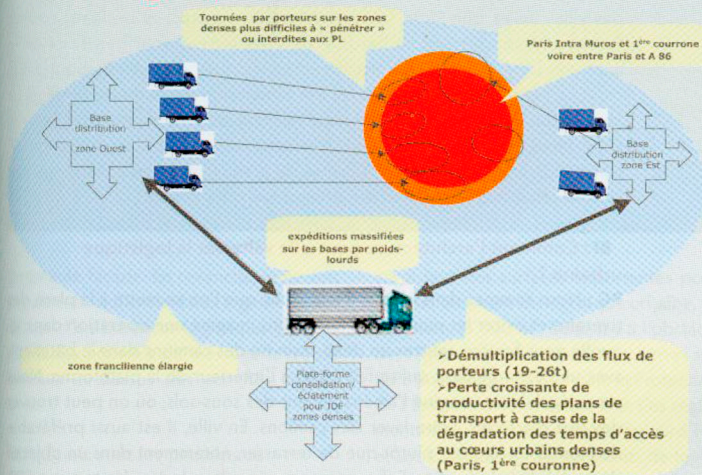
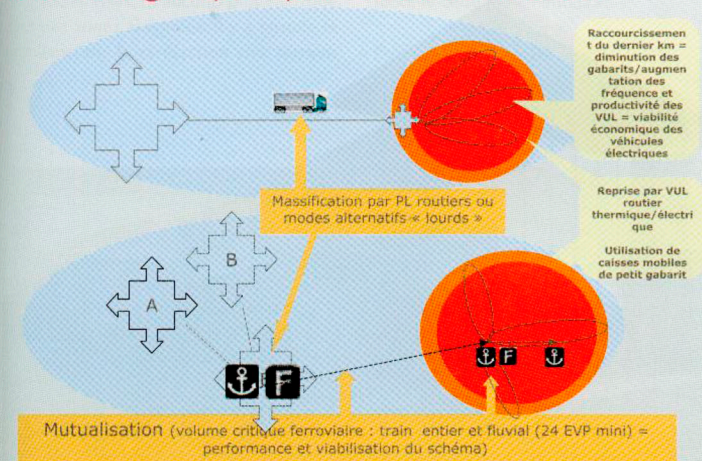


Schéma logistique optimisé du dernier km



un langage commun autour de leurs problématiques de logistique urbaine même s'ils sont loin de parler encore à l'unisson. Une voix manque, cependant, à l'appel de ce concert pour le moment peu symphonique : celle de l'architecte, qui ne s'est pas encore emparé du champ de la logistique urbaine. A quelques exceptions près... **Franck Hammoutène** a imprimé sa patte sur le quai de logistique urbaine lancé par Sogaris à Créteil et **Pierre d'Avout** du cabinet Archi Concept Europe sur la plate-forme de logistique urbaine Sogaris de Marseille-Arenc. **Philippe Gallois** de SAGL l'expérimente également. Mais l'exception s'arrête là. « *Un architecte n'a pas forcément la culture de fonctionnement de ces bâtiments. Les outils logistiques et industriels ont une logique spécifique* », partage un spécialiste.

Et l'équilibre économique de ces outils s'avère fragile. D'autant qu'avec le projet de loi de finances pour 2011 et sa cohorte de nouvelles taxes applicables aux bureaux élargies aux entrepôts, de nouvelles menaces pèsent sur le secteur de la logistique. (voir page 36) « *Ces nouvelles taxes risquent de porter vraiment atteinte à des bilans financiers déjà un peu fragiles et à des équilibres économiques déjà difficiles à trouver. Les actifs logistiques en zone dense seront fortement taxés, ce qui risque de se traduire par un effet inverse que celui souhaité et compromettre les opérations de logistique urbaine* », conclut Diana Dizain.



PHILIPPE GALLOIS
(SAGL Architectes Associés)

« **La logistique urbaine est un vrai sujet d'actualité, auquel nous croyons** »

Philippe Gallois, président directeur général de SAGL Architectes Associés, travaille depuis longtemps à la valorisation de la logistique urbaine, notamment à travers l'architecture. Entretien...

Business Immo : Comment définissez-vous la logistique urbaine ?

