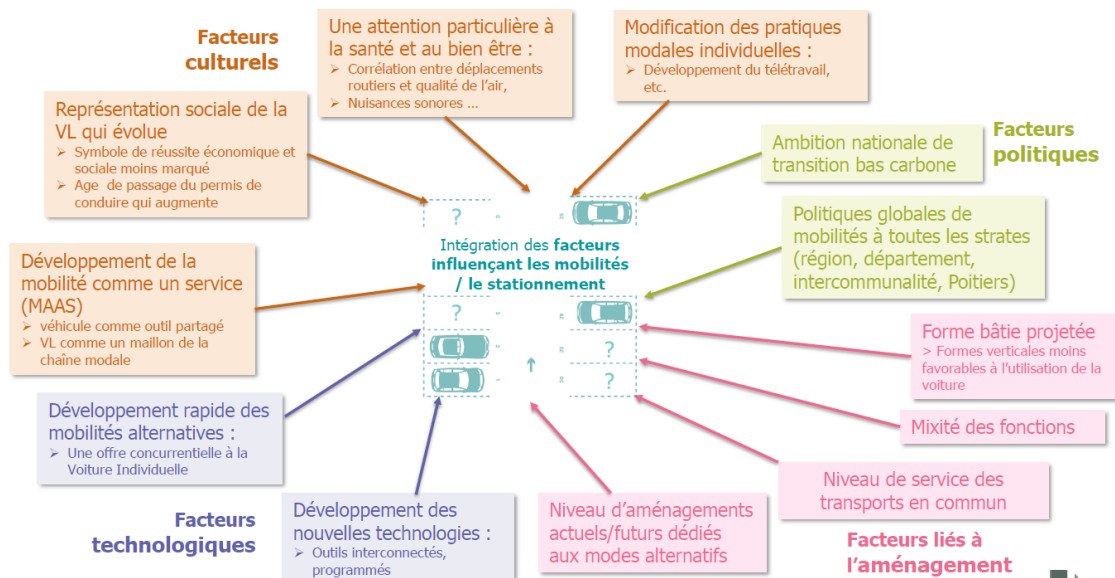


DATE : 16 octobre 2024

PARTICIPANTS : Bernard Allagnat, Marika Frenette, Caroline Gaboriau, Guillaume Baudrin, Pierre Cancé, Philippe Carbasse, Florence Bordere, Maurice Sanciaume, Dominique Bernier, Mickaël Poiroux, Frédéric Weill

Ce retour d'expérience, présenté par Bernard Allagnat (Inddigo), est celui d'un projet de ZAC Poitiers, qui comportait un volet déplacement et stationnement. Au cours du processus de définition du projet et du dialogue avec les parties prenantes, il est apparu qu'il était nécessaire d'élargir le prisme de la réflexion et de s'interroger sur les différentes dimensions de ces sujets. D'une réflexion initiale sur une offre de stationnement, sujet technique très cadré par le processus d'élaboration de la ZAC, la démarche s'est élargie à la notion de service de mobilité (avec notamment le concept de « Station services »), avec une réflexion sur les usages impliquant les conditions d'engagement des différents acteurs (et leur capacité à se réapproprier un certain nombre de « communs »). Le processus a donc été construit de manière itérative et empirique, et s'est concrétisé par la représentation systémique de plusieurs dimensions du projet. L'évaluation de la mise en œuvre du projet n'a pas encore été menée : ce dernier a pris du retard et se trouve encore au stade de la conception.

Les externalités influençant le devenir des mobilités et du stationnement



[ENSEIGNEMENTS] Si vous souhaitez transmettre votre expérience un pair / un décideur politique, quels enseignements / éléments stratégiques lui partageriez-vous ? Quels résultats ? Quels processus pour y parvenir ? (Cf. la grille d'analyse des 4 Fondamentaux)

Créer les conditions d'engagement, ici et maintenant :

- Les représentations systémiques ont permis d'élargir l'ambition initiale du projet, et d'y intégrer des dimensions répondant aux aspirations des habitants
- Par exemple, elles ont permis d'explicitier la notion d'externalités positives liées à l'implantation de nouveaux services, ce qui a constitué un levier pour dépasser certaines réticences des habitants.

Agir en coopération, tenir le cap et la durée collectivement :

- Cette dimension a été relativement peu évoquée, compte tenu du stade actuel d'avancement du projet (il s'agit d'un projet encore au stade de la conception).

Agir de façon systémique, impliquer les acteurs et élargir le périmètre progressivement :

- Le processus a permis de faire émerger un projet global, permettant de répondre aux besoins des habitants et d'aborder la notion de communs.
- Par exemple, il a permis de conceptualiser la notion de « grappes de services », cette approche globale permettant de répondre à la diversité des besoins, tout en assurant les conditions d'un modèle économique plus solide.

Évaluer la valeur créée, s'intéresser aux effets de l'action sur le temps long :

- Les effets du projet sur la valeur économique créée ont été bien documentés, notamment concernant les activités localement générées par la « grappe de services ».
- Au-delà de cet aspect économique, l'évaluation de la valeur créée sur le temps long se heurte au manque de recul (le projet n'a pas encore été évalué dans ses impacts).

[SYNTHÈSE] Résumé de la séance et des échanges, ainsi que des enseignements dans le but de le partager aux participants, voire sur le site web de l'alliance.

Les échanges ont souligné la richesse de ce retour d'expérience, qui a parfaitement illustré la manière dont un processus de projet suffisamment ouvert et empirique permet d'enrichir, via une réflexion et des représentations systémiques, une démarche d'origine très cadrée.

Plusieurs réactions ont porté sur la compréhension des différentes représentations, mais aussi sur le besoin de disposer d'une représentation globale unique, permettant de donner à voir la logique d'ensemble de la « Station services » au sein de son environnement.

Au final, ce retour d'expérience illustre très bien la manière dont le besoin d'une approche systémique peut émerger de manière plus ou moins inattendue et spontanée dans un projet initialement sectoriel ou très cadré dans les modalités de son déroulement.



