



Projet urbain des Vaites
© Etienne MARTIN –



Le futur quartier de la gare de Lorient
© ANMA - 1PLAN

DEBAT DE SYNTHESE EXPO LES VILLES EN MOUVEMENT

3^e Edition EXPO les Villes en mouvement – vers une ville attractive

Siège Groupe SMA – 24 NOVEMBRE 2015

LA MOBILITE, FACTEUR D'ATTRACTION DE NOS TERRITOIRES

Sous la Présidence et en présence de

Alain MAUGARD, Président d'EUROPAN France, Président de l'EXPO les villes en mouvement

Et de

Olivier LE LAMER, 1^{er} adjoint au Maire de Lorient et Vice-Président de Lorient Agglomération

Louis MOUTARD, Responsable du pôle aménagement urbain AREP villes

Dominique SCHAUSS, Conseiller Municipal à l'urbanisme de Besançon et Vice-Président du Grand Besançon.

Animé par

Hedwige de PENFENTENYO, Directeur-Fondateur Fimbacte



LA MOBILITE COMME PIERRE ANGULAIRE DES PROJETS

L'ECOQUARTIER DES VAITES A BESANCON

Dominique SCHAUSS

Bonsoir à tous. La ville de Besançon comporte 120 000 habitants dans une agglomération de 200 000 habitants. Le centre ville est enserré dans une boucle du Doubs, avec une nature généreuse et de nombreux espaces verts. C'est une ville universitaire avec plus de 20 000 étudiants, spécialisée dans les sciences de l'ingénieur. On a une dominante tertiaire mais qui a gardé un pan industriel issu de l'industrie horlogère. C'est une ville de patrimoine avec un tramway inauguré il y a 1 an et demi, qui la transperce de part en part. Nous avons une citadelle au sein de la Cité des Arts qui est inscrite au patrimoine de l'Unesco, et qui fut réalisée par Vauban. Pour autant la ville continue à se dépeupler légèrement et nous réagissons avec des opérations d'urbanisme pour accroître l'offre de logements. L'opération Saint Jacques dont je suis responsable embrasse 7 ha en plein cœur de ville, avec pour ambition de transformer l'hôpital en une cité des savoirs. Il y aura aussi des logements, de l'hôtellerie, un espace congrès et une grande bibliothèque.

Une deuxième opération est en phase de démarrage, c'est la transformation d'un site militaire, d'une ancienne caserne en un éco quartier. Les opérateurs sont sur le pied de guerre concernant cette opération. Et puis, une 3^{ème} opération, dont Louis Moutard nous parlera, qui est le pôle Viotte, du nom de la gare, avec la transformation d'une halle Sernam en un espace de bureaux et de logements. D'autres opérations sont prévues : le centre Saint-Jacques, les hauts de Chazal, les Planches Relançons, la gare TGV... et l'opération des Vaites. Ce sont des choses qui vont démarrer progressivement, et au fur et à mesure des livraisons. Nous avons une forte concurrence de la périphérie et des petites couronnes alentours. Nous souhaitons proposer une offre de logements alternative.

Ce soir je vais vous présenter le quartier des Vaites, à l'est de Besançon. Il est traversé par le tram, avec une branche qui relie la gare TGV et qui va être prolongée par un transport en commun en site propre sur l'un des campus, le autres campus étant déjà reliés par le tramway. Ce quartier des Vaites occupe un vallon, c'est un endroit précieux, un bel endroit. L'idée de cette opération est de ne pas abimer le site et de mettre en valeur la colline, de développer un espace vert le long du vallon, de l'habiter tout en respectant les activités maraichères qui l'occupent déjà. Le projet est de relier les formes urbaines chaotiques héritées des années 50, 60 pour les faire glisser d'une façon douce vers la colline. Nous voulons aussi collecter les eaux de pluie dans l'espace public pour les faire aboutir dans une longue noue qui relie les quartiers. Nous souhaitons aussi développer l'espace public vers un pôle de centralité qui se trouve le long d'une station de tramway, et maîtriser l'automobile et le stationnement. La part de verdure sera prédominante. Le quartier devrait comprendre des jardins ouvriers, des voies piétonnes, une noue qui permet de récupérer les eaux de pluie, et une place réduite de la voiture. En terme de programmations, 1000 logements seront construits progressivement dont 20% de logement social et 15% en prix accessibles, pour concurrencer la 3^{ème} couronne. On aura aussi quelques équipements de quartiers : un collège, une salle polyvalente et une crèche-halte garderie. Si on regarde plus en détail les critères d'aménagements, sur le bâti on va rechercher des formes urbaines diversifiés, ainsi qu'une prescription avec une écriture architecturale soignée, des espaces verts, une approche bioclimatique de l'énergie et un projet de paysage le plus qualitatif possible sur chacun des lots. On veut au minimum 40% d'énergies renouvelables, et une solution de géothermie collective est à l'étude, avec des boîtiers de raccordements.