Philippe Gallois : C'est une logistique intra-muros, située dans les très grandes villes, telles que Paris, Lyon ou Marseille ou proches de Paris, comme Pantin, avec des terrains en bordure de voies ferrées pour bénéficier de la multi-modalité. La logistique urbaine est un vrai sujet d'actualité, auquel nous croyons. Nous participons d'ailleurs à la commission sur ce thème d'Afilog. La logique du dernier kilomètre, dans une ville comme Paris par exemple, est très importante et va dans le sens du développement durable. La demande en matière de logistique urbaine ne cesse de grandir, avec des collectivités qui veulent réhabiliter leur bâti et des promoteurs qui y croient.

BI : Comment l'architecture peut-elle valoriser la logistique urbaine ?

PG : Nous sommes dans la ville, il faut donc que l'on se mette à la place des riverains et éviter les nuisances. Nous avons imaginé une opération dans laquelle nous faisons rentrer un demi-train ou des camions dans le bâtiment, avec un déchargement qui se fait à plat à l'intérieur de la plateforme. Nous avons également imaginé l'aménagement des sous-sols, où on peut trouver des box d'artisans, voire laver des camions. En ville, il est aussi préférable de monter en hauteur plutôt que de terrasser, notamment dans un objectif de rentabilité du foncier. Enfin, nous essayons de valoriser les toitures ERP, amenées à recevoir du public. Dans Paris, c'est important de s'occuper de la

Le Parc des Damiers à La Courneuve
développé par Segro





cinquième façade. En revanche, je ne suis pas de ceux qui croient aux logements au-dessus d'un bâtiment logistique. Je crois plutôt aux activités de messagerie ou de bureaux au-dessus des activités logistiques.

BI : *Quels sont les principaux obstacles au développement de la logistique urbaine ?*

PG : En premier lieu, le prix du foncier dans les grandes villes, beaucoup plus cher que dans des zones éloignées. Il y a ensuite le problème de la raréfaction des terrains

car il faut des surfaces importantes pour faire un bâtiment de logistique urbaine, au minimum 15 000 m². Enfin, il y a l'obstacle des réglementations actuelles, relatives aux ICPE (Installation classée pour la Protection de l'Environnement) et aux ERP. Ces réglementations sont différentes aujourd'hui et contradictoires. Les bâtiments de logistique urbaine sont appelés à accueillir du public, notamment avec le développement du e-commerce. Il faut que le législateur modifie cette réglementation.

Propos recueillis par Sophie Da Costa

SAGL a imaginé une plateforme logistique mixant activités de logistique, de messagerie et de bureaux.

TOSTAIN & LAFFINEUR
REAL ESTATE SOLUTIONS

*Des questions sur l'immobilier
logistique en Nord - Pas de Calais ?*

NOTRE ÉTUDE DE MARCHÉ 2010

À VOTRE DISPOSITION SUR LE SITE
www.tostain-laffineur-immobilier.com

23, rue de la Performance 59650 Villeneuve d'Ascq

(+33) 3 20 04 06 00

Impact des lois de finances sur l'immobilier logistique !

Les lois de finances de fin d'année ont été particulièrement riches pour le secteur immobilier. Plusieurs de ces mesures touchent plus particulièrement l'investissement immobilier logistique que ce soit dans son financement, sa construction ou sa commercialisation auprès des locataires et par là-même sa détention. Nous vous proposons de faire un rapide tour de ces impacts.

Par Christine Daric, avocate associée Baker & McKenzie SCP

Du point de vue du financement, la loi de finances pour 2011 a changé les règles du jeu en étendant le champ d'application des règles de sous-capitalisation aux intérêts afférents aux prêts, même consentis par une banque, dont le remboursement est garanti par une société appartenant au même groupe que l'emprunteur. Certaines exceptions sont prévues notamment lorsque la sûreté dont il s'agit est un nantissement des titres de la société emprunteuse. Les intérêts afférents aux prêts bancaires sont donc aujourd'hui susceptibles d'être considérés comme étant non déductibles d'un point de vue fiscal si les ratios prévus par les règles de sous-capitalisation sont remplis. Cette nouvelle règle est applicable aux emprunts en cours¹ et donc dès l'exercice clos le 31/12/2010. Par son effet rétroactif, cette disposition pourrait mettre certaines sociétés en difficulté par rapport à leurs emprunts dans la mesure où leurs ratios vont se trouver dégradés et leur solvabilité impactée, et à leurs investisseurs pour lesquels les simulations financières ne tenaient pas compte d'un éventuel IS à payer. On peut craindre également un accès au crédit plus difficile, les prêteurs et emprunteurs ayant intérêt à limiter le nombre de garanties intra-groupes.

