



COMPTE-RENDU

« 5^{èmes} Assises Nationales du centre-ville »

- Nice, les 7 et 8 octobre 2010 -

JEUDI 7 OCTOBRE 2010 – 1^{ère} JOURNEE

Mot d'ouverture du Président de Centre-ville en Mouvement.

Denis BADRÉ - Sénateur des Hauts-de-Seine, Président de Centre-ville en Mouvement.

Denis BADRÉ ouvre ces Assises et se félicite de voir de plus en plus de congressistes car pour lui, la présence de nouveaux venus est non seulement le signe d'une bonne communication entre les Elus mais aussi le résultat d'une participation active de chacun aux travaux réalisés, sans qui Centre-Ville en Mouvement n'existerait pas.

Il salue et remercie également la présence des représentants des villes ayant organisé les assises précédentes, ainsi que le Ministère de « l'Ecologie et du Développement Durable » et celui des « PME, du commerce et de l'Artisanat », qui ont contribué au rayonnement et au développement de l'Association.

Enfin, il remercie le Maire de Nice **Monsieur ESTROSI**, ainsi que ses collaborateurs, pour son accueil et la mise en œuvre de cet événement et souhaite que celui-ci soit le plus fructueux possible, tant sur le plan amical que sur l'intérêt du développement des centres-villes.

Passage de témoin de la Ville de Nancy, ayant accueilli les 4èmes Assises de 2009.

Claudine GUIDAT – 1ère adjointe au Maire de Nancy, Conseillère Régionale.

Claudine GUIDAT remercie également **Monsieur ESTROSI** pour son accueil dans cette ville du soleil et regrette l'absence **d'André ROSSINOT**. En guise de témoin, elle offre au Maire de Nice une feuille de Ginkgo en cristal de dôme, symbolisant à la fois l'arbre de la sagesse et l'âme de Nancy, ville industrielle de culture, de science et de matière.

Discours d'ouverture des assises.

Christian ESTROSI - Maire de Nice et Ministre de l'Industrie.

Christian ESTROSI se dit touché par ce geste qui, pour lui, symbolise aussi de nombreux emplois dans ce secteur. Il remercie également tous ses collaborateurs pour la préparation de ces assises.

Sujet passionnant, il rappelle que le développement des villes et des centres-villes est un chantier de longue haleine, nécessitant parfois plusieurs mandats, puisqu'entre le moment où l'on commence à agir ou à prendre des décisions touchant à la législation ou à la réglementation, les résultats ne sont pas forcément immédiats. Cependant, dit-il, grande est la satisfaction lorsqu'un paysage se modifie ou apporte une qualité de vie et une dimension humaine dans le quotidien des concitoyens, tout en essayant de répondre en même temps, à plus de justice sociale et d'équité entre chacun, quelque soit son origine sociale ou culturelle. Par ailleurs, dans un monde en perpétuel mouvement et une société qui ne ressemble en rien à ce qu'elle pouvait être il y a quelques décennies, il précise que ce qu'il se passe à l'échelon national se reproduit aussi dans chacune des cités.

Qualifiant Nice comme la plus « italienne de France », il rappelle que cette ville frontière a successivement été provençale, savoyarde puis piémontaise, pour finalement devenir française en 1860. C'est la raison pour laquelle toute la région de Provence bénéficie de constructions complètement différentes, alliant à la fois les toitures provençales du comté de Nice et l'architecture baroque ou piémontaise de son centre-ville.

Ville d'exception administrative ultra-démocratique, il rappelle qu'elle fut avant dirigée par un sénat et qu'en 1832 fut créé le conseil d'ornement. Ce conseil regroupait à la fois des historiens, des scientifiques, des urbanistes, des architectes ou encore des représentants du peuple, qui déjà à l'époque, tentaient de donner à la cité une certaine harmonie dotée des meilleures fonctionnalités possibles.

Depuis, il regrette les erreurs commises à partir de la moitié du XX^{ème} et reconnaît un certain désordre durant cette période, où le simple fait de disposer de foncier servait à ériger des constructions ou des équipements, sans forcément tenir compte de la cohérence, de l'évolution de la vie sociale ni des loisirs ou des transports. Il cite également les vagues migratoires du début des années 60, qu'il a fallu accueillir en aménageant d'urgence de nouvelles cités périphériques.

Aussi, il considère que c'est à notre génération d'essayer de corriger aujourd'hui ces erreurs du passé, dans un monde où tout s'est accéléré, au regard par exemple du dernier salon de l'auto, où s'est opéré un changement de génération entre les véhicules en l'espace de deux ans, ceci toujours, pour faire face à une demande de consommation de plus en plus grande et évolutive. Pour lui, la difficulté majeure est donc de gérer à la fois ces changements rapides tout en le faisant de manière intelligente.

Puis il cite l'opération d'intérêt national menée par la Ville, où, dans une plaine du Var de 10 000 h, un établissement public sera consacré exclusivement au développement durable. Il accueillera une université ainsi que des laboratoires dédiés aux énergies renouvelables et aux matériaux du futur. IBM Europe vient d'ailleurs de décider d'y implanter son centre de recherches sur la ville intelligente, qui par exemple, a déjà travaillé à Stockholm sur la mise en place d'un logiciel permettant de détecter un embouteillage dans la ville 40 minutes avant.

Il est donc essentiel d'anticiper sur tous ces phénomènes d'intégration de grands équipements publics, de centres hospitaliers universitaires ou encore de zones d'activités, tout en tenant compte de la problématique du logement et de la gestion du parc foncier. En effet, cette coordination permettra non seulement d'apporter de la dignité à chacun mais également de la main d'œuvre qualifiée, si chère aux administrations et à l'ensemble des entreprises nourrissant l'activité économique.

Il ne faut donc plus réfléchir comme avant en se contentant simplement de juxtaposer les équipements ou les structures. Pour lui, cette responsabilité passe avant tout par le dialogue, la concertation ou encore la démocratie participative, sans perdre de vue le sens de l'intérêt général et celui du service public, objectifs qu'un Maire doit sans cesse garder à l'esprit.

C'est pourquoi ces assises sont un outil indispensable car elles aident les administrations à s'adapter quotidiennement aux nouveaux besoins, à se moderniser, et à faire avancer le destin d'un territoire ou d'une collectivité.

Rappelant que la France est faite d'addition des cultures, d'identité et d'histoire, c'est riche de cette diversité qu'il est possible d'apporter aux uns et aux autres, une meilleure contribution permettant de respecter la place de l'homme et de la femme au cœur de la cité, tout en corrigeant l'héritage du passé.

Aussi et pour toutes ces raisons, c'est avec bonheur que **Monsieur ESTROSI** est très fier de recevoir ces assises dans la Ville de Nice et remercie chacun, pour son engagement et ses actions dans les centres-villes.

***Arnaud FLEURY**, journaliste, prend la parole et introduit la première table ronde.*

Grande table ronde : « Centre-ville de demain - Volonté d'élus - »

- *Densification et retour des habitants en centre-ville, quelle approche d'un urbanisme durable ?*
- *Quand les nouvelles technologies transforment le rapport à la ville.*
- *Attractivité et dynamisme d'un espace de vie, de commerce et de nature.*

Philippe LAURENT - Maire de Sceaux, Vice-président de Paris Métropole.

Wanda LAURENT - Conseillère Municipale de Bordeaux, en charge du développement.

Louis BESSON - Président de Chambéry Métropole, ancien Ministre.

Claudine GUIDAT - 1ère adjointe au Maire de Nancy, Conseillère Régionale.

Alain PHILIP - Adjoint au Maire de Nice, en charge de l'aménagement, de l'urbanisme et des transports.

Bruno MARZLOFF - Sociologue expert de la ville, Fondateur du groupe Chronos.

Philippe LAURENT ouvre les débats en commentant la diffusion d'un film sur la Ville de Sceaux. Cité universitaire de Paris Métropole, riche de ses 10 000 étudiants, il rappelle qu'Erwin Guldner, Maire de 1959 à 1983, a réussi à préserver le centre-ville, en créant notamment la première rue piétonne d'Île-de-France, joyau que les élus successifs se sont toujours attachés à préserver.

Aujourd'hui, il se satisfait du dernier vote du PLU, qui, dans le cadre de l'aménagement de quartiers durables de la Région parisienne, permettra la construction de 60 à 80 logements par an, ce qui pour une ville comme Sceaux, demeure très important vu la quasi inexistence de foncier disponible. Cette

politique novatrice de l'habitat par la réhabilitation de logements anciens, contribue à rendre la ville attractive, qui dans le passé, a connu une perte de sa population en raison de ses coûts très élevés.

Arnaud FLEURY, lui demande comment une ville comme Sceaux arrive à conserver une politique de transport dynamique, tout en gardant sa dimension résidentielle.

Pour **Philippe LAURENT**, le plus important est que les élus dialoguent beaucoup plus entre eux que dans le passé. En effet, dit-il, la tradition de coopération intercommunale existant dans la région de Nice est encore loin d'avoir trouvé sa place sur l'agglomération parisienne.

S'agissant des transports, l'enjeu pour la Ville de Sceaux est aujourd'hui de conserver l'interconnexion entre les réseaux existants et les futurs projets, que sont « Arc Express » et le « Grand Huit », dans le cadre du Grand Paris.

Quant à **Wanda LAURENT**, elle rappelle tout d'abord que la Ville de Bordeaux n'est plus la « grande endormie » du passé, car grâce à l'action menée par **Alain JUPPÉ** depuis 15 ans, cette cité vise désormais à accueillir 100 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, dans le cadre de son grand projet urbain.

Ces actions porteront essentiellement sur la rénovation des anciens quartiers dégradés, où près de 100 millions d'euros seront investis à partir de janvier 2011, pour la construction de 900 logements et d'espaces publics de proximité, tout en revitalisant le tissu commercial. De plus, Bordeaux possède l'avantage de pouvoir construire de nouveaux quartiers sur d'anciennes friches industrielles et dispose de terrains réservés, qui accueilleront dès le début de l'année 2011 le premier éco-quartier, baptisé lui aussi Ginkgo.

Tous ces projets se maillent avec celui du grand centre d'affaires Euratlantique, qui comptera plus de 20 000 habitants supplémentaires et 200 000 m² d'équipements publics. Il créera près de 30 000 emplois et sera déployé dans le respect de l'environnement.

Du côté de Chambéry, **Louis BESSON**, rappelle qu'il est essentiel de disposer d'un centre-ville fort et dynamique, sans quoi le reste des autres quartiers en serait affaibli. Pour cela, dit-il, l'attention doit être permanente. De plus, il est nécessaire de détenir une stratégie s'inscrivant dans la durée et partagée de tous, en impliquant par exemple les acteurs économiques et associatifs, afin que les élus ne soient pas les seuls décideurs.

Arnaud FLEURY, lui demande s'il est satisfait du centre-ville actuel de Chambéry car beaucoup d'équipements ont vu le jour ces derniers temps.

Louis BESSON se réjouit de la naissance de ces nouvelles structures dans son centre et rappelle la lutte permanente de la Ville contre la vacance de logements, devenue un véritable fléau dans certaines rues.

De plus, la capitale savoyarde souhaitant rompre avec son image de ville terne et froide, a retrouvé des couleurs, en multipliant par exemple le nombre de ses terrasses.

Enfin, Chambéry travaille sur la densification par la reconquête des espaces libres, tout en conservant sa logique de reconstruction de la ville sur la ville, limitant ainsi l'émergence de quartiers en zones périphériques.

S'agissant de Nancy, **Claudine GUIDAT** en rappelle rapidement le contexte. Petit territoire de 1 500 ha, coupé par le réseau ferré et le canal de la Meurthe, difficilement franchissable, la ville a aussi vu naître dans la seconde partie du XX^{ème} siècle, un urbanisme autour de sa gare, qui a cassé l'ambiance du patrimoine et a beaucoup traumatisé ses habitants.

Face à ce constat, elle explique qu'**André ROSSINOT** a basé sa stratégie de reconquête de la ville entre le patrimoine et la modernité. Le patrimoine, avec un périmètre sauvegardé de 150 ha et la modernité, sur l'axe historique Nord-Sud.

Aussi, l'âme de la ville médiévale a ainsi pu renaître, grâce à des programmes d'aménagement et de restauration de l'immobilier ayant permis d'en faire un véritable lieu de vie.