Comment arriver à ce cahier des charges ambitieux ? Avec une démarche originale autour d'un triptyque : la ville qui est maître d'ouvrage, la SPL 25 qui est l'aménageur et une maîtrise d'ouvrage. Nous avons des ateliers et des conventions d'aménagements avec les opérateurs autour du projet. Le focus est sur la mobilité. On imagine un stationnement limité sur la voirie, des stations de vélocités et de Citiz (voitures en location), des locaux à vélo gardés et partagés, et des silos à voitures à 400 mètres maximum de tout logement. L'idée c'est de progressivement profiter du potentiel de l'espace et de le rendre le plus humanisé possible. Nous avons 2 grandes opportunités d'aménagements : 13 000 m² au sud et 1200m² au nord avec 200 logements en première programmation.

LE PROJET POLE GARE A LORIENT

Olivier LE LAMER

Bonsoir, je vais tâcher de vous présenter le projet intermodal de la nouvelle gare de Lorient. L'agglomération de Lorient c'est 205 000 habitants, 25 communes depuis le 1^{er} janvier 2014 car l'agglomération s'est agrandie de 6 nouvelles communes dans le cadre d'une fusion qui a agrandi le périmètre de 40% pour un gain de 15 000 habitants, ce qui pose des problèmes de mobilité. L'histoire de la ville et du territoire est assez récente. Lorient est une ville 2 fois nouvelle. Elle a été créée par une ordonnance royale de 1666 de façon à doter l'état d'une marine marchande pour commercer avec les Indes Orientales, d'où le nom de Lorient, d'abord limité à la citadelle de Port Louis avant que la compagnie des Indes ne s'installe sur le périmètre communal de Lorient dont le territoire est irrigué par la mer, une rade, un fleuve et une rivière. La tradition de l'activité c'est la construction navale, aujourd'hui militaire, par le biais de l'entreprise DCNS. C'est aussi un pôle « courses au large » de renom car de nombreuses team sont ancrées sur la base des sous marins, nous avons aussi une tradition de pêche – 1^{er} port français de pêche en valeur devant Boulogne-. On est tourné vers la mer, nous allons bientôt accueillir des structures éoliennes flottantes au large de l'île de Groix.

La 2^{ème} Guerre Mondiale a vu la ville rasée à plus de 80%, avec une renaissance dans les années 50. La Marine est intervenue dans le cadre de la base des sous marins. Tout le secteur maritime en lien avec la construction navale s'est aussi installé et a fait l'objet, pour partie, d'une rétribution navale à la ville en 2007. Dans les années 90, la base des sous marins a vu le départ de la Marine, 6000 emplois ont disparu. Il a fallu recréer une base dédiée aux « courses au large » et aux loisirs nautiques. Nous avons également l'université de Bretagne Sud, qui a pour particularité d'être présente sur les villes de Vannes et de Lorient, et dont 6000 étudiants sont à Lorient. Il y a aussi de grands espaces publics, dont un espace aquatique, un stade au centre ville, un grand théâtre, un parc urbain en rénovation dans les années qui viennent et en restructuration sur 2020. Des bâtiments publics aussi avec la ZAC du Péristyle, le déménagement d'un hôpital qui s'est déplacé sur un secteur militaire en mutation. Nous avons de nombreux espaces à découvrir et à aménager en bordure de côtes, essentiellement c'était auparavant d'anciennes emprises militaires. Le secteur du quartier de la gare va connaître de grands projets, elle tourne aujourd'hui le dos au centre ville, nous allons réinsérer ce secteur en intervenant sur des friches, ferroviaires pour l'essentiel.

