



# A la reconquête de la hauteur

#mixité #productivité

Point d'étape - Retours d'expériences –

Bonnes pratiques



# Carte d'identité du CLUB IMMOBILIER NANTES ATLANTIQUE

## NOS CHIFFRES CLÉS



**+ 30 ANS**  
d'existence



**+380**  
adhérents



**+ de 200**  
entreprises



Financement  
**100% privé**



**+ de 15 500**  
emplois directs

## TOUS LES MÉTIERS DE LA FILIÈRE IMMOBILIÈRE



Architecture,  
urbanisme  
et aménagement



Ingénierie  
et prestations  
techniques



Expertise,  
conseil  
et maîtrise d'ouvrage



Construction



Promotion



Investissement  
et financement



Commercialisation



Gestion



Partenaires  
et institutionnels

# Sommaire

Edito

Avant-propos

A. Trois interviews introductives ..... p5

- 1) Sophie GERBER-FOURNET- RATP
- 2) Maître JOLI-CŒUR – avocat Canadien
- 3) Adrien PRADINES – BOUYGUES IMMO

B. De nombreux freins restent à dépasser..... p11

- 1) Freins culturels
- 2) Freins financiers
- 3) Freins réglementaires
- 4) Autres freins

C. Des opportunités à venir ..... p14

- 1) La mixité, la réversibilité
- 2) Penser îlot
- 3) Les marchés en tension
- 4) La révolution numérique
- 5) La raréfaction des financements publics
- 6) De nouveaux montages opérationnels

D. « Mode d'emploi » de la mixité verticale ou les bonnes pratiques identifiées ..... p18

- 1) Définir l'attractivité
- 2) Planification urbaine
- 3) Gestion du temps
- 4) Etude des coûts de construction
- 5) Adaptation de la construction
- 6) Coordination entre les différentes activités
- 7) Gestion de l'espace
- 8) Gestion et entretien
- 9) Promotion de la mobilité durable
- 10) Discussions inclusives

E. Conclusion

## **Edito : Repenser l'économie en élévation**

La ville d'aujourd'hui n'est plus celle des ressources illimitées. L'espace urbain doit être dense tout en restant accessible et désirable : c'est le sens d'une large part des politiques urbaines de la dernière décennie.

Cet objectif n'a de sens qu'en proposant des emplois tertiaires et productifs accessibles à l'échelle métropolitaine. A Nantes la superficie de zone d'activité à commercialiser s'est effondrée ces dix dernières années. En contraignant des entreprises industrielles et artisanales à s'éloigner des principaux lieux de vie, nous imposons l'usage de l'automobile en privant des quartiers d'artisans et d'emplois.

L'implantation d'entreprises productives doit ainsi rester du domaine du possible dans les espaces urbains denses. Il y a urgence à repenser l'économie en élévation.

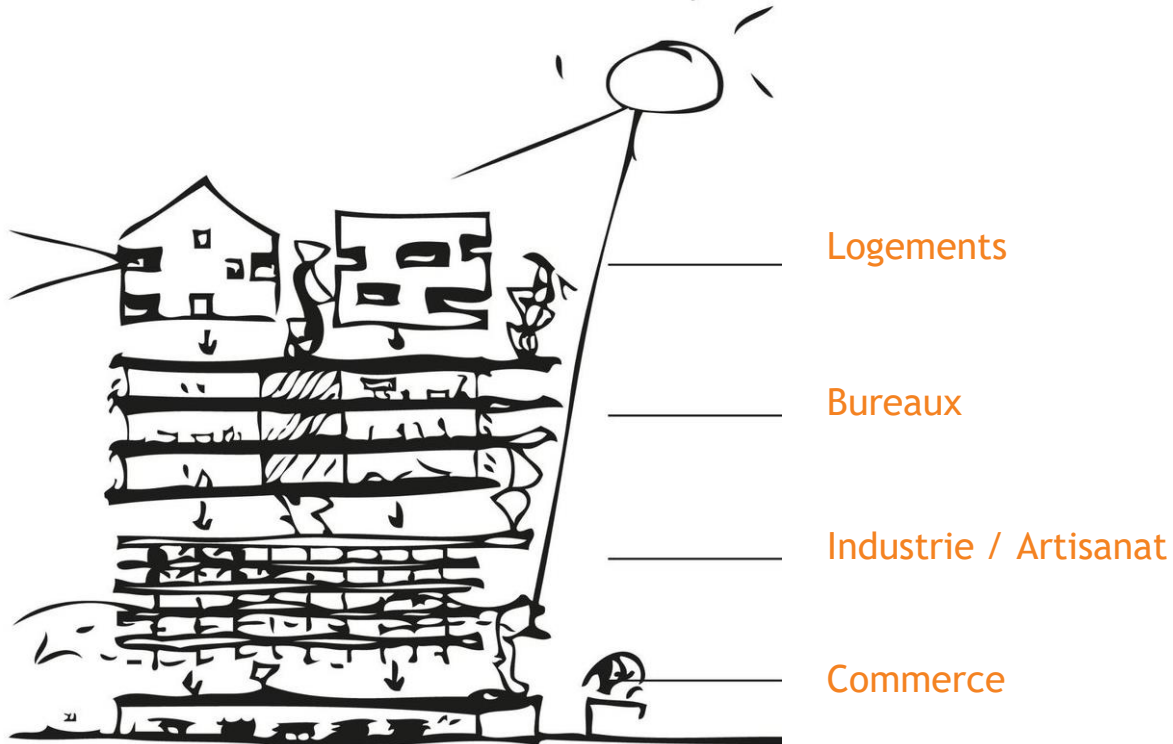
Accueillir les fonctions productives au cœur des villes apparaît aujourd'hui comme une nécessité majeure autant qu'un vœu pieu. Les contraintes se bousculent : nuisances pour les riverains, gestion des flux, contraintes financières et réglementaires... Elles impliquent de faire évoluer les modes de fabrique de la ville.

Le modèle de la séparation des fonctions urbaines se fissure donc, mais les nouveaux modèles restent largement à inventer. A l'heure où des projets de mixité verticale se dessinent, il semblait nécessaire de proposer aux acteurs du territoire nantais un premier état des lieux des pratiques en matière de mixité verticale. Ce fut l'ambition de la Commission ImmoFutur du CINA courant 2023. Les travaux réalisés viennent formaliser nos échanges.

# Avant-propos

## La mixité verticale : pour qui, pourquoi ?

**Mixité verticale** = coexistence, au sein d'un même espace bâti, d'une diversité significative de fonctions programmatiques : habitat, commerce, industrie, artisanat...



Exemple de programme de mixité verticale. Source : Nacarat Immo 2015.

## La mixité verticale en trois réalisations



### Centre bus de Lagny, RATP Real Estate, Paris 20<sup>ème</sup>

Centre de maintenance et de remisage de 200 bus, 30 000 m<sup>2</sup> de tertiaire, l'extension d'un collège ainsi qu'une crèche.



### La Tour de Bretagne, Giboire, Nantes

Projet de réhabilitation d'un Immeuble de Grande Hauteur de 25 000 m<sup>2</sup> SDP



### L'Ilot Peel à Montréal

Architecte Martin Maarcotte / Beinhakzer-Promoteur DEVIMCO

## A. Trois interviews introductives

### 1. Contexte sur la mutation du patrimoine de la RATP

Sophie GERBER-FOURNET, Directrice de la Business Line

Aménagement et Conduite d'Opérations, RATP Real Estate (Groupe RATP)

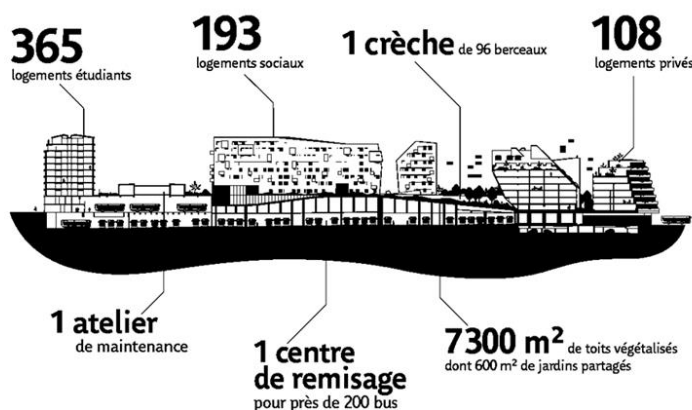
Dès 1899, le métro parisien ne transforma pas seulement les quartiers voisins de ses stations, mais aussi tout le flux de circulation urbaine, créant ainsi une nouvelle organisation de la capitale. A l'époque, la Compagnie Générale des Omnibus, devenue la Régie Autonome des Transports Parisiens exploite le transport et devient créateur d'infrastructures sur lesquelles repose le développement de la ville.