Quant à la gare, véritable articulation entre l'axe historique et celui de la modernité (grâce entre autre à l'université de la ville), l'enjeu est de transformer cette plateforme intermodale vers un meilleur fonctionnement, intégrant à la fois la culture et le commerce. Pour cela, les espaces piétons seront retravaillés et offriront aux usagers un centre commercial à ciel ouvert. Ceci permettra une meilleure mobilité fonctionnelle, en créant là aussi un véritable lieu de vie, toujours dans un esprit de développement durable.

Intervenant pour Nice, **Alain PHILIP** affirme : « nous transformons le défaut de nos qualités en richesse de nos défauts ». Par ces termes, il explique que le territoire de la ville a fonctionné par défaut pendant des années, avec certes son attractivité mais aussi dans le désordre. Aujourd'hui cela n'est plus possible car l'enjeu d'une ville durable est avant tout de préserver le cadre de vie du territoire, tout en donnant la possibilité aux habitants (futurs et actuels), de continuer à y accéder.

Cela doit donc passer par un projet global à court, moyen et long terme. C'est la raison pour laquelle, sous l'initiative de **Christian ESTROSI**, la ville a mis en place en moins de trois ans, une vision prospective du territoire en lançant dans le même temps, une multitude de projets structurants, permettant de positionner le territoire au niveau de la métropole Côte d'Azur en intégrant l'opération d'intérêt national.

Parmi ces projets de requalification urbaine, il cite trois grandes opérations menées avec l'ANRU, un plan de centre-ville, ainsi que des projets de gare et de nouveaux modes de déplacement à l'horizon 2040.

Arnaud FLEURY, cède maintenant la parole à **Bruno MARZLOFF** et lui demande de faire une synthèse sur la reconquête et la densification de ces cinq villes.

Bruno MARZLOFF, préfère regrouper ces interventions en un terme unique, celui de maîtrise d'usage puisqu'il a successivement retrouvé :

- La volonté de stopper des développements désordonnés.
- L'injonction paradoxale de gérer un accroissement de la population sans disposer de foncier.
- Comment revitaliser les proximités pour que les attractions soient mieux réparties sur l'ensemble du territoire ?
- La problématique de mobilité, avec un quartier de gare, véritable centre de redistribution intelligent des mobilités.
- Un projet global de maîtrise de la ville pour une ville durable.

Selon lui, la réponse vient de **Louis BESSON** avec la problématique de reconstruction de la ville sur la ville.

Affirmant que nous devons passer d'un urbanisme de la croissance vers un urbanisme de la transformation, il est temps dit-il, de prendre en compte que la ville n'est plus élastique. En effet, la logique d'extension artificialisée d'après guerre contre la valeur d'un département ayant décuplé tous les dix ans, il est désormais temps de la reconsidérer. Et même si l'offre de déplacement s'est améliorée, elle n'en demeure pas moins plus compliquée. Celle-ci pèse de plus en plus sur le budget des ménages, ainsi que sur celui des collectivités et de plus, nous devons désormais composer avec les injonctions du développement durable dans leur dimension environnementale. Aussi, il se

demande si nous avons les moyens d'une extension de nos mobilités et de nos territoires. D'après lui, le défi est de savoir comment recouvrer une maîtrise d'usage de ces territoires, tout en continuant à apporter des services à la population.

Arnaud FLEURY, lui demande s'il est possible de réhabiliter à la fois nos centres-villes, tout en continuant les travaux de rénovation et d'amélioration des quartiers périphériques.

Partant du principe que les centres-villes ont atteint leurs limites aussi bien dans l'accroissement de l'habitat que dans l'accueil des mobilités que nous connaissons aujourd'hui, il est donc indispensable de retrouver d'autres formes d'attractivité. Et même si le centre-ville doit rester le « centre des centres », il faudra bien refaire de nouvelles centralités dans un espace plus élargi.

C'est une des raisons pour laquelle on parle désormais de « métropoles », avec l'ambition de recoudre et de redonner une unité à un territoire, pour une meilleure redistribution des attractivités.

Arnaud FLEURY, demande à **Louis BESSON** si les élus disposent aujourd'hui des outils et de la pratique nécessaires à la création de centres à la fois denses et durables.

Louis BESSON affirme qu'ils possèdent déjà le cadre juridique et se l'approprient progressivement. De plus, grâce aux nombreuses réflexions engagées, les élus ont de plus en plus une idée précise de la compatibilité entre la densification et la qualité. Centre-Ville en Mouvement est d'ailleurs une composante de ces nouvelles idées.

Cependant, il pense qu'ils ne disposent pas suffisamment de moyens pour la réalisation de certains projets, au regard par exemple de l'attribution de budget suffisant pour les villes moyennes dans les transports urbains.

Arnaud FLEURY pose la question des limites de la densification en centre-ville.

Sur ce point, **Alain PHILIP** distingue deux critères. D'un côté l'extension urbaine, qui aujourd'hui a atteint ses limites en termes de qualité de vie et de l'autre, l'intensité, terme qu'il préfère à celui de densité. En effet, selon lui la véritable question est de savoir comment remettre de l'intensité urbaine sur les territoires en tenant compte de la desserte des centres, de l'économie et de la dimension sociale.

Wanda LAURENT, estime quant à elle que la densification doit permettre de créer des liens entre les différents quartiers de la manière la plus intelligente possible, en y mettant à la fois une mixité fonctionnelle (emplois, commerces, services et équipements de proximité) tout en conservant l'accessibilité de tous à tous. Dans ce sens d'ailleurs, les mairies de quartiers ont leur rôle à jouer et aident à consolider cette démarche.

Claudine GUIDAT préfère également parler d'intensité ou comment développer une communauté urbaine dans une articulation multipolaire, pour organiser au mieux l'attractivité et la circulation des richesses. Mais pour elle, la plus grande évolution de cette conception de vie à dimension humaine, doit avant tout s'inscrire dans une démarche partenariale avec les différents acteurs, afin de travailler de la manière la plus cohérente possible.

Philippe LAURENT pense aussi que le terme d'intensité est beaucoup plus approprié car la plupart des personnes associent souvent la densité aux grands ensembles périphériques. Il y a donc tout un travail de pédagogie à mener pour changer la vision de chacun.

Par ailleurs, il considère que l'un des enjeux de cette densification porteuse d'une meilleure qualité de vie est aussi de disposer d'un espace public de qualité.

***Arnaud FLEURY** interroge maintenant les participants de cette table ronde sur les nouvelles technologies et leur demande en quoi elles participent à la réappropriation du centre-ville.*

Wanda LAURENT précise que pour l'instant, ces technologies mobilisent essentiellement les nouvelles générations et que la véritable révolution est surtout le fait de rendre des services non polluants à la population.

Sur Bordeaux, ville entièrement couverte par le réseau Internet, des applications sont déjà en place, comme par exemple la géolocalisation des points clés et stratégiques à partir d'un Smartphone, offrant une attraction supplémentaire pour les jeunes.

Dans la vie quotidienne, elle signale également l'installation de 75 tableaux numériques dans les écoles, ainsi que la création d'une plateforme interactive d'informations, permettant de consulter les grands projets de la ville (Agenda 21 par exemple) ou encore de suivre son développement économique. Un système de « flash-vote » a également vu le jour et permet aux jeunes de s'exprimer sur la politique de la ville.

Ville pilote du « sans contact » **Alain PHILIP** rappelle tout d'abord qu'à Nice, il est aujourd'hui possible de prendre le bus ou le tramway avec son téléphone ou encore de réserver des places de spectacles, grâce aux différents systèmes d'informations mis en place. De plus, une phase de test est actuellement en cours avec les commerçants pour le paiement de ses achats par le biais de son mobile. Enfin, la ville étudie à l'heure actuelle un dispositif permettant de gérer en temps réel les flux de circulation pour mieux informer les utilisateurs des différents circuits d'embouteillage et d'un procédé de stationnement, offrant la possibilité de connaître le nombre de places disponibles restantes.

Citant les problèmes d'incohérence dans le domaine de l'urbanisme, **Claudine GUIDAT** alerte aussi sur la juxtaposition des solutions dans celui du numérique et appelle à une meilleure maîtrise d'usage. Sur l'aspect technologique par exemple, elle propose de créer des « clusters » de manière collaborative, permettant de disposer de systèmes d'informations qui s'articulent intelligemment, en partageant les données avec la collectivité, les entreprises ou les commerçants.

Pour **Philippe LAURENT** le développement de ces nouvelles technologies ne doit pas être une finalité politique car ces outils ne remplaceront jamais le lien social, si important au dynamisme d'une ville.

***Arnaud FLEURY** demande à chacun des élus quelles actions ont été menées en termes d'attractivité commerciale dans leur ville.*

Pour **Louis BESSON**, un des objectifs de l'attractivité est avant tout de ne pas laisser de créneaux vacants et d'utiliser tous les moyens possibles. Les équipements de centralité sont par exemple une manière déterminante de renforcer les centres-villes. C'est pour cela qu'à Chambéry, est en train de naître autour de la gare, un pôle d'échange multimodal permettant aux habitants de se rencontrer dans un espace réduit. Le logement étudiant est également un levier permettant d'apporter de la jeunesse dans les centres et ainsi d'augmenter l'attractivité. De la même façon, la réhabilitation des halles en cœur de ville apportera une dynamique commerciale incontestable.

Enfin, pour que toutes les natures de commerces (grandes surfaces et petits commerçants) puissent profiter d'une attractivité commune, celle-ci doit être réciproque. Il faut donc jouer sur une attractivité globale et chaque acteur doit être capable d'évoluer et de s'adapter par lui-même, pour en bénéficier le plus possible.

Sur la Ville de Sceaux, **Philippe LAURENT** explique qu'il s'est davantage consacré à générer une pluriactivité commerciale dans son dernier PLU, afin de créer de la cohérence sur le long terme. Pour cela, en accord avec la chambre des commerces et l'union des commerçants, il a mis en place un principe d'interdiction d'ouverture à des activités économiques d'une certaine nature.

Alain PHILIP rappelle que l'attractivité est un travail permanent et qu'il faut aussi garder à l'esprit les fondamentaux que sont le tourisme, la culture ou encore l'enseignement. Il est donc important d'agir sur tous les secteurs en intégrant les contraintes de déplacement et de mobilité. Aujourd'hui, il n'est plus concevable de traiter les problématiques séparément et la réflexion doit être transversale. Pour cela dit-il, il est aussi nécessaire de composer avec les relais locaux, les fédérations de commerces et de tenir compte de la valorisation des espaces publics ou des droits de préemptions commerciaux. Tout autant de leviers, qui, pour une bonne coordination, doivent aussi être évalués en permanence.

Wanda LAURENT explique que Bordeaux travaille actuellement sur le projet de centre d'affaires Euratlantique, situé autour de la gare. Celui-ci viendra consolider la dimension internationale de la ville, qui jusqu'à présent était connue essentiellement pour son activité vinicole.

Sur le plan local, elle souligne l'importance des pépinières artisanales et le soutien aux initiatives et aux animations commerciales.

Louis BESSON intervient pour parler de la « non attractivité » que subissent certaines villes, comme Chambéry ou Nice, par le passage de camions sur les axes routiers du sud de l'Europe, dont elles se passeraient bien. En effet, là où des pays comme la Suisse ou l'Autriche transportent déjà plus de la moitié, voire près de la totalité de leurs marchandises sur rails, la France reste encore loin derrière. Aussi, il pense que ce type de réflexion pourrait être à l'initiative d'une opération d'intérêt national.

Atelier : « Concevoir un espace de vie et de commerce dynamique attrayant : rôle et champs d'intervention des élus ».

Jean-Loup METTON - Maire de Montrouge, Conseiller Général des Hauts-de-Seine.

Maurice VINCENT - Maire de Saint-Etienne, Président de Saint-Etienne Métropole.

Patrick JARRY - Maire de Nanterre.

Bernard REYNES - Député-Maire de Châteaurenard.

Avant d'ouvrir cet atelier, **Pierre CREUZET** rappelle qu'un dernier sondage TNS-Sofrès réalisé auprès des français, montre que 50% des personnes interrogées considèrent que la responsabilité du Maire est très importante en termes de reconquête du commerce.

*Après la diffusion d'un film sur la Ville de Montrouge, **Arnaud FLEURY** accueille les participants et demande à **Jean-Loup METTON** comment cette ville a su revitaliser son commerce de centre-ville.*

Jean-Loup METTON fait tout de suite le lien avec le sujet précédent sur la densification et explique que cette opération n'aurait pu être menée à bien si parallèlement, la ville n'avait pas redynamisé sa démographie locale. Pour cela, 4 000 logements ont été construits en l'espace de dix ans, sur une surface de deux km², ce qui a permis de faire revenir une population en baisse depuis la fin des années 90. Cette politique s'est tout d'abord appuyée sur cinq zones d'aménagements concertés qui ont permis la création de 40 nouveaux commerces, puis sur le renouvellement urbain, en négociant systématiquement avec le promoteur, l'achat des pieds d'immeubles, enfin en appliquant le droit de préemption.

