



2^{ème} Edition EXPO les Villes en Mouvement – vers une ville en mutation
Débat du 29 mai 2013 – Congrès UNTEC - Parc de Expositions de Rouen

ROUEN UN R DE CAPITALE

Sous la Présidence et en présence de
Yvon ROBERT, Maire de Rouen, Président de la CREA (Communauté d'Agglomération)

Et de

- **Christian DEVILLERS**, Architecte-Urbaniste, Projets Urbains DEVILLERS et associés
- **Emmanuel JALBERT**, Paysagiste-Urbaniste, Agence In Situ
- **Jacqueline OSTY**, Paysagiste, Agence Jacqueline OSTY et associés

Animé par **Hedwige de PENFENTENYO**, Directeur fondateur Fimbacte.

LA DEMARCHE DE TRANSFORMATION DE ROUEN

Le développement de l'axe Seine, une priorité

Yvon ROBERT

Cette démarche trouve son origine dans la thématique de l'**axe Seine**. Ce terme a deux grands sens qui se complètent. D'une part, il désigne l'**axe Paris / Rouen / le Havre** qui s'est développé à l'occasion de nombreux colloques ayant eu lieu entre ces 3 villes. S'est mise en place une perspective de développement ferroviaire et plus généralement des grands axes de ces 3 villes.

D'autre part, le terme d'axe Seine renvoie à **Rouen et son agglomération** dans le cadre d'une réflexion sur l'aménagement du territoire de la ville. On distingue le développement de la ville de celui de l'agglomération.

Au niveau de la ville, la réflexion a émergé il y a 15-20 ans. La première grande réflexion de développement dans les quartiers Ouest a été commandée à Monsieur Marcel SMETS, architecte, en 1991. Cette étude complète rendue en 1993, apportait une vision globale sur la partie qui allait du pont Guillaume le Conquérant jusqu'au Pont Flaubert, soit au Nord de la Seine.

La deuxième grande réflexion, votée le 2 février 2001 après une étude ayant duré de 1995 à 2001, a été menée sur le **schéma directeur de l'agglomération de Rouen**. Deux éléments importants s'en sont dégagés.

Premier élément, **la priorité de développement de l'agglomération de Rouen**. Il s'agissait de 66 communes qui ne sont pas toutes dans la CREA aujourd'hui. La zone géographique a été redessinée et étendue autour de l'Austreberthe.

Une des premières conclusions du schéma directeur est que l'agglomération doit se développer prioritairement sur Rouen Ouest, Rive Droite et Rive Gauche. Le schéma directeur a permis d'entreprendre des études de secteur ayant permis de lancer la ZAC Luciline, puis de réfléchir sur le quartier Flaubert. Ce grand axe du schéma directeur qui reste aujourd'hui l'élément essentiel de l'aménagement de la ville va vous être présenté par l'architecte de la ville, Christian DEVILLERS, qui a réalisé la plupart de ces projets entre 2006 et 2008.

Le quartier Flaubert a fait l'objet d'un appel à candidature d'aménagement urbain et d'études de définitions. Le projet a été attribué au groupement constitué de Jacqueline OSTY et d'ATTICA avec Yves COULOUME en 2007. Depuis cette date, ils travaillent sur 10 hectares de ZAC d'une part et 90 hectares d'autre part. En 2008, Christian DEVILLERS a été sollicité pour une étude sur 30 hectares de part et d'autre de la ZAC, c'est-à-dire le triangle qui s'étend entre le bassin de la Seine et le pont Guillaume le Conquérant.

Deuxième élément du schéma directeur, **c'est la nécessité absolue d'une autre gare pour Rouen**. La gare rive droite ne pouvait pas permettre le développement de la grande agglomération. A la fin

des années 2000, il est apparu que la seule gare possible était celle située place Carnot, dite Gare Saint Sever. En termes d'aménagements urbains, ce secteur permettra le développement d'espaces publics, de logements et d'activités avec trois sites majeurs. D'abord Luciline, ensuite le quartier Flaubert et enfin la Gare Saint Sever, dont le réaménagement n'a pas commencé.

Enfin, dernier point concernant l'axe Seine, c'est une réflexion sur la ville de Rouen en matière d'équipements, notamment de transports en commun, sur cet axe. De nombreux équipements ont été conçus à la fin des années 1990, dont la faculté de droit ou de médecine. L'une et l'autre sont desservies par l'axe du TEOR (Transport Est Ouest Rouennais). Puis, un ensemble d'instituts de formation médicaux, médico-sociaux et relatifs aux professions paramédicales est venu compléter l'axe desservi par le TEOR. Nous avons donc mis en place une grande réflexion sur les transports en commun.