Dans l'histoire des villes, l'industrie a bien souvent été éloignée des centres, repoussée en périphérie, transformant l'héritage industriel in situ en opérations de logements, bureaux ou musées. Cependant l'infrastructure demeure toujours en ville. Le patrimoine immobilier du groupe RATP est un mix des deux, à la fois industrie et infrastructure. C'est un patrimoine vieux de plus d'un siècle, fait de fermes métalliques gigantesques, de briques rouges, de faisceaux, d'ateliers en tout genre (de chaudronnerie, de menuiserie), de stations de métro et d'anciennes sous-stations électriques. C'est **750 hectares de foncier, 500 hectares de voies ferrées, 150 hectares de bâtiments industriels, 100 hectares de bâtiments tertiaires**, à Paris et petite couronne. C'est un patrimoine non délocalisable, pérenne et habité.

La RATP, c'est également des milliers de logements à construire dans la capitale, via sa filiale RATP Habitat, dont une grande partie de logements sociaux est envisagée lors de la restructuration des sites industriels ; et la végétalisation de plusieurs hectares dans Paris dont plusieurs milliers de m<sup>2</sup> dédiés à l'agriculture urbaine.

Afin de répondre à l'accroissement de l'offre de transports et au renouvellement du matériel roulant (métro, bus, tram), le groupe RATP modernise ses garages, essentiels au bon fonctionnement du réseau et à la qualité de service rendue aux voyageurs. Dans ce cadre, il propose la valorisation de ses actifs sous utilisés pour, d'une part aider à financer le maintien et la rénovation de ses infrastructures industrielles, et d'autre part participer dans des démarches collaboratives et partenariales au développement de la ville. Imbriquant les usages et les populations, transformant des enclaves industrielles publiques en « morceaux » de ville, le groupe RATP propose un modèle urbain et s'affirme comme un nouvel acteur au-delà de son rôle clé pour la mobilité. S'appuyant sur un couple mobilité-infrastructure, il devient bâtisseur, un ensemblier de services urbains.

Outre le maintien de l'emploi en place, le modèle économique repose sur la densification et la valorisation de son ADN (l'infrastructure), où l'îlot immeuble construit apparaît comme un terminal des réseaux de services urbains, conçu simultanément aux infrastructures de transports. La densification permet ainsi d'augmenter la surface commercialisable tandis que la valorisation foncière engendre une hausse du prix au m<sup>2</sup> grâce au gain d'attractivité du lieu produit par l'opération d'aménagement. Cependant, l'équilibre économique de ces opérations n'est pas garanti.





Ces projets sont complexes et longs à mettre en place, tant techniquement que politiquement. Ils sont coûteux, nécessitant la mise en œuvre de dispositifs constructifs spéciaux, parfois dérogatoires (mesures compensatoires) pour permettre l'acceptation de la mixité et la superposition de programmes tiers au-dessus d'activités industrielles. Ils nécessitent également de réfléchir à la capacité à coordonner le neuf avec l'existant, à phaser les opérations voire à trouver des ouvrages temporaires coûteux pendant la phase de travaux.

### Une approche de la définition de mixité verticale par la RATP

La définition que Mme Sophie GERBER-FOURNET, Directrice de la Business Line Aménagement et Conduite d'Opérations, RATP Real Estate a de la mixité verticale fait ressortir, bien entendu, une notion programmatique combinatoire et de superposition mais elle apporte également une vision d'insertion urbaine et de mixité horizontale.

Ainsi, depuis une dizaine d'années, les partenariats avec des collectivités, des riverains, des comités de quartier et des associations a pour ambition d'impliquer tous les acteurs dans les étapes du projet afin, à la fois, de pouvoir faire des adaptations au fur-et-à-mesure, de sécuriser les projets et de limiter le risque de recours sur les Permis d'Aménager et Permis de Construire.

### Des opérations exemplaires, références de montages complexes

La force du groupe RATP demeure évidemment dans son savoir-faire intégré dans les domaines de l'exploitation, du service et de l'ingénierie élargi à ses filiales, mais surtout dans son réseau partenarial et sa capacité à s'adapter et coordonner.

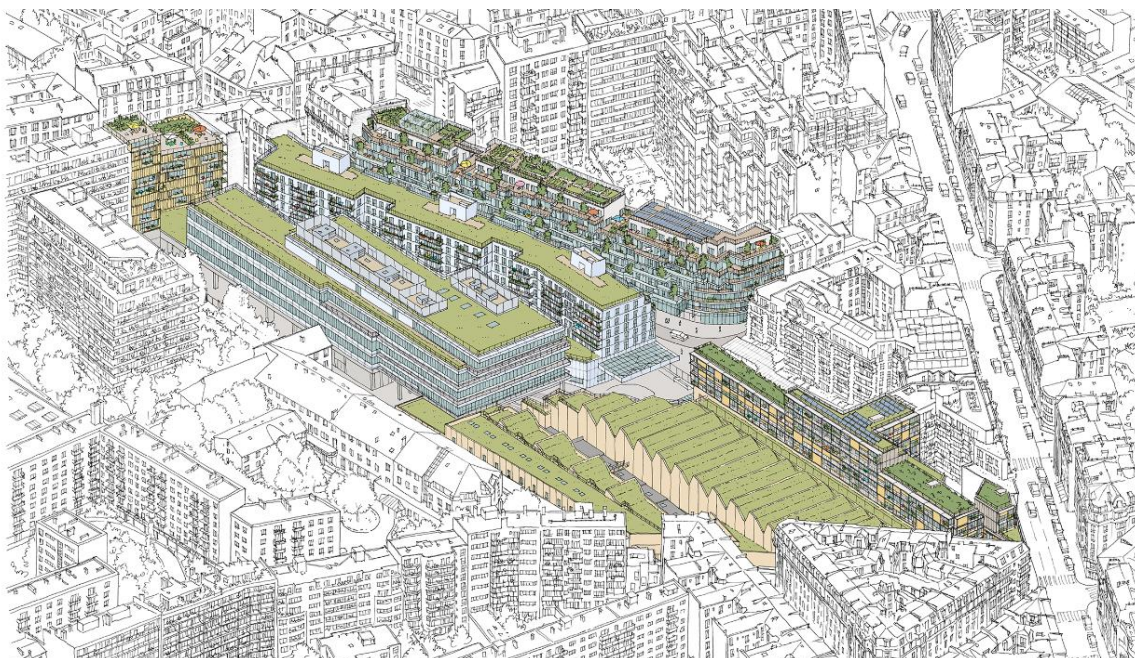
Parmi les opérations exemplaires récentes et en cours, le succès du modèle urbain superposé de la RATP, illustré à Paris par les opérations de Lagny ou Vaugirard, font l'objet de visites par des équipes d'opérateurs venant du monde entier.

**Centre Bus de Lagny** (2007-2016) dans le 20<sup>e</sup> arrondissement Paris. Les 1,1 ha du programme a permis une insertion urbaine dans le quartier et la réalisation d'un centre-bus modernisé et agrandi employant 700 personnes, surmonté d'espaces de bureaux de 30.000 m<sup>2</sup>, de 200 m<sup>2</sup> de commerces, de l'annexe du collège voisin et d'une crèche.