STATION services

Sept 2024

VOS INTERLOCUTEURS :

Bernard ALLAGNAT b.allagnat@inddigo.com



inddigo

www.inddigo.com

SOMMAIRE

Cadre de la mission et contexte

Volet 1 – Programmation fonctionnelle et spatiale

Volet 2 – Montage opérationnel

VOLET 1

CONTEXTE ET CADRAGE DU PROJET



**VISION
PROSPECTIVE #1**



**PROGRAMME
FONCTIONNEL #2**



**PROGRAMME
SPATIAL #3**

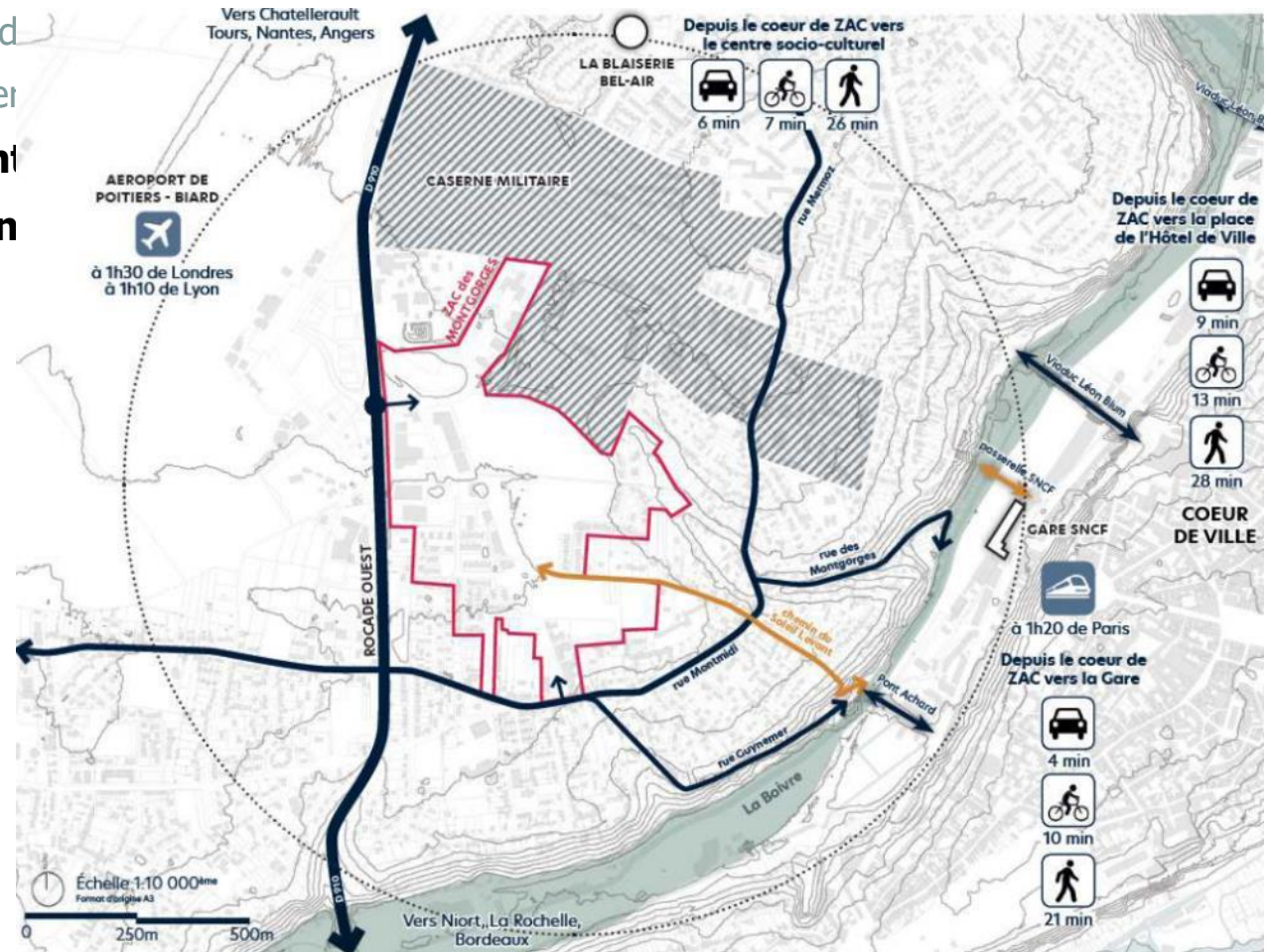
Une ZAC de 700 logts

✓ Relation avec les infrastructures

- Gare SNCF, aéroport de Poitiers-Biard, rocade
- Entrée ouest de ville via la rue de Guynemer

✓ Des objectifs de qualité environnement

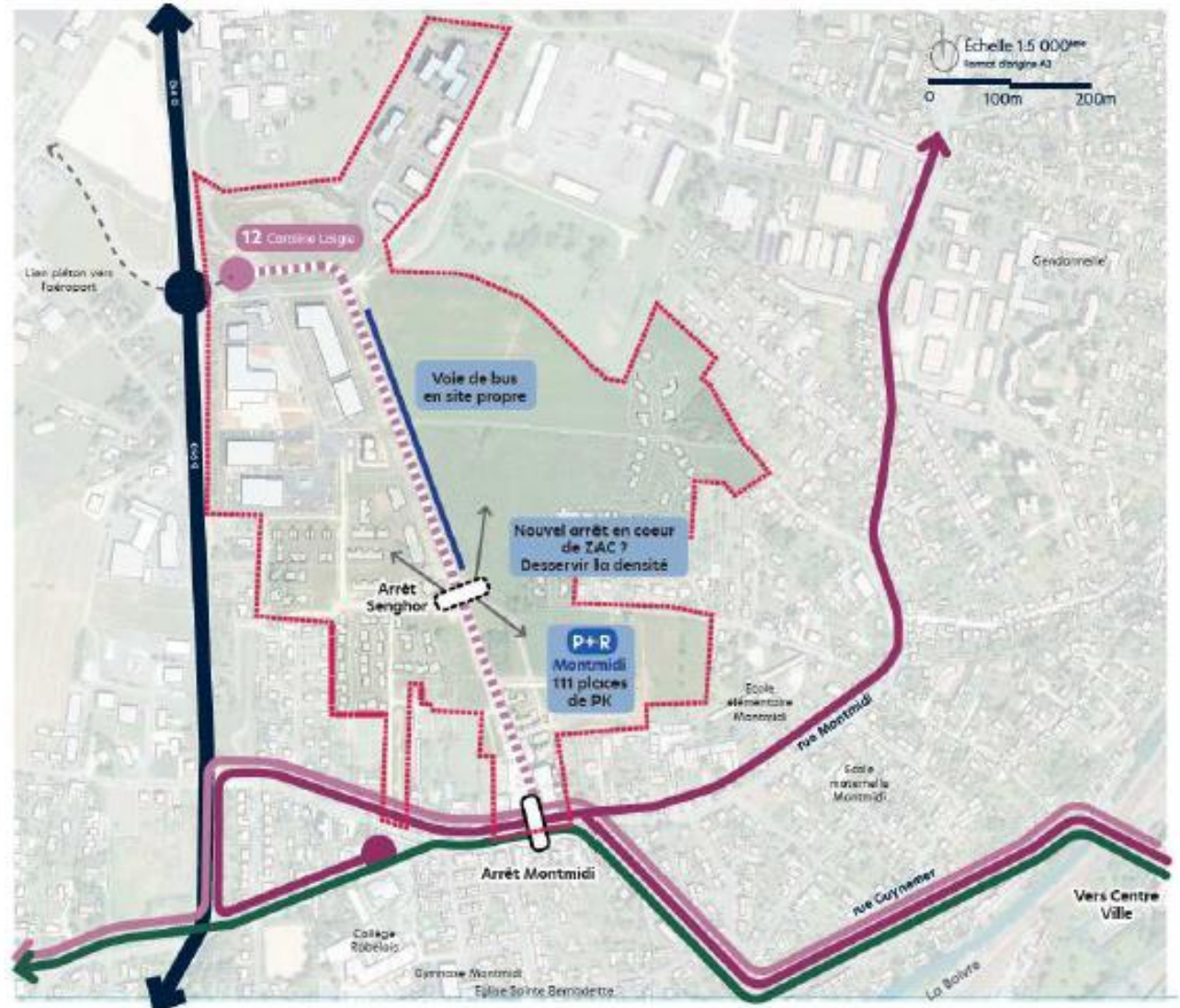
✓ Une maîtrise des couts de construction