Des projets et ambitions développés en parallèle

Dès 1996-97, nous avons réfléchi à l'aménagement des berges de la Seine, du Pont aux Anglais jusqu'au Pont Flaubert, et même au-delà sur la totalité de la commune de Rouen. Une première phase de travaux a été lancée entre le Pont Corneille et le Pont Guillaume le Conquérant, qui a été achevée en 1999. Le succès d'usage de cet aménagement nous a encouragés à concevoir en 2000 la charte des marégraphes. Ce projet, qui n'est pas encore achevé, a défini le réaménagement complet des berges de la Seine du Pont Guillaume le Conquérant au pont Flaubert. Tous les hangars vont être réhabilités en lieux d'activités utiles aux habitants, dont des espaces de restauration, des infrastructures sportives...

Par ailleurs, la communauté d'agglomération est entrée dans le quartier Flaubert sous le dessin de Jacqueline OSTY. La vitrine sur la Seine est en train de s'achever avec le hangar 106 mis en service il y a 2/3 ans et l'ensemble des autres infrastructures qui seront ouvertes au public au moment de l'Armada. L'ensemble de ces infrastructures seront donc opérationnelles et achevées courant 2013. La ville a lancé un concours d'aménagement des berges de la Seine du Pont Guillaume le Conquérant au Pont Corneille, qui est sous le contrôle de l'agence IN SITU. Nous avons été obligés de le « phaser » pour des raisons financières et parce que nous avons dû négocier avec les forains pour un déplacement de la foire. Les travaux ont finalement commencé la semaine dernière par des aménagements qui vont du Pont Corneille au Pont Boieldieu, et se dérouleront jusqu'en 2015 voire 2016. L'objectif est d'aménager l'ensemble de cette partie là ainsi que la presqu'île de Waddington et la presqu'île Rollet, qui achèvent cet aménagement des bords de Seine.

PRESENTATION DES DIFFERENTS PROJETS EN COURS

Le quartier Luciline

Christian DEVILLERS

Les études relatives au quartier de la Luciline ont commencé il y a 6 à 7 ans, et il est en phase de réalisation. La Luciline est à la fois visible de la Seine mais aussi des coteaux. Ce secteur est une ancienne raffinerie Shell qui tire son nom d'un petit ruisseau, mis en lumière aujourd'hui pour créer des canaux qui traversent tout le quartier. Ce quartier s'organise autour d'un mail central autour de la Seine entre l'avenue du Mont Riboudet au nord, et l'avenue Ferdinand de Lesseps au Sud. Une série de rues et traverses relie ces deux grandes avenues à travers le mail. Le plan programmatique montre une certaine diversité d'usages, c'est un quartier mixte à tous égards. D'abord, d'un point de vue fonctionnel : des bureaux et des logements plus ou moins hauts illustrent une mixité morphologique. Il y a des bâtiments R+9 et des maisons R+2 ou 3.

Trois secteurs sont concernés par ce programme : le premier autour de la Seine, celui du mail et celui du Mont Riboudet. Au milieu du mail, sont constitués des îlots verts et assez ouverts vers l'extérieur, permettant à tous de profiter de la verdure privée.

Il y a également une mixité sociale, car dans ce quartier des logements sociaux sont prévus. Les espaces publics seront structurés par l'eau. Nous faisons partie du programme « Future Cities Urban Network To Face Climate Change » dont le thème est l'eau. Certains quartiers seront chauffés ou refroidis par des pompes à chaleur prenant leur origine dans la Seine, dans une nappe à environ 3m

de profondeur, et dont la température est constante entre 13 et 14° toute l'année. Nous avons donc une excellente capacité géothermique. Une pompe à chaleur distribuera son énergie aux logements et aux bureaux. L'eau est utilisée comme un ornement, nous mettons en scène la Luciline, mais aussi l'eau fluviale et l'eau géothermale.

L'eau, thème important dans ce quartier, sera omniprésente pour irriguer les plantations et lutter contre les îlots de chaleur, ce qui est devenu un problème assez sérieux avec le réchauffement climatique, au même titre que l'économie d'eau. Il y a des axes routiers et des quartiers piétons. Nous avons souhaité une alternative aux chaussées ordinaires avec rues et trottoirs, des espaces piétonniers sont aménagés avec des zones dites de rencontres. Nous sommes dans une transformation profonde de l'espace public.