*Vue extérieur, Centre-Bus de Lagny, Brigitte Métra.*

**Les Ateliers Vaugirard** (2016-2029) dans le 15<sup>e</sup> arrondissement Paris.  
Pour ce projet de 2,3 ha, RATP Real Estate exerce pour le compte de la RATP la fonction d'aménageur, de maître d'ouvrage délégué ainsi que de coordinateur.  
Il est prévu la création d'un atelier de maintenance des équipements de 12.000 m<sup>2</sup>, la restructuration d'un atelier de maintenance des trains et 10.000 m<sup>2</sup> de surfaces végétalisées (toitures, terrasses et venelle). Le programme mixte allie site industriel, logements sociaux et privés, équipements publics et espaces verts.



*Vue d'ensemble, Atelier Martel et Anibal& Ropars, pour le lot D, Les Ateliers Vaugirard.*

Les principales motivations de la RATP en matière de renouvellement urbain de leurs sites industriels sous la forme de mixité verticale est de participer à l'insertion urbaine et sociale, créer des logements sociaux pouvant aller jusqu'à 100% de clé de répartition. A terme, la loi de mise en concurrence dans les transports publics va modifier et complexifier le montage des projets, à commencer par le secteur de la mobilité Bus applicable fin 2024. Dans le cadre de cette nouvelle répartition, la RATP conservera la gestion des infrastructures mais pas les titres de propriété.

Au-delà des aspects techniques et économiques, le succès de ce modèle réside essentiellement dans la méthode. Pour faire face à ces objectifs de production, les entreprises sont confrontées à la nécessité de réinterroger les modes de montage d'opération habituels, de diversifier leur mode d'intervention. Refaire la ville sur des infrastructures publiques ne semble possible qu'en s'ouvrant au partenariat. Les montages sont divers. « C'est le projet qui fait le montage [...]. A Paris, le dessus finance le dessous. En banlieue le modèle économique diffère car la charge foncière est moins élevée » (\*).

*\*Rémi Feredj, entretien AMC n°253, 01/09/2016, « Le concours d'architecture est une fenêtre culturelle pour les équipes de la RATP »*



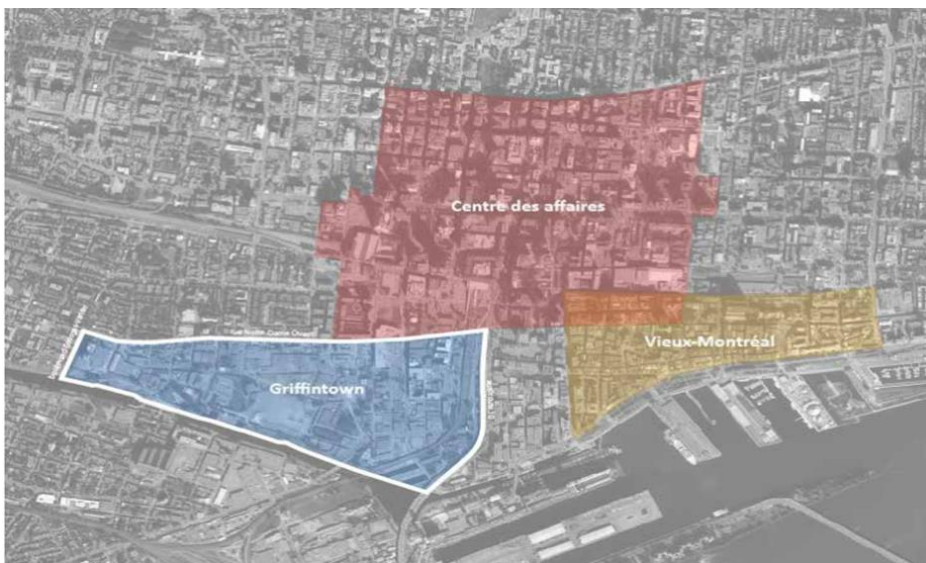


## 2. Programme particulier d'urbanisme de Griffintown (2021)

Maître Yves JOLI-CŒUR, avocat Emérite  
Cabinet Therrien/Couture/Joli-cœur, Montréal

Voici un exemple de programmation multifonctionnelle réalisée à Montréal au Québec intégrant un principe de mixité d'usage verticale à l'îlot, démarrée en 2012 et aujourd'hui achevée. Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Secteur Griffintown initié en 2012 et adopté en 2013, reflète la volonté de la Ville de Montréal de requalifier un secteur industriel en un nouveau quartier innovant, habité, et durable.

Berceau de l'industrialisation du Québec au 19e siècle, le Quartier Griffintown totalisant près de 84 hectares (836 000 m<sup>2</sup>), est entièrement localisé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, en bordure immédiate du centre des affaires, du faubourg des Récollets et de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.



Localisation du secteur-PPU Griffintown Ville de Montréal 2021

Griffintown vise à devenir aujourd'hui un milieu de vie agréable, inspiré par le patrimoine historique de ce quartier phare du Sud-Ouest de Montréal.



Vue 3D du réaménagement du quartier Griffintown –  
Programme particulier d'urbanisme ville de Montréal (2021)

La volonté collective a été de construire un quartier pour tous, un quartier durable, un quartier novateur où la forme urbaine introduit de nouvelles manières de vivre en ville.

## Cinq axes de programmation ont été retenus à par la commission responsable de la consultation publique :

1. Capitaliser sur la valeur ajoutée que représente le patrimoine dans la revitalisation du quartier
2. Viser l'éclosion d'un quartier mixte et multifonctionnel, en lien avec les quartiers environnants
3. Voir la nécessaire densification du quartier comme un outil au service de la qualité de vie
4. Créer des espaces verts et favoriser l'animation du quartier
5. Faire de Griffintown un modèle de développement durable

### **La mixité multifonctionnelle a été mise en œuvre sur l'aire urbaine (quartier de plus de 836 000m<sup>2</sup>) mais aussi en vertical à l'échelle de l'immeuble (désigné ici comme un îlot, exemple îlot Peel).**

Un îlot de cette programmation (réalisé en 2015) reflète particulièrement la volonté de mixer verticalement les usages : Il s'agit de l'îlot Peel, situé à l'angle des rues Peel, Ottawa et Shannon.

Descriptif rapide de l'îlot :

- 15 étages à vocation résidentielle
- 2 étages à vocation commerciale (mais ces 2 étages, avec leur plafond élevé, équivalent à 4 étages)
- Le projet comprend : cette tour multifonctionnelle, en forme de « L » composée de 17 étages, en plus de trois sous-sols pour les stationnements ; elle comporte près de 575 appartements.
- La tour comprend aussi un chalet urbain, une piscine intérieure, un centre sportif, spa et hammam et enfin un toit vert de 3 000 m<sup>2</sup>. Ce complexe d'habitation, niché sur une galerie marchande de 10200 m<sup>2</sup> d'espace commercial, permet d'accéder à une multitude de services tels qu'épicerie (10 000 m<sup>2</sup>), pharmacie (500 m<sup>2</sup>), institutions bancaires, restaurants et boutiques.

Depuis la fin de la 1<sup>ère</sup> programmation (2021), les usagers et commerçants ont fait remonter de nombreuses doléances à la municipalité sur le quotidien du secteur :

- Difficultés de coordination et de gestion des chantiers (privés, publics et parapublics) avec beaucoup de nuisances...
- Entretien et propreté du site à repenser, et notamment la gestion des déchets...
- Délais dans la livraison des équipements et infrastructures : beaucoup de nouveaux ménages installés mais pas assez d'équipements collectifs et publics...
- Trop de densité et notamment des programmes bien trop hauts...