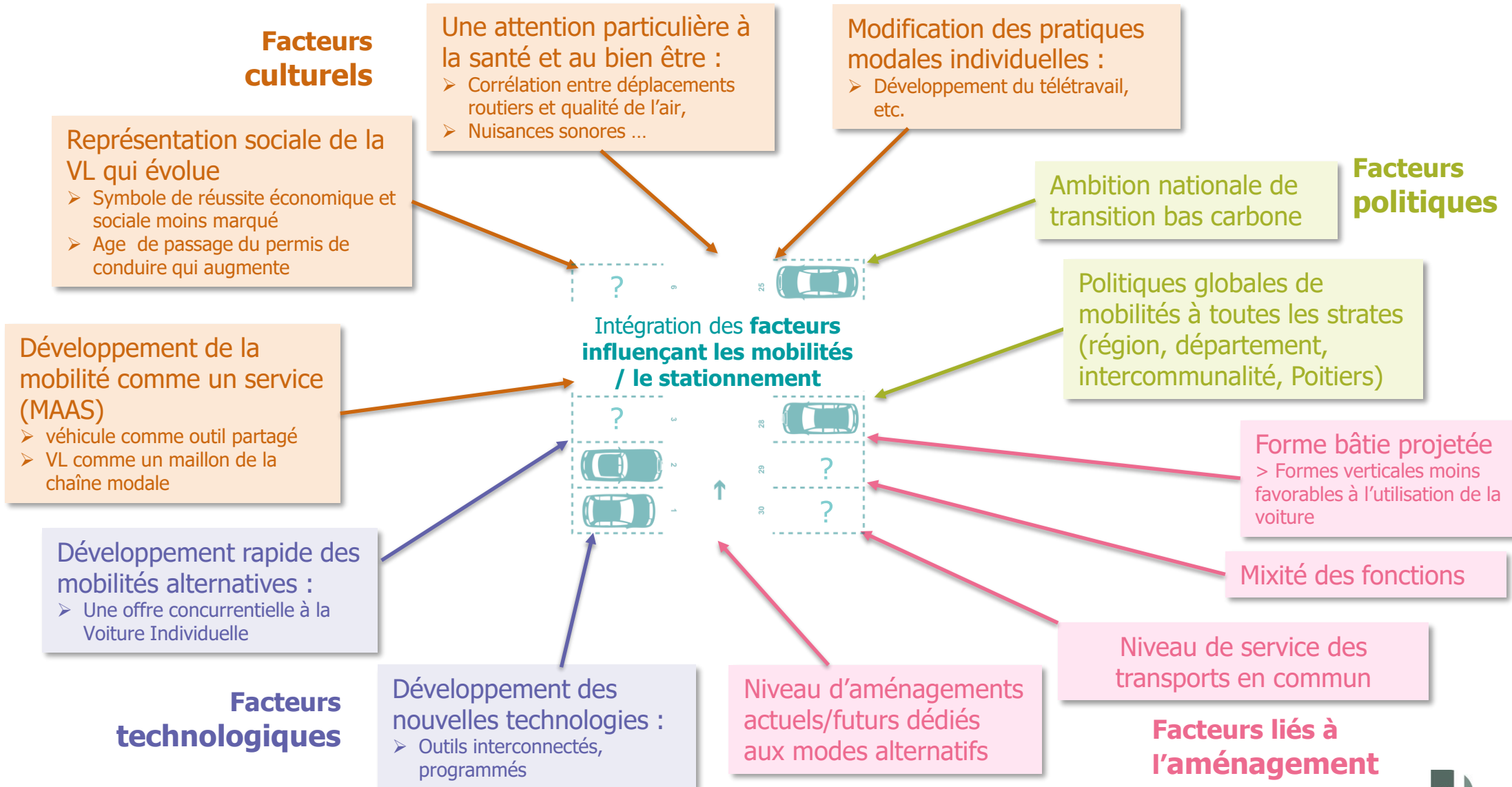
Rappel du positionnement du site identifié dans l'étude urbaine (2/2)

✓ Des potentiels réels pour développer les modes alternatifs à la voiture individuelle :

- 3 lignes de bus reliant le quartier au centre-ville
- Un site propre aménagé pour la ligne 12 au sein du quartier
- Une politique volontariste d'aménagement durable sur le Grand Poitiers
- Une volonté de préserver la biodiversité et les aménités paysagère du site
- Un sous-sol rocheux rendant difficile la réalisation de stationnement enterré