Le territoire, en matière d'accessibilité, a connu la mise en œuvre dans les années 70 d'une route nationale qui partage l'agglomération en deux. Au sud, c'est le cœur urbain et plus récemment, un hameçon qui vient accrocher le cœur de ville. Nous avons aussi un projet de bus à haut niveau de service qui va venir animer l'intermodalité de la gare avec un premier tronçon réalisé en 2007 avec la création d'un pont urbain reliant Lorient et Lanester, et un projet reliant l'est et le sud ouest qui sont des pôles urbains relativement denses. Le secteur de gare est à la jonction de 3 projets qui rythment l'actualité urbaine de l'agglomération : le pôle multimodal qui met en valeur les lignes de TGV sur la section ouest et notamment la liaison Le Mans-Rennes, nous serons bientôt à moins de 3 heures de la capitale contre plus de 4 heures aujourd'hui pour les trajets les plus rapides. Nous avons aussi un projet de bus à haut niveau de service qui va desservir des villes de proximité d'environ 20 000 habitants chacune. Le secteur de la gare, qui outre le projet de mobilité va consacrer un nouveau quartier de la ville sur plus de 15 ha qui sont en renouvellement urbain et que nous allons travailler.

Sur le territoire Lorientais, il y a un triplement des voyages en TER avec une politique très offensive de desserte à l'échelle de la Bretagne. Nous souhaitons aussi mieux connecter le ferroviaire avec les transports en commun, mais c'est aussi une opportunité de refaire de la ville et de faire revenir les habitants en centre ville. Le projet urbain de la gare s'est bâti dans le cadre d'un plan guide, confié à l'agence Nicolas Michelin, qui nous a proposé de réhabiliter des secteurs aujourd'hui désertés, de composer des quartiers sous forme d'ilots de part et d'autre du faisceau ferroviaire dans le cadre de la reconstruction de la ville qui a vu des équipes d'architectes très différents opérer mais sous la férule d'un chef d'orchestre. C'est un peu l'idée de ce que nous avons voulu confier à Nicolas Michelin. Il s'est inspiré de la dynamique des phares pour proposer des émergences urbaines qui renouent avec la hauteur et la densité. Ce sont des événements à l'arrivée de la gare, et de nouvelles voies comme pour le bus à haut niveau de service qui viendront s'appuyer sur de l'existant. Le secteur de la gare sera irrigué par des flux automobiles, piétons mais aussi vélo.

Depuis la gare, la desserte ferroviaire tous modes confondus s'équilibre à l'échelle nationale pour 1/3 avec beaucoup d'affluence vers la région parisienne, 1/3 à l'échelle régionale et 32% en direction du bassin de vie et d'emploi. La mobilité consacre les modes actifs, 50% de l'arrivée à la gare se fait à pied. C'est un atout qu'on a voulu conforter, même si on souhaite renforcer l'arrivée en vélo. Cette tendance est aussi révélée par l'utilisation des transports en commun, nous avons à proximité de la gare une gare d'échange. L'arrivée automobile représente moins de 20% des voyages en direction de la gare.