La municipalité a donc décidé en mars 2023 après 10 ans de mise en œuvre, de dresser un premier bilan de cette programmation qui tient lieu de premier retour d'expérience sur le quartier de Griffintown : 9 600 logements construits, cinq espaces publics aménagés, 4,7 km de rues refaites, dont certaines selon des typologies novatrices, une activité économique locale florissante et quelques milliers de nouveaux résidents accueillis...



## Sur le plan de la mixité verticale, ce programme appelle quelques remarques :

- La mixité des usages dans un esprit de saine cohabitation : pour assurer celle-ci, la municipalité a dû assortir de conditions l'exercice de certaines activités susceptibles de présenter des difficultés de cohabitation avec l'usage résidentiel (par exemple, les débits de boissons licence 4, salles de spectacles, salles de réception, salles d'exposition, etc.);
- Réserver des emplacements stratégiques aux commerces et services (angles de rue, emplacement premium en pied d'immeuble...)
- Créer une nouvelle catégorie d'usages autorisés regroupant certaines activités industrielles légères axées sur l'innovation et certaines activités caractéristiques de Griffintown (Brasserie artisanale, artisanat d'art...)

La mixité réalisée dans ce programme urbain n'a pas été traitée qu'au niveau de l'îlot ou de l'immeuble mais bien de l'ère urbaine et donc pas uniquement en verticalité.

Comme le démontre le bilan réalisé par la mairie de Montréal en 2023, certaines attentes des usagers peuvent se révéler être assez contradictoires.

Les usagers du résidentiel souhaitent avoir en pied d'immeuble des commerces de proximité (boulangeries, épiceries, mini markets...) ou encore des commerces générant de la vie et de l'animation (restaurants, cafés, guinguettes...) plutôt que des activités de services ou autres commerces.

Néanmoins, ces activités de proximité sont en général les plus difficiles à concilier avec l'usage résidentiel en raison de nuisances sonores, de contraintes d'accessibilité et de logistique, ou encore de sécurité.

L'acceptabilité d'un projet de mixité verticale semble donc être subordonnée à un encadrement règlementaire anticipé et concerté des usages entre tous les acteurs du projet ; La verticalité de la mixité ne peut être la seule réponse à la densification de la ville.

<https://www.groupecj.ca/>

### Sources :

Programme particulier d'urbanisme de Griffintown (2021),

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_SOU\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU%20GRIFFINTOWN%20%20MAI%202013.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SOU_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU%20GRIFFINTOWN%20%20MAI%202013.PDF)

Bilan de la mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme du secteur Griffintown, publié par la mairie de Montréal (2023)

[https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P122/3-1\\_20230317\\_Document%20de%20presentation\\_Bilan%20PPU%20Griffintown\\_R1.pdf](https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P122/3-1_20230317_Document%20de%20presentation_Bilan%20PPU%20Griffintown_R1.pdf)

#### Habitation

Les coûts d'habitation mensuels moyens sont plus élevés dans le secteur que dans l'ensemble de l'arrondissement. Ils se chiffrent à 1 317 \$ pour les ménages locataires et à 1 599 \$ pour les ménages propriétaires.

La valeur moyenne des logements occupés par les ménages propriétaires est également plus élevée dans le secteur que dans l'arrondissement et s'établit à

**396 713 \$**

On note un écart de 12 253 \$.

#### Modes de transport

**45 %** des travailleurs résidant dans le secteur utilisent des modes de transport actif.





### 3. Projet d'hôtel d'entreprises artisanales superposé en pays genevois : l'atelier

Adrien PRADINES, Régénération Urbaine, BOUYGUES Immobilier

**Avec ses 33 000m<sup>2</sup> au cœur du quartier high-tech de Genève et au côté de sociétés prestigieuses, l'atelier propose des espaces modulables destinés à accueillir un vivier d'entreprises issues d'horizons variés.**

A l'origine, une forte volonté de la collectivité de densifier les zones industrielles comme solutions à la raréfaction du foncier : « L'Etat de Genève a contribué à faire évoluer les règles d'urbanisme en imposant un COS supérieur à 1 en zone industrielle, obligeant ces projets à superposer les surfaces industrielles ». C'est aussi une réponse aux problèmes de transport, de service de proximité à la population.

Le projet s'inspire d'une coopérative industrielle dans le quartier des acacias à Genève, ARCOOP, qui s'organisait autour d'un patio central pour répondre aux besoins des artisans. L'hôtel industriel superpose les entreprises aux activités variées sur de larges plateaux privatifs, et mutualisent les fonctions de stationnement, de logistique, de stockage, de gestion des déchets et d'espaces partagés de convivialité. En réinterrogeant le paradigme de la propriété qui s'impose traditionnellement, il fallait proposer dans une équation économique identique des surfaces plus compactes, plus efficaces. Adrien PRADINES résume les clefs de réussite : « Un projet simple, sobre, fonctionnel répondant avant tout aux besoins des artisans, et partant d'une charge immobilière acceptable et comparable à la solution alternative traditionnelle ».

La réussite du projet nécessite de partir du besoin des artisans, avec une implication très forte de la collectivité dans la facilitation du projet, de l'identification des fonciers à la confiance donnée aux opérateurs. Les locataires se déclarant très tard, il est indispensable d'engager au plus tôt un investisseur œuvrant pour l'intérêt général avec le soutien de la collectivité et d'un commercialisateur unique très impliqué dans le projet.

L'équation économique d'un tel projet doit être extrêmement pragmatique : optimiser la conception, la réalisation et la commercialisation. Il faut se comparer aux loyers admissibles pour des preneurs qui s'installeraient loin des métropoles, sans contrainte.

« Pour attirer, ces projets doivent être emblématiques, présenter une image de marque de la métropole, avec une forte identité architecturale sans être dispendieux. Travailler avec le territoire, avec l'école de Design par exemple, pourrait être un marqueur dans la communication positive de ce concept.

#### **Genèse de la programmation : pourquoi avoir imaginé et proposé un projet de mixité verticale productive ?**

- En premier lieu, la raréfaction du foncier et dans la logique du territoire genevois de ne pas utiliser les fonciers agricoles (comment associer développement économique et sobriété foncière (ZAN))
- En second lieu, lié à l'inflation foncière (foncier rare et cher), les artisans étant obligés d'aller de plus en plus loin, ( potentiels problèmes de transport, de service à la population, d'infrastructures.)

L'idée provient de l'Etat de Genève (fondation des terrains industriels de Genève) qui a contribué à faire évoluer les règles d'urbanisme cos 1 minimum (densification) en zone industrielle, en l'obligation de monter en hauteur. D'où la nécessité de monter en étages.

## Quelle est la philosophie de ce projet, et quelle est sa programmation ?

- Faire des projets industriels verticalisés, artisanaux et tertiaires, denses, superposant des activités différentes, en offrant des surfaces aux entreprises et des fonctions mutualisées (stationnement, logistique, stockage, déchets, espaces partagés)
- Offrir des surfaces plus compactes aux entreprises, changer le paradigme de la propriété qui s'impose à ses entreprises (son niveau, sa place...)
- Projet sobre, fonctionnel et simple.
- Un profil de développeur ingénieur civil dans la conception.

## Quelles étaient les conditions qui ont favorisé la réussite de ce projet ?

- Trouver un investisseur qui va lancer à blanc cette opération et les conditions cadre pour qu'un pool d'investisseurs solide soit créé.
- Bâtiment parfaitement bien conçu et avec un coût maîtrisé et optimisé avec un opérateur capable de s'engager très tôt et le suivre jusqu'au bout.
- le mode de commercialisation traditionnel n'est pas adapté. Il faut un spécialiste connaissant très bien le projet et sachant l'adapter, qu'il soit l'interlocuteur des artisans.