Les externalités influençant le devenir des mobilités et du stationnement



Demande théorique du stationnement **privé** > *Les besoins des **actifs projetés***

✓ **Une projection** des besoins liés au déplacement des actifs de la ZAC au regard **des pratiques projetées attendues** (horizon 10 ans)

Reports modaux attendus à l'horizon de la

- Nombre d'actifs potentiels : 467 (Insee 0,8/ménages)

- > Besoin de stationnement au regard des pratiques actuelles : **~364 places**

- > Besoin de stationnement intégrant une évolution des parts modales **rapport à aujourd'hui** : **~298 places Moins 66 places par rapport à aujourd'hui**

	Pratiques ACTUELLES :		Pratiques PROJETEES :	
Liaisons DT intra Poitiers	42%	196	42%	196
Part modale VP	59%	116	40%	78
vers le reste du Grand Poitiers	29%	136	29%	136
Part modale VP	90%	122	70%	95
vers le reste de la Vienne	23%	107	23%	107
Part modale VP	96%	103	95%	102
vers les dpt limitrophes à la Nouvelle-Aquitaine	3%	14	3%	14
Part modale VP	77%	11	75%	11
vers les départements limitrophes du Pays de la Loire	1%	5	1%	5
Part modale VP	72%	3	70%	3
vers le reste de la Nouvelle-Aquitaine	1%	5	1%	5
Part modale VP	70%	3	68%	3
en dehors des département de la Nouvelle-Aquitaine	2%	9	2%	9
Part modale VP	60%	6	58%	5
Nb d'actifs potentiels sur la ZAC :	467		467	
Nb d'actifs potentiels utilisant la voiture : (quotidiennement et hors covoiturage)	364 places		298 places	

Sources % modales - INSEE 2017

Demande théorique du stationnement **privé** > *Les besoins **autres** projetés*

✓ **Une projection** des besoins complémentaires de la ZAC au regard **des pratiques projetées attendues** Reports modaux attendus à l'horizon de la

- Nombre de véhicules projetés non liés aux actifs ~168

> Besoin de stationnement au regard des pratiques actuelles : **~104 places**

> Besoin de stationnement intégrant une évolution des parts modales différentiel de la ZAC

Moins ~17 places par rapport à aujourd'hui

	Pratiques ACTUELLES :		Pratiques PROJETEES :	
	9%	15	9%	15
Part modale VP	43%	6	43%	6
Liaisons lycées, universités	9%	15	9%	15
Part modale VP	37%	5	27%	4
Liaisons Grand mag. Super et hyper marché	11%	18	11%	18
Part modale VP	76%	14	66%	12
Petites et moyennes surfaces	13%	22	13%	22
Part modale VP	59%	13	40%	9
Accompagnement	21%	35	21%	35
Part modale VP	84%	29	70%	24
Autres	38%	63	38%	63
Part modale VP	57%	36	50%	32
Nb d'actifs potentiels sur la ZAC :	0		0	
Nb d'actifs potentiels utilisant la voiture : (quotidiennement et hors covoiturage)	104 places		87 places	

Sources % modales - EMD

Synthèse des besoins

Fonctions

Fonctions	Approche réglementaire	Objectifs pour la ZAC au regard des usages actuels		Notre ambition « ZAC + 10 ans »
		Pratiques <i>actuelles</i>	Pratiques <i>projetées</i>	
Stationnement privé	<ul style="list-style-type: none"> > ~666 places > (1,3p/log) 	<ul style="list-style-type: none"> > ~364 places actifs +~104 places autres > ~468 places > (0,8p/log) 	<ul style="list-style-type: none"> > ~298 places actifs +~87 places autres > ~385 places > (0,7 p/log) 	<ul style="list-style-type: none"> > Hypothèse : la voiture comme un service, soit la moitié des déplacements non liés aux actifs effectués en véhicules partagés : > ~298 places actifs +~87/2 places autres > ~340 places > (0,6 p/log)
Stationnement public	<ul style="list-style-type: none"> > ~81 places 	<ul style="list-style-type: none"> > ~81 places 	<ul style="list-style-type: none"> > ~81 places 	<ul style="list-style-type: none"> > Hypothèse : la voiture comme un service, soit la moitié des déplacements non liés aux actifs effectués en véhicules partagés : > ~40 places
Synthèse des besoins	<ul style="list-style-type: none"> > ~747 places 	<ul style="list-style-type: none"> > ~549 places 	<ul style="list-style-type: none"> > ~466 places 	<ul style="list-style-type: none"> > ~380 places
Rappel de l'offre existante mobilisable	<ul style="list-style-type: none"> > P+R ~70 places > Sur voirie ~50 places > Précisions sur la place des proximités : 13 commerces autour de la zone de rencontre / 75 places proposées (soit plus de 5 places par commerce) 			

Une mise en œuvre progressive pour accompagner les usages (2/3)

Enquête
d'occupation à
prévoir

- Réalisation de la station-services
- Maintien du P+R actuel

Temps 1 :
Réalisation de la
ZAC ~80%

Temps 2 :
Analyse des usages

- Hypothèse 1 : station-services utilisée partiellement
- Hypothèse 2 : aucune pression sur le stationnement
- Hypothèse 3 : Saturation du stationnement

- Hypothèse 1 : suppression de la zone P+R

- Hypothèse 2 : pérennisation du fonctionnement temporaire

- Hypothèse 3 : Analyse ciblée sur les pratiques modales et perspectives d'évolution

Temps 3 :
Finalisation de
la ZAC

Adaptation de l'offre
au regard des
pratiques futures

Une mise en œuvre progressive pour accompagner les usages (3/3)

Une adaptation de la réglementation : la révision du PLUi sera nécessaire pour prendre en compte des ratios de stationnement adaptés au projet et le besoin d'évolutivité du bâtiment.