Les bâtiments du premier îlot sont en construction par le promoteur CIRMAD, dessinés par François LECLERCQ. Ensuite, l'Atelier des Deux Anges s'occupe des programmes de logements, et le Bureau 112 plus spécifiquement des logements sociaux. Enfin, nous aurons un immeuble de bureau confié à SOGEPROM avec le Cabinet FHY. Un autre îlot a été attribué à Nacarat, qui se caractérise par sa diversité. Ce qui a plu dans ce projet, à part sa diversité formelle, c'est sa diversité d'usages.

En face de Luciline, l'éco quartier Flaubert

Jacqueline OSTY

Ce projet est le fruit d'un travail d'équipe avec ATTICA, les bureaux d'étude EGIS et BURGEAP. Le quartier Flaubert est un éco quartier qui s'inscrit dans une éco cité, dont l'un des enjeux est la reconquête du fleuve par la ville. Sa situation géographique est très riche ; il se situe dans le domaine portuaire du méandre de Seine au cœur d'un amphithéâtre de collines boisées serti dans ce site aujourd'hui enclavé tout à côté du centre-ville de Rouen a un potentiel extraordinaire au niveau paysage urbain. Il y a, d'un côté, ce paysage urbain avec un « skyline » très découpé par les verticales des clochers d'église, et de l'autre coté le paysage du port avec une architecture très contrastée et les hangars, les silos, grues. Nous avons donc à la fois le coté bucolique, le coté industriel et la ville.

Le quartier Flaubert est proche du centre-ville, en face du quartier Luciline, proche de la future gare de Saint Sever et de la commune de Petit Quevilly. Le projet débuté en 2007 devrait se terminer en 2025-30. Nous en sommes à un stade beaucoup moins avancé que Luciline, l'espace est beaucoup plus grand et un peu détaché de son contexte urbain à cause de nombreuses infrastructures. Un problème de pollution doit aussi être traité.

Il est traversé par le pont Flaubert dont les accès en font l'entrée ouest de l'agglomération qui relie cette partie à la ville et aux autoroutes ouest. C'est un quartier dont l'identité s'inspire de son territoire, de son paysage d'îles ou de presqu'île, ces axes principaux s'accrochent aux repères de la ville tels les cathédrales, les silos... L'objectif majeur est de relier ce futur quartier à la ville environnante, notamment Petit Quevilly et Rouen. Pour ce faire, un axe Nord Sud permettra de relier la ville, de Petit Quevilly à la Seine et d'Est en Ouest et une place urbaine terminera de gérer les flux issus des liaisons autoroutières ouest du Pont Flaubert. Ce quartier sera relié aux axes principaux de la ville, le boulevard de l'Europe d'un côté et de l'autre, Saint Sever et le boulevard d'Orléans.

Nous en sommes à une phase de concertation du quartier. Après l'étude de définition, une longue série d'études techniques nous a permis de mieux appréhender les contraintes urbaines et d'absorber le plan guide. La gestion de la circulation des études énergétiques pour choisir des options à retenir en termes de développement durable. Le schéma directeur va nous amener à la réalisation de la ZAC. Nous avons beaucoup d'espaces publics, le canal et les quartiers se déploient avec un équilibre entre habitat (50%), activités (45%) et équipements publics (5%). Il y a un secteur dédié à l'activité autour du pont Flaubert pour faire la transition entre le port et les quartiers habités. Des faisceaux ferroviaires traversent le site. De grandes percées visuelles pour dégagent des vues sur les coteaux et la Seine. Ce projet accueillera 10 000 usagers, les premières constructions devraient voir le jour en 2017 et se poursuivront au-delà de 2025.

Ce grand projet urbain de 90 hectares a démarré avec l'aménagement des quais, soit 25 hectares dédiés à la promenade, aux activités festives... Les hangars sont réaménagés. Le 106 est utilisé pour des activités musicales, le 108 fait l'objet d'un concours et devra accueillir les services de l'agglomération ainsi regroupés. Les quais gardent leurs hangars qui font partie de l'identité du

quartier des bords de Seine Rouennais. Après le canal qui relie la Seine à la ville, sur la presqu'île Rollet, un peu plus isolée, l'ancienne plateforme de charbon est transformée après dépollution en un grand parc à caractère naturel.