Du point de vue des coûts de construction, le champ d'application de la redevance pour création de bureaux a été étendu à



l'ensemble de la région Ile-de-France et aux locaux de stockage, locaux commerciaux et locaux annexes pour les demandes de permis de construire ou autorisations déposées à compter du 1er janvier 2011. Le tarif par m² de surface créée de locaux de stockage et locaux commerciaux est celui applicable aux bureaux (zone 1 : 344 €/m², zone 2 : 214 €/m², et zone 3 : 86 €/m²) avec un abattement respectivement de 85 % et 65 %. Les coûts de construction vont donc s'en trouver augmentés. Parallèlement, une réforme des taxes d'urbanisme est en cours et un premier volet est applicable pour les demandes d'autorisation déposées à compter du 1^{er} mars 2012. La taxe d'aménagement se substitue désormais à 6 taxes dont la taxe locale d'équipement (TLE). Elle se calcule sur une valeur par m² de 660 € (Ile-de-France 748 €) avec un taux de 1 % à 5 % pour la part communale (20 % dans certains secteurs si nécessité de réaliser des travaux substantiels par la commune), de maximum 2,5 % pour la part départementale et maximum 1 % pour la part région Ile-de-France.

Par ailleurs, afin de mettre en place le financement du Grand Paris, les tarifs, le champ d'application et le zonage de la taxe annuelle sur les bureaux, locaux commerciaux et locaux de stockage en Ile-de-France (TABIF) ont été modifiés dès le 1^{er} janvier 2011. Entrent désormais

dans le champ d'application de la TABIF les emplacements de stationnement qui en étaient expressément exclus. Les tarifs ont tous été augmentés à minima de 40 % et de nombreuses communes ont changé de zone. Toute la région Ile-de-France et non seulement certaines communes est aujourd'hui concernée par cette taxe. Cette taxe est dans la plupart des baux refacturée au locataire mais l'augmentation considérable de son montant devrait générer des discussions.

Enfin, l'article 34 de la loi de finances rectificative pour 2010 organise la révision des valeurs locatives cadastrales pour les locaux professionnels. Ces valeurs servent d'assiette à la taxe foncière sur les propriétés bâties et la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE). Seuls sont concernés les locaux à usage professionnel et donc les entrepôts logistiques. Dans un premier temps, l'administration fiscale va collecter des données auprès des propriétaires, locataires et professionnels du secteur immobilier. Cette collecte se fera en deux phases : (i) une phase d'expérimentation en 2011 avec 5 départements tests : le Bas-Rhin, la Haute-Vienne, l'Hérault, le Pas-de-Calais et Paris. De nombreux propriétaires ont déjà reçu des déclarations n°660 REV K à remplir pour le 14 mars 2011², les entrepôts logistiques étant en principe classés en section 3.3 DEP 2 ; (ii) une phase de généralisation à tous les départements, y compris les départements test, en 2012 et 2013. Il convient de s'y préparer dès à présent. Le texte prévoit 150 € d'amende en cas d'absence de déclaration, 15 € d'amende sont prévus par omission ou inexactitude sans que le total des amendes ne puisse être inférieur à 60 € ou supérieur à 150 €.

Les nouvelles évaluations seront intégrées dans les bases de l'année 2014.

L'immobilier logistique n'a donc pas été oublié par les lois de finances et d'autres mesures sont encore attendues...

Notes

1/ Sauf s'ils ont été contractés pour l'acquisition de titres.
2/ 24 mars en cas de télédéclaration.

3. Les nouveaux concepts

Des concepts de logistique urbaine : on en compte une poignée à peine sur le marché hexagonal. Emmenés par quelques architectes audacieux, ces concepts mettent à l'épreuve des notions de hauteur, de densité et de mixité fonctionnelle, notamment. Business Immo vous propose de découvrir ce que sera la logistique urbaine de demain...

CITY HUB, À LA CONQUÊTE DES MÉTROPOLES

Constatant qu'il n'est pas facile d'intégrer la logistique à nos modes de vie citadins, le promoteur Urban Real Estate a imaginé City Hub. Conçue par le cabinet d'architectes B&B, la plate-forme citadine se veut une solution globale et résolument métropolitaine aux problématiques de réception, d'organisation, de stockage et de transport de marchandises. Une unité cohérente où se trouvent aussi regroupés les équipes et le départ des livraisons.