On peut distinguer plusieurs étapes :

- ✓ **Temps 1 – Réalisation de la ZAC**
 - Sous-étape 1 : la réalisation des premières opérations devra évidemment respecter les obligations réglementaires du PLUi.
 - Sous-étape 2 : La révision du PLUi sera nécessaire pour faciliter la mutualisation de l'offre de stationnement avec des ratios révisés. Pour les opérations suivantes, il sera dès lors possible de proposer une offre de stationnement au sein du parking-silo mais également en utilisant les capacités de stationnement sous-utilisées du parking Boubat.
- ✓ **Temps 2 – Une fois 80% des opérations réalisées**, une évaluation du besoin de stationnement est réalisée. Cela permettra d'identifier le besoin de stationnement résidentiel à venir et de déterminer la bonne stratégie.
- ✓ **Temps 3 – Ajustement du nombre de places** ou des pratiques de stationnement , allant de la suppression/réduction du parking Boubat à son maintien, en prenant en compte le volet incitatif à l'évolution des pratiques modales. Une autre hypothèse, si nécessaire, sera de compléter l'offre de stationnement de la station-service par des constructions modulaires temporaires qui permettraient de compenser une démotorisation des ménages beaucoup plus lente qu'imaginé en 2022.

PROGRAMME SUR LES USAGES

Au-delà du stationnement, le principe des maisons de services

- ✓ **La construction d'une infrastructure dédiée au stationnement offre l'opportunité de concevoir dès aujourd'hui le lieu de stationnement des Montgorges comme un lieu multi-fonctionnel répondant aux besoins évolutifs des habitants du quartier et alentours.**
- ✓ **Localisée au cœur du quartier ou de l'îlot sur lequel elle rayonne, elle doit être clairement identifiable. Un tel équipement peut assurer des fonctions multiples.**
- ✓ **Objectif : faciliter le quotidien des habitants:**
 - Facilitateur/catalyseur favorisant la gestion urbaine de proximité
 - Lieu de rencontres et d'échanges convivial,
 - Lieu d'informations, de conseils et de médiation
 - Initiateur et moteur dans les modes de vie écoresponsables
 - Vecteur de lien social, solidarité envers les personnes seules et démunies
 - Identité, appropriation du quartier par ses habitants, repère du futur quartier
- ✓ **Une maison des services présente aussi l'avantage de créer de l'emploi au niveau local.**



Pour répondre à cette ambition multi-services, le parking-silo offrira non seulement des services à la mobilité, mais également des services aux usagers détaillés en pages suivantes.

Pour cette raison, le programme sera dénommé **la « station-services »** dans la suite de ce rapport technique, mettant en avant son aspect serviciel et faisant par là-même un pied de nez au concept daté des stations-services.

PROGRAMME SUR LES USAGES

Programme à construire pour répondre aux ambitions de station services

Thèmes	Hypothèses de programmation	Conditions de mise en œuvre opérationnelles à prendre en compte
Services à la mobilité	<ul style="list-style-type: none">✓ Gestion parc de stationnement – contrôle d’axes – surveillance – guidage places✓ Stationnement des 2 roues (motorisés/non motorisés)✓ Lavage / entretien✓ Bornes de recharge véhicules électriques✓ Gestion parc VLS (yc vélos électriques, vélos cargos)✓ Gestion parc autopartage✓ Gestion parc outils (trottinettes électriques, chariots,...)✓ Conseil chaine modale de déplacements / vente tickets abonnement✓ Commande taxi/TAD✓ Entretien	Souplesse et mutabilité des aménagements à prévoir

PROGRAMME SUR LES USAGES

Programme à construire pour répondre aux ambitions de station services

Thèmes	Hypothèses de programmation	Conditions de mise en œuvre opérationnelles à prendre en compte
Connexion et communication réseau	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Centralisation fibre optique ✓ Gestion abonnements internet ✓ Centralisation des alarmes et gestion de la smart city 	Ne pas restituer les réseaux fibre/internet au domaine public
Conciergerie	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Accueil/ permanence ✓ Animation vie de quartier ✓ Animation/modération blog Montgorges ✓ Relais services santé ✓ Réception colis/courrier, réception paniers alimentation ✓ Gestion d'achat groupé ✓ Gestion de clefs (accueil intervention sur logements) ✓ Gestion salle polyvalente (réunion/ association) ✓ Cuisine (master chef) ✓ Tiers-lieu – coworking – connexion internet 	Personnel dédié
Commerces services privés	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Relais presse ✓ Point chaud ✓ Restaurant (sous réserve de complémentarité avec offre existante) ✓ ... 	<p>Espace RdC , en vis-à-vis arrêt TCSP</p> <p>Terrasse panoramique...</p>

PROGRAMME SUR LES USAGES

Programme à construire pour répondre aux ambitions de station services

Thèmes	Hypothèses de programmation	Conditions de mise en œuvre opérationnelles à prendre en compte
Économie circulaire déchets	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Gestion d'un espace compostage de proximité ✓ Ressourcerie/ dépôt de déchets occasionnels ✓ Point troc ✓ Atelier réparation – fab lab ✓ Information ✓ Service rendu à la collectivité de prévention des déchets 	Espace et équipement dédié Gestion internalisée (lien avec les services)
Entretien	<p>Conciergerie auprès des bailleurs/syndic :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Nettoyage des parties communes des immeubles ✓ Entretien espaces privatifs extérieurs ✓ Petit entretien <p>Service rendu à la collectivité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Entretien espaces verts publics 	
Jardinage	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Gestion des jardins collectifs ✓ Gestion / prêt outillage ✓ Compostage ✓ Réception/distribution paniers alimentaires 	

Programme à construire pour répondre aux ambitions de station services

✓ Programme spatial : 11 350 m²

Stationnement		m ²
VL		
Emplacements et circulation/rampes		8960
Services		
Cycles		930
2roues Motorisés		150
Auto- vélo partage		450
Lavage		50
surface dédiée		10540

✓ Le programme spatial est dimensionné pour :

- 400 places de stationnement automobile
- Deux roues en location : 15 scooters électriques, 60 vélos, 40 trottinettes électriques