## Quelles ont été les principales difficultés rencontrées ?

- Faire tourner le bilan dont l'équation est tendue.
- Trouver l'investisseur. Deux profils : soit investisseur d'intérêt général, soit des investisseurs en capital risk en value added

## Quels freins devraient être prioritairement levés pour favoriser le développement de ces projets, et comment ?

- La collectivité et le service de l'urbanisme doivent être bien informés des freins et être associés très tôt aux projets pour faciliter leur sortie.
- Des partenariats avec des opérateurs qui souhaitent développer ces projets doivent être fortement soutenus par la collectivité et pro actifs dans l'identification de fonciers adaptés.

## Quelles leçons/bonnes pratiques en tirer pour finir sur une formulation positive des contraintes et éventuellement alimenter les autres parties du livrable ?

- Ne pas chercher à faire un bâtiment qui réponde à tout : partir du bilan et du loyer admissibles : budget dispo pour l'immobilier et besoin en propre et partagé
- Intégrer les problématiques des opérateurs de logistique urbaine dans ces projets.
- Image de marque de Nantes Métropole. Projet emblématique thématique sur le territoire, avec une forte identité (esthétique économique travailler avec l'école du Design). Le bâtiment doit être désirable pour les artisans et leurs clients.
- Objectif : être fun et attractif / faire rayonner le métier de l'artisanat.



« L'ATELIER » à Plan les Ouate dans le canton de Genève.

Pour en savoir plus

<https://atelier-geneve.com/>



## B . De nombreux freins restent à dépasser

Les opérateurs immobiliers voient dans la mixité verticale une source de complexité accrue et de ralentissement – voire annulation in fine – de leurs programmes. Plusieurs raisons expliquent ces difficultés à aboutir une telle stratification de programmes.

### 1) Freins culturels

Certains pays se posent beaucoup moins la question du palimpseste programmatique, comme la Suisse, l'Allemagne par exemple, ou Hong Kong plus loin de nous. Pourquoi ne réfléchissons-nous pas de la même façon?

En tout premier lieu, il s'agit de freins culturels.

Ils concernent tant les opérateurs (promoteurs, investisseurs, porteurs de projets...) que la société (voisins, usagers, habitants...) et ils sont réciproques :

- Du point de vue du porteur de projet, de l'entreprise qui souhaiterait s'implanter dans le cadre d'un projet de mixité verticale, motivée - peut-être - par la qualité de vie qu'elle pourrait offrir à ses employés (proximité travail / logement, mode de transport doux....)
- Mais aussi par effet miroir, du point de vue des usagers, du voisinage, inquiets de nuisances réelles ou supposées que pourrait générer cette coactivité.
- La notion de nuisance, du point de vue de la population, est majoritairement envisagée à l'aune :
  - Des bruits, de la production elle – même, mais aussi des multiples allers et venues des camions nécessaires au fonctionnement de l'activité,
  - Des odeurs éventuelles,
  - Des difficultés de stationnement, du fait de leur rareté ou d'une nécessaire mutualisation,
  - Des pollutions éventuelles, générées potentiellement par la production considérée,
  - Des risques en termes de sécurité (incendie, accidents liés à la proximité de flux de nature différentes....). A ce titre, l'explosion de l'usine AZF de Toulouse en 2001, reste ancrée dans les mémoires,
  - Des intégrations du projet, urbaine, architecturale, visuelle... ,
  - Des dévalorisations de leurs propres biens, au sein de l'opération pour toutes les raisons précédentes, mais pour le voisinage également, en proximité directe et jusqu'à l'échelle du quartier....
- Côté entreprises, prendre le risque d'assumer ces troubles du voisinage obligent à faire évoluer la nature de leur relation avec la population, les politiques locales. Mais avant tout, elles doivent se confronter à leurs financeurs, assureurs, notaires et concepteurs, forçant de fait, la plupart du temps, à s'orienter vers un projet autonome. Chacun démontrant que cette autonomie limitera les complexités d'exploitation et permettra d'occuper seule des bâtiments emblématiques.

*Source : Entretiens + La\_mixite\_fonctionnelle\_\_Un\_objectif\_a\_definir\_et\_negocier\_au\_cas\_par\_cas*

Enfin, si l'argument d'une activité proche du lieu de résidence pour leurs employés sonne bien, faut-il encore que les dits employés puissent réellement se loger à proximité.

Et si tel n'est pas le cas, pour des raisons évidentes d'écart entre les revenus moyens des compagnons et les prix de sortie de ces opérations mixtes, alors les difficultés d'accessibilité aux métropoles peuvent devenir rédhibitoires.

Ces difficultés d'accès doivent absolument être résolues en amont, sous peine en outre, de ne pouvoir faire venir et sortir les fournitures et marchandises, réduisant à néant toute capacité de prospérité.

## 2) Freins financiers

Le second frein est, quasi immédiatement, lié à la question financière.

La mixité fonctionnelle complique la conception des opérations, et si rien n'est impossible techniquement, cela génère de nombreux surcouts :

- accès séparés pour chaque fonction, ayant pour conséquence immédiate de consommer de la surface en rez-de-chaussée, de réduire les aménités ou capacités d'animation à l'échelle du piéton, de l'habitant urbain.
- complexité en matière de sécurité incendie, augmentant mécaniquement les investissements nécessaires à la bonne conformité des opérations (coupe-feu, désenfumage...), mais aussi en termes d'isolation acoustique, de (sur)ventilation éventuelle....
- une charge foncière rarement compatible avec le type d'exploitation envisagée. En effet, pour « motiver » cette mixité, il faut une pression foncière élevée, une zone urbaine déjà dense. Or le coût du foncier dans ces zones étant déjà élevé, venir ajouter des surcouts de construction n'est pas de nature à faciliter la sortie des bilans.

Il est alors nécessaire de trouver des programmations qui sont plus rémunératrices que la Production en Ville, la logistique de dernier kilomètre, l'artisanat de second œuvre ou l'artisanat d'Art, l'Economie Sociale et Solidaire....

Les politiques locales ont tendance à vouloir combiner ces typologies d'actifs pour des raisons compréhensibles de mutualisation des contraintes et de besoins relativement proches, mais anéantissant toute capacité de péréquation et d'équilibre de l'opération.

Sans intervention publique permettant de limiter les couts d'accès aux fonciers et / ou permettant cette péréquation de l'opération entre les natures d'usages prévus, la réalisation de ce type de locaux semble complexe dans les espaces métropolitains.

Elle ne le sera pas plus en milieu périurbain, ou dans nos campagnes, où chacun peut bénéficier de son autonomie au regard de la pression foncière. Pour quelles raisons alors se compliquer la vie en combinant les contraintes!



### 3) Freins réglementaires

De façon générale, la mixité fonctionnelle est peu compatible avec les normes mises en place aujourd'hui, qu'elles soient constructives, de produits financiers, d'assurance, de droit... Faute de dérogation une superposition directe ICPE / logements apparait de fait, sinon de droit, impossible...

Un niveau supérieur de complexité peut en outre apparaître dès lors qu'il s'agit d'une réhabilitation d'un existant. Si le bien se situe en secteur sauvegardé, PSMV, sous l'œil précis de l'ABF, ou simplement dans un contexte de valorisation patrimoniale alors, la réglementation rend toute adaptation, mutation et investissement rédhibitoire.

### 4) Autres freins ?

Toutes ces difficultés supplémentaires à affronter en comparaison d'une opération plus classique ou monoprogramme, génèrent la plupart du temps un portage long de ces opérations. Et le temps, c'est de l'argent.

Envisager une mixité verticale productive, c'est accepter de prime abord de devoir « plomber » son bilan en apport de fonds propres, en durée de portage, en vacance éventuelle, et en durée d'amortissement.

Si le millefeuille concerne des acteurs aux temporalités de commercialisation différentes (entreprises, industries, logements commerces) l'opérateur doit combiner les capacités de pré commercialisation en compétence /réseaux avec des délais souvent incompatibles,

S'il s'agit en outre d'une réhabilitation et non d'une opération neuve, la prise de risque devient colossale, autres les découvertes en aléas inhérentes aux réhabilitations, au regard :

- des capacités techniques des existants et de leur mise en conformité,
- des capacités réglementaires des existants (IGH, ERP...)