Urban Real Estate et B&B
Architecte font le pari de hubs
totalement intégrés à des éco-
quartiers mixtes

POUR QUE LA LOGISTIQUE AIT DROIT DE CITÉ

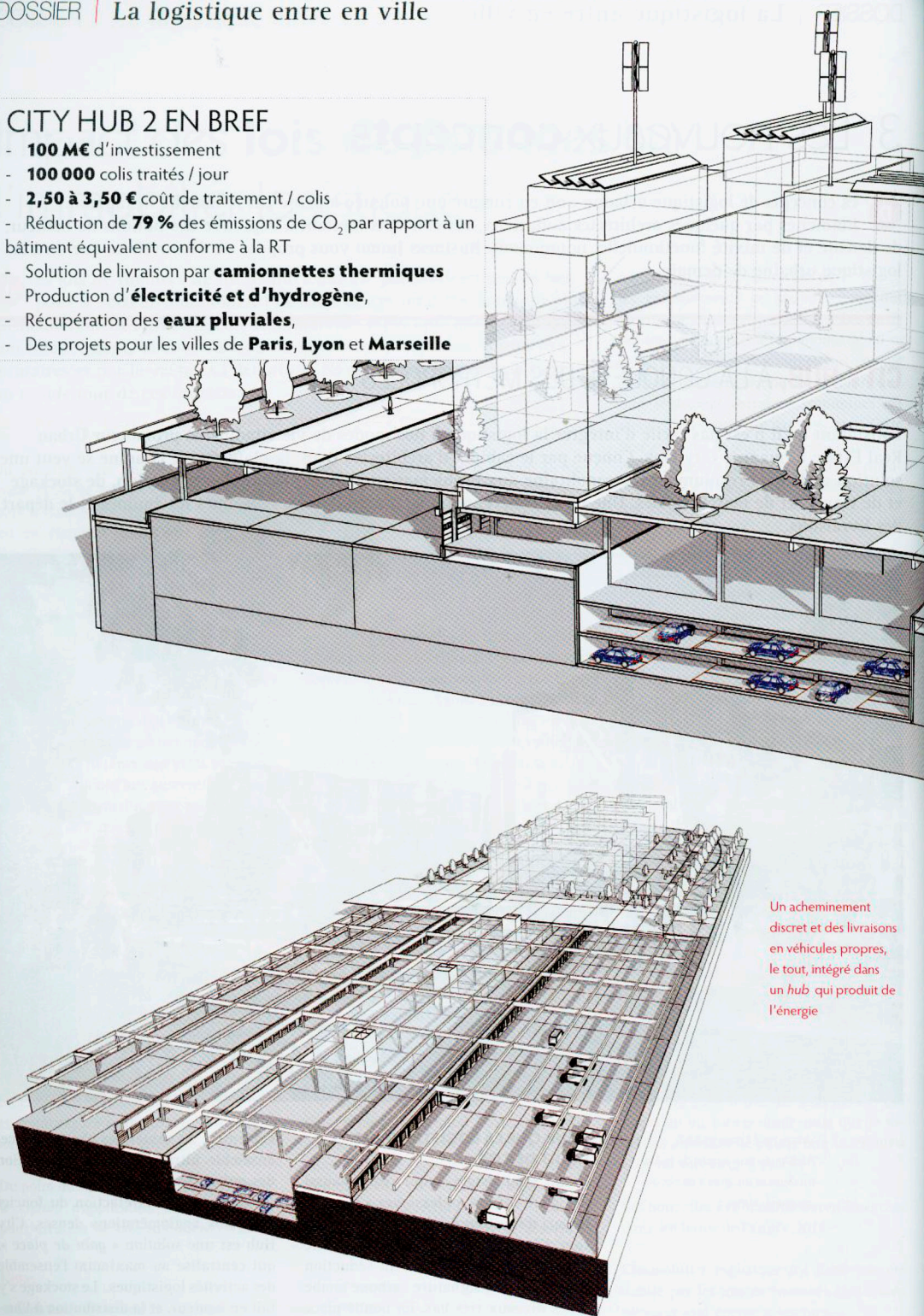
Urban Real Estate – qui réalise aussi des plate-formes « classiques » – a fait le pari d'équilibrer dépenses et production d'énergie sur l'ensemble d'un pôle logistique. Voilà l'argument séduction de son hub : la signature carbone tombe à des niveaux très bas. En bonne place

