

Club économie de la fonctionnalité & développement durable

Séance du 27 avril 2011

Ecoquartier de l'Union : comment aménager la ville durable ?
Agnès CRUCE, directrice du projet, SEM Ville renouvelée.

Table des matières

L'aménagement de l'écoquartier L'Union ... 1

Présentation du projet.....	1
Les 7 familles de l'Union.....	1
SEM Ville renouvelée, l'aménageur.....	2
L'Union, un écoquartier.....	2
De la voiture aux nouvelles mobilités.....	2
Les parkings silos, un objet de négociations au service de l'évolution des modes de déplacement.....	3
Penser des solutions évolutives	3
La mobilité : une logique de fonctionnalité.....	3

Echanges entre les membres du Club..... 4

Une nouvelle mobilité qui interroge.....	4
La mobilité est-elle pensée en lien avec les rythmes de vie du quartier ?	4
Moins de mobilité ou une autre mobilité ?.....	4
Un quartier qui se construit entre programmation, participation, adaptation	5
Créer les conditions de la mixité sociale.....	5
La place des enfants, de l'école dans la ville	6
Comment passe-t-on d'un bassin d'emplois ouvriers à un bassin tertiaire ?	6
Un « saut fonctionnel » pour la SEM.....	6
Un paysage institutionnel en mouvement	7
Réinterroger le travail de la SEM	7
Ne pas reconduire les erreurs du passé.....	7

Enseignements au regard de l'économie de la fonctionnalité 8

La mobilité est fortement marquée par les logiques territoriales.....	8
La mobilité se pense sur un long terme.....	8
L'aménagement change de métier.....	8
Les lieux d'intermédiation dans le territoire sont indispensables.....	8
Les modalités de passation de la commande publique conditionnent les capacités à penser et agir de manière renouvelée.....	8

L'aménagement de l'écoquartier L'Union

Agnès CRUCE, directrice de projet.

A la demande du Club, la présentation du projet s'est principalement centrée sur la question de la mobilité.

Présentation du projet

L'Union, est un quartier de la communauté urbaine de Lille, positionné sur le territoire des communes de Roubaix Tourcoing et Wattrelos. Il a une superficie de 80 hectares. L'aménagement actuel porte sur une bande de 2 kilomètres le long du canal, sur une largeur de 500 m à 1 kilomètre. Le projet d'aménagement urbain est en phase opérationnelle depuis 2007.

Ce quartier accueillait anciennement des activités industrielles, parties avec l'accroissement des contraintes (d'accès notamment). Restent des bâtiments issus de ce passé. Le choix a été fait de partir de ce patrimoine pour recomposer le quartier.

Depuis 2000, une ligne de métro arrive à proximité du quartier.

Les 7 familles de l'Union

Sur le quartier en cours d'aménagement, vivent ou vivront « 7 familles », ayant chacune ses propres spécificités et attentes. Sur la totalité de l'opération, 20 à 30% des logements seront des logements sociaux, 30% des logements intermédiaires. Le reste sera en accession à la propriété (actuellement sur les villes concernées, le

parc d'habitat social compte pour 80% de l'ensemble des logements). Chaque îlot verra une mixité d'habitats.

Les « 7 familles » sont :

1/ « Proximité populaire ». Des familles ancrées dans le quartier depuis longtemps, ayant une très faible mobilité. Elles habitent souvent dans les maisons en brique typiques de l'habitat local.

2/ « Offre résidentielle ». Ce seront de nouveaux habitants, peut être sensibilisés à la logique écoquartier, qui travailleront peut être dans les activités liées au futur pôle « innovation textile ». La réponse envisagée est de l'habitat collectif, intermédiaire, plus dense que les maisons anciennes. Mais avec un travail à mener sur l'extérieur, le confort, l'intimité, l'aspect pratique du logement (buanderie etc), notamment afin d'attirer des cadres supérieurs.

3/ « Recherche – innovation ». La stratégie de développement économique du quartier passe notamment par le développement de deux filières identifiées à l'échelle de l'agglomération : le textile innovant et les médias. Sera notamment mis à disposition des professionnels du textile, un laboratoire de recherche mutualisé. On vise ici une économie de pointe, des innovations à caractère mondial.