3 projets concomitants avec des maîtrises d'ouvrage qui interviennent sur un même site. D'abord une ZAC concernant le quartier Gare dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à l'agglomération. Un projet de BHNS dont les ouvrages ont démarré et se termineront en 2017 en même temps que l'arrivée des lignes à grande vitesse sur Lorient, et un pôle d'échange multimodal dont une partie va être réalisée au Sud jusqu'en 2017 et un 2^{ème} volet qui connectera le nord du faisceau ferroviaire. Le coût global de la gare est de 58 millions. L'essentiel de l'investissement vient de l'agglomération, à hauteur de 30 millions. Les travaux devraient nous amener jusqu'en 2019-2020 avec une orchestration complexe. Il y aura un bâtiment ferroviaire, des bâtiments d'administrations, nous allons détruire un centre des impôts. Sur les friches ferroviaires nous allons refaire de la ville. Le pôle multimodal intègre toutes les exigences de mobilité sur un cœur de ville et un cœur d'agglomération. La gare sera un bâtiment en forme de coque de navire, dont le maître mot est la transparence pour révéler les mobilités associées à la desserte des voies ferroviaires, et préserver l'accès automobile. Nous aurons des stationnements enterrés en lien avec les projets immobiliers, et puis les dessertes taxis seront prévues de part et d'autre, 300 places de stationnement vélo et une orchestration de l'intermodalité avec les réseaux collectifs urbains. Le bâtiment sera longitudinal, et accueillera de l'information voyageur, une passerelle vers le nord de la gare, de nouveaux quais TER en bordure immédiate de la gare et une arrivée des transports en commun en proximité immédiate du bâtiment. L'entrée du bâtiment est caractérisée par la vision urbaine de l'AREP, le site bénéficie d'un voile de béton qui en fait une architecture très agréable.

Le bâtiment gare a une composition architecturale très galbée, faisant appel aux matériaux naturels et au bois. Ce projet a été l'occasion de prouesses techniques, notamment le montage de la passerelle de nuit.

Alain MAUGARD

On vient de finir le concours EUROPAN sur la ville adaptable. On avait 10 sites en France, les prix seront annoncés le 4 décembre à la cité de l'architecture. J'ai 2 remarques à faire. D'abord les équipes qui ont répondu le font sur des projets process. Le thème c'est que ça ne se met pas en place tout de suite, on est sur des projets de mise en place progressive des aménagements urbains avec des premiers habitants qui arrivent, qui créent le premier noyau puis de nouveaux arrivent... Est-ce que la pratique quotidienne de ces premiers habitants ne va pas remettre en cause ce qui avait été décidé ? Au fond il faut une adaptation continue quant au bien-fondé de ce qui se met en place, et je voudrais interroger les 2 projets là-dessus. Deuxièmement, dans les 2 projets on voit de magnifiques simulations en 3D avec plein de gens. Ces personnes qui circulent dans vos projets, est ce que vous les avez interrogées ? Comment profiteront-ils de l'espace ? Enfin, beaucoup de gens soutiennent l'importance de la mixité dans un projet. Sur la mixité des fonctions, comment cela va-t-il s'articuler ?

Dominique SCHAUSS

Sur le process, François Grether qui est notre guide, urbaniste paysagiste conseil, se plaît à dire qu'on a voulu éviter le beau projet urbain tiré au cordeau. Notre sujet est très différent du quartier de la gare. On organise la couture, le prolongement, le bord d'un faubourg. Il y a des choses qui sont brutales, héritées de la Belle Epoque. Dans la forme urbaine on a quelque chose qui va régler le rapport entre la nature, la colline et l'architecture des années 60-70. On s'est donné un principe qu'on règle dans le cadre de ces fameux ateliers, dans le cadre d'un urbanisme négocié. Cela traverse même les procédures. On convoque des opérateurs, des investisseurs, des concepteurs, des collectivités et on essaie de concentrer tout ça. Il nous faut des règles et des contraintes, le bon projet est celui qui organise les contraintes intelligemment. La trame est à construire, on n'a pas le détail, il est à créer. On aimerait bien qu'il y ait de l'autopromotion, on interroge les gens. On a fait le pari du TCSP pour qu'il traverse des zones denses, il tangente l'hypercentre, il a la vertu d'élargir le centre, il passe le long du Doubs. Il permet de créer un meilleur ourlet de la ville. On fait le pari que les gens viendront, qu'ils seront moins en périphérie. Il n'y aura pas l'hyper densité du centre, le tram est assez généreux sur le quartier.