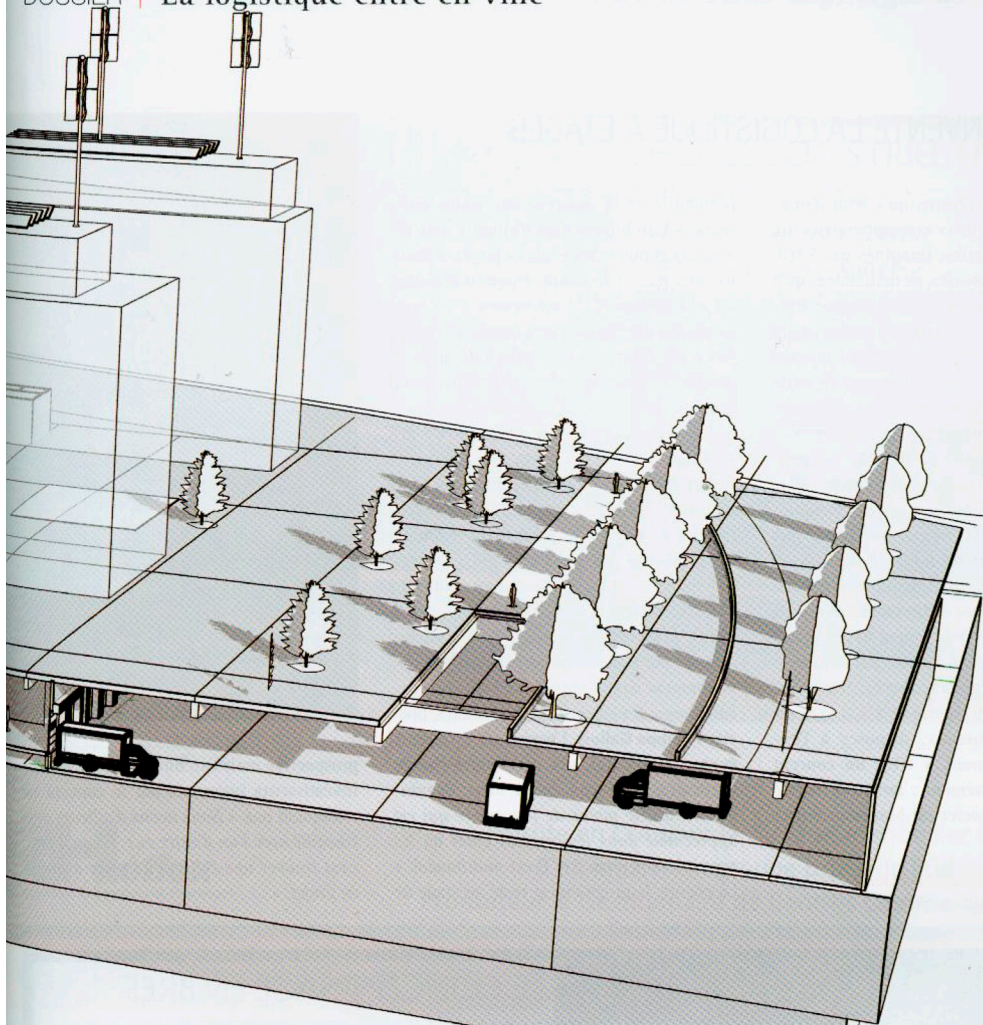
également au cahier des charges de cet ensemble ultra compact, la limitation des nuisances sonores.

En réponse à la raréfaction du foncier dans nos agglomérations denses, City Hub est une solution « gain de place », qui centralise au maximum l'ensemble des activités logistiques. Le stockage s'y fait en hauteur, et la distribution à l'ho-

CITY HUB 2 EN BREF

- **100 M€** d'investissement
- **100 000** colis traités / jour
- **2,50 à 3,50 €** coût de traitement / colis
- Réduction de **79 %** des émissions de CO₂ par rapport à un bâtiment équivalent conforme à la RT
- Solution de livraison par **camionnettes thermiques**
- Production d'**électricité et d'hydrogène**,
- Récupération des **eaux pluviales**,
- Des projets pour les villes de **Paris, Lyon et Marseille**





horizontale. Inutile de multiplier les structures, et donc les frais. Tout converge vers le *hub* : acheminement de nuit, traitement des colis, production d'énergie nécessaire au site, et enfin, départ des livraisons en véhicules propres. En évitant le morcellement du processus, cette « centrale » rationalise les flux et permet de réaliser des économies d'échelle. « Le prix de traitement au colis est imbattable ! Entre 2,50 et 3,50 € / pièce, selon le type de hub », explique **Jean-Christian Schwarz**, fondateur et gérant d'Urban Real Estate.