4/ « Ville des petits investissements ». Sont attendues des entreprises locales-régionales.

5/ « Génie urbain ». Les professionnels de l'aménagement vont passer 15 ans sur le projet, donc sur le quartier.

6/ « Le tertiaire supérieur ». Des immeubles de bureaux à R + 8 en vue d'accueillir des sièges sociaux. Ces activités amèneront sur le quartier des employés de bureau.

7/ « Consommation – image de marque ». La marque de « sports collectifs » de Décathlon, Kipsta, va regrouper sur un même site un magasin, les équipes de R&D, des espaces de pratique indoor et outdoor. Kipsta, arrive avec une approche « industrielle » : leur projet est finalisé et ils cherchent un lieu

d'implantation. On est à l'opposé à l'idée de co-construction.

SEM Ville renouvelée, l'aménageur

Ville renouvelée est une société d'économie mixte, comprenant 90 salariés. Elle intervient sur divers territoires, autour de plusieurs métiers : aménageur, constructeur, réhabilitation d'habitat ancien (transféré), gestion de parc de stationnement, gestion de bâtiments dédiés aux entreprises (100 000 m² en portefeuille). Ces diverses activités sont autant de compétences qui permettent à l'interne un partage entre professionnels.

L'équipe directe dédiée au projet de l'Union comprend 11 personnes.

La concession d'aménagement a été attribuée à la SEM suite à une procédure d'appel d'offres. Le budget du projet est de 200 millions d'euros, dont 120 apportés en fonds publics, le reste étant des recettes liées à l'installation d'activités et de logements.

Le pilotage du projet se mène en lien avec la communauté urbaine et les 3 villes concernées.

L'Union, un écoquartier

L'Union est le premier quartier qui expérimente la Charte écoquartier définie par la métropole Lilloise.

Le projet intègre un objectif de densification qui a amené à prévoir la construction de 550 000 m² au lieu des 350 000 m² initiaux. Au final le quartier accueillera 4000 habitants et 4000 salariés. L'autre ligne force du projet : limiter la place de la voiture dans le quartier.

De la voiture aux nouvelles mobilités

Le projet urbain vise une nouvelle mobilité afin de partager l'espace public, de l'ouvrir aux autres usages que la voiture, de ne pas le privatiser.

Deux constats ont renforcé cet objectif :

- il y a 15-20 ans quand une entreprise s'installait, elle prenait la moitié du terrain acheté pour y faire des places

de parking. Ceci n'est plus possible avec l'objectif de densification voulu.

- Dans les rues où l'habitat type est la maison en bande, la place de stationnement sur l'espace public devant la maison devient une place « privatisée » : les personnes ne comprennent pas qu'une autre personne qu'eux puisse s'y garer.

Au delà de ces constats, un enjeu lié à l'accès au quartier : l'Union est en milieu urbain. La principale voie d'accès est une voie rapide. Volonté a été affichée de ne pas créer de nouvelle voie rapide en prévision de l'implantation de nouveaux habitants et salariés. La maîtrise des places de stationnement vise donc à limiter la venue de voitures sur le quartier.

En complément, l'accent est mis d'une part sur les transports en commun avec la création prévue d'une nouvelle rue avec site propre pour le bus ainsi que d'une nouvelle voie de bus qui relie au métro.

D'autre part, sur les modes actifs : un travail est mené sur les espaces publics afin de définir des voies cyclables, mais également les lieux où poser des arceaux pour se garer, ainsi que des stations de vélo partagé (à venir dans le cadre de la nouvelle délégation de service public). Les aménagements liés au vélo doivent aller jusqu'à l'habitat. Des exemples existent dans d'autres villes d'habitats collectifs pensés avec des monte-charges ainsi que des abris sur coursive, permettant aux personnes de ranger leurs vélos à l'extérieur, devant leur appartement.