La transformation s'amorce avec les quais et une série d'activités déclinées sur 1,8 km de quais. 100 000 plants forestiers ont été plantés sur la butte pour dépolluer et « renaturaliser » l'espace, l'ouvrir au public dans des conditions saines. Nous allons aussi mettre en place des grandes pelouses fleuries, des escaliers qui descendent vers la Seine. En bas, nous avons un jardin de rails, des équipements de jeux... A l'intérieur du quartier, les espaces publics créent une armature importante.

Le canal relie la ville à la Seine mais permet aussi un système de gestion des eaux pluviales, tout en créant un espace public de qualité pour ce nouveau quartier. Une grande place constituera un deuxième espace public, avec des équipements de services, des commerces de proximité.

Enfin la confluence ferroviaire sera soulignée par des îlots de logements, cet espace ne sera pas délaissé mais participera à la vie du quartier.

L'aménagement des quais bas, la presqu'île de Waddington

Emmanuel JALBERT

Nous nous inscrivons dans la continuité du travail engagé par Jacqueline OSTY plus à l'Est. Nous avons des projets qui s'enchaînent mais nous cherchons surtout à rendre actifs ces lieux de rives qui ont été oubliés.

Pour l'aménagement des quais bas de la rive gauche, donc la presqu'île de Waddington, nous avons constitué une équipe assez conséquente qui réunit les compétences de IN SITU, FHY architectes urbanistes, ARTELIA, Sol Paysage, un fontainier... Il s'agit d'un travail transversal avec des compétences multiples. Les sites sur lesquels nous intervenons sont éloignés. La presqu'île de Waddington en rive droite, par exemple, est un territoire portuaire qui accueille l'Armada, c'est la porte de Rouen vers la mer. Nous cherchons à lui apporter plus d'aménité car c'est un territoire stérile. En ce qui concerne les quais de la rive gauche, ce territoire fait face au centre ville. Orienté plein Nord il offre des vues sur la Cathédrale et la colline Sainte Catherine.

Les deux projets entretiennent des relations, dans une logique de continuité : fertiliser, aménager des lieux de déambulation pour le public...

C'est un long port linéaire assez large avec le quai haut et le quai bas, fractionné par une série de ponts. Cet espace dessine des séquences marquées. C'est un site contraint car c'est un port il faut donc accueillir l'activité des bateaux et des camions et des trains. Autre contrainte, la foire Saint Romain qui accueille 209 forains et dont l'avenir engage d'importantes négociations. Le projet que nous avons développé pour répondre à ces contraintes est assez simple, il se glisse de l'amont vers l'aval en 3 séquences.

Première séquence, en amont, c'est la prairie Saint Sever, dans la courbe du fleuve et la face à la proue de l'île. C'est de là qu'on a la plus belle vue. L'idée était de rendre de la fertilité et de l'espace aux rouennais.

La deuxième séquence, ce sont les Coulisses de Claquedent, inspirées de la toponymie historique de ce lieu. Nous avons conçu un espace plus jardiné, plus planté et qui à terme sera un lieu d'activités diverses : jeux d'enfants, jeux de boules... Enfin, plus à l'Ouest et en aval, la troisième séquence est l'Esplanade de la Curanderie. A l'origine, un travail de textile se déroulait dans ce lieu. Ce site doit devenir un port, accueillir la foire et continuer à vivre le reste de l'année. C'est là tout l'enjeu de ce territoire.

Les travaux ont été entamés sur la prairie Saint Sever avec des saules, des prairies fleuries, des méridiennes... L'idée est de redonner de l'espace aux usagers avec un travail particulier sur le profil et sur la rive du fleuve.

La deuxième séquence, c'est les coulisses de Claquedent entre le pont Boieldieu et le pont Jeanne d'Arc. Dans cet espace, nous avons la volonté de planter abondamment car ce sera un espace

consacré aux jeux d'enfants, de boules et autres activités. Ce système de coulisses est la retranscription du système linéaire qu'on trouve sur tous les fleuves, avec ce vocabulaire de ripisylve, où toute une végétation endémique vient se développer. Il fallait constituer des lieux qui puissent vivre tout seul avec un minimum de gestion et d'entretien. Nous avons conçu un élément continu dans ce lieu, c'est le bord à quai, qui sera ponctué de platanes en cépée sur tout le parcours et d'une large promenade qui se déroule sur les 2km d'aménagement. Une lisière forestière vient s'adosser à la galerie ferroviaire. Au niveau des équipements, à titre d'exemple, nous prévoyons d'installer des balançoires sous les ponts, des aires de jeux, de skate...