Alain MAUGARD

Pour Besançon, la stratégie c'est qu'au lieu de se mettre à 20 km de la ville avec la voiture, ils se mettent au centre de la ville agglomérée grâce aux transports. Est ce que la vision n'est pas de rapprocher les gens du centre ville. ? Pourtant les gens du centre peuvent souhaiter aller en extérieur. S'il y a des jardins, qui va cultiver ces jardins ? Comment viendront-ils ?

Dominique SCHAUSS

On peut envisager le tram, avec une piste cyclable à l'arrivée. Au bout du tram il y a aussi une piscine municipale, il y a aussi un hypermarché qui est desservi par le tram.

Olivier LE LAMER

Concernant le processus, on est à la fois dans la dimension urbaine, notamment avec la mobilité mais on est aussi sur des enjeux propres au caractère des villes. On n'est pas dans des documents de planifications à la suisse, où quelle que soient les équipes, on a des documents très détaillés. On a des logiques de développements urbains bien plus longues que ce que nous pouvons connaître. Nous sommes plutôt dans des durées raisonnables. A Lorient, on a l'habitude de voir la ville se reconstruire sur elle même. Chaque nouveau projet est en soi une aventure. On peut corriger des éléments de constructions de l'histoire et refaire de la ville sur la ville. Quand on se projette sur une échelle de temps un peu plus longue on voit que la démarche est comprise. Quand on pense un nouveau quartier de ville, on pense d'abord nouveaux habitants. On pense à repeupler les villes centres. Il faut ramener des familles, faire des espaces à vivre. Pour ça il faut des processus complets. Le processus peut s'adapter mais cela se fait plus en fonction des opportunités économiques. Il faut aussi que les équipes qui imaginent le projet fassent des pauses pour expliquer celui ci. Nicolas Michelin est venu nous expliquer comment il voyait la friche, par exemple. La 3D est aussi un outil industriel pour préciser le discours. Nous avons des retours des usagers sur ce qu'on pourrait améliorer, ce sont des éléments de compositions qu'on agrège aussi dans le cadre de nos réunions régulières avec la population. Ce n'est pas facile de faire un projet en co-construction sur des surfaces importantes. Il vaut mieux avoir une projection qui peut s'adapter dans le cadre de sa conception que de tout changer en cours de route. Il ne faut pas se tromper. Les adaptations peuvent venir aussi de la manière dont les premières moutures de la conception urbaines sont vécues, on peut être en « réparation » mais ce serait assez dommage.

LE ROLE DES NOUVEAUX POLES GARE

Louis MOUTARD

Je voudrais continuer cette conversation parce que je pense que beaucoup de choses ont été dites sur ces 2 territoires, les questions que tu posais concernaient les gens. Ce n'est pas pour faire des équipements de transports mais pour faire des lieux de vie, pour que les gens reviennent en ville. Il y a plein de raisons qui font que les gens ont quitté les villes. Depuis 20 ans que nous nous occupons de la mobilité en France et à l'étranger, ces éléments montrent à quel point le mouvement est déterminant dans la manière dont on vit les villes. L'évolution des pôles gares est primordiale.

On est dans une période délicate, ce que nous faisons ensemble, (concepteurs de villes, maitres d'ouvrages de villes) c'est qu'on essaie de mettre en évidence des retournements de situations. Comment notre industrie automobile a pénétré les villes, alors qu'aujourd'hui on souhaite faire revenir les gens en ville. Si on ne bouge pas les choses, rien ne bougera. Concernant les pôles d'échange s'il n'y avait pas eu d'incitations, on ne serait pas là à discuter de Lorient ou Besançon. Il y a eu des préalables. Depuis 20 ans on a fait ce pas tous ensemble, il y a des maitres d'ouvrages très impliqués dans le process. Il y a cette maîtrise d'ouvrage qui accompagne l'utopie que nous avons de faire bouger les villes. Ce n'est pas parce qu'on a des pôles d'échanges qu'on sait faire une ville, c'est un exercice plus compliqué que ça. Nous sommes sur le process, avec cette idée qu'on doit expliquer encore mieux ce que nous faisons aux populations, comment on veut faire bouger les choses. On rend possible des choses, des réseaux régionales... Pour l'habitat, si on pouvait faire bouger les charges dans les immeubles, dans les parties communes ce serait un grand pas.