Les parkings silos, un objet de négociations au service de l'évolution des modes de déplacement

La volonté de limiter très fortement la création de places de parking autour des entreprises s'applique également aux logements. Les sols du quartier étant pour certains pollués, le choix a été fait de ne pas creuser pour éviter d'avoir à enlever et transporter dans des sites actuellement non pollués la terre. Aussi, la solution retenue est celle de la construction de parkings silos (5 prévus en cœur de quartier, avec un nombre de places limitées).

Un changement de logique dans le droit de l'urbanisme : les plans locaux d'urbanismes prévoient généralement un nombre minimum de places de parking à construire. Ici nous réfléchissons plutôt au nombre de place maximum à autoriser. Les discussions avec les promoteurs et les entreprises se passent donc à l'occasion de l'échange sur la dynamique du projet de quartier lors de l'acte de vente des terrains.

Nous proposons aux promoteurs de vendre des droits de stationnement pour les résidents. Les places ne seront pas privatives, afin de permettre que des véhicules de salariés occupent en journée des places qui le seront le soir par les habitants.

Au total, on peut imaginer que 400 places permettent de répondre aux besoins liés à 700 abonnements.

Penser des solutions évolutives

Fin 2009, début 2010, lors des premières commercialisations, l'offre de transports publics n'était pas à la hauteur des attentes : les entreprises hésitaient à investir le quartier. Or, nous avons besoin de commencer à remplir celui-ci.

Une proposition leur a été faite : un droit de stationnement augmenté pour les premières années (répondant à leur demande initiale) mais réduit au fil des ans, lorsque l'offre de transport en commun sera optimale. Le gestionnaire du parking doit pouvoir négocier au fur et à mesure pour reprendre des places : c'est une position particulière, qui doit se coordonner avec le projet urbain.

En complément, proposition a été faite aux entreprises qui arrivent de les accompagner à réaliser un plan de déplacement d'entreprise (PDE). Depuis, cette prestation a été intégrée dans la délégation de service public transport et c'est Transpole, l'opérateur, qui réalise cette prestation.

La mobilité : une logique de fonctionnalité

Le parking silo sera situé à chaque fois entre des secteurs d'habitat et d'activité. Au rez-

de-chaussée des espaces de commerce seront proposés, parmi eux des services à la mobilité. On peut ainsi envisager d'y accueillir des points relais colis, de la livraison, des ateliers au service du vélo, une conciergerie de quartier.

Une autre dimension, celle de l'information, est actuellement travaillée, dans le cadre d'un appel à projet « Mobilité durable » porté par l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) auquel la SEM s'est associée. Il s'agit de posséder à l'échelle de l'agglomération un site qui fasse la synthèse des informations utiles pour se déplacer dans la ville : horaires des commerces, services, offre du réseau de transports en commun, de services à la mobilité etc.

L'ensemble de ces aménagements et services devant déboucher sur de nouvelles formes de mobilités durables.

Echanges entre les membres du Club

Une nouvelle mobilité qui interroge

Les voitures électriques sont-elles prises en compte (Marie Helouin) ? Les parkings silo sont-ils également des parkings publics (Hugues Deleu) ? La logistique urbaine (dernier kilomètre) est-elle pensée, avec des places de stationnement spécifiques et sécurisées pour les camionnettes et utilitaires (Pascale Pécheur) ?

Agnès Crucé : les voitures électriques auront des places réservées dans les parkings silo. Par ailleurs, ces parkings seront également accessibles en tant que parking public, mais avec des tarifs relativement dissuasifs.

Des inconnues existent sur la viabilité de ces parkings, notamment liées à l'usage de la voiture dans les prochaines années. Nous avons donc anticipé en demandant aux concepteurs de penser la mutabilité de ces équipements. Deux possibilités : récupérer le foncier et reconstruire autre chose, ou faire évoluer le bâtiment. Ainsi, la hauteur sous plafond a été mise à 3 mètres, afin de pouvoir éventuellement reconfigurer ces parkings en bureaux.

La hauteur de 3 mètres permet en outre d'accueillir les camionnettes et utilitaires.