Enfin, la troisième séquence, c'est l'esplanade de la Curanderie. La présence de la foire contraint fortement la zone, et on ne peut pas planter aussi généreusement qu'on le voudrait. Coté quai haut, nous travaillons sur l'éclairage pour animer la surface. Nous avons développé un principe de verger mobile (des bacs sur des rails). Le principe est d'occuper l'espace et de le fertiliser en dehors des périodes de foire. Nous travaillons également la signalétique pour que l'esplanade accueille différents événements : spectacles, concerts, salons.

Nous avons aussi l'idée d'installer un équipement architectural important sur cette étendue stérile qui fait référence aux grues, au vocabulaire portuaire qu'on a appelé « la girafe », à l'instar des grues qui sont dénommées de cette façon. C'est un projet de Pierre Emile FOLLACCI de l'agence FHY qui associe à la fois une jetée, avec un accès supplémentaire à la foire, un ascenseur entre le quai bas et le quai haut, et un belvédère pour avoir la plus belle vue possible sur la ville et le paysage de la vallée de la Seine. Nous avons envisagé d'installer un restaurant, et même un lieu de secours pendant le temps de la foire. C'est un équipement qui peut aussi accueillir des manifestations artistiques, conçu comme une sorte de phare urbain.

Sur la presqu'île de Waddington, lieu d'accueil de l'Armada le site fait face au grand silo, c'est un élément majeur de la silhouette urbaine de Rouen. Il fallait donner de l'aménité, planter et « préverdier » pour préparer l'avenir et l'accueil de la transformation progressive de ce site. La Tour du Marégraphe est un clocher étonnant qui donnait jadis la mesure des marées. Nous avons conçu un bassin miroir qui pourra traiter les eaux. C'est un projet de préverdissement qui permettra d'accueillir de grandes manifestations, des concerts, spectacles...

QUESTIONS DE LA SALLE

Question : Comment le quartier Flaubert est devenu éco quartier ?

Jacqueline OSTY

Nous avons d'abord dû trouver les problèmes de pollution pour l'aménagement des bords de Seine. Il a fallu transformer ces lieux accessibles en espaces de qualité pour les rouennais et les usagers. Le site est enclavé il faut donc le relier à la ville.

Un gros effort est porté sur les infrastructures : passer au dessus des chemins de fers, des voies autoroutières... ; développer l'accessibilité par le transport en commun. La contrainte est de réaliser un éco quartier dans un endroit qui sera une entrée d'agglomération et qui aura un grand impact sur le quartier. Nous traitons des espaces de voiries dans des gabarits urbains. Les voies sont dédoublées, nous avons réparti la circulation pour ne pas impacter en un seul endroit la traversée de ce quartier. Nous avons aussi favorisé l'accès de dessertes tout en assurant une quiétude dans les îlots habités. C'est un espace urbain, le terme d'éco quartier ne veut pas dire uniquement vert. La part laissée aux espaces verts et publics est très développée.

Question : Comment envisagez-vous la liaison entre la Presqu'île Rollet, site enclavé, et le reste de la ville?

Jacqueline OSTY

C'est un espace isolé par sa situation. Il est relié par les quais sur environ 2 km avec la promenade voisine étudiée par les paysagistes IN SITU. Des traversées de rive à rive peuvent être imaginées. Nous sommes au début d'une histoire. Situé en plein milieu de la Seine, ce lieu est très accessible, c'est un lieu de destination.

Question : Concernant Luciline, avez-vous réfléchi à une mobilité alternative aux voitures ? Et avec l'importance de l'eau, au développement de navettes fluviales ?

Christian DEVILLERS

Tout le quartier est accessible mais les voitures ne sont pas invitées à rester dans ces espaces publics. Il y a quelques places de stationnement prévues en surface, puis un niveau sous les immeubles. Cela crée une tension avec l'immobilier d'entreprise, nous devons ajuster ce point.

Yvon ROBERT

La communauté d'agglomération travaille sur le sujet de l'auto partage. Nous réfléchissons également au véhicule électrique, mais nous n'en sommes pas à un stade suffisamment avancé pour faire des présentations publiques ; et nous n'avons pas encore la capacité d'investir dessus.

Question: Pouvez-vous nous donner un aperçu du planning de l'opération, notamment le nombre d'habitants de la zone, concernant Luciline ?

Yvon ROBERT

L'ensemble de l'opération a été divisé. Un premier carré est en construction pour 2013/ 2014, un deuxième sera livré fin 2014/2015.