Aujourd'hui, la ville propose des loyers adaptés en fonction des commerces et continue son objectif de diversification. Après la reconquête des métiers de bouche, elle s'attèle désormais à l'équipement de la personne (sportif ou de loisirs) et démarché les grandes enseignes pour leur faire des propositions et connaître leurs besoins d'implantations. Pour lui, plus le noyau commercial est dense et plus il attire.

Pour Saint-Etienne, l'approche est différente et **Maurice VINCENT** explique que la ville est avant tout confrontée à un fort étalement urbain depuis de nombreuses années. En effet, située à proximité du Parc régional du Pilat et de la Plaine du Forez la ville bénéficie d'une attractivité très forte de la périphérie, sans parler des conséquences de la reconversion industrielle.

Lui aussi s'accorde à penser qu'il faut agir sur tous les leviers avec une politique de long terme, globale et cohérente. Par exemple dit-il, une agglomération comme Saint-Etienne ne peut se revitaliser sans être attentive à la limitation du développement des grandes surfaces périphériques. Son dernier SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) regroupant 113 communes, a d'ailleurs arrêté un projet qui maîtrise cette extension.

S'agissant du centre-ville, l'objectif est maintenant d'attirer davantage de locomotives commerciales de manière à amplifier cette densification. C'est ainsi que 10 000 m² de surfaces supplémentaires verront le jour à l'horizon 2014 dans le secteur des Ursules.

Concernant l'image quelque peu vieillissante et terne des vitrines, là aussi, des travaux de revitalisation urbaine ont été réalisés, notamment dans le quartier de la gare. La ville a ainsi pu jouer la carte du design, en s'appuyant sur la biennale internationale, pour proposer aux commerçants de faire évoluer leurs boutiques dans le sens d'une meilleure attractivité autour du concept du design. A ce jour, une centaine de boutiques ont pu bénéficier de cette aide à travers un « chèque design », soutenu par le Conseil Régional.

Enfin, **Maurice VINCENT** signale également la mise en œuvre de quatre chantiers ANRU, dont une opération d'intérêt national avec la création d'un établissement public.

Sur la Ville de Nanterre, là aussi, le contexte est différent et **Patrick JARRY** rappelle tout d'abord que le Maire ne dispose pas des mêmes capacités lui permettant de maîtriser à la fois, le développement économique, le développement commercial ou encore le développement des transports, que sur une métropole régionale car il doit composer avec différents organismes, comme le STIF par exemple.

Située à deux pas du quartier d'affaires de La Défense, Nanterre connaît certes l'avantage de posséder plus d'emplois que d'habitants (95 000 contre 91 000) mais a dû néanmoins faire face à l'émergence du centre commercial des 4 Temps, qui a contribué au bouleversement du commerce dans la ville.

Deuxièmement, il souligne que la ville ne s'est pas organisée historiquement autour d'un centre-ville, puisqu'elle s'est ruralisée avec des « trous urbains », liés au fait que Paris a utilisé les carrières de Nanterre pour se construire au cours de la période Haussmannienne. Elle s'est donc développée sous forme de quartiers et a subi, depuis le début des années 60, l'urbanisation de La Défense qui a morcelé la ville en de nombreuses routes et voies de chemins de fer.

C'est pourquoi il est difficile de ne parler que du centre sans évoquer simultanément les actions menées sur les autres secteurs.

En termes de reconquête commerciale, Nanterre travaille actuellement sur la réimplantation de commerces de proximité dans les quartiers populaires et intervient également sur le centre ancien, pour consolider son activité marchande.

S'agissant des moyens, lui aussi s'est intéressé de près au droit de préemption, puisque la ville a acheté de nombreux murs de commerces dans le centre ancien, pour mieux maîtriser la réaffectation à long terme. Toutefois, il se trouve confronté à des problèmes de copropriétés, où les intéressés n'approuvent pas systématiquement cette démarche.

Enfin, considérant que le centre ne doit pas être un lieu réservé à une certaine classe sociale, il appelle à ne pas oublier les couches moyennes et populaires, sans quoi la métropole de demain n'aurait plus de sens.

Autre approche, celle de Châteaurenard, ou **Bernard REYNES** explique que l'explosion de l'offre commerciale de sa ville voisine, Avignon, a dévitalisé tous les centres environnants sur un rayon de 50 km, entraînant ainsi la fuite de la population et des commerces. Aussi, la priorité fut d'abord de stopper ce dépeuplement, puis de lutter contre les friches urbaines et de réhabiliter l'espace public.

Estimant que les Maires ne disposent pas tous de la technicité nécessaire leur permettant d'avoir de véritables stratégies de revitalisation des centres-villes, il appelle à placer aussi cette réflexion sur les villes moyennes. C'est la raison pour laquelle, il se dit favorable à la mise en place d'une charte de revitalisation des centres-villes sous la forme d'un guide méthodologique, incluant les critères d'esthétique, de fonctionnalité, d'habitat ou de fonctionnement du centre et qui prennent en compte également, la relation avec les associations, le rôle manager ou encore la création d'animations commerciales. Ce guide présenterait aussi l'avantage d'obtenir plus facilement des financements de la Région, du Département ou de l'Etat.

*Suite à la dernière réforme sur la LME et l'émergence du SCOT, véritable colonne vertébrale pour l'aménagement commercial, **Arnaud FLEURY** lui demande si les choses paraissent plus claires aujourd'hui ?*

Rappelant la volonté très claire des Députés et des Maires, à revenir à la manœuvre en termes d'urbanisme commercial, **Bernard REYNES** explique que l'objectif principal de cette réforme était de fondre l'urbanisme commercial dans l'urbanisme de droit commun.

Deuxième idée forte, l'intercommunalité ou comment mettre le SCOT au cœur du dispositif, pour que la réflexion sur les stratégies commerciales ne soit pas uniquement une stratégie locale ou municipale mais une stratégie territorialisée.

Grâce à ces deux outils, le Maire pourra désormais mettre en place ses propres stratégies économiques et commerciales de centre-ville, tout en les intégrant dans son PLU. De plus, le SCOT permettra d'installer certains types de commerces correspondant aux besoins économiques locaux. Ce n'est donc plus le Maire qui subit mais c'est lui qui propose !

Rebondissant sur le droit de préemption commercial, il rappelle avoir déposé un amendement pour que le délai de rétrocession soit porté de un à deux ans, proposition qui fut acceptée et dont il se félicite.

En revanche, il regrette que la seconde proposition, concernant le fait qu'une commune exerçant son droit de préemption ait la possibilité d'exercer une location gérance sur le fond le temps de trouver un autre commerce, ait été refusé et appelle **Denis BADRÉ** à plaider pour cette cause.

Enfin, il propose que ce droit de préemption puisse être délégué à un établissement public ou encore à un concessionnaire d'opérations d'aménagement, pour là aussi soulager les finances communales.

Maurice VINCENT estime lui aussi que ces textes contribueront non seulement à la protection et à la relance des centres mais permettront aussi de mieux ordonner les entrées de villes.

Rappelant que la problématique de dynamisme commercial est différente entre les provinces et la région parisienne, **Jean-Loup METTON** considère que l'intérêt de ces deux supports est avant tout de réaffirmer le rôle de l'élu.

Patrick JARRY pense que cette loi incitera à réfléchir davantage à une vision commerciale permettant de mieux réguler l'implantation de commerces à l'échelle de la métropole, qui encore une fois est différente sur la région parisienne.

Enfin, dans la salle, des personnes regrettent que les chambres de métiers et de commerces ne soient plus associées à ce type de réflexion car elles ont l'expertise et la connaissance du terrain.

Atelier-Débat : « La ville 2.0 : quand les nouvelles technologies transforment le rapport à la ville ».

Présentation de l'expérience du « Sans contact » de Nice lancée en mai 2010.

Florence BARALE - Conseiller communautaire de Nice-Côte d'Azur.

Jean-Michel GADRAT - Président du Service Mobile Sans Contact.

Dominique DESCOLAS - Directeur Billettique et Services sur mobile de Veolia.

Bernadette LACLAIS - Maire de Chambéry, Première Vice-présidente de la Région Rhône-Alpes.

Bruno MARZLOFF - Sociologue expert de la ville, Fondateur du groupe Chronos.

Arnaud FLEURY ouvre cette table ronde avec Florence BARALE et lui demande d'expliquer l'expérience « Sans contact » lancée à Nice.

Déployé en mai 2010, **Florence BARALE** précise tout d'abord que ce système innovant est une première en Europe, puisqu'il autorise la commercialisation de téléphones nouvelle génération intégrant la technologie NFC (sans contact), permettant de faire communiquer deux objets en les rapprochant l'un de l'autre. Ce procédé, baptisé Cityzi, utilise des appareils actuellement disponibles dans les boutiques des trois opérateurs de téléphonie mobile, ainsi que dans les agences bancaires du Crédit Mutuel CIC de la Ville de Nice.

Son application permet d'acheter des titres de transports de son domicile mais surtout à partir de bornes relais, mises à disposition à proximité des abribus. Grâce au simple contact du téléphone, celui-ci devient alors votre ticket de voyage et vous permet ainsi de rayonner dans tout le réseau. Ces bornes délivrent également des informations sur les horaires ou le trafic et proposent des abonnements périodiques.

Cette technique propose aussi des services liés à la culture et au tourisme. Elle est déjà utilisée au MAMAC de Nice (Musée d'Art Moderne et d'Art Contemporain), où il suffit d'approcher son téléphone à côté des œuvres pour obtenir un audio-guide, disponible en quatre langues. De même, dans le vieux Nice, 16 sites disposent actuellement de cette technologie, qui permettra bientôt de mettre en place des circuits touristiques.

Enfin dernier service, le paiement chez les commerçants, avec à ce jour près de 1 000 boutiques équipées de ce système, qui outre la rapidité de paiement, présente l'avantage de pouvoir fidéliser encore plus la clientèle, par l'envoi d'offres ou de promotions diverses.

Florence BARALE conclut et se félicite de cette opération, démontrant qu'aujourd'hui, l'innovation doit s'appuyer à la fois sur les collectivités territoriales et sur les partenariats entre opérateurs privés et publics. Cependant, elle pense que le développement de ces nouvelles fonctions prendra encore quelques temps pour se massifier et précise que la ville fera un bilan à la fin de la première année pour analyser au mieux les besoins de cette technologie.

Jean-Michel GADRAT vante tout d'abord les mérites du téléphone NFC, qui à termes remplacera toutes les cartes diverses que nous possédons dans notre portefeuille ! Puis il rappelle que la mission du « Forum des Services Mobiles Sans Contact », créé à la fin de l'année 2008 par le Ministère de

l'Industrie, consiste à mettre de l'ordre dans le paysage du sans contact. Enfin, il précise qu'actuellement, près de 70 réseaux et agglomérations disposent déjà des cartes sans contact dans les transports publics, que de grandes entreprises comme Oberthur ou Gemalto travaillent sur ce concept et que plusieurs milliers d'emplois sont concernés par ce secteur.

Pour lui, la France et l'Europe doivent créer un modèle économique permettant le développement de ces applications, non seulement vers les services ou les commerçants mais aussi vers les collectivités, qui, grâce à ce système, pourraient ainsi proposer et mettre en place des prestations en direction des citoyens. Au Japon, pays précurseur et novateur, ce système existe déjà depuis plusieurs années et fait partie intégrante de la vie quotidienne des habitants.

Arnaud FLEURY lui demande si cette technologie se développera aussi vite que l'arrivée du téléphone portable et si les industriels et les opérateurs suivront.

Pour **Jean-Michel GADRAT**, tout le monde bien sûr a tout intérêt à prendre le train en marche et à « jouer le jeu ». De plus, il voit dans cette technologie un potentiel immense, à l'image de la SNCF ou du STIF, qui, s'ils mettaient cette application en service, toucheraient des millions de personnes, ce qui créerait un effet boule de neige sur l'ensemble de la population.

Dominique DESCOLAS estime quant à lui que nous sommes à l'aube d'une nouvelle révolution, puisque cet outil, outre le fait de pouvoir circuler dans des zones de transports collectifs, offrira également tout un panel de services annexes. Cet « objet à tout faire » facilitera donc nos déplacements sur le territoire et simplifiera la vie de tous dans notre quotidien.