Aujourd'hui nous avons des réflexions pointues sur l'énergie qui ne sont pas forcément sur le thème de la baisse des charges. Au XIXe, on mettait les gares en dehors des villes parce que c'était plus facile, aujourd'hui ces fonciers se retrouvent au cœur des agglomérations et posent des problèmes aux villes et aux gens qui habitent ces villes. Il y a des problèmes de bruit, de franchissement, de distance... Il faut que ces pôles gares facilitent ces échanges, montrer qu'on peut faire autrement la ville autour des lieux ferroviaires. L'intermodalité, ce n'est pas que des mots, il faut que les gens puissent facilement passer d'un mode à l'autre. La modalité c'est un acquis, l'intermodalité c'est encore un enjeu. Le sujet du maillage et des continuités des parcours est aussi crucial. Si les gens ne peuvent pas aller d'un point à un autre, la ville sera moins attractive. Il faut retourner les situations pour redonner une place universelle aux piétons. Il faut que ces espaces publics soient repensés autour des lieux d'échanges. C'est à ce moment là que la réflexion est allée plus loin, il faut pouvoir travailler avec les opérateurs pour faire des villes. Il y a quelques années on a cherché à transformer des lieux de gares en lieux de commerces. Maintenant il y a des espaces commerciaux importants. On suit ce qui se passe sur les mobilités et sur l'aérien où de nombreux lieux de commerce se sont développés. Mais ces lieux sont aussi des lieux de travail, les gens ont besoin de se retrouver pour échanger, pour travailler. Il y a un 3^{ème} enjeu, c'est de pouvoir se rencontrer, le parvis devient une place dans la ville. La gare n'est plus cet équipement qu'elle a pu être. Ce lieu de rencontre et d'échange dépasse la mobilité. On a vu à quel point l'étalement des villes et agglomérations coute très cher à la collectivité. La notion d'intensification autour des lieux de gare est un vrai sujet. Cela ne concerne pas que le Grand Paris. Ce lieu d'intensification est un mélange de mixité, d'accessibilité, de réversibilité et d'identification. La gare va générer de l'intensification aussi. L'intensification c'est un mélange de conditions qui ne sont pas uniquement l'intensité, la hauteur et on commence à réfléchir à la manière de faire ville autour des usages, des gens et des mouvements. La gare est concurrencée par des modes que les pouvoirs publics ne maîtrisent pas, comme le covoiturage. Ces services ne demandent pas d'investissement, on peut penser à proposer des logements avec ce type de services. La nouvelle génération est dans cette logique là.

QUESTIONS DE LA SALLE

Yann CHETRIT, architecte

Ma question porte sur la densité. La forme urbaine définit la densité et pas l'inverse. Je pense que la densité devrait faire l'objet d'études profondes, on est en droit d'exiger des metrix, des études profondes sur la densité à obtenir à terme sur une zone. La nouvelle zone devrait tirer vers le haut, dans tous les sens du terme, la ville.

Louis MOUTARD

Qu'est ce que ça veut dire la qualité ?

Yann CHETRIT

C'est la multiplicité des options et des possibilités.

Alain MAUGARD

On a tous évolué, on a parlé densité puis intensité de ce qu'on offre, en services, en usages publics et privés des espaces... Il y a des choses intéressantes sur l'intensification des usages dans un bâtiment. Le grand classique arrive dans les logements. J'étais dans un colloque d'HLM dynamiques. Des locataires voudraient passer à la colocation, à la sous-location mais ce n'est pas prévu dans les statuts des HLM. Airbnb c'est le plus grand hôtel du monde et pourtant on n'a pas construit un mètre carré, on a renforcé l'intensité des usages qui existent dans les logements. L'intensification de la ville c'est multiplier les usages. Les espaces publics c'est pareil, une place qui n'est qu'une place, espace vide, ce n'est pas pareil qu'une place qui fait aussi marché, accueille un cirque..., des terrains de jeux.