Par ailleurs, le canal traverse le quartier. Depuis le port, il compte 7 écluses ce qui représente 4 heures de trajet. Est-ce un moyen de transport de marchandises adapté ?

La mobilité est-elle pensée en lien avec les rythmes de vie du quartier ?

Jean-Yves Boulon : un modèle urbain lié à une nouvelle mobilité est en construction. La nouvelle mobilité est à construire. Le territoire a été marqué par l'industrie. Aujourd'hui l'Union accueille de nouveaux secteurs d'activité qui travaillent pour certains 24h/24 (les médias par exemple). Les salariés vont venir en voiture ce qui risque de créer des conflits avec les habitants qui vont rentrer le soir. Est-ce anticipable avec les opérateurs de transports afin d'ajuster l'offre ?

Agnès Crucé : on accompagne au fur et à mesure. On a l'exemple de plates-formes de télétravail qui démarrent à 6h du matin et terminent à 23h. Les femmes qui y travaillent ne veulent pas prendre le métro le soir. On pourrait si nécessaire créer un nouveau parking, on a du foncier pour cela. On a décidé de voir comment ça se passe et de faire évoluer notre offre le cas échéant.

Nous devons en même temps tenir les objectifs fixés à terme et trouver si nécessaire des passerelles temporaires (exemple : plus de places de parking dans un premier temps). Les associations qui participent sont plutôt favorables au discours, les habitants sont moins prêts.

Moins de mobilité ou une autre mobilité ?

Cherche-t-on à réduire la mobilité ou à faciliter la mobilité ? L'Union est-il un quartier de transit (François Hubault) ?

Agnès Crucé : la question n'est pas posée en ces termes. Nos deux enjeux : relier le quartier aux autres quartiers et pouvoir circuler à l'intérieur de celui-ci.

Le quartier n'a pas vocation à faire de la concurrence avec les pôles commerciaux alentour. On développera du commerce de grande proximité, mais pas de théâtre ou un complexe de cinéma générant des flux.

Un quartier qui se construit entre programmation, participation, adaptation

Quelles démarches de communication, de débat public sur l'aménagement du quartier (Brigitte Pasquelin) ? Des investissements économiques auraient pu être réalisés ailleurs dans la métropole : existe-t-il une stratégie d'accueil ou le projet d'aménagement est-il repensé à partir des opportunités (Olivier Blandin) ?

Agnès Crucé : on a un assistant maître d'ouvrage en charge de la démarche développement durable. Le premier temps a été l'accord des politiques sur le modèle urbain proposé. De nombreux événements sont organisés au fur et à mesure de l'avancée du projet pour associer les habitants, commencer à créer des temps de partage. Sur la réhabilitation des logements anciens du quartier Stephenson, les habitants ont été associés à la réflexion tout au long de celle-ci, afin que les solutions retenues leur conviennent.

Concernant le développement économique : des études ont été menées à l'échelle de la communauté urbaine afin d'identifier sur les différents territoires de celle-ci ce que pourraient être les filières à la base du développement économique. Concernant l'Union, 2 filières « images multimédia » et « textile innovant » ont été identifiées. Nous avons sur le quartier ou à proximité 2 studios de TV, l'école du Fresnois, le centre régional de ressources cinéma en Nord Pas de Calais.

Sur la filière textile, il a été décidé de créer un centre des textiles innovants, lieu d'innovation à côté duquel des espaces sont réservés pour l'accueil d'entreprises. Des prospecteurs ont pour mission de trouver des entreprises intéressées.

Nous faisons un travail pour définir ce qu'est une filière avec pour idée qu'une filière

intègre tout à la fois de la formation, des entreprises, de la recherche, de l'animation.

Cependant, nous sommes ouverts à des propositions, comme celle de Décathlon qui est arrivé avec sa volonté d'investir un bâtiment ancien pour installer Kipsta.

On peut dire que nous développons une capacité d'adaptation, à mi chemin entre des pôles d'excellence définis à l'échelle de l'agglomération et des opportunités comme Kipsta.