Enfin, si l'idée de la production en ville est soutenue sur le fonds par les Collectivités et constitue une envie réelle des politiques urbaines, il n'existe à ce jour en France, aucune incitation, aide financière ni fiscale .

Source : Entretien + La mixité fonctionnelle \_\_Un objectif\_a\_definir\_et\_negocier\_au\_cas\_par\_cas



## C. Des opportunités à venir

### 1) La mixité, la réversibilité

La mixité fonctionnelle apparaît à la fois comme un concept flou et comme une nécessité consciencieusement exposée pour atteindre des objectifs parfois très différents quel que soit le projet d'une part, et quelle que soit son échelle d'autre part. Mais jusqu'où cette aspiration doit-elle être portée ? Quelles sont les fonctions à associer, à imbriquer et à quelle échelle ?



La mixité est un élément essentiel de la cohérence urbaine. Elle permet la cohabitation « paisible » des fonctions diverses et constitutives de la ville. Elle participe avec le concept de (des) densité(s) à l'optimisation des espaces et la réduction à la source des besoins en mobilité. Elle peut être programmatique ou fonctionnelle, sociale, générationnelle. Elle résonne comme la capacité d'accueil de fonctions (économiques, culturelles, sociales, résidentielles, transports, etc.) et de populations plurielles en un lieu.

La ville est par définition mixte, diversifiée, pluri fonctionnelle. La ville est un système complexe fait de lieux et de pratiques – sociales – composantes articulées, reliées entre elles par le transport. La ville c'est habiter, vivre, travailler, et se déplacer.

Conçu pour accueillir à la fois des usages et des populations divers, l'immeuble de rapport haussmannien (XIX<sup>ème</sup> siècle) apparaît également d'une grande capacité de changement de configurations et d'usages, de transformation et de réversibilité. L'Exposition d'urbanisme du Paris d'Haussmann, modèle pour la ville durable ?

L'exposition « Paris Haussmann, modèle de ville » qui s'est tenue au Pavillon de l'Arsenal nous invite à s'inspirer du tissu urbain haussmannien dans la construction de la ville durable. En effet, le tissu constitué de l'époque offre une certaine réversibilité par la mixité à la fois programmatique et fonctionnelle apportée par l'immeuble de rapport. Les différents niveaux de l'immeuble sont pensés reconfigurables, avec hauteur variable, réserves et plenums techniques (mesures conservatoires aux évolutions technologiques) : les ajustements structurels et spatiaux sont possibles dans le temps, les logements peuvent devenir des bureaux et inversement. Cette possibilité de flexibilité des bâtiments, dépendamment de la capacité du tissu urbain à s'adapter aux évolutions d'usages dans l'espace et le temps, représenterait un facteur notable de pérennité et une forme évidente de résilience.

Aboutissement de choix politiques, de la rédaction de la réglementation urbaine et mise en œuvre à travers les outils d'urbanisme, l'intention de mixité urbaine est désormais systématiquement affichée. Néanmoins, les exemples d'opérations mixtes peuvent être décevants et les communes limitent souvent leur exigence à des juxtapositions de programmes monofonctionnels sans vraiment de lien qualitatif entre eux (ZAC). A contrario, des opérations aux qualités plurielles indéniables émergent, à l'instar de certains projets issus des nouveaux appels à projets innovants. Ces nouveaux projets, portés par les opérateurs du marché, ont présenté de nouvelles façons de faire la ville tout en tentant de répondre à ces enjeux transversaux.

Faut-il penser à l'échelle de la parcelle, de l'îlot, ou du quartier ? Il est à cet égard notable que l'étude de certains projets ne se jouent plus sur une parcelle, ni sur un macro-lot, qui permet de densifier, mixer, mutualiser les places de stationnement et les besoins énergétiques, mais sur une superficie plus élargie. Cette surface plus grande peut-elle être celle de l'îlot ?

## 2) Penser l'îlot

L'îlot constitue la composante première de la fabrique du tissu. Haussmann semble avoir fait de l'îlot un outil de dessin de la ville [ou une résultante ?]. Pour la première fois au cours des travaux entrepris au XIX<sup>ème</sup> siècle, « le découpage du parcellaire est déterminé par la configuration future du bâti et non l'inverse ». « l'îlot est un bâtiment unique dans lequel ont été évidées des cours. Planifier la ville par le vide et découper des « plaques urbaines » de superficie et d'échelle variables. L'îlot est une forme qui peut être déclinée en fonction de la situation = il nous paraît transposable partout.

Aussi, un îlot se définit comme un ensemble de parcelles bâties ou non et délimité par des voies. Cette définition est transposable à toutes les époques et toutes les cités.

Il représente une brique dans laquelle peuvent être raisonnées : la diversité fonctionnelle et sociale, la complémentarité, la mutualisation, l'économie des ressources, la réduction des coûts.

## 3) Les Marchés en tension

L'explosion démographique mondiale s'accompagne d'une urbanisation grandissante. Ce phénomène « d'urbanisation » désigne le processus, continu depuis la première révolution industrielle, de croissance de la population urbaine et d'extension des villes.

Ce phénomène d'urbanisation génère de la pression foncière où les gisements fonciers pour la production de logements continuellement en hausse sont de plus en plus rares, engendrant un accroissement notable de la valeur des charges foncières. Cette évolution du volume de logements continue est donc causée par l'augmentation de la population et la demande toujours croissante en logements, équipements et activités mais également par le vieillissement généralisé de la population et la diminution de la taille des ménages.

Plus qu'un manque de terrains pour construire, il manque des planchers. Si l'étalement urbain n'est plus possible à la fois pour des raisons évidentes de manque de place et d'infrastructures, mais également pour des raisons environnementales et politiques (prise de conscience des enjeux du renouvellement urbain), si construire à l'horizontal n'est plus acceptable, l'enjeu est alors de construire en hauteur. Cet enjeu est mondial, il est politique.

Cette tension est indispensable au développement du modèle de valorisation des emprises « artificialisées ». Le prix des charges foncières ou des biens immobiliers vendus au-dessus des existants qui demeurent (ou pas) en place doit être suffisamment élevé pour équilibrer l'opération d'imbrication coûteuse.

La densification du tissu urbain existant constitue un levier pour limiter l'étalement urbain et s'inscrire dans une démarche de développement durable, variable selon les territoires et la tension des marchés de l'habitat.

La valorisation des emprises déjà « urbanisées » « artificialisées » est une opportunité pour moderniser à la fois l'existant (industrie, zones commerciales, etc.) et l'attractivité du site [en créant des « hyper » lieux], maintenir l'emploi en ville, renforcer la qualité de l'offre de transport, autant d'enjeux portés pour des raisons à la fois économiques et politiques.



## 4) La révolution numérique



Isabelle Baraud Serfaty émet l'hypothèse qu'il existe un modèle reposant également sur la valorisation des actifs sous exploités, en tenant compte d'une transformation majeure intervenue depuis leurs travaux des années 2000 : la révolution numérique en 2007 (correspondant au début de la crise financière, à l'arrivée de l'iPhone, et en France au Grenelle de l'environnement). Cette révolution touche le monde entier et apparaît comme un bouleversement, sur fond de progrès technologique, des mentalités et des contraintes environnementales et financières : elle impacte notre manière de travailler, d'habiter, d'apprendre... Cette révolution a permis de détecter l'ensemble des potentiels inutilisés, qu'ils soient un poste de travail, une chambre, le siège vide d'une voiture.