Yann CHETRIT

Est ce qu'on peut avoir avant de commencer un projet urbain, une estimation de la densité à atteindre ? Dans tous les projets qu'on a c'est la forme urbaine qui détermine la densité.

Olivier le LAMER

Je pense qu'à un moment donné on s'est trompé sur ce qu'était de la densité. Les lieux à vivre ne sont pas tous bien ressentis. On n'a pas imaginé tous les ouvrages et les espaces publics en rapport. Je plaide pour qu'on ait une certaine relaxation par rapport aux critères de densité, qu'on pense des espaces avec des formes innovantes. On peut apporter de la densité si c'est bien pensé. Parfois c'est compliqué de parler des usages, il faut que les populations soient prêtes à accepter ce dialogue. Dans les villes moyennes, la problématique de densité n'est pas la même.

Dominique SCHAUSS

Il faut savoir que dans l'exemple que je vous ai montré, un objectif est de construire sa maison en péri urbain. On sort de 7-8 ans de combat avec les riverains qui ne voulaient pas qu'on densifie cet espace. Leur slogan c'était les Vaites saignent. On était avec de grands drapeaux rouges, une association... les élus ont du se battre avec ces gens là. Il fallait faire un compromis entre l'hyper densité d'un centre et un faubourg. On va faire une espèce de densité horizontale, on va rentabiliser au maximum la surface mais on ne pourra pas faire des tours parce qu'il faut trouver des clients, des promoteurs qui viennent risquer leurs capitaux.

Olivier HERBEMONT, Directeur immobilier Air France

Au début de votre exposé vous avez évoqué que de nombreuses villes en France étaient confrontées à la stagnation voir une légère baisse de la population. Concernant Besançon, vous souhaitez faire venir de nombreux habitants, mais comment se passent les zones où il y a un risque de dépeuplement et de déshérence ?

Dominique SCHAUSS

La question que vous posez c'est le fonctionnement global d'un marché du logement. C'est difficile de savoir si c'est le quartier d'à côté qui va se dépeupler pour repeupler celui là. L'enjeu est d'éviter l'étalement urbain et l'hémorragie des départs. Il faut pouvoir offrir des lieux de vies suffisamment attractifs, il faut une offre de logements qui puisse fixer les ménages intra muros. On essaie de trouver un palliatif en travaillant sur les produits. En ville on offre des produits qui sont trop chers par rapport à la concurrence de la périphérie, c'est un chantier sur lequel on doit travailler.

Thierry PROUTEAU, GRDF

J'avais une question sur le paradoxe qu'il y a entre la logique d'offre d'infrastructure et l'approche par les usages, qui requièrent d'aller solliciter les citoyens et de prendre en compte les innovations, dont notamment l'intermodalité et le partage de données.

Alain MAUGARD

A travers les initiatives de Paris, qui a lancé des concours innovation sur plusieurs sites, un bureau d'étude a travaillé sur comment réagissaient les habitants aux projets proposés. La réponse est claire ; ils voulaient une ville où ils pourraient prendre des initiatives et que la ville s'adapte à ces initiatives. Je me demande si on n'est pas dans une période où l'inventivité sur les usages n'est pas aussi forte que l'inventivité sur les bâtiments eux-mêmes. Les jeunes recherchent, d'après les sociologues, une capacité d'agilité. L'idée de la ville qui permet l'agilité est intéressante. Nous avons visité des programmes à Vienne, et il y a des idées d'équipements au sein des logements, des commerces, des mini salles de cinéma, de petits marchés intégrés ... Tout ça donne envie de vivre dans des immeubles collectifs. Il faut des services en plus si on veut rebasculer vers la ville dense. Internet permet de découvrir qu'à 100 mètres de chez vous, une personne a les mêmes besoins de services que vous. Si on est rapprochés, au niveau du voisinage, on peut faire plus de choses ensemble. Dans les HLM, il y a, et peut à certains moments vous en rendre compte, des gens au chômage alors qu'ils savent construire, réparer... Il faut échanger les services. C'est l'inventivité sociétale qui pourrait prendre le pas et se développer.