Créer les conditions de la mixité sociale

Olivier Blandin : volonté de mixité sociale : comment pense-t-on les catégories (cadres, populations populaires) ? Quelle économie du logement pour permettre l'accès à tous ? Comment organiser la mixité ? Avec la réforme de la taxe professionnelle, la recette de demain est du côté de la taxe foncière et d'habitation, comment cela impacte le projet ?

Agnès Crucé : le premier temps a consisté en une étude de programmation sur le logement. Dans ce cadre, des tables rondes ont été menées, avec des panels de personnes interrogées sur l'ensemble de la métropole : que veut dire écoquartier, développement durable ? En parallèle un travail a été mené avec les services habitat des villes. Nous nous sommes aussi appuyés sur les données de la métropole.

Dans notre projet, chaque « sous quartier » doit être porteur d'une mixité de populations. Par exemple, le quartier Stephenson est rénové mais dans le même temps nous pensons la transition dans les formes urbaines entre les maisons existantes et les futurs locaux alentours. Une impasse va s'ouvrir sur le quartier permettant de faire le lien.

Concernant le coût du logement, le plus compliqué à réaliser est d'une part l'accession sociale à la propriété (problème du coût), d'autre part le logement haut de gamme (attractivité du quartier aujourd'hui insuffisante).

Effectivement la suppression de la taxe professionnelle fait que l'on cherche des entreprises compatibles avec notre projet urbain. A un moment, les villes ont souhaité démarrer rapidement des quartiers d'habitation pour générer des recettes. Nous avons alors fait un travail sur les paramètres (capacité scolaire etc.) pour identifier les bons produits à proposer. Il y a un enjeu d'accompagner les opérateurs.

La place des enfants, de l'école dans la ville

Comment est pensée la place des enfants dans la ville (Isabelle Boisseau) ? Il y a un risque de décalage entre ceux qui habitent et qui vont trouver un emploi ailleurs et ceux qui vont venir travailler. L'école peut jouer un rôle important de continuum de services si elle est pensée comme une école élargie. Est-ce le cas (Jean-Yves Boulin)?

Agnès Crucé : Un travail a été fait entre les 3 villes sur le nombre d'enfants qui risque d'arriver sur le quartier. Décision : on ne fait pas d'écoles neuves uniquement pour les nouveaux habitants, les périmètres scolaires seront revus. En même temps, les écoles déjà existantes alentour vont être rénovées. Autre point : les écoles vont accueillir des enfants des différentes communes, la nouvelle carte scolaire dépasse les limites communales. Mais le passage de 800 à 1500 logements dans le projet n'avait pas été anticipé par les villes et provoque de nouveaux besoins. Une demande de prise en charge par la communauté urbaine de ceux-ci a été faite.

D'une façon générale, on note qu'il est important que chacun s'élargisse à d'autres pratiques à partir de son activité, pour envisager d'autres solutions que celles habituelles. La future école par exemple est pensée avec à côté une salle qui peut servir à l'école, aux habitants le soir, aux entreprises à midi.

Comment passe-t-on d'un bassin d'emplois ouvriers à un bassin tertiaire ?

Comment s'organise la transition socio-professionnelle pour accompagner le passage au tertiaire (Brigitte Pasquelin) ?

Agnès Crucé : tout d'abord, nous faisons le lien avec les PLIE (Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi). On leur communique les entreprises qui vont arriver, afin que les plans de formation puissent être adaptés. Egalement, nous intégrons des clauses d'insertion dans les marchés. Par ailleurs, les nouvelles activités génèrent des créations induites d'emplois de service. Mais c'est difficile de promettre un emploi aux personnes qui ont été licenciés il y a 7 ou 8 ans. Elles-mêmes en sont conscientes.

Un « saut fonctionnel » pour la SEM

Comment l'évolution de votre activité change vos métiers, le management, le suivi, l'évaluation, l'évolution professionnelle des équipes (François Hubault) ?