Au bord de la Seine, à l'Ouest, trois immeubles ont démarré. Au Nord du mail, deux immeubles vont démarrer début 2014. Cela a été attribué à 3 promoteurs, et un petit immeuble va être détruit et reconstruit sur la propriété de l'armateur des remorqueurs sur les prescriptions de Christian DEVILLERS. Tout le reste prendra forme pour 2014/ 2016. De la rue Amédée Dormoy à la rue Jean Angot, nous pouvons considérer que l'essentiel sera engagé pour 2020.

La partie Nord, le long du Mont Riboudet, est plus complexe. Nous sommes en négociation avec les concessionnaires automobiles. L'idée, à long terme, aux alentours de 2030, est de maintenir les concessions automobiles et d'avoir au dessus des immeubles de logements ou de bureaux. Mais, cela amène les concessionnaires automobiles à être aussi investisseurs immobiliers. Ils sont intéressés mais la question est : qui va être le premier à ouvrir la voie et à investir ?

Au Nord du Mont Riboudet, commence une restructuration, à l'initiative privée, de grands terrains qui pourraient accueillir de nombreux logements. A titre d'exemple, sur la zone Luciline, 1 000 logements seront disponibles.

Question : De quelle manière la ville s'assure-t-elle de la qualité et de la performance environnementale des bâtiments constitutifs des deux quartiers que nous avons vus aujourd'hui ?

Yvon ROBERT

Par le biais des prescriptions architecturales et du suivi des permis de construire.

Christian DEVILLERS

Nous avons un cahier des charges environnementales avec un certain nombre d'exigences, qui est appliqué par les constructeurs.

Question : Comment avez-vous envisagé l'assainissement du quartier ?

Yvon ROBERT

L'aspect réseau est intégré à la mise en œuvre du projet. Le réseau d'assainissement sera relié au reste de la ville. Sur les terres polluées, c'est un sujet lourd qui amène au déplacement de terre lorsqu'elles sont trop impactées. C'est un des éléments de l'augmentation du coût des analyses successives portées sur la zone. Certaines terres polluées sont réutilisées dans la construction de la voirie et d'autres emmenées en décharge.

Nous voudrions trouver des possibilités de réutilisation sur le secteur de l'agglomération. Avec la mise en œuvre de l'aménagement de la Luciline nous nous sommes posés la question de la réutilisation car la décharge représente un coût astronomique (plusieurs centaines de milliers d'euros). Nous

cherchons à réutiliser certaines terres de la Luciline sur le secteur de la rive gauche et à éviter le plus possible d'amener les terres polluées en décharge.

Emmanuel JALBERT

Ces problèmes ont été pris en considération et résolus. Cependant, nous sommes quasiment toujours amenés aujourd'hui à travailler sur des terres polluées car ce sont des friches, qui ont pu, par exemple, abriter des activités militaires...

LA TRANSFORMATION FORTE DE ROUEN

Yvon ROBERT

A travers les 3 projets que nous avons évoqués, nous poursuivons une logique de reconstruction de la ville sur la ville.

Dans le cadre du quartier Flaubert, par exemple, nous sommes à 5 min du centre historique, le potentiel est important. Nous ne pouvons pas laisser de si grands espaces inutilisés. Les friches doivent être transformées en une ville agréable à vivre.

Le travail se situe de chaque côté des berges de la Seine. Depuis que la partie rive droite des berges de la Seine a été aménagée, le succès a été tel que nous souhaitons exploiter cet immense parc urbain qui donne une image de qualité de vie exceptionnelle. Nous sommes engagés depuis plusieurs décennies sur des transports en commun performants. Le métro a dû être agrandi et de nouvelles rames ont été mises en place, pour être accessible à tous les usagers aux heures de pointes. Avec TEOR, nous avons le premier bus à haut niveau de service en France. Nous réfléchissons à un autre réseau Nord Sud parallèle au métro pour compléter l'offre. Notre souhait est d'avoir trois lignes de transports en commun autour de la gare.

Notre ville récupère tous les espaces en cœur de ville non utilisés jusqu'à présent, nous avons un réseau de transports en commun performant maillés en cœur d'agglomération. C'est la base pour faire diminuer l'usage de la voiture. Je crois profondément au système de l'incitation, l'interdiction ne fonctionnera pas dans une société comme la nôtre.

Dans tous ces espaces centraux, nous voulons des espaces paysagers et de loisirs qui soient très utilisés. Notre souhait est de préserver l'emploi tertiaire, mais aussi portuaire ou industriel. L'objectif n'est pas de renvoyer les emplois à l'extérieur. Je suis convaincu qu'on a la capacité de tenir l'ensemble des bouts de la chaîne.