Dominique SCHAUSS

Je suis aussi impliqué dans le développement économique. Beaucoup d'espaces de co-working se développent, des conciergeries dans des lieux publics, des mini équipements publics. A Besançon, on a un particulier qui a récupéré dans un quartier un peu zone tout un étage qui n'a aucun charme. Il a créé un FabLab, c'est génial. Il a

créé une communauté autour de lui, il fait du business... Cela part dans tous les sens y compris dans l'entreprise, dans les milieux économiques.

Olivier LE LAMER

Autant la puissance publique peut accompagner, espérer que la créativité des développe au niveau de l'économie « servicielle », autant on se demande comment à un moment donné, les choses s'organisent et se régulent. Il faut proposer des solutions efficaces intégrables dans des architectures de villes. Comment en faire des process qu'on peut intégrer dans nos réalisations.

CONCLUSION : PROJECTION DES MOYENS DE TRANSPORT DANS 20 A 30 ANS

Louis MOUTARD

Je pense que rendre possible des choses, des actions qui étaient inimaginables c'est l'essentiel. Si tous ensemble aujourd'hui on arrive à avoir une pensée commune, sachant que les contextes sont tous très différents. A partir du moment où on a une action partagée pour rendre possible des mobilités, c'est essentiel. Sur le sujet de la ville et de l'habitat, on voit à quel point les processus de conception sont très rigides au niveau du financement. On a du faire bouger les lignes pour que public et privé s'assemblent. Sur le thème de l'habitat et de l'économie circulaire aussi, il y a une espèce de prise de conscience que les métiers changent. Il faut des états généraux de la ville pour rendre possible des choses qu'on ne sait pas encore aujourd'hui.

Olivier LE LAMER

Il est important d'avoir une approche transversale de tous ces enjeux, sans envisager uniquement la mobilité même si l'offre de transport influence tout l'environnement urbain. Il y a aussi toute la dimension sociale de ces grandes dynamiques. On structure l'urbanité. La qualité des espaces, les politiques urbaines et notamment l'aménagement du territoire entre aussi en jeu. La formidable évolution du numérique est essentielle, même si elle fait un peu peur. Les réponses institutionnelles et celles des grands groupes de services sont un peu évanescentes sur la manière dont on peut capter et appréhender les nouveaux modèles.

Dominique SCHAUSS

Il y a un sujet qu'on a peu abordé, c'est celui de la gouvernance urbaine et de la fiscalité. Tant qu'on aura pas placé au bon niveau de décisions la politique du logement, de financement des aménagements et qu'on aura pas une bonne fiscalité, on aura du mal à y arriver. On reste dans une petite confrontation entre villes centres et périphéries, et c'est un combat.

Alain MAUGARD

Sur la question des transports, je pense qu'on n'est qu'au début d'une transformation très forte du désir de mobilité et de sa transformation dans les solutions. On voit aussi se développer des formes de transports qui permettent de s'occuper pendant le temps du trajet : est ce qu'on peut travailler ? Est-ce que c'est un bureau mobile qui se crée ? Il y a aussi tous les échanges. L'histoire du covoiturage c'est intéressant, on le fait pour la réduction des coûts mais aussi pour se rencontrer, échanger... Ca peut aussi être le lieu du co-working. Ca peut être un moment de bonheur aussi, comme le piano dans les gares. On ne sera plus dans la dichotomie transports en commun et voitures individuelles. Pour la gouvernance urbaine, la ville doit être envisagée à l'échelle de grands territoires. La gouvernance est à l'échelle du bassin des urbains qui vivent une situation urbaine. Il y aura plus de mutations par les villes que par les Etats.