Agnès Crucé : nous sommes à une époque charnière. Il y a une ouverture à la concurrence du marché traditionnel des SEM. Nous répondons à des appels d'offres donc normalement on doit suivre le cadre donné dans le cahier des charges. On se questionne sur notre métier : on a envie d'aller au delà d'un métier de base « tuyaux, routes, vente de parcelles ». Quand un salarié de la SEM a une idée, on accepte de regarder, pousser l'idée, aller sur de l'innovation. C'est ainsi que nous avons intégré la dimension culturelle dans le projet par exemple. En même temps, l'arrivée du Grenelle a rejoint une volonté propre de notre SEM et l'a renforcée.

Dans un premier temps nous avons aggloméré les compétences en interne. Ensuite nous avons mené un travail avec les habitants mais nous avons une difficulté liée au temps passé sur les sujets. Par exemple, le travail sur la nouvelle carte scolaire a nécessité un an d'étude puis travail avec les élus. Au final, on abouti à une réunion avec 25 personnes, dont les 3 Maires, qui se conclut en 2 heures de temps par un accord général.

Olivier Blandin : En tant qu'aménageur vous faites un « saut fonctionnel » pour accompagner les acteurs locaux dans la prise en compte de nouveaux enjeux. Quelle rémunération est liée à cette fonction ? En

même temps, cela fait évoluer le modèle de votre activité : on ne peut pas être que sur des indicateurs de coût, il faut mettre en face des indicateurs de revenus (la valeur ajoutée produite).

Agnès Crucé : la rémunération de l'aménageur est négociée dans l'appel d'offre initial. Parfois un sujet émerge et nous dépasse : on demande alors à la communauté urbaine de mettre un chargé de mission ou de financer un consultant.

La valeur ajoutée apportée qui n'est pas valorisée à ce jour, mais elle est revendiquée par les collectivités.

Un paysage institutionnel en mouvement

Est-ce que du côté des appels d'offres les choses bougent (François Hubault) ?

Agnès Crucé : les promoteurs ont tous développé de nouvelles compétences, proches des nôtres. Face à cela, la question qui se pose aux collectivités, est de savoir comment elles vont pouvoir continuer à être pertinentes sur l'ensemble des questions d'aménagement tout en gérant une cohérence globale à l'échelle du projet et du territoire.

Les collectivités territoriales commencent à créer des sociétés publiques locales (SPL) qui leur permettent de ne pas se mettre en concurrence (Pascale Pécheur).

Réinterroger le travail de la SEM

Vous invitez les acteurs à s'ouvrir sur des périmètres plus larges que leur périmètre initial. Je pense qu'il y a besoin de mettre des mots sur ce qu'est votre travail, évaluer pour révéler la valeur ajoutée, afin que les acteurs se rendent compte (Christian Du Tertre).

Agnès Crucé : en matière d'aménagement, nous sommes dans une phase de transition : plus personne n'a la méthode pour traiter de façon renouvelée les enjeux de mobilité, d'économies d'énergie etc.

François Hubault : quelle capacité à garder une cohérence dans une situation qui n'est pas simple : il faut à la fois être des

professionnels pointus, une qualité d'écoute, un outillage par une pensée économique et politique pas banale. Il y a un enjeu de sémiotisation pour permettre l'apprentissage.

Par ailleurs, dans quel état se trouve-t-on à la sortie d'un tel projet, chronophage, qui implique une gestion budgétaire pointue ?

Agnès Crucé : on a l'impression que dans ce projet il n'y a rien de moyen : toute catastrophe est une énorme catastrophe, idem pour les réussites ! Face à cela, il faut être zen, avoir des convictions, être en lien avec les chefs de projet des villes qui sont très compétents et servent d'appui.

On est en relation avec avec 3 Maires : on ne peut pas poser toutes les questions en public, cependant il y a nécessité de trouver des moyens pour prendre les décisions. Par exemple, lorsque kipsta propose de s'implanter, il faut apporter une réponse.

Nous sommes dans une posture polyvalente, d'ouverture d'esprit. Dans l'industrie, quand tous les voyants sont au vert sur un projet, on y va. Nous, nous sommes dans une logique inverse. Quand on a 10% de chances que cela marche, il faut continuer : on n'aura jamais tous les voyants, ils s'allument au fur et à mesure de notre action. C'est une suite de problèmes qui vont se résoudre. C'est dur mais c'est porteur, on a le sentiment d'être à la pointe.