Isabelle Baraud Serfaty s'intéresse notamment dans ses travaux aux moyens d'activer cette nouvelle valeur inexploitée qui se retrouve dans tout ce qui nous entoure. Elle donne de premiers éléments de réponse en identifiant ce qu'elle appelle « les quatre ruptures », c'est-à-dire quatre leviers permis par la révolution numérique qu'il convient d'animer pour créer de la valeur. La première rupture est celle de « l'émergence de la multitude, c'est-à-dire la capacité de chaque individu à devenir producteur de données, d'énergie, [...], de financement ». La deuxième rupture est « l'individualisation de l'individu, ou la généralisation du sur-mesure », dans laquelle l'individu est de plus en plus saisi dans ses spécificités propres et peut se voir proposer des offres sur mesure. La troisième rupture réside dans le phénomène de « bipolarisation entre local et global », et à celui de « l'instrumentalisation des temps ». Enfin, la dernière rupture est le basculement de la propriété à l'usage.

Ces évolutions modifient l'économie de la ville, avec deux grands basculements identifiés par la consultante en économie urbaine.

Le premier basculement est « le passage de la ville des infrastructures à la ville des usages ». On assiste ainsi à un glissement serviciel des services urbains.

Le deuxième basculement est la recomposition des rôles entre public et privé. Historiquement, la gouvernance des projets immobiliers était chronologique : la collectivité initiait l'opération, prise en charge par un aménageur puis un promoteur, remise à l'utilisateur, l'habitant. L'innovation institutionnelle en cours, indépendamment de la révolution numérique, est liée aux problématiques foncières et économiques rencontrées qui semblent voir jaillir les opérateurs du marché dès les phases amont du projet (achat du foncier, démarches multi partenariales sur des projets urbains, les appels à projets innovants). Et inversement, les acteurs de l'amont sont descendus en aval, par exemple en contrôlant les prix de sortie des logements.

Les évolutions technologiques, puis le glissement serviciel, le déplacement de l'aval vers l'amont et inversement, sont autant d'éléments qui déplacent la valeur et qui font émerger de nouveaux acteurs dans la gouvernance traditionnelle. « Le processus de la fabrique urbaine se fragmente et s'élargit, et la question est : qui va être l'acteur à même de maîtriser ce processus de fabrication des projets devenu beaucoup plus complexe ? Un des défis pour les collectivités est de maîtriser la fabrique de la cité coproduite, entre acteurs publics et privés, mais aussi entre acteurs privés entre eux.

## 5) La raréfaction des financements publics

Les villes du monde entier font face à une demande croissante alors même que les ressources publiques se raréfient. La population urbaine s'accroissant, les besoins en infrastructures (transport, énergie, eau, logement social, déchets) grandissent.

Les instruments de l'action des collectivités sont limités : les dotations versées par l'Etat diminuent ; les augmentations d'impôts controversées ; les emprunts se traduisent bien souvent en futurs impôts, donc pas à prioriser ; elles peuvent être amenées à réduire leurs offres de prestations.

La montée en puissance des acteurs privés dans la production urbaine est sans conteste. Une nouvelle gouvernance urbaine se met en place, une nouvelle façon de faire la ville, plus complexe, émerge : la collectivité ne semble plus capable de gérer les difficultés du renouvellement de la ville (pollution, reprise en sous-œuvre, mesures compensatoires des programmes superposés, processus d'achat, prise de risques, etc.). La gouvernance urbaine devient plus horizontale, plus partenariale.

Parallèlement à cette transformation en cours du modèle de financement des infrastructures et de la ville en général, nous voyons apparaître celle de la « financiarisation de la ville ». Cette financiarisation résulte d'un double mécanisme : d'une part la montée des acteurs financiers dans le domaine de la ville (banques, investisseurs institutionnels, fonds d'investissement...), d'autre part l'extension de leurs logiques et leurs méthodes à l'ensemble de la production de la cité (recours à l'hypothèque, endettement, titrisation, produits dérivés). Par ailleurs, la limite entre les acteurs privés financiers et les non financiers qui ont vocation à construire des biens ou gérer des services (« opérateurs », « exploitants », « industriels »), s'estompe à l'instar d'EDF, Saint Gobain, Unibail-Rodamco-Westfield cotées en bourse.

## 6) De nouveaux montages opérationnels

Quelles conséquences ces transformations ont-elles sur les modes de détention et d'usages des actifs immobiliers, et plus largement sur les montages d'opération ? Car ces évolutions n'effacent pas le besoin de créer et de disposer des biens, elles le changent, et s'appréhendent encore de manière différente en fonction des territoires et de leurs modèles économiques et urbains. Le mode de détention et d'usage de l'immobilier, qu'il s'agisse du tertiaire ou du résidentiel, doit évoluer pour accompagner ces transformations.

Les besoins des entreprises mutent. Le développement des espaces de coworking, du télé travail, des bureaux partagés, de l'auto-entrepreneuriat réinterroge la pertinence du bail commercial qui peut manquer de flexibilité. L'évolution dans le logement suivra vraisemblablement. Après la France de propriétaires amorcée, le vieillissement de la population, la rareté et donc la hausse du foncier et, plus généralement, le basculement vers une économie collaborative (l'usage versus la propriété), feront que le rapport à la propriété innovera. La baisse des taux d'intérêt et l'allongement de la durée des emprunts ont créé et permis une opportunité croissante pour les ménages d'accéder à la propriété ; mais ce système semble à son terme, à l'aune de révolutions en cours dans le mode de financement et « d'uberisation » du financement de l'immobilier résidentiel.

Le renouvellement urbain, la réhabilitation, le ZAN vont obliger les acteurs immobiliers à adopter des stratégies de développement, des montages et des systèmes constructifs innovants sur des fonciers artificialisés. L'écoute et l'ouverture des pouvoirs publics sur des montages innovants, réglementaires, financiers est un facteur de réussite clé pour le développement de ces opérations mixtes et imbriquées.

## D. « Mode d'emploi » de la mixité verticale

### Ou les bonnes pratiques identifiées

Avec l'arrivée de nouvelles règles comme la ZAN (Zéro artificialisation des sols) la mixité verticale en ville, qui consiste à faire cohabiter différentes activités au sein d'un même bâtiment, est un concept de plus en plus étudié pour favoriser l'efficacité et la durabilité de l'espace urbain. Cette mixité peut intégrer des activités telles que des bureaux, du logement, de l'hôtellerie, des commerces, des espaces de logistique urbaine et industrielle, ainsi que des ateliers d'artisans.

#### Quelques règles à respecter pour une mixité verticale réussie :

##### 1) Définir l'attractivité :

L'identification des besoins d'un quartier permet de garantir l'attractivité et la longévité de la mixité verticale réalisée. En trouvant le juste équilibre entre les logements en accession libre et sociale, les logements sociaux, les commerces et les équipements publics afin de balancer les offres proposées et optimiser à terme la commercialisation

##### 2) Planification urbaine :

La première étape consiste à élaborer un plan urbain qui favorise la mixité verticale. Les réglementations et les zonages devront permettre une variété d'activités au sein d'un même bâtiment ou quartier. Une révision du PLUM sera sûrement nécessaire sur certains secteurs. Cela implique également de travailler en étroite collaboration avec les urbanistes, les architectes, les développeurs et les autorités locales pour concevoir le projet..