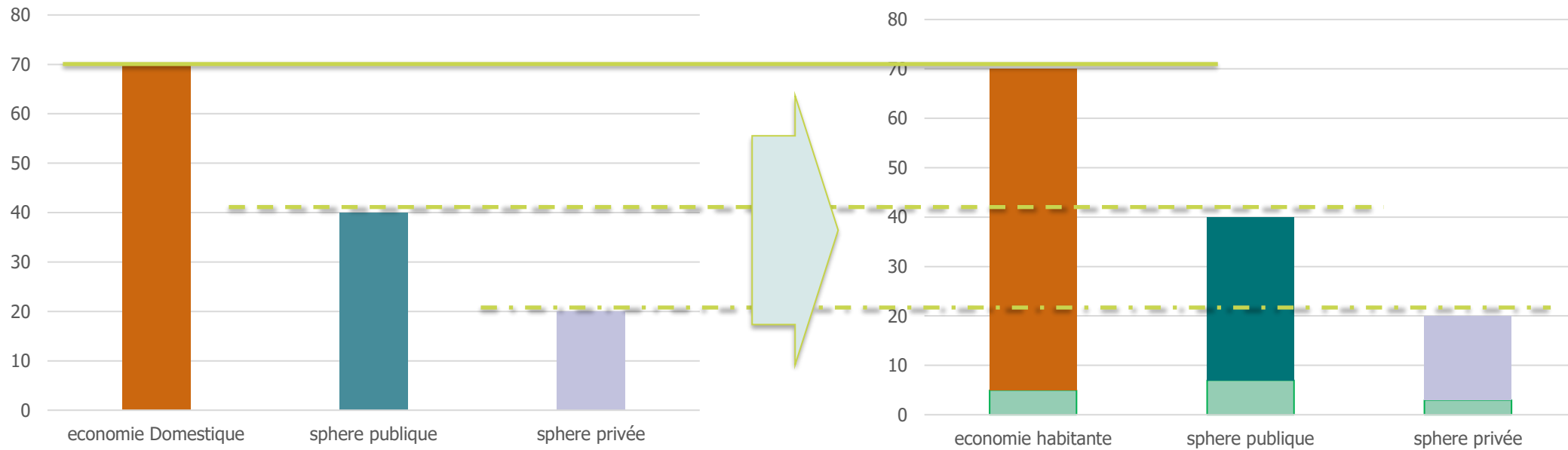
Programmation spatiale services		m ²
Services à la mobilité		
Inclus stationnement		
connexion réseau		
Conciergerie		
Accueil/ permanence		60
Salle reunion - polyv.		120
Cuisine		30
Co-working		120
Economie Circulaire		
Compostage		30
Recyclerie/ point troc		50
Atelier réparation		80
Locaux techniques - rangement		10
commerces		
		300
option Restaurant panoramique - 400m2		
surface dédiée		800

VOLET 2

LE CHANGEMENT SYSTÉMIQUE

-  **Montage économique**
-  **Montage économique**
-  **CALENDRIER DE MISE
EN ŒUVRE #3**

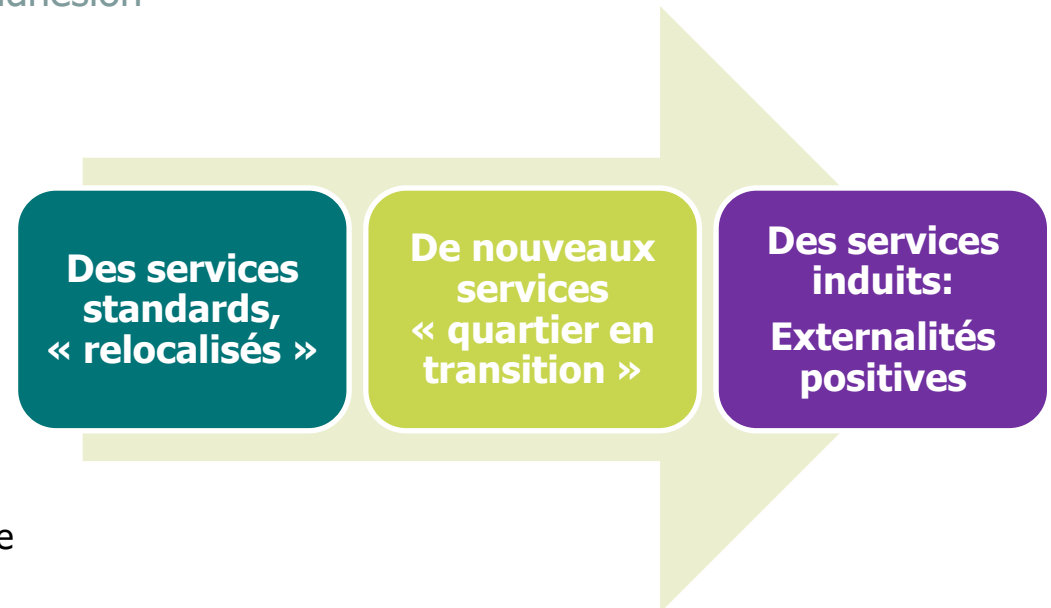
Portage: Principe d'équivalence



Portage: occuper un interstice

✓ La Station-Services regroupe une « grappe de services ».