Mais c'est aussi une révolution en termes de partenariat. En effet, des acteurs venant de divers horizons, tels que le secteur public, les banques, les télécoms, les transports ou la grande distribution, qui jusqu'ici n'étaient pas habitués à travailler ensemble, ont réussi à bâtir un socle commun de spécification.

Arnaud FLEURY lui demande si ce système aura un impact sur la fréquentation dans les transports publics et si cela permettra de réaffecter les agents sur des tâches de proximité.

S'agissant de la fréquence, l'objectif est bien entendu de faire préférer aux personnes des modes de transports plus respectueux de l'environnement, au détriment de la voiture.

Pour ce qui est des agents, **Dominique DESCOLAS** pense qu'à partir du moment où les utilisateurs disposent d'un moyen leur permettant d'acheter ou de s'informer, le rôle du personnel d'accueil des réseaux s'orientera d'avantage sur la valeur ajoutée, ce qui favorisera aussi le contact humain.

Bernadette LACLAIS estime que la piste du sans contact est extrêmement intéressante et en distingue trois avantages. Tout d'abord la facilité pour l'utilisateur, puis l'image de modernité qu'elle diffuse, essentiellement pour les villes moyennes, enfin, la possibilité de mieux connaître les usagers, pour améliorer l'offre et cibler au plus juste les perspectives de développement (traçabilité).

Autre point concernant l'accessibilité pour tous et les nouvelles technologies, elle signale que Chambéry ne se limite pas uniquement aux personnes à mobilité réduite. En effet, la ville a récemment développé un nouveau dispositif nommé « web sourd », utilisant simplement un ordinateur, un écran, une caméra et une personne spécialisée dans le langage des signes. Ce système permet à l'utilisateur d'obtenir des réponses immédiates sur les services de la ville.

Arnaud FLEURY cède maintenant la parole à **Bruno MARZLOFF** pour son exercice de synthèse.

Pour **Bruno MARZLOFF**, le sans contact est : « avant tout un objet (le téléphone) utilisant une technologie, qui derrière, permet des fonctions (billettique, monétique), suivies d'une ergonomie puis d'une traçabilité ».

S'agissant des usages, il souligne que contrairement à ce que nous pouvons croire, le développement des applications ne provient pas uniquement des constructeurs mais s'appuie aussi fortement sur les demandes et les besoins des usagers. Pour autant, cela ne doit pas devenir un obstacle à la massification.

Enfin, connaissant l'exercice délicat de coordination entre plusieurs acteurs possédant des logiques professionnelles et des méthodes de travail différentes, il pense que nous sommes encore loin de la vision de la ville numérique.

Effectivement, il pense que cette « ville intelligente » ne doit pas se limiter à des objets numériques (téléphones, puces, capteurs) masquant des choses beaucoup plus importantes, comme les échanges de conversation ou les données publiques numériques. D'après lui, la ville 2.0 est avant tout la transformation de chaque acteur, dans la perspective d'une nouvelle gouvernance et de l'émergence d'une nouvelle urbanité de démocratie locale, permettant d'instaurer des dialogues. C'est ce qu'il appelle le « numérique urbain ».

En aparté, **Jean-Michel GADRAT**, intervient et réagit sur un propos tenu lors de la première table ronde de ces assises. Pour lui, les nouvelles technologies représentent bel et bien un enjeu politique fondamental, notamment en termes de libertés publiques, d'usage ou même de traçabilité.

De plus, il est important de connaître et de définir l'universalité de cette norme NFC et de savoir si nous, européens, voulons continuer à dépendre de modèles en silos, de type Google ou Apple ou voulons fonctionner de façon universelle, tout en puisant nos propres ressources de manière libertaire.

Arnaud FLEURY demande à **Florence BARALE** en quoi cette technologie NFC irrigue l'attractivité du territoire et quelles seront les prochaines étapes.

En termes de développement économique, **Florence BARALE** explique qu'il existe un véritable enjeu pour les entreprises locales, puisque Nice et ses environs, possèdent des sociétés à la pointe des nouvelles technologies de l'information et des télécommunications, notamment à Sophia Antipolis.

De plus, cette expérience menée dans la ville permet aux utilisateurs d'aider les entreprises à passer de la technologie pure à l'application et aux usages, véritable clé de l'innovation selon elle.

Pour conclure cette table ronde, **Bruno MARZLOFF**, pense que le développement de cette technique sera massif et qu'elle correspondra à nos nouveaux modes d'organisation. En effet, ceux-ci deviennent de plus en plus complexes, nous sommes sur des territoires de plus en plus éparpillés et notre architecture du temps se trouve également bouleversée. Selon lui, nous avons besoin de nouvelles routines et ces outils que nous connaissons déjà et que nous avons appris à domestiquer, se révéleront comme essentiels.

Remise des 5 premiers prix du « Réseau des Villes Durables et de l'Innovation ».

Avant de remettre les prix, **Denis BADRÉ** déclare que les candidatures sont ouvertes pour l'organisation des prochaines assises. Il en profite pour rappeler que Centre-Ville en Mouvement, est l'occasion pour les Maires de bénéficier d'une Association dialoguant sans contraintes ni différences politiques, permettant de faire avancer les choses. C'est en quelque sorte un « produit tout fait » porteur d'innovation. C'est la raison pour laquelle, lors des assises de Nancy, elle a fondé le « Réseau des villes durables et de l'innovation ».

Remise des prix

Catégorie Logistique Urbaine : **Bordeaux.**

Catégorie Urbanisme et Design : **Saint-Etienne.**

Catégorie Reconquête Commerciale : **Montrouge.**

Catégorie Mobilité Urbaine : **Chambéry.**

Catégorie Innovation Technologique : **Nice.**

Mot de clôture de la première journée.

Hervé NOVELLI - Secrétaire d'Etat au Commerce, à l'Artisanat, aux Petites et Moyennes Entreprises, au Tourisme, aux Services et à la Consommation.

Eric CIOTTI - Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes.

Eric CIOTTI remercie **Denis BADRÉ** d'avoir choisi la Ville de Nice pour ces 5^{èmes} assises et souhaite la bienvenue à tous les participants. Il insiste sur la qualité des travaux menés lors de ces tables rondes et rappelle que l'enjeu des centres-villes est essentiel à bien des égards, puisqu'il est à la fois de nature sociale, sociologique et économique. En effet, il affirme que la cohésion des villes repose énormément dans la force des centres et reconnaît que si nous avons assisté à d'importants déséquilibres au cours de ces dernières années, c'est justement parce que nous n'y avons pas porté suffisamment d'intérêt. C'est la raison pour laquelle il se satisfait aujourd'hui de la prise de conscience des politiques d'aménagement urbaines et rappelle au passage, l'importance du tissu commercial, si vital au dynamisme de la ville.

Déclarant que le Conseil Général reste très attentif aux actions menées en étroite collaboration avec la Ville de Nice et la communauté urbaine, il estime que la loi sur la réforme territoriale permettra de bâtir de véritables métropoles qui demain, permettront de régner et d'être plus compétitif à l'échelle internationale.

Enfin, il remercie **Hervé NOVELLI** et le félicite sur sa politique en matière de tourisme, puisqu'elle permet à la Ville de Nice de réaliser une saison fructueuse en ces temps de crise, citant notamment la politique des « cinq étoiles » qui a apporté à la Région un regain de croissance économique. Le qualifiant de « Ministre en mouvement », à l'image de l'association et du cœur de ville il souhaite que ses multiples activités puissent être dirigées avec toujours autant d'efficacité.

Hervé NOVELLI prend la parole et déclare d'une façon très sincère que Centre-Ville en Mouvement est une association plus qu'utile, puisqu'elle lui permet de profiter d'un retour d'expérience et d'une remontée d'informations, qu'il ne trouve pas systématiquement auprès du Ministère. En effet, évoquant ses travaux de recherches sur les conséquences du déclin des commerces dans les centres au bénéfice des grandes surfaces, il reconnaît avoir eu d'énormes difficultés à trouver des statistiques correspondantes à l'évolution des enseignes par spécialité. Or, il est difficile de juger d'une situation sans être démenti ou encore de s'évertuer à démontrer que ce n'est pas le cas, sans disposer des chiffres le démontrant. Il a ainsi pu constater que certains centres-villes étaient prospères ou que d'autres l'étaient moins et que si cela était le cas, la responsabilité venait des acteurs locaux, qu'il s'agisse aussi bien des élus que des commerçants eux-mêmes. De ce fait, il a aussitôt porté beaucoup d'intérêt à Centre-Ville en Mouvement, qu'il qualifie d'association dynamique et porteuse de richesses tant sur le plan des échanges que des rencontres.

Rappelant avoir mis en place le plan de dynamisation des commerces de proximité en juin 2008 pour dresser un bilan sur l'état de santé de cette activité, il souligne que cette initiative a permis la création d'une commission d'orientation et d'un conseil stratégique.

Cette commission regroupe tous les acteurs du commerce, qu'il s'agisse des organisations professionnelles, des associations de commerçants, des réseaux consulaires, des enseignes ainsi que des associations représentant les collectivités locales.

Après avoir défini le commerce de proximité, les premiers travaux ont ensuite révélé que le secteur compte aujourd'hui près de 600 000 points de vente dans 11 secteurs différents, parmi lesquels l'artisanat de bouche, les commerces alimentaires et superettes, les moyennes et grandes surfaces ainsi que les marchés.

Pour ce qui est des statistiques, le commerce de proximité a progressé de 0.6 % par an de 2002 à 2008, preuve que le déclin annoncé était loin d'être justifié. D'un point de vue général, le commerce a progressé de 1.5 % dans les unités urbaines et de 0.3 % dans les grandes communes. Cependant, il a subi une légère baisse de 0.5 % dans les communes hors unité urbaine, ce qui appelle à beaucoup d'attention.

S'agissant des 11 secteurs constituant le commerce de proximité, on distingue une sorte de complémentarité entre les différentes formes de commerce.

On peut ainsi constater qu'entre le commerce classique et le e-commerce, ce dernier s'est développé d'une manière rapide et accuse une croissance sans cesse en progression. De plus, il a été démontré que le commerçant disposant de son propre site Internet améliore en moyenne son chiffre d'affaires de 25 %, preuve d'une forme de complémentarité incontestable.

Concernant l'évolution du commerce et de l'artisanat en milieu rural, **Hervé NOVELLI** a souhaité réformer toutes les procédures concernant le FISAC, fond très apprécié des élus locaux et rendant de nombreux services lorsqu'il est utilisé à bon escient. Désormais simplifié, il constate que ces deux dernières années, les demandes ont augmenté de près de 30 %, signe évident de l'utilité de ce fonds.

Evoquant les technologies de l'information et de la communication, il affirme que ces innovations révolutionnent silencieusement le commerce et redonne toutes ses chances au commerce de centre-ville. Il révèle ainsi la création d'un observatoire de l'innovation en matière commerciale, né d'un partenariat public-privé entre le Ministère du commerce, le conseil du commerce de France, le pôle de compétitivité et le CREDOC. Cette cellule analyse et identifie tous les nouveaux services et concepts, qui demain seront à la disposition des consommateurs. On peut ainsi constater que 62 % de ces nouveaux concepts sont implantés en centre-ville et 28 % dans les centres commerciaux régionaux. Paradoxe de ce fait, on remarque que la majorité d'entre eux ont été créés grâce à l'initiative de la grande distribution, dont un tiers provient de groupes étrangers.

Par ailleurs, il annonce que son Ministère aura lancé quatre appels à projets avant la fin de l'année 2010. Ceux-ci portent sur le commerce et les nouvelles technologies, le commerce et le développement durable, le commerce et les services connexes ainsi que sur le commerce et l'accessibilité.

Les premiers appels ont déjà permis la sélection de 6 lauréats parmi 80 dossiers, en matière de commerce et de nouvelles technologies, dont la création d'une base de données « shop in », ayant comme objectif de mettre en avant l'offre commerciale du centre-ville, grâce à une base de données consultable sur Internet par le grand public. De plus, elle offrira avec la spécificité de détailler l'offre commerciale d'une ville par enseignes, par marques, par produits ou encore par catégorie de produits. Cette base sera également disponible sur Smartphones et i-phones.

En matière de commerce et de développement durable, 6 lauréats ont aussi été primés parmi 28 dossiers, dont la naissance du premier observatoire éco-responsable des artisans boulangers-pâtisseries, qui mettra à la disposition via un site Internet interactif, un outil d'échange et de sensibilisation auprès des professionnels sur la problématique du développement durable.