Le bâtiment-concept peut prendre en charge une vaste palette de produits, « du colis poste au mètre cube, absolument tout sauf le froid », précise Jean-Christian Schwarz. City Hub est ainsi susceptible de répondre aux besoins

de tous types d'utilisateurs, des enseignes de grande distribution aux sites de vente en ligne. Aujourd'hui, deux types de projets sont envisageables : le concept original, destiné aux mégapoles, (50 000 à 100 000 colis / jour), et un gabarit prévu pour les grandes villes (10 000 à 50 000 colis / jour), pour un coût oscillant entre 20 et 100 M€ selon le format. En collaboration avec des constructeurs, Urban Real Estate et B&B Architectes réfléchissent notamment à des *hubs* totalement intégrés à des éco-quartiers mixtes. Aujourd'hui, trois projets sont en cours en France, et un à l'étranger. Des idées à suivre...

PARIS, ENJEU CAPITAL(E)

A Paris, la logistique urbaine est à l'agenda politique, insiste Jean-Chris-

tian Schwarz. La pression foncière et la sous-offre de logements tendent à reléguer les logisticiens dans les communes de grande couronne. La principale difficulté réside donc dans l'acquisition de sites stratégiques en bordure de la capitale.

Mais à l'heure où se joue le Grand Paris, est-il si pertinent de ramener la logistique dans la métropole ? La question environnementale et la maîtrise du trafic routier méritent que l'on étudie l'impact de ce « dernier kilomètre ». Une réflexion sur la mixité est également à l'œuvre, la logistique urbaine s'avérant un bon moyen de ramener au cœur des villes activité et emplois. Le concept y prendrait d'autant mieux que Paris possède déjà toutes les infrastructures adéquates.

SAGL RÉINVENTE LA LOGISTIQUE À ÉTAGES

Ils ne sont, pour l'heure, qu'à l'état d'images 3D. Mais les deux concepts novateurs de logistique urbaine, imaginés par SAGL Architectes et Associés, ne demandent qu'à trouver investisseurs pour voir le jour. Présenté au salon SITL 2010, le premier projet propose une plateforme logistique mixant activités de logistique, de messagerie et de bureaux. « L'équilibre entre les différents éléments programmatiques permettrait l'émergence d'un pôle de bureaux indépendant de l'activité logistique, explique Philippe Gallois. Ces bureaux, directement accessibles depuis la toiture, n'affectent pas le fonctionnement des zones de stockage ou de production. » Le bâtiment propose ainsi un rez-de-chaussée entièrement dédié au stockage et au déchargement développant près de 24 000 m². A l'étage, par lequel on accède via des rampes d'accès, 5 000 m² d'activités de messagerie et 2 x 3 000 m² d'activités de bureaux, disposés à l'extrémité du bâtiment. « C'est un concept viable économiquement : lorsqu'on monte en hauteur, le foncier est beaucoup mieux

Le concept développe un bâtiment de logistique à étages de 24 000 m²

rentabilisé et la construction moins onéreuse. » L'architecte s'est d'ailleurs aidé de messagers pour concevoir ce projet. « Nous n'avons pas, à ce stade, répondu à toutes les contraintes ICPE inhérentes à ce type de projets atypiques. Sans foncier disponible, il est difficile d'aller plus loin dans la démarche, mais ce projet a déjà intéressé deux investisseurs et nous sert dans nos réflexions pour concevoir des bâtiments logistiques. »

Deuxième projet du cabinet, lui aussi basé sur une logistique à étages : l'hôtel logistriel. « C'est une logistique à double hauteur, qui développe 2 fois 12 000 m². » Le rez-de-chaussée est voué à l'échange multimodal, accessible à la fois aux camions et aux trains ou tramways. « Ici, la plateforme est ouverte mais peut également être fermée, notamment dans le cas d'une logistique urbaine avec des riverains à proximité », précise Philippe Gallois. L'accès aux différents étages se fait, lui, via des monte-charge verticaux. « Ce concept a deux avantages : il utilise moins de foncier, ce qui est appréciable dans les grandes villes où les terrains sont rares ; et il est multimodal. » Là encore, le projet en est resté au stade de

L'hôtel logistriel de SAGL : une logistique à double hauteur, développant 2 x 12 000 m².