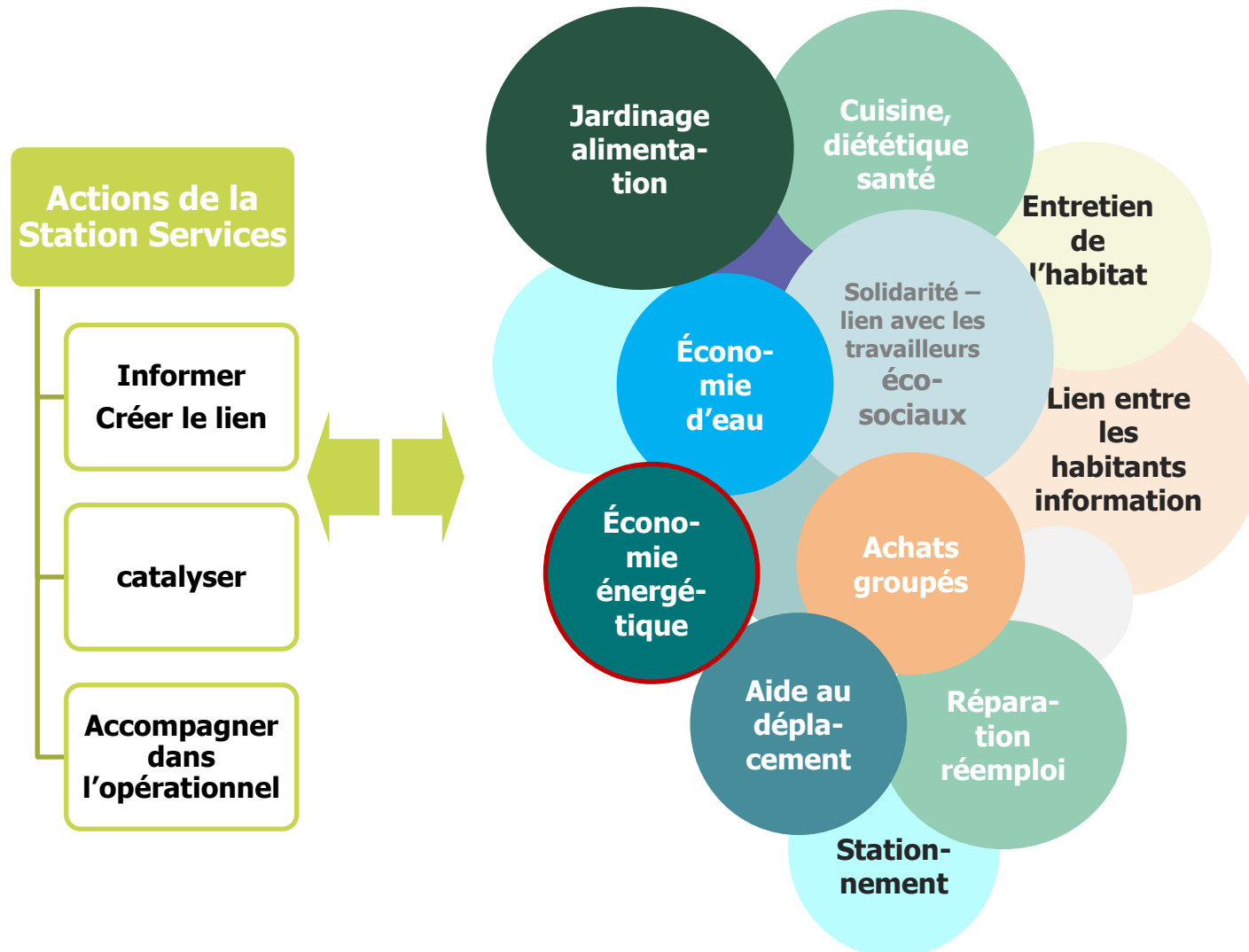
- Nombre de ces services ont un lien entre eux.
- La juxtaposition d'un ensemble de services fait effet boule de neige et génère les services induits (externalités):
 - > Lien social, solidarité entre les personnes, culture de la transition, santé environnementale, sureté/sécurité; troc/ échanges, vie de quartier,
- il est donc délicat d'envisager trop de découpages avec des porteurs dissociés et indépendants les uns des autres: c'est la grappe de service qui génère cette adhésion
- 3 types de services:
 1. Les services existants qui sont relocalisés dans la Station-Services (entretien, maintenance, « exploitation »)
 2. Les nouveaux services liés à l'économie de la fonctionnalité et qui sont à l'origine de la Station-Services (services collaboratifs, animation et portail numérique, services à la mobilité, valorisation des déchets, jardins, ...)
 3. Les services induits qui sont des bonus sur la qualité de vie sur le quartier des Montgorges (solidarité, santé, cohésion sociale...)



ENGAGEMENT DES ACTEURS

Programme à construire pour répondre aux ambitions de station services

✓ Positionnement de la Station Services : accompagner et faire vivre la "grappe de services"



Nota:

Il est important d'envisager les services e "en grappes" ou "en bouquet":
Chacun des services aura du mal à équilibrer ses coûts pris isolément, mais ensemble ils profiteront d'une structure commune qui limitera les charges, autoriseront une présence humaine (accueil) plus importante et les rendront ainsi plus accessibles aux habitants.

La liste des services n'est pas exhaustive, et il est envisageable qu'elle évolue au fil du temps et des besoins; mais il est important de profiter de l'effet d'échelle en conservant une "grappe" cohérente et suffisamment dense.

MONTAGE JURIDIQUE ET OPÉRATIONNEL #2

Gouvernance : organiser et gérer les communs en interface avec le tissu existant

✓ La station services

- Un tiers-lieu, entre le public et le privé
- Entre les habitants et les services « collectifs »

Formalisation de communs:

✓ Pour les habitants

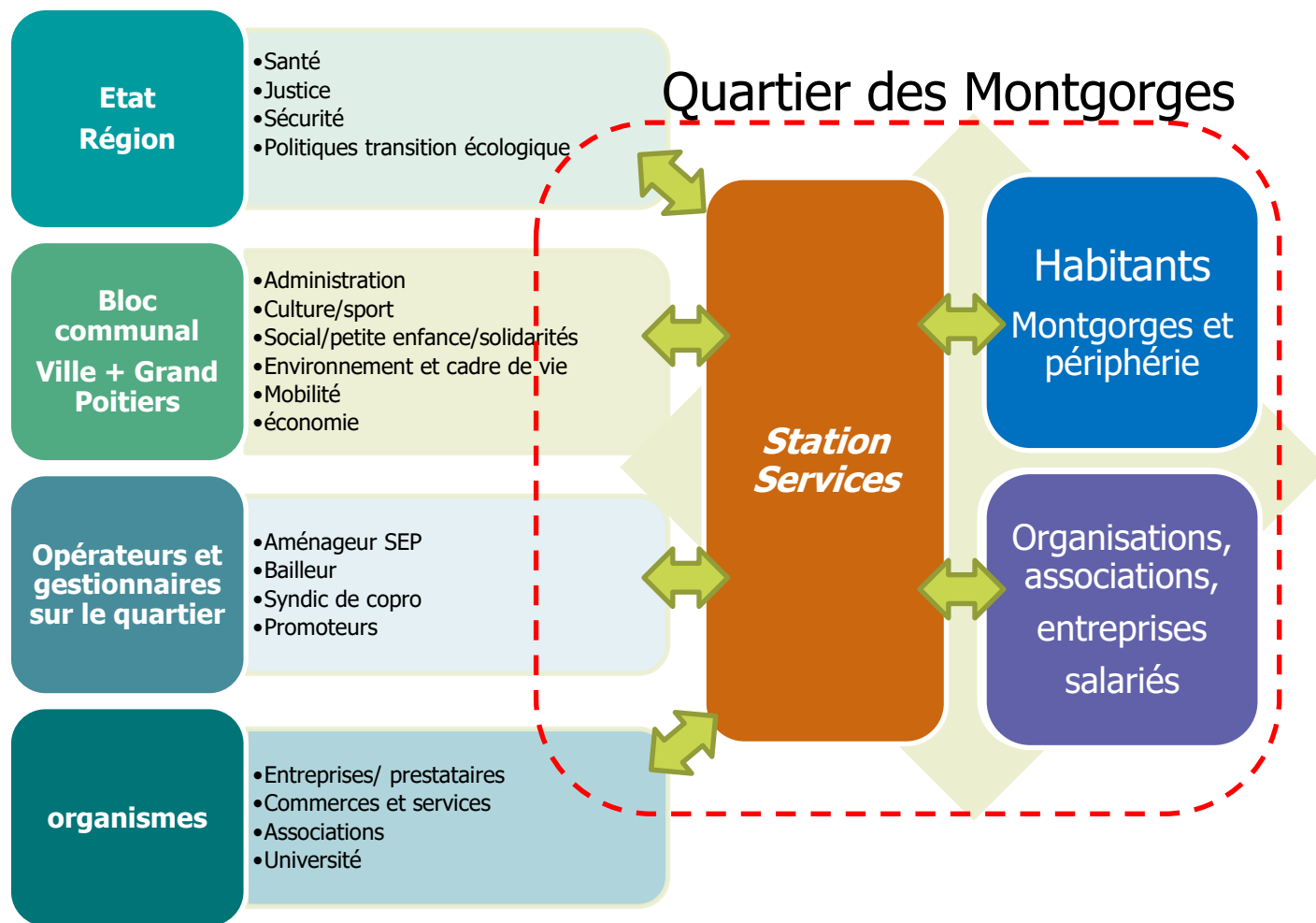
- Apporter des services
- Apporter des solutions à l'écoresponsabilité
 - > Aider à viser la neutralité carbone
 - > Organiser la solidarité de proximité
 - > Faire société