Le troisième appel à projet, sera quant à lui examiné en décembre 2010, date à laquelle sera lancé le dernier appel.

D'autre part, **Hervé NOVELLI** précise que le plan d'action en faveur du commerce de proximité comporte un volet communication en direction des consommateurs, avec la diffusion de spots télévisés confiée à l'Institut National de la Consommation et la mise en ligne, depuis le 1^{er} mars dernier, du site « metiersducommerce.fr », visant à valoriser les métiers du commerce.

Enfin, il rappelle que la complémentarité, le dynamisme, l'innovation, l'exemplarité et le partenariat seront les principes mêmes du commerce du futur, qui s'inscrira nécessairement dans l'adaptation des demandes de plus en plus fortes de la part des consommateurs.

Affirmant que cette association représente pour son Ministère et les pouvoirs publics un outil indispensable, il souligne que ce lieu d'échange, de propositions et de compte-rendu des dernières innovations, vient en complémentarité de la commission d'orientation et régénère les observations et les réflexions menées en plus haut niveau.

Considéré comme précurseur à ses yeux, il est sûr et certain que dans les prochaines années, lorsqu'il s'agira de refaire le point sur la bonne santé du commerce dans les centres, la qualité des travaux menés par Centre-Ville en Mouvement tiendra sa part de responsabilités, dans cette reconquête qui s'annonce d'ors et déjà comme une réussite.

CENTRE-VILLE EN MOUVEMENT

« 5^{èmes} Assises Nationales du centre-ville »

- 8 octobre 2010 -

VENDREDI 8 OCTOBRE 2010 – 2^{ème} JOURNEE

Ouverture au CUM.

Auguste VEROLA - Maire-Adjoint de la Ville de Nice, Conseiller Général.

En avant propos, **Auguste VEROLA** remercie toute l'équipe de Centre-Ville en Mouvement pour l'organisation de ces assises, ainsi que les services de la Mairie et le personnel du CUM, centre de conférences dédié aux universitaires, qui accueillera bientôt la communauté urbaine.

Prenant la casquette de conseiller général du cœur de ville, il reste persuadé qu'une ville se juge au centre car si celui-ci faiblit, il entraîne avec lui toute la ville.

Enfin, il remercie l'ensemble des participants et espère que ceux-ci reviendront nombreux à Nice, pour constater les évolutions de la ville.

- Présentation de l'Office du Commerce :

Bernard CHAIX - Président de l'Office du Commerce et de l'Artisanat de Nice.

En préambule, **Bernard CHAIX** rappelle que l'Office du Commerce et de l'Artisanat de Nice est le fruit d'une réflexion de chefs d'entreprises et de commerçants du Département, dont le travail a été initié par la commission de commerces de l'union patronale. Son rôle consiste à participer activement au renouveau du commerce du cœur de ville.

Créé il y a un an et après quelques difficultés à faire accepter aux commerçants ce nouvel outil de travail, cet office a donné naissance à sa première opération baptisée « ambassadeur de ma ville », en référence au fait que l'on puisse vivre dans une ville et y travailler, sans pour autant vraiment connaître ses intérêts et ses points forts.

Le deuxième objectif fut également de faire rencontrer les présidents de la fédération du commerce niçois et azuréen, au nombre de 13 aujourd'hui.

Enfin, l'office a mis en place une convention avec l'université pour établir une cartographie du commerce de la ville, afin de définir précisément les endroits sur lesquels il fallait travailler davantage. Réalisé en partenariat avec des étudiants en master 2 de l'IAE, ce rapport sera publié dans quelques semaines.

Par ailleurs, il précise que l'OCA de Nice a la particularité de regrouper au sein de son administration, à la fois le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice-Côte d'Azur et celui de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Alpes-Maritimes mais également celui de l'Office du Tourisme. Cela présente l'avantage de réunir autour d'une même table le commerce et le tourisme, qui jusqu'à présent ne travaillaient pas systématiquement main dans la main.

Cet office n'aurait bien sûr pas pu être réalisé sans l'aide active de la Ville de Nice et de son Maire, qui la finance, lui donne les moyens d'exister et de monter des opérations.

Parmi celles-ci, il cite le lancement des chèques-cadeaux à travers le réseau « boutiques magiques », qui fédèrent à ce jour 250 magasins.

De plus, il annonce le lancement, le 21 octobre de la « carte magique », continuité du NFC. Elle donnera la possibilité de fidéliser les clients dans un réseau de magasins indépendants de proximité - ce qui jusqu'à présent était réservé au réseau des grandes enseignes - et offrira également différents services tels que la vente en ligne.

Enfin, pour les fêtes de fin d'année, l'office ainsi que ses partenaires, offriront 1 000 sapins avec un kit de décoration unique aux commerçants de la ville. Livrés en pot, ils pourront être replantés en avril dans l'arrière pays niçois dans le cadre du développement durable.

- Place de l'Artisanat dans la ville :

Albert MOZZATI - Président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Alpes-Maritimes.

Albert MOZZATI affirme tout d'abord que c'est un honneur pour la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de participer à ces assises. Il pense que cette cinquième édition, articulée autour des expériences innovantes, permettra de mieux appréhender et préparer l'avenir des entreprises.

Le réseau des chambres de Métiers et de l'Artisanat, tient à affirmer par ses actions et sa présence au quotidien, auprès des artisans et des collectivités territoriales, son implication en matière d'aménagement du territoire et donc des centres-villes.

Le thème de la réappropriation du centre-ville met à l'évidence le rôle prépondérant du tissu artisanal au sein du centre urbain, qui s'est dégradé au détriment de l'artisanat et du petit commerce. Aujourd'hui dit-il, il faut des moyens importants pour que les consommateurs le redécouvre.

Il déclare que les artisans répondent présents pour cette mission car ils garantissent une cohérence fonctionnelle sociale d'intégration et de sécurité remarquable. En effet, ils apportent au même titre que les commerçants, un dynamisme et une nouvelle attractivité, indispensable au cœur des villes et des villages.

De plus, il souligne que les chambres de Métiers et de l'Artisanat mettent en œuvre des actions sur place en centre-ville en matière de conseil, d'installation, de transmission, de reprise, de développement et de promotion des entreprises artisanales. Elles répondent aux besoins individuels en termes de formation auprès des responsables d'entreprises et de leurs salariés.

En milieu rural, en complémentarité de l'action « Bistrots de pays », il rappelle que ses actions se fondent sur le maintien, le développement et la modernisation des entreprises artisanales. L'objectif est de maintenir une offre de proximité en adéquation avec les besoins des populations locales. Ce maillage du territoire permet entre autre, de limiter les flux de déplacement, conformément aux lois Grenelle.

La commercialisation des produits artisanaux en circuit court auprès d'une clientèle de proximité, constitue une des solutions pour maintenir et développer les emplois qualifiés et permet la conservation d'un savoir-faire, dans le contexte actuel de globalisation des échanges.

Albert MOZZATI rappelle que la chambre de Métiers et de l'Artisanat a pour mission de promouvoir et de soutenir les produits et services authentiquement artisanaux. Ces produits et services sont mis en œuvre par des artisans passionnés et hautement qualifiés. Ces hommes et ces femmes, artisans ou chefs d'entreprises, sont porteurs d'une culture technique et d'une identité, véritable marque de notre pays et de nos racines.

Puis il signale que cette culture donne empreinte au centre des villes de notre pays. Travailler sur ces thèmes avec les différents acteurs locaux et en particulier les collectivités territoriales et les services de l'Etat, constitue dit-il, l'un des fonctionnements des missions de service public.

Débatte avec les élus et les acteurs de l'aménagement au sein de ces assises, constitue une plateforme d'échanges et permet à tous les participants de prendre en compte les fondements et les principes de la ville de demain. Pour tout cela, il souhaite à tous de bons et fructueux travaux et remercie l'assemblée.

- Place du commerce en ville et redynamisation du commerce en milieux ruraux - « Bistrots de pays » :

Dominique ESTEVE - Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur.

Pour **Dominique ESTEVE**, la ville n'existe pas sans commerces. En effet la ville, telle que nous la connaissons ou la rêvons aujourd'hui n'existerait pas et n'aurait jamais existé, sans le commerce et l'artisanat avec ses places, ses cafés, ses lieux de convivialité ou encore ses attraits historiques et touristiques.

Mais le commerce dans la ville dit-il, c'est aussi la sécurité, l'animation, la proximité et plus encore, la vie. C'est également la réduction des déplacements automobiles émetteurs de CO2.

C'est la raison pour laquelle le commerce, tout comme le développement durable, doivent être placés au cœur de la stratégie des Maires d'une agglomération. Cette stratégie doit s'élaborer en partenariat avec les chambres de commerces et d'industries, les chambres de métiers de l'artisanat et surtout les fédérations de commerçants. Ensuite mais seulement ensuite, elle se décline en plans d'actions avec les outils correspondants.

Parmi les actions de redynamisation du tissu commercial engagées avec l'ensemble des partenaires des Alpes-Maritimes, il cite en premier lieu le parcours de l'office de commerce, exposé par **Bernard CHAIX**.

Dans le détail, il explique que le département fait office de pilote en France, avec 31 programmes de redynamisation sur 5 ans financés pas les FISAC, outils permettant de s'assurer d'un partenariat solide, contenant non seulement des objectifs stratégiques partagés mais aussi de financement pluriannuel entre les différents partenaires. Cette densité d'expérience permet d'animer, dans le département et en PACA, un réseau des animateurs de centre-ville avec l'échange des meilleures pratiques entre les différentes expériences.

Autre action, la Chambre de Commerce et d'Industrie organise chaque année des opérations spécifiques sur les points du département, grâce aux 600 000 croisiéristes en escale dans le cadre du French Riviera Cruise Club. Elles ont lieu sur Nice-Villefranche, Cannes ou Antibes et bientôt Golf Juan et Menton. Elles permettent aux commerçants de capter les clientèles des croisières par le biais de parcours fléchés en centre-ville, de distribution d'annuaires de promotion des commerces, d'animations ou encore d'offres promotionnelles. Le but est de faire en sorte qu'au lieu d'embarquer dans des bus, pour lequel le prix de l'excursion a été payé en amont à l'opérateur de croisières, cette clientèle se diffuse dans le cœur de villes et de villages.

Même type de démarche sur des activités touristiques plus larges, avec l'opération « tourisme et shopping », où l'idée est de mieux appréhender en amont les événements touristiques majeurs de chacune des villes. L'objectif est là aussi de proposer une offre spécifique et adaptée à la clientèle concernée. Par exemple, pour les commerçants niçois il s'agit de bénéficier au mieux des grands congrès professionnels organisés à Acropolis ou encore pour les commerçants Antibois de s'associer cette année, à la dynamique touristique des cinq cantons du festival de jazz. Bref, le but est de s'appuyer sur les événements existants de façon à les exploiter au mieux.

S'agissant des « Bistrots de pays », qui rassemblent les acteurs de la bande littorale et de l'arrière pays, l'idée est de créer un label permettant aux commerces de proximité multiservices dans les villages de se structurer pour devenir un lieu d'animations se développant en réseau, pour créer du lien et du service, tout en répondant aux besoins de la population, des visiteurs et des touristes.

Cependant, dit-il, tous ces outils ne doivent pas être des faire-valoir pour laisser aller tel ou tel projet de concepts de commercialisation périphériques, de villages de marques ou de méga centre commercial. En effet, il déplore que nous ayons vécu pendant de trop longues années, à la prolifération des centres commerciaux construits au petit bonheur des opportunités foncières. Aujourd'hui ce temps est révolu et il s'agit maintenant d'accompagner les Maires ou les présidents de communauté d'agglomération dans leurs réflexions sur l'évolution du tissu commercial.

En revanche, il est néanmoins difficile de s'opposer à l'urbanisme commercial de périphérie car celui-ci existe bien et correspond également à une certaine attente du consommateur. Cependant, il doit être maîtrisé, raisonné, voulu et non plus subit.

C'est pour cela que l'objectif de tous est de faire des choix structurants pour l'avenir de l'ensemble du commerce. De plus, depuis l'intervention de l'Europe, la réglementation régissant des implantations commerciales a quitté le champ économique, pour rejoindre celui de l'urbanisme et du développement durable.