Nous sommes toujours des postures collectives, pas individuelles : il y a un mode de confiance partagée au sein de la SEM, qui permet d'agir.

Ne pas reconduire les erreurs du passé

Olivier Blandin : on a vu beaucoup d'échecs urbanistiques. Ici, il y a un essai de construire un modèle : en quoi ce que vous faites n'est pas ce qu'on a fait ailleurs ? Pourquoi ce que vous faites devrait marcher plus que ce qui a été fait avant ? Il y a un déplacement fonctionnel, des réponses plus globales à construire. Cela devient une méthode, un principe ? Concernant l'évaluation : les choses sont évolutives dans le temps et l'espace. Cela appelle un dispositif d'évaluation pour comprendre sur quels

leviers on cherche à agir, comment cela fonctionne ?

Agnès Crucé : aujourd'hui, nos réponses c'est penser à plusieurs, être dans des choses évolutives et réversibles. On a le sentiment de revenir à des recettes de la ville d'il y a 50 ans. Quand on repart de bâtiments anciens, c'est plus joli et moins traumatisant, et ça ancre.

Enseignements au regard de l'économie de la fonctionnalité

La mobilité est fortement marquée par les logiques territoriales

Les aménagements, les espaces façonnent la demande sociale au moins autant que l'offre de mobilité.

La mobilité se pense sur un long terme

L'évolution sur un temps long nécessite de penser des phases de transition qui s'appuient sur des solutions non rigides, tout à la fois flexibles et réversibles. C'est tout particulièrement important dans la recherche d'alternatives à l'usage de la voiture.

L'aménagement change de métier

Urbanistes, SEM : les modes de construction et d'aménagement de la ville évoluent sous l'impulsion notamment de la prise en compte de nouveaux enjeux liés au développement durable (densité, sobriété, participation etc.). Les professionnels qui travaillent au sein de ces institutions voient leur périmètre d'action évoluer.

Les lieux d'intermédiation dans le territoire sont indispensables

Face aux nouveaux objectifs et aux modalités d'intervention renouvelées qu'ils induisent, les liens à la recherche, aux autres ressources, compétences locales deviennent primordiaux. Des lieux d'intermédiation sont à penser, pour permettre le développement d'un patrimoine commun immatériel.

Les modalités de passation de la commande publique conditionnent les capacités à penser et agir de manière renouvelée

Le cahier des charges de l'appel d'offres délimite le périmètre de réflexion et d'intervention des futurs opérateurs. La collectivité doit penser la cohérence d'ensemble de ses actions, faute de quoi les fonctionnalités du territoire ne seront pas articulées (habiter, être mobile, travailler, consommer etc.). De nouvelles modalités d'interaction entre celle-ci et les opérateurs doivent être pensées pour rendre effective cette cohérence.

Participants à la séance: Olivier Blandin (Atemis), Isabelle Boisseau (observatoire régional des métiers, région PACA), Jean-Yves Boulin (Atemis), Marie-Alexandra Coste (direction du développement durable, groupe CDC), Sandrine Deboras (Transdev Lab), Hugues Deleu (Transdev Lab), Romain Demissy (thésard-Ladyss), Christian Du Tertre (Atemis-Ladyss), Gérard Grass (Conseil), Audrey Guillemeau (Etudiante en Master), Marie Hellouin (journaliste), François Hubault (Atemis), Leïla Kébir (EIVP), Jacques Lauriol (Rouen Business School), Stanislas Nosperger (EDF), Brigitte Pasquelin (conseil), Pascale Pécheur (SCET), Charlotte Tardieu (EIVP), Patrice Vuidel (Atemis).

Contact : clubef@atemis-lir.com

Le club Economie de la Fonctionnalité et Développement Durable est animé par (www.atemis-lir.com).



Le club est soutenu par

**INSTITUT CDC
POUR LA RECHERCHE**