prospective mais l'architecte assure que les investisseurs intéressés par le concept ne manquent pas. « Nous avons d'ailleurs déjà travaillé avec l'un d'entre eux. Ce qu'il faut, c'est trouver une collectivité prête à lancer ce projet. »

LE CONCEPT SAGL EN BREF

- 24 000 m²** de logistique au rez-de-chaussée
- 5 000 m²** de messagerie au premier étage
- 6 000 m²** d'activités répartis sur deux étages (R+1, R+2)
- Loyer prévisionnel : **90 à 120€/m²**
- Coût prévisionnel de l'opération : **500€/m²**



L'HÔTEL LOGISTRIEL EN BREF

2 x 12 000 m² à R+1 et R+2

Loyer prévisionnel : 90 à 120€/m²

Coût évalué du projet : 500€/m²



recrute en CDI pour la Division Immobilier Commercial
d'un important groupe privé du Sud de la France :
Promoteur & Gestionnaire de Centres Commerciaux urbains

1 Négociateur Immobilier Commercial H/F réf : NG/03

Vous assurez la négociation des baux commerciaux avec les enseignes nationales et internationales jusqu'à la signature effective des baux. Vous prospectez les enseignes les plus adaptées au positionnement des projets, vous participez à la définition des plans de merchandising et grilles de loyers en présentant vos dossiers en comité de validation. Vous obtenez les meilleurs revenus locatifs et accompagnez le suivi de vos dossiers avec les services internes.

De formation supérieure, vous justifiez d'au moins 3 ans chez une foncière, un promoteur-bailleur ou un broker-commercialisateur. Une expérience dans le réseau de commercialisation des enseignes de luxe serait un point fort. Vos qualités relationnelles vous permettent de vous appuyer sur votre réseau, de mener à bien votre mission et de représenter au mieux les intérêts de la société. Excellent négociateur, vous aimez les challenges. Vous êtes tenace et déterminé dans l'atteinte de vos objectifs. Vous possédez de bonnes connaissances juridiques (baux commerciaux) et une bonne maîtrise des outils bureautiques (Pack Office et Internet).

CDI - statut cadre - à pourvoir dès que possible
Localisation : Montpellier ou Nice Côte d'Azur
Rémunération : Fixe + primes + frais + mutuelle

1 Directeur de la Commercialisation H/F Réf. : DC/03

Moteur de la performance commerciale de votre équipe, vous êtes garant de la bonne commercialisation des centres commerciaux. En lien direct avec la DG et avec l'appui des services internes et de votre réseau, vous menez à bien les dossiers de commercialisation et serez l'interlocuteur direct pour les négociations à fort enjeu. Vous établissez la stratégie commerciale et merchandising. Vous optimisez les conditions locatives et la rentabilité des actifs dont vous avez la charge et rendez compte des résultats de votre service.

Professionnel de la commercialisation de C.Ciaux, de formation supérieure, vous justifiez de 5 à 10 ans dans la commercialisation de surfaces commerciales (C.Ciaux, commerces, pas de porte, retail parks) chez une foncière, un promoteur-bailleur ou un broker-commercialisateur. H/F de challenge, doté(e) d'aisance relationnelle et de charisme, vous faites preuve d'un vrai talent de leader et de négociateur. Autonome, organisé(e), rigoureux(se), vous faites preuve d'analyse et d'implication dans la gestion de vos dossiers et dans le pilotage de votre activité. Vous êtes à l'aise avec les outils bureautiques (Pack office et Internet).

CDI - statut cadre - à pourvoir dès que possible
Lieu : Montpellier + déplacements nationaux
Rémunération : fixe + primes + avantages + frais + mutuelle

www.rheflex.fr

Merci d'adresser votre CV et motivations à notre Cabinet RHéflex Recrutement à l'attention de Mme VILLETTE par courriel à vvillette@rheflex.fr

GSE LANCE UN CONCOURS POUR INVENTER... LA LOGISTIQUE DE DEMAIN



Le projet n°3 fuit « le monolithe parallélépipédique classique et ennuyeux ».

C'est peu dire que GSE croit en la logistique urbaine. Depuis deux ans, le groupe en a fait le thème principal d'un concours novateur, intitulé « *GSE Challenge Innovatrice building & design* » et ouvert aux étudiants en école d'architecture. « *Nous avons établi trois critères principaux : l'intégration de l'entrepôt dans le tissu urbain ; son bon fonctionnement, notamment pour les problématiques d'entrées/sorties/circulation/chargement/stockage ; et, enfin, la mixité proposée (logistique, bureaux, logements)* », précise **Michel Hugues**, directeur général de GSE. Trois objectifs que les quatre lauréats de la première édition ont atteint haut la main, en imaginant des entrepôts à Porte de la Villette. « *Ce ne sont que des concepts aujourd'hui, mais les premières bases d'un modèle économique sont là* », assure le directeur général.