Rappelant que les schémas de cohérence territoriale doivent désormais intégrer un volet « commerce », **Dominique ESTEVE** rappelle que la Chambre de Commerce et d'Industrie travaille sur ce point avec les agglomérations des Alpes-Maritimes, tout en réfléchissant dans le même temps, à la cohérence entre les 5 SCOT couvrant le territoire. Il en profite d'ailleurs pour préciser que sur ce sujet, l'intercommunalité a encore des progrès à faire.

De plus, il signale que depuis plusieurs années, son organisation alerte l'ensemble des décideurs sur la multiplication des projets de surface commerciale. Certes, il existe de la place pour les nouvelles enseignes mais il faut éviter l'évasion commerciale vers ces nouveaux quartiers. En effet, selon lui, il n'est pas possible d'accepter 300 000 m² de projets supplémentaires, qui viendraient s'ajouter aux 700 000 m² déjà existants dans ce département car : « l'espace est rare, l'espace est cher et il doit être maîtrisé ». Aussi, la maîtrise de ce sujet passe tout simplement par les plans d'urbanisme et la maîtrise foncière. C'est d'ailleurs ce qui a été proposé dans le cadre de l'opération nationale « Eco-Vallée ».

Pour conclure, il informe que tous ces sujets seront abordés lors du prochain forum du commerce, le 8 novembre 2010 et remercie l'ensemble des participants à ses assises.

Atelier : « Le dernier kilomètre - Logistique et transport de marchandises en centre-ville ».

*- Table ronde animée par **Arnaud LAGRANGE**, du Ministère de l'Ecologie.*

Danièle PATIER - Chercheur au LET, Vice-présidente de Centre-Ville en Mouvement.

Michael BROWNE - Professeur à l'Université de Westminster (Londres), chercheur à l'INRETS.

Jean-Michel GENESTIER - Directeur Général transport et logistique SNCF-GEODIS.

Nathalie MARTINEZ - Chef adjointe du service transports et mobilité de l'ADEME.

Stéphane GIRARD - Directeur exploitation Hammerson.

Didier THIBAUD - Directeur « Supply Chain » Carrefour.

*Partant du principe que nous sommes capables de faire en sorte qu'une ville soit durable, la logistique doit l'être également, **Arnaud LAGRANGE** rappelle qu'en 1995, la plupart disait que « le transport urbain de marchandises était considéré comme essentiel pour l'économie moderne ». Aussi, il se tourne vers **Danièle PATIER** et lui demande d'expliquer où en sont les recherches dans ce domaine.*

Avant de répondre, **Danièle PATIER** revient sur les propos de la veille et se déclare surprise des discours des élus, disant qu'ils avaient désormais complètement intégré, les notions de densification, de mixité d'activités ou encore d'accessibilité dans la conception de la ville. En effet, elle déplore le fait qu'à aucun moment ils n'ont précisé que pour alimenter et approvisionner tous les commerces du centre-ville, il était nécessaire d'avoir une logistique urbaine et qu'à partir de ce moment là, les transports devaient être intégrés dans les réflexions. Elle s'étonne également de voir qu'actuellement, dans les administrations, il existe une séparation entre les services de l'urbanisme et de l'aménagement et celui des transports, qui ne s'occupent que du déplacement des personnes. Cela signifie donc qu'il n'existe aucune osmose entre les différentes cellules.

S'agissant des avancées en matière de transport, elle rappelle qu'en 1994, le Ministère de l'Ecologie a lancé le programme national de marchandises en ville. Basé tout d'abord sur des enquêtes menées dans trois grandes villes françaises, il a permis de faire un diagnostic pour comprendre l'état de la situation. Ainsi, tous les établissements commerciaux, industriels et de services de ces villes ont été interviewés, pour connaître le nombre de livraisons, la façon dont elles sont réalisées, la taille des camions, la durée de stationnement ou encore les difficultés rencontrées par les chauffeurs.

Ce bilan a permis de constater que les activités et la taille de l'établissement étaient déterminantes dans le nombre de livraisons. Grâce à cela, un Maire peut désormais avoir un diagnostic concernant le taux d'occupation de la voirie et donc le taux de congestion ou d'émission de CO2.

Deuxièmement, suite à la collecte de ces informations, un modèle nommé FRETURB a été créé. Il permet aux villes de faire un diagnostic immédiat des flux, en entrant simplement les données du fichier SIREN pour réaliser des simulations. Une trentaine de villes en France bénéficient déjà de cet outil, ainsi qu'à Genève ou à Cologne.

Enfin, ces enquêtes ont également montré la nécessité de disposer d'espaces logistiques dans les cœurs de ville. Baptisés « espaces logistiques urbains », cette typologie « spatio-fonctionnelle » permet de déterminer les endroits de livraison nécessaires à la dépose de marchandises avant le dernier kilomètre, comme c'est déjà le cas à Monaco. Il est aussi possible de créer de petits espaces (espaces logistiques de proximité), où par la suite, la marchandise sera livrée chez les commerçants en voiture électrique par exemple.

S'agissant du coût, ces espaces ne sont pas si onéreux. Outre, les lieux classiques de stockage, certaines expérimentations privées ont également vu le jour, comme par exemple l'aménagement provisoire de places en plein air, équipées de bungalows pour remédier à des problèmes de travaux. Dans certains cas, si ces expériences s'inscrivent dans la pérennité et peuvent être reproduites dans le domaine public, le Ministère ainsi que l'ADEME, peuvent participer au financement.

Interrogée sur les points essentiels à la logistique urbaine **Danièle PATIER** indique en premier lieu la réglementation. Rappelant que celle-ci avait besoin d'être harmonisée pour une meilleure connexion avec la réalité car elle contenait trop d'articles inadaptés aux systèmes actuels, elle apporte une visibilité au transporteur ou au chauffeur livreur, pour l'organisation des tournées.

Deuxièmement, s'adapter aux pratiques, en autorisant par exemple les livraisons de nuits reconnues plus pratiques, à condition d'en maîtriser les nuisances sonores.

Puis le véhicule, en privilégiant bien entendu les engins électriques. Sur ce point elle alerte d'ailleurs les élus face au manque d'infrastructures pour les accueillir. Cela demande également une certaine volonté de la part des constructeurs.

Ensuite, le foncier logistique, puisque si ces activités se sont décentralisées, cela est aussi dû à des loyers trop élevés. Il s'agit donc maintenant de créer intelligemment des espaces logistiques. Les pouvoirs publics ont ainsi tout leur rôle à jouer sur le recensement des friches et la réaffectation des terrains. On pourrait alors imaginer des hôtels logistiques apportant une plus value immobilière, dans lesquels on retrouverait l'activité du transport et l'activité logistique proprement dite, créatrice d'emplois.

Enfin, les aires de livraisons, qui aujourd'hui sont encore trop souvent occupées par des véhicules privés, puisqu'il faut encore faire face aux problèmes de stationnement en double file. Il faudrait donc les reconsidérer ou les réadapter dans le cadre de la réglementation.

Tous ces points ne sauraient être totalement efficaces, sans une formation adaptée aux techniciens des villes, pour connaître les enjeux d'un bon fonctionnement de la logistique dans une ville durable.

Arnaud LAGRANGE demande à la représentante de l'ADEME si économie, environnement et social sont conciliables en matière de logistique urbaine.

Pour **Nathalie MARTINEZ**, tous ces enjeux sont compatibles. Sur le plan environnemental, outre les problèmes d'encombrement ou de double file, elle estime que le secteur du transport doit faire face à quatre défis principaux.

Tout d'abord la consommation d'énergie, puisque ce secteur représente un tiers de la consommation finale en France. De plus, nous sommes encore loin d'une énergie verte, puisque pour son fonctionnement, le transport est encore dépendant à 96 % des produits pétroliers. C'est également un problème urbain, puisque 40 % de cette consommation d'énergie se fait en ville.

Second défi, les émissions de gaz à effet de serre, puisque le secteur du transport est le premier diffuseur en France avec un total de 36 % de rejets.

Troisièmement, les émissions atmosphériques, où les véhicules utilitaires lourds et légers sont les premiers responsables de la diffusion de particules d'oxyde d'azote et de monoxyde de carbone en ville, avec bien entendu, un impact sur la santé.

Enfin le bruit, puisque des enquêtes ont révélé que le transport était le domaine occasionnant le plus de gênes aux riverains. Sur ce point, elle rejoint d'ailleurs **Danièle PATIER**, notamment sur les livraisons de nuit. Cependant, il reste encore beaucoup de progrès à réaliser sur les nuisances sonores des véhicules.

S'agissant de la compatibilité des enjeux environnementaux et économiques elle reconnaît que nous ne sommes pas encore dans un modèle économique favorable car l'investissement et le développement de véhicules électriques, reste aujourd'hui un poste relativement onéreux.

Puis, elle rappelle les objectifs du Grenelle de l'environnement visant à réduire de 20 % l'émission de CO2 du secteur des transports d'ici 2020. Pour cela, l'Etat s'est engagé à créer non seulement des infrastructures pour le transport des voyageurs mais à limiter aussi les transports routiers et non aériens. Pour les véhicules, il a également concentré ses efforts sur la recherche, avec un budget de 1 milliard d'euros.

Concernant l'aspect économique, **Nathalie MARTINEZ** signale que l'ADEME met aussi toute une palette d'actions à disposition en direction des collectivités, tant sur les technologies des transports que sur leur organisation. Par ailleurs, elle rappelle au passage que les enquêtes évoquées par **Danièle PATIER** sont financées par l'ADEME et qu'elles permettent de recueillir des données récentes sur les flux de marchandises dans les villes, pour ensuite les utiliser à fabriquer des modèles et des outils.

L'ADEME fait aussi des évaluations en matière de véhicules électriques et procède à des phases de tests. Elle soutient également les entreprises et les collectivités au travers d'opérations exemplaires lorsque par exemple, celles-ci renouvellent progressivement leur flotte automobile vers des véhicules propres.

Arnaud LAGRANGE demande à **Jean-Michel GENESTIER** d'expliquer les actions développées par la SNCF-GEODIS pour le transport et la logistique du dernier kilomètre.

Jean-Michel GENESTIER rappelle tout d'abord que SNCF-GEODIS regroupe à la fois le transport de marchandises, ainsi que toutes les opérations logistiques de la SNCF et ce quelque soit le mode de transport. Cette entité mixant le fret ferroviaire et le réseau routier s'est fixé comme objectif le report modal.

Pour lui, la logistique urbaine consiste à pouvoir « entrer dans la zone urbaine dense avec le moyen le plus lourd possible ». C'est ainsi qu'à Paris par exemple, une enseigne de grande distribution entre quotidiennement une vingtaine de wagons de marchandises, ce qui permet d'économiser l'équivalent de 35 à 40 semi-remorques, puisqu'un wagon représente environ deux camions. Ensuite, grâce à une opération de « cross docking », la marchandise passe d'un mode de transport à un autre, en l'occurrence du fer vers le camion, qui pour la plupart fonctionnent au gaz.

S'agissant du développement, il explique que l'entreprise cherche de plus en plus à faire le lien entre les entreprises et les collectivités locales et réfléchit également au transport fluvial.

Elle soutient également des initiatives d'éco-mobilité, en jouant la carte de la complémentarité avec des entreprises travaillant sur la livraison du dernier kilomètre, grâce à des moyens légers et propres. De plus, SNCF-GEODIS met actuellement en place un bureau d'études dédié. Baptisé « GEODIS multimodal conseil » il s'ouvre aux clients, afin d'affiner au mieux les actions menées en direction du privé tout en répondant aux besoins des collectivités, puisque l'entreprise bénéficie aussi d'une grande expérience en matière de pilotage des flux.

Afin de mettre en place un dernier kilomètre éco-compatible, l'idéal dit-il serait de disposer de zones logistiques d'éclatement du dernier kilomètre, les plus proches de la zone urbaine dense. Cela demande donc un travail de la part des responsables d'agglomérations pour préserver le foncier, afin de maintenir à minima, des espaces permettant l'éclatement des marchandises. Sur ce point d'ailleurs, il en profite pour rappeler la situation quelque peu schizophrène de la part des élus, où beaucoup souhaitent faire du développement durable et de la logistique urbaine, sans pour autant utiliser leurs réserves foncières disponibles à cet effet. Selon lui, cette logique est indispensable à la réflexion du dernier kilomètre.