##### 3) Gestion du temps :

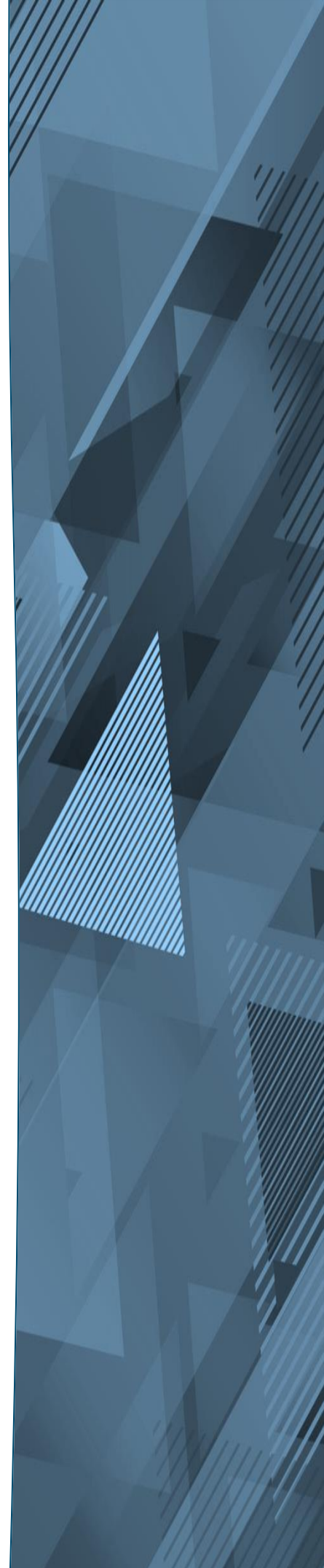
Construire de tels bâtiments demande beaucoup de temps (parfois 10 ans), entre étude de faisabilité, rencontres avec la ville, permis de construire... le monde du privé n'a pas les mêmes contraintes que le public.

##### 4) Etude du coût de construction :

La mixité verticale implique une adaptation de l'immeuble aux différentes activités avec des coûts élevés de mise en œuvre de la structure qui devra répondre aux différents usages. Entre contraintes techniques et sécurité supplémentaire à prévoir, la note peut être élevée.

##### 5) Adaptation de la construction :

Les bâtiments doivent être conçus de manière à répondre aux besoins spécifiques de chaque type d'activité. Par exemple, des espaces réservés à la logistique industrielle devront être équipés de quais de chargement ou de portes sectionnelles alors que les bureaux auront besoin d'aménagements différents, et notamment d'entrées indépendantes. Si des locaux d'artisans s'installent en rez-de-chaussée, l'isolation acoustique deviendra un véritable sujet pour les étages supérieurs. De même si une activité de fabrication s'installait à l'étage, il deviendrait indispensable d'étudier les contraintes techniques comme la charge au sol.



## 6) **Coordination entre les différentes activités :**

En insistant sur le contrôle des nuisances sonores, l'accessibilité pour chacun, la fluidité de la circulation sur site, la gestion des déchets et la sécurité

## 7) **Gestion de l'espace :**

Il sera essentiel d'étudier des systèmes de partage de l'espace ou de flexibilité dans la conception des espaces. Il peut être utile de mettre en place des infrastructures partagées, telles que des aires de stationnement, des espaces de chargement et des espaces de détente. Les flux (voitures/logement et tertiaire – camions/logistique, industrie et artisanat) devront être étudiés très en amont pour éviter toute gêne ou toute nuisance.

## 8) **Gestion et entretien :**

La gestion des espaces multifonctionnels peut être complexe, car il faudra répondre aux besoins de tous dans une différence de fonctionnement importante. Une gestion communautaire peut être mise en place pour éviter ou résoudre les conflits potentiels entre les différents usagers et pour favoriser un sentiment d'appartenance à la communauté.

## 9) **Promotion de la mobilité durable :**

Encourager l'utilisation de modes de transport durables, tels que les transports en commun, le vélo ou la marche, peut réduire les problèmes liés à la congestion routière et à la logistique urbaine sur site.

## 10) **Discussions inclusives :**

Pour une acceptation sociale de la mixité verticale, il faudra expliquer et débattre afin d'accompagner les résidents d'un quartier à accepter des changements d'environnement et d'usage... mais aussi de leur vie au quotidien

### Le cas d'Epure, par youse : une école, des bureaux et des logements



La mixité verticale en ville peut présenter de nombreux avantages, notamment une meilleure utilisation de l'espace et des sols, une réduction des déplacements et de la dépendance à l'égard de la voiture, une amélioration de la qualité de vie en ville et une réduction de l'empreinte carbone. Cependant, il est essentiel de relever les défis liés à la planification, à la construction et à la gestion pour garantir le succès de ces projets en France.



## En conclusion

Ce travail en cours ne prétend pas faire état d'un constat exhaustif ni de solutions « toutes faites ». Le « cook book » de la mixité verticale et potentiellement productive n'est pas encore édité....

Il reste cependant intéressant de constater que, partant d'une démarche prospective et ouverte, basée sur une méthode de Design Thinking, la commission relève un certain nombre de freins à la possibilité d'une telle mixité verticale, qui in fine, **sont symptomatiques de ceux auxquels l'univers de la Construction tout entier est confronté actuellement.**

L'envie de la Commission, à travers cette démarche et les pistes de travail ici énoncées, est désormais de pouvoir approfondir les opportunités, les leviers qui permettraient de débloquent un système qui semble aujourd'hui grippé.

Nous avons le sentiment que ces questions mondiales, nationales, doivent trouver une résonance et des solutions à l'échelle locale.

## Pistes d'actions. Et si...

- **Piste 1 → Et si on revisitait nos modèles ?**

**Table ronde : Fabrique de la ville et financement de l'immobilier**

Conférence du 18 octobre avec Xavier LEPINE et Chloë VOISIN BORMUTH

- **Piste 2 → Et si on mettait à jour les outils réglementaires et fiscaux permettre la mixité pour faciliter une programmation mixte et productive ?**

**Table ronde : Droit de l'urbanisme, ADEME, CEREMA**

Conférence le 9 janvier 2024 à l'ESPI

- **Piste 3 → Et si on s'intéressait à l'utilisateur**

*A venir, sondage à réaliser*

- **Piste 4 → Et si on pensait à la réversibilité des espaces**

*A venir, temps d'échange avec ENSA, Ecole du Bois*

- **Piste 5 → Si on accompagnait les industriels sur les volets social, humain, financier, juridique de leurs projets**

*A venir*

- **Piste 6 → Si on réutilisait les grandes surfaces artificialisées périphériques (parking, etc.)**

*A venir*



# Remerciements

**Sophie GERBER-FOURNET**, Directrice de la Business Line Aménagement et Conduite d'Opérations, RATP Real Estate (Groupe RATP)

**Geoffroy PETIT**, Directeur Régional Pays de la Loire, GIBOIRE

**Erwan GARNIER**, Responsable du service programmation économique, NANTES METROPOLE

**Adrien PRADINES**, directeur Développement Loire Océan-Maine Anjou, BOUYGUES IMMOBILIER

**Maître Yves JOLI-COEUR**, avocat Emérite, Cabinet Therrien/Couture/Joli-cœur, Montréal

## Les membres de la commission ImmoFutur qui ont contribué à la rédaction de ce document :

Celia BAMBA-Etudiante ESPI, Virginie BARRÉ- Groupe CHESSE, Valérie CAILLARD-ESPI, Amélie DECAUX – AD Consultant, Fanny LAURENCE-NHOOD, Loris LEQUIMENER-Etudiant ESPI, François LEMASSON-KARDHAM, Julien MOUSSEAU, Yohan PIVRON-BOUYGUES IMMOBILIER, Stéphanie SIMON-CLERVILLE,



## La commission Immofutur du CINA

Au sein du CINA, la Commission Immofutur constitue un espace de réflexions & innovations qui mobilise une douzaine de membres du CINA : promoteurs, architectes, étudiants, etc.

A partir de janvier 2023, la commission a engagé une démarche de réflexion sur la mixité verticale, en mobilisant les outils du design thinking (s'inspirer du mode de pensée des designers pour répondre à un problème ou un besoin). Si la mixité verticale constituait en soi une solution, elle laissait présager d'intéressantes problématiques d'usages qui furent évoqués lors d'une série d'entretiens avec de grands acteurs de la fabrique de la ville : collectivités, directions de programmes de mixité verticale, etc.

Une question s'est alors imposée : comment continuer à accueillir les fonctions productives (industrie, artisanat) dans les métropoles ? Une série d'ateliers réunissant les membres d'ImmoFutur a permis de définir collectivement des pistes de solutions, avec l'envie de nourrir et d'enrichir le débat parmi les acteurs de la fabrique de la ville.