Innovant à plus d'un point, ces projets esquissent plusieurs idées maîtresses, à l'instar du projet n°1 de **François-Auguste Bizet** (ENSA Paris La Villette). Sa plateforme logistique multimodale, avec son architecture innovante, très éloignée des classiques plateformes, s'intègre intelligemment à l'environnement urbain de la Porte de La Villette. Les rampes d'accès,

souvent reléguées au second plan, jouent ici un rôle de premier plan : circulaires, positionnées au centre du bâtiment, elles sont recouvertes d'une enveloppe en bois élancée. Pour casser l'aspect très linéaire de la plateforme, le jeune architecte a également imaginé des percées visuelles avec des alternances bardage bois, murs, végétaux, vides, insufflant une vraie dynamique et une architecture audacieuse à l'ensemble. S'inscrivant dans la même veine, le projet n°3 repose, lui aussi, sur un concept qui fuit « le monolithe parallélépipédique classique et ennuyeux ». Les trois concepteurs imaginent un bâtiment à étages fragmenté en différentes cellules séparées par des jardins. Sorte « *d'entrepôt sur cour* », le bâtiment relève à la fois le double défi de densifier et de s'inscrire dans une démarche de développement durable.

En 2011, GSE a lancé un nouveau défi aux étudiants : concevoir un ensemble immobilier dans le cadre du projet urbain « *Carré de Soie* » de la communauté urbaine de Lyon. Là encore, les participants ont carte blanche pour imaginer la logistique urbaine de demain.

Le projet n°1 se distingue par son architecture innovante.



HAMMOUTÈNE SIGNE UNE MESSAGERIE FUTURISTE POUR SOGARIS

L'architecture bouscule enfin les bâtiments logistiques. Il était temps... **Frank Hammoutène**, Equerre d'Argent 2006, est l'auteur du futur quai de messagerie urbaine lancé par Sogaris à Créteil. Sur une ancienne friche industrielle positionnée en façade de l'A86, ce futur bâtiment de 5 000 m² (dont 800 m² de bureaux) et de 60 quais détone déjà par son allure élégante. Conçue comme deux parallélépipèdes qui se croisent, cette plate-forme habillée de rouge et de gris – le code couleur de Sogaris –, fait la preuve qu'il est possible de conjuguer performance du bâtiment et architecture originale. Son propriétaire le revendique sans équivoque : « pour son futur utilisateur, au-delà de ses atouts intrinsèques, ce quai de

messagerie va s'inscrire dans une stratégie de communication. L'architecture résolument futuriste imaginée par Franck Hammoutène deviendra une composante de l'image de son futur opérateur. Car elle ne pourra pas laisser insensibles les 160 000 véhicules passant quotidiennement devant le site », ne cache pas son futur propriétaire.

Architecture novatrice rime avec logistique urbaine. Il rime également avec prise de risques financière. Contre toute attente, ce quai de messagerie est lancé tout prochainement en blanc. Un pari osé dans un contexte où le blanc n'est plus en vogue. Sogaris mise, à coup sûr, sur son image différenciante et sa localisation pour séduire un ou plusieurs locataires.

« Réagir à contre-cycle est une stratégie qui a souvent porté ses fruits. Il n'existe pas d'offres concurrentes sur ce secteur et le stock de quais de messagerie est surtout ancien. L'emplacement, ensuite, fait l'unanimité », argumente **Jean-Louis Foesel**, président du directoire de Sogaris.

Ce produit, proposé à la location à un seul utilisateur, sera livré fin 2011, voire dès octobre si un utilisateur se positionnait rapidement. « Nous visons plus particulièrement les entreprises engagées dans une optique de revalorisation de leur image et notamment les opérateurs de e-commerce. Dans ce contexte, le produit devient un vecteur de communication », ajoute le président du directoire de Sogaris.

La plate-forme logistique urbaine, un vecteur de communication ?

Sogaris a pris le pari de lancer cette plate-forme logistique futuriste en blanc



SOGARIS CRÉTEIL EN BREF

5 000 m² de messagerie

800 m² de bureaux

1 600 000 véhicules / jour passant devant le site