Dans la salle, **Monsieur SABATIER** de La Poste, intervient pour faire part de son expérience et des initiatives menées par l'entreprise pour la réorganisation de l'activité logistique dans les centres-villes. Il rappelle également que l'avènement du numérique vient bouleverser les choses, avec d'un côté un impact négatif sur les volumes de courrier et d'un autre, un impact positif lié au développement du commerce électronique qui dynamise considérablement l'activité des colis. La Poste a donc reconsidéré sa politique et s'est adaptée au mieux pour répondre à ces nouvelles exigences, tant sur le plan environnemental que sur l'aspect logistique.

Tout d'abord sur la localisation, l'entreprise a sorti systématiquement ses centres de tri traditionnels des centres-villes, pour les implanter en périphérie, comme c'est maintenant le cas dans beaucoup de villes de France, ce qui a permis de réduire considérablement le trafic dans les centres.

Puis, La Poste a reconsidéré ses moyens de transport, en réduisant par exemple son trafic aérien de 30 %, afin de se reporter sur le ferroviaire.

Elle a aussi repensé sa flotte automobile en introduisant des véhicules électriques et du même temps, a engagé des formations à l'éco-conduite pour son personnel.

Enfin, évoquant le fait que nos habitudes de consommation vont modifier considérablement la façon dont la logistique en ville sera organisée, il cite le concept « So Colissimo » où le client destinataire pourra désormais choisir son lieu de livraison.

Arnaud LAGRANGE appelle maintenant **Stéphane GIRARD** pour une présentation de la société Hammerson.

Avant toute chose, **Stéphane GIRARD** s'excuse car il représente le métier des centres commerciaux, sujet polémique, quant à leur prolifération sur le territoire.

Hammerson est une foncière européenne essentiellement implantée en Angleterre et en France, dont le corps de métier est de réaliser des centres commerciaux, avec comme spécificité de les implanter en centre-ville. C'est donc une société spécialisée dans la régénérescence urbaine.

Il cite l'exemple de Bristol, ville de 400 000 habitants plutôt prospère, à forte densité universitaire et un pouvoir d'achat assez convenable. Cependant, elle détient un habitat et une architecture très dégradée, conséquences de la seconde guerre mondiale, avec des quartiers en état de délabrement assez avancé. Parmi eux, celui de Broadmead, présentant tous les stigmates d'une banlieue appauvrie et affaiblie, contenant une déserrance sociale et une désertification commerciale.

Dès la fin des années 90, la ville de Bristol a décidé d'engager une opération de revitalisation sur ce quartier, en posant sur la table deux paris à relever que sont la re-densification de la zone, tout en réduisant considérablement les flux routiers dans le centre-ville.

Pour cela, la société Hammerson, son allié Land Securities, l'opérateur de transport DHL et une équipe de sept architectes se sont donc employés à relever ce défi.

L'alliance des deux premières compagnies a tout d'abord proposé une opération immobilière intégrée, incluant un centre commercial, des bureaux, des logements ainsi que des centres culturels et de loisirs.

S'agissant des transports, une plate-forme décentrée du cœur de ville a été construite près d'une sortie d'autoroute, ce qui permet le déchargement de l'intégralité des marchandises. Ouverte 24h/24, elle référence, puis dispatche les produits dans chacune des enseignes et reçoit en continue les demandes de réassort.

Bien plus qu'une plate-forme, cette solution est quasiment la réponse à une réserve déportée pour les enseignes. En effet, elle présente la capacité de pouvoir gérer de très petites quantités de réassort, puisque les livraisons sont préparées et prêtes à vendre. Enfin, la fréquence de livraison est non-stop.

Pour **Michael BROWNE**, l'exemple de Bristol est essentiel car il permet d'envisager des solutions de logistiques urbaines similaires pour les autres villes. Pour lui, ces solutions innovantes apportent également du dynamisme aux commerçants.

Diffusion d'un film sur l'opération Cityporto menée dans la ville de Padoue en Italie.

Didier THIBAUD intervient pour exposer les expériences françaises menées par Carrefour, où 15 % du chiffre d'affaires du groupe sont réalisés en zones urbaines. En effet, la société dispose désormais de petites structures franchisées et a récemment développé l'enseigne Carrefour City dédiée principalement aux centres-villes.

Signalant que son groupe a intégré les problématiques de développement durable dans les métiers de la supply chain, il rappelle l'engagement de l'entreprise pour réduire de 3 % par an, ses émissions de CO2 sur une période de cinq ans, ce qui signifie l'économie de 10 000 camions par an, soit l'équivalent de 8 millions de kilomètres en moins.

S'agissant des magasins de centre-ville, dont le chiffre d'affaires ne cesse de croître, Carrefour a mené une enquête auprès des riverains pour identifier au mieux les gênes occasionnées suite à la livraison de marchandises. Les résultats ont ainsi révélé qu'après les émissions de CO₂, les nuisances sonores étaient une des problématiques majeures.

L'entreprise a donc travaillé sur un concept de véhicules, dont les coffres frigorifiques n'émettent que 60 Db (bruit de la parole) au lieu de 85, ainsi que sur la conception même du camion avec un intérieur capitonné et des roues de charriots élévateurs en caoutchouc souple.

Une démarche de sensibilisation a également eu lieu auprès des chauffeurs pour adapter leur comportement en termes de conduites ou d'attitudes nuisibles, comme par exemple le volume du poste de radio, ainsi que sur tout le personnel dédié au déchargement des véhicules.

En complément, il cite la participation active des villes, notamment en région parisienne, avec le rabaissement des trottoirs pour une livraison plus aisée.

Actions plus que convaincantes ayant désormais dépassé la phase de test, **Didier THIBAUD** affirme que d'ici le milieu de l'année 2011, l'ensemble des magasins Carrefour de centre-ville seront livrés avec ce type de véhicule et de concept.

Concernant l'aspect économique, il annonce que le groupe arrive à un bilan équilibré, même avec ce type de véhicules coûtant environ 10 % de plus. Pour cela, l'enseigne a renégocié la durée de ses contrats avec les transporteurs (3 ans au lieu d'un an), ce qui a permis de réduire les coûts de transport. De plus, Carrefour a réussi à obtenir l'autorisation de décharger plus tôt le matin ou plus tard le soir.

Au niveau environnemental et au-delà des nuisances sonores, l'utilisation de véhicules propres permet de réduire de 30 % à 40 % les émissions de CO₂. De plus, il rappelle que chaque salarié de l'entreprise a été sensibilisé aux notions de développement durable.

En conclusion, toutes ces actions ont révélé une satisfaction des riverains. Enfin, **Didier THIBAUD** déclare que la complicité entre les pouvoirs publics et les acteurs du privé est essentielle et qu'un bon travail en commun permet de concilier économie et développement durable. Cependant, ce travail deviendra encore plus performant avec une harmonisation de la réglementation en matière de transport.

Dans la salle, un **manager de centre-ville** de la Ville de Roanne pose les questions suivantes à **Danièle PATIER** : à partir de quelle taille de ville est-il nécessaire de créer des espaces de logistiques urbains ? Peut-on adapter le concept à toutes les tailles de villes ? Quel est le surcoût pour le commerçant et le consommateur ? Combien de temps pour atteindre une autonomie financière du dispositif ?

Danièle PATIER précise qu'il est actuellement possible de réaliser des espaces quelque soit la taille car il n'existe pas de modèle unique. En effet, chaque ville doit trouver son rythme en fonction de ses propres besoins. Preuve en est, la Ville de Neuville-sur-Saône qui, avec ses 14 000 habitants, étudie en ce moment la possibilité du portage de courses suite au développement du e-commerce ou encore la réalisation d'un centre de distribution en entrée de ville.

Quant au coût, la ville peut par exemple mettre en place un système d'emplois aidés mais globalement, quelques soient les possibilités, adapter un nouveau système de distribution ne bouleverse en rien l'équilibre économique.

Attractivité, consommation et marketing territorial.

Patrizia INGALLINA - Architecte urbaniste, Professeur à l'Université des Sciences et Technologies de Lille 1.

Pour commencer, **Patrizia INGALLINA** annonce qu'elle travaille actuellement sur le programme PUCA concernant l'attractivité du territoire, dont le but est d'identifier le véritable sens de cette notion. Vaste sujet ayant donné lieu à cinq séminaires, il a permis à des personnes d'horizons différents et de différents pays d'échanger sur cette idée. Ces travaux ont notamment porté sur la différence entre attractivité et compétitivité, sur les questions de la production et de la consommation ainsi que celles du marketing ou encore de l'image.

L'idée principale étant de savoir s'il est possible de fabriquer l'attractivité par des projets, ce programme a permis de révéler que l'attractivité fait appel à la notion de compétitivité, que celle de la consommation appelle à la production et que celle du marketing territorial appelle à la notion d'identité. Pour illustrer ces propos, elle cite en exemple la ville de New-York, qui lorsqu'elle voulait revaloriser le foncier d'un quartier commercial, décidait au début des années 2000 d'y implanter des magasins de type H&M, Zara ou GAP. L'arrivée de ces enseignes permettait non seulement de changer l'espace urbain mais d'attirer également le consommateur.

S'agissant des similitudes entre attractivité et compétitivité, la finalité est d'attirer le consommateur sans forcément être sur les mêmes cibles. En effet, la compétitivité est sensée attirer des flux financiers ou monétaires, des investissements ou encore des entreprises pour permettre davantage de productivité. L'attractivité quant à elle, consiste à attirer des flux globaux, des touristes, des visiteurs ou bien des résidents, dans le but de consommer plus.

L'approche de la compétitivité est assez sélective et amène à des stratégies de spécialisation des territoires dans une dimension de grande échelle. **Patrizia INGALLINA** prend ainsi en exemple l'arc d'innovation du sud francilien, secteur concentrant 10 % de la recherche française avec l'institut de cancérologie, le genopole ou encore le centre de recherches de Sanofi-Aventis ou celui de Thalès. Cette zone sera d'ailleurs un des moteurs du développement économique du futur Grand Paris. Outre le fait de centraliser les domaines de la santé et des nouvelles technologies, ce modèle inspiré de la Silicon Valley, permet en réalité d'être non seulement attractif pour ces sociétés mais également à l'égard des résidents, parfois difficiles à attirer dans ces endroits excentrés.

Parmi les différences entre l'attractivité et la compétitivité, l'attractivité amène la notion de plaisir, puisqu'elle consiste à séduire la personne pour l'amener dans des lieux de consommation. De plus, s'il est possible de mesurer la compétitivité en termes de productivité, il est cependant difficile de mesurer l'attractivité. Pour cela, la seule méthode est d'évaluer la consommation.

Puis, elle évoque le système anglais, qui ne parle pas d'attractivité mais d'espaces de consommation, les « consumption spaces ». Autrement dit la consommation d'espaces poussant à consommer car disposant d'une offre commerciale et culturelle très forte.

La relation entre attractivité et compétitivité est donc complexe. Elle nécessite une articulation globale et locale car les territoires compétitifs se veulent aussi attractifs.

Deuxième notion liée au marketing, l'identité. **Patrizia INGALLINA** explique qu'en règle générale, l'identité est fondée sur la culture. Or cette culture est souvent fabriquée de toute pièce et n'est donc pas tout à fait en relation avec la culture originelle locale.

La relation entre les espaces identitaires est ainsi visible dans trois typologies de projets que sont les plans d'espaces publics, les projets de patrimoine ancien et les « flagships », projets de bâtiments emblématiques.

Le premier type d'espace regroupe des activités, des commerces ou des événements et sont attractifs pour les touristes mais aussi pour les entreprises, soucieux de la qualité de vie de leurs employés. Bercy village en est par exemple l'illustration.

Autre exemple mixant culture et aménagement d'espaces, à Harlem, avec le « Domestication by cappuccino » ou d'une certaine manière, pour savourer et apprécier le cappuccino à la mode italienne, il faut aussi connaître le capital culturel.

Seconde manière pour valoriser l'identité par la culture, le patrimoine ancien, voire la création d'un faux patrimoine. Vecteur très fort permettant d'attirer des touristes, à l'image de Carcassonne, qui estime que le classement UNESCO est primordial pour faire venir la clientèle. Dans ce cas, les retombées économiques concerneront aussi bien les restaurateurs que les commerçants ou encore les entreprises. Florence ou Venise sont l'exemple même de cette notion liée au patrimoine.

Troisième aspect, les « flagships », gestes fondés sur la notoriété des bâtiments ou des architectes. Une des meilleures preuves est encore le musée de Bilbao ou un journaliste a d'ailleurs écrit : « Tout musée qu'il soit, le Guggenheim de Bilbao pourrait ouvrir ses portes sans aucune œuvre exposée, que sa propre architecture et le monde serait ravi ». Dans le cas présent, cet édifice a réussi miraculeusement la transformation d'une ville industrielle sinistrée en miracle de l'économie postindustrielle, puisque le bâtiment est même devenu une icône collective.

Ces espaces permettent donc d'associer à la culture une offre commerciale ou de loisirs mais il ne faut pas pour autant en oublier l'authenticité ou encore tomber dans la standardisation, en créant des environnements thématiques de type Disneyland.

En conclusion **Patrizia INGALLINA** présente le projet Turinois visant à changer l'identité de la ville de Turin, en passant d'une ville industrielle à une ville culturelle. Pour cela, le Maire s'est appuyé sur un plan stratégique débuté en 1994, avec la création de forums, auxquels participaient des intellectuels, des représentants de la ville, des citoyens mais aussi des entreprises. Ces échanges, consolidés par un plan de redynamisation urbain déjà évoqué dans les années 80, ont ainsi permis à la ville de se transformer progressivement en se construisant une nouvelle image.

Ces changements se sont articulés autour de la voie de chemin de fer, devenue l'épine centrale de la ville, et ont donné naissance à de nombreux projets de construction et à de nouvelles infrastructures. La municipalité a également communiqué sur son attractivité naturelle et l'ensemble des programmes ont apporté une amélioration globale dans la qualité de vie de la ville. C'est ainsi que son centre est aujourd'hui devenu un lieu de dynamisme urbain et social très fort et les habitants de la ville sont plus que satisfaits de cette transformation.

Atelier débat : « Quand la nature reprend ses droits en centre-ville ».

Claude GRESSIER - Haut fonctionnaire au Ministère de l'Ecologie.

Christophe RIVENQ - Conseiller Régional Languedoc-Roussillon.

Jean-Michel SIMON - Délégué Eco-quartiers - EDF Collectivités.

Alain PHILIP - Architecte et Adjoint au Maire de Nice à l'Aménagement et l'Urbanisme.

*En guise d'introduction, **Arnaud FLEURY** s'appuie sur l'engagement n°76 du Grenelle de l'environnement : « restaurer la nature en ville et ses fonctions multiples, anti-ruissèlement, énergétiques, thermiques, sanitaires, eau, air, bruit, déchets, prévention de l'usage des produits chimiques, esthétiques et psychologiques ». Se tournant vers **Claude GRESSIER**, qui a assisté à de nombreuses conférences et a participé aux différents ateliers, il lui demande de réagir sur ce point.*

Claude GRESSIER préfère restreindre le sujet à l'article 7 de la loi disant : « un plan pour restaurer la nature en ville sera préparé pour l'année 2009 » et cite ensuite les quatre ateliers que sont :

- « Fonction écologique de la nature en ville et qualité de vie ».
- « Eau, nature et ville ».
- « Forme de ville et chef de territoire, trame verte et bleue ».
- « Economie de la nature en ville ».

Il signale que chacun d'entre eux a produit près d'une centaine de propositions et énonce quelques unes des principales mesures.

S'agissant du premier atelier, il retient le fait de « préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers périurbains ». Il s'attarde sur ce point car ce sujet est de plus en plus à l'ordre du jour, notamment dans les travaux des différents architectes ayant travaillé sur le projet de Grand Paris. En effet, ceux-ci ont fortement insisté sur l'importance de maintenir l'agriculture ou encore les espaces forestiers, en région Ile-de-France. En résumé, il estime que la reconquête des espaces publics doit être moins minérale et plus végétale.

Sur le deuxième, il extrait deux mesures. La première est de « faire accepter le sauvage en ville », où comme à Zurich par exemple, la ville remet actuellement à jour des rivières, qui autrefois ont été canalisées et mises en souterrain. La deuxième consiste à « développer un coefficient écologique d'imperméabilisation », autrement dit le fait de préserver un certain nombre d'endroits non imperméabilisés, pour éviter trop de ruissèlements et que l'eau puisse pénétrer dans les nappes phréatiques.

Concernant le troisième atelier, il s'agit d'introduire la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme et d'expérimenter une répartition plus équitable de la valeur foncière dans certaines zones, notamment par la méthode de transfert de COS. L'idée est de prendre une zone intégrant d'importants espaces naturels pour y mettre un COS uniforme, tout en interdisant les constructions dans une partie de cette zone, afin de rendre le COS vendable aux propriétaires des parties constructives. Cette mesure permettrait de dire plus facilement aux propriétaires que leur parcelle n'est pas constructible.

Sur le dernier chantier, il retient le fait d'étendre à certaines zones, l'exonération de la taxe sur le foncier non bâti applicable actuellement aux zones Natura 2000.

A ce jour, il pense que tous ces travaux ont permis de dresser un inventaire qui permettra ensuite de passer à l'étape projet car actuellement, nous ne sommes encore qu'à la phase expérimentale. D'après lui, les véritables plans devraient voir le jour d'ici la fin de l'année.

Arnaud FLEURY demande maintenant à **Alain PHILIP** en quoi la Ville de Nice réfléchit actuellement pour réintroduire la nature.

Tout d'abord, **ALAIN PHILIP** précise que la nature est très présente à Nice, puisque la mer et l'arrière pays montagneux font partie intégrante du paysage. De plus, il rappelle que la plaine du Var accueillera bientôt l'opération d'intérêt national, qui comprendra une zone Natura 2000 ainsi qu'un parc départemental naturel.

S'agissant de la ville en elle-même, il souligne que la municipalité a déjà intégré certaines mesures du Grenelle de l'environnement dans son PLU pour la réintroduction de la nature. Parmi elles et plus précisément sur l'aspect « trame verte et bleue », il cite la mise en œuvre de dispositions sur les éléments maritimes, les fleuves ou encore les cours d'eau, notamment sur les questions d'inondations ou de récupérations d'eaux fluviales.

Il mentionne également l'aménagement et l'ouverture au public d'une série de grands parcs urbains naturels disséminés sur l'ensemble du territoire, ainsi que la création d'un parc de 13 ha en cœur de ville, qui outre sa fonction de loisirs, intégrera naturellement une dimension écologique.

De plus, il annonce la mise en place de corridors écologiques.

Partisan du fait que la nature représente une fonction urbaine et sociale, **ALAIN PHILIP** affirme que la ville doit être pensée et intégrée dans l'élément naturel et que ce dernier ne doit pas être sanctuarisé ou mis sous cloche à part entière.

Christophe RIVENQ évoque quant à lui la notion de bassin de vie et présente la ville d'Alès. Historiquement connue pour ses mines, il explique que l'activité de la commune n'a cessé de régresser suite à l'arrêt de cette activité à la fin des années 80. Avant cela dit-il, le commerce y était fleurissant puisqu'il bénéficiait d'une densité de population importante, grâce notamment aux quartiers d'habitation dédiés aux mineurs situés en cœur de ville.

Face à ce déclin économique et accusant un taux de chômage dépassant les 20 %, la ville a décidé de mettre en place un plan de reconversion dès 1995. Elle a ainsi monté des pôles de compétences locaux afin de régénérer et de diversifier l'activité pour attirer un nouveau public. Après avoir interrogé la population, la municipalité s'est également rendue compte que celle-ci inspirait désormais à quitter le cœur de ville pour s'installer en périphérie, afin d'y retrouver des espaces naturels autour de leur habitation.

Fort de ce constat et disposant de friches abandonnées, la ville a donc décidé de réintroduire la nature dans son centre, en se positionnant en tant que ville durable. Pour cela, **Christophe RIVENQ** explique qu'un des premiers chantiers fut la réhabilitation de la rivière *le Gardon*, qui, grâce à un investissement de 10 millions d'euros, a donné naissance à des plans d'eau, des jets d'eau ainsi que des espaces de promenade. Mais cette reconquête ne s'arrête pas là, puisque cette année, la commune a conçu « Alès plage », concept Alésien (et non pas parisien) qui a attiré des milliers de touristes.

Par ailleurs, la réappropriation de cette rivière a permis à la capitale des Cévennes d'obtenir le label « quatrième fleur », signe que l'ancienne ville minière a réussi son pari de reconversion en ville durable.

Toujours dans cette optique, des pistes cyclables et des voies piétonnes ont été construites et parmi les nouveaux pôles de compétences, moteurs de la reconstruction économique de la ville, **Christophe RIVENQ** cite le « pôle mécanique », dédié à la réalisation de véhicules propres, qui l'année dernière, a vu l'organisation de la première internationale du véhicule écologique.

Grâce à toutes ces actions, la ville peut aujourd'hui être fière d'être classée au sixième rang des villes les plus attractives et dynamiques de France.

Arnaud FLEURY demande maintenant au Délégué Eco-quartiers d'EDF, en quoi l'entreprise participe à la réintroduction de la nature en ville.

Jean-Michel SIMON commence tout d'abord par donner ses définitions des éco-quartiers. Outre le fait qu'ils soient respectueux de l'environnement, qu'ils appellent à la concertation, aux économies d'énergies et au respect de la biodiversité pour lui, ces quartiers de demain doivent aussi intégrer toutes les bonnes pratiques décrites lors de ces assises. Mais c'est aussi un endroit où il fait bon vivre et où les citoyens ont réellement envie d'habiter, avec si possible une diminution des charges. Cependant, ces nouveaux concepts ne doivent pas être réservés à une clientèle privilégiée, à l'instar de ce qu'il se fait en Europe du Nord.

Puis il explique qu'EDF, se focalise avant tout sur la valorisation optimum des ressources renouvelables, autrement dit, de rechercher les énergies fatales sur un territoire qui ne sont pas forcément utilisées, comme par exemple celle des nappes phréatiques. L'idée est ensuite de proposer aux élus et aux techniciens territoriaux un certain nombre de solutions, permettant de comparer en termes de coûts et d'impact sur l'environnement, non seulement la consommation énergétique mais aussi celle du carbone.

Autre aspect, la récupération des eaux usées, où sur un immeuble par exemple, il s'agit de récupérer dans une citerne les eaux chaudes des douches utilisées le matin, pour ensuite les recycler dans une pompe à chaleur afin de préchauffer les futures eaux pour les prochaines douches.

En termes d'éclairage public, EDF réfléchit actuellement sur la diversification des éclairages en fonction des usages. En effet, une ville ne doit pas éclairer de la même façon les espaces verts, une façade d'immeuble ou des espaces de cheminement. Il faut aussi travailler sur les revêtements de sols pour que la lumière soit rendue différemment.

Ces dispositifs permettent de diminuer la facture électrique d'une ville d'au moins 10 %.

Arnaud FLEURY demande aux intervenants si l'introduction de la nature en ville apporte un gain économique ou si au contraire, cela impacte sur le contribuable.

Pour **ALAIN PHILIP**, le bénéfice est double, puisqu'il est à la fois économique et social. De plus, la notion environnementale est aujourd'hui un des premiers critères apportant de l'attractivité à un territoire. La plus value apportée par ces aménagements est donc sans appel. Et même si cela a un coût, il ne faut pas oublier pour autant que certaines dispositions ne sont que d'ordre réglementaire. L'important dit-il d'avoir une vue d'ensemble.

Claude GRESSIER estime quant à lui que ces aménagements nécessitent certes des investissements, mais qu'ils apportent avant tout à la ville de l'attractivité et impactent fortement sur la dimension sociale. Encore difficilement chiffrable, il signale que dans le cadre du Grenelle de l'environnement, un certain nombre de travaux est prévu à cet effet pour mieux étudier les conséquences économiques de la nature en ville.

Christophe RIVENQ pense que c'est un travail de longue haleine et rappelle au passage que la ville d'Alès connaît une progression de sa population de 1.8 % par an, signe pour lui d'une bonne qualité de vie et d'un bien être certain. Affirmant que la nature doit être au service des habitants, l'objectif principal est de rendre la vie plus facile pour les concitoyens.

Suite à une question d'**Arnaud FLEURY** sur les façades végétalisées, **Jean-Michel SIMON** affirme qu'en termes d'isolement, cette solution est très avantageuse mais qu'il faut cependant trouver le bon ratio, entre le coût d'installation et d'entretien et le bénéfice de ce système.

Clôture des assises.

Pierre CREUZET - Directeur Général de Centre-Ville en Mouvement.

Pierre CREUZET remercie l'ensemble des élus de la Ville de Nice pour l'accueil de ces assises ainsi que le personnel du CUM et les membres du bureau de Centre-Ville en Mouvement.

Il signale également que le premier Forum du Réseau National des Villes Durables et de l'Innovation aura lieu le 10 février 2011 à Paris et précise que ce sera un lieu d'échanges entre les petites et moyennes villes.