✓ Pour les Services publics

- Décliner les services au plus près des habitants
 - > Expérimenter une part d'accompagnement
 - > Faire-faire ou laisser faire au lieu de faire

✓ Pour les opérateurs/ aménageur

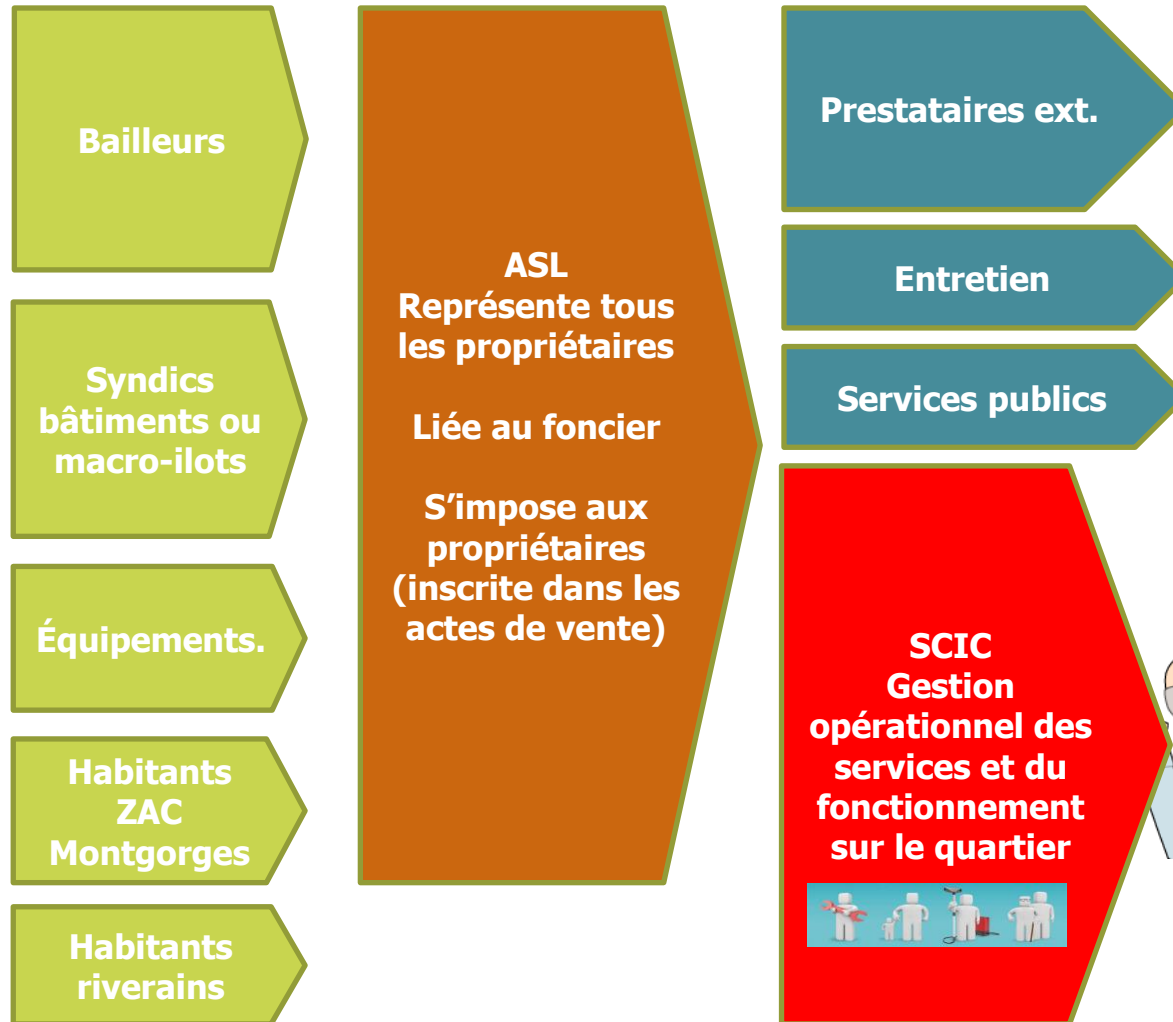
- Relocaliser les ressources – économies
- Mieux assurer l'entretien et le fonctionnement



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE #3

Portage par une structure de gestion multi-services

✓ Schéma d'organisation de la gouvernance du quartier des montgorges



Une structuration juridique pour le portage des biens (les communs) et des services

Super!
La Station-Services



- ✓ **Élargissement du contexte, prospective**
- ✓ **Décloisonner les domaines d'intervention**
- ✓ **Rendre visible des évidences, illustrer**
- ✓ **Cartographier et s'appuyer sur ces visions pour innover**
- ✓ **Faire vivre le système**

ANNEXES

VOS INTERLOCUTEURS :



inddigo

www.inddigo.com

FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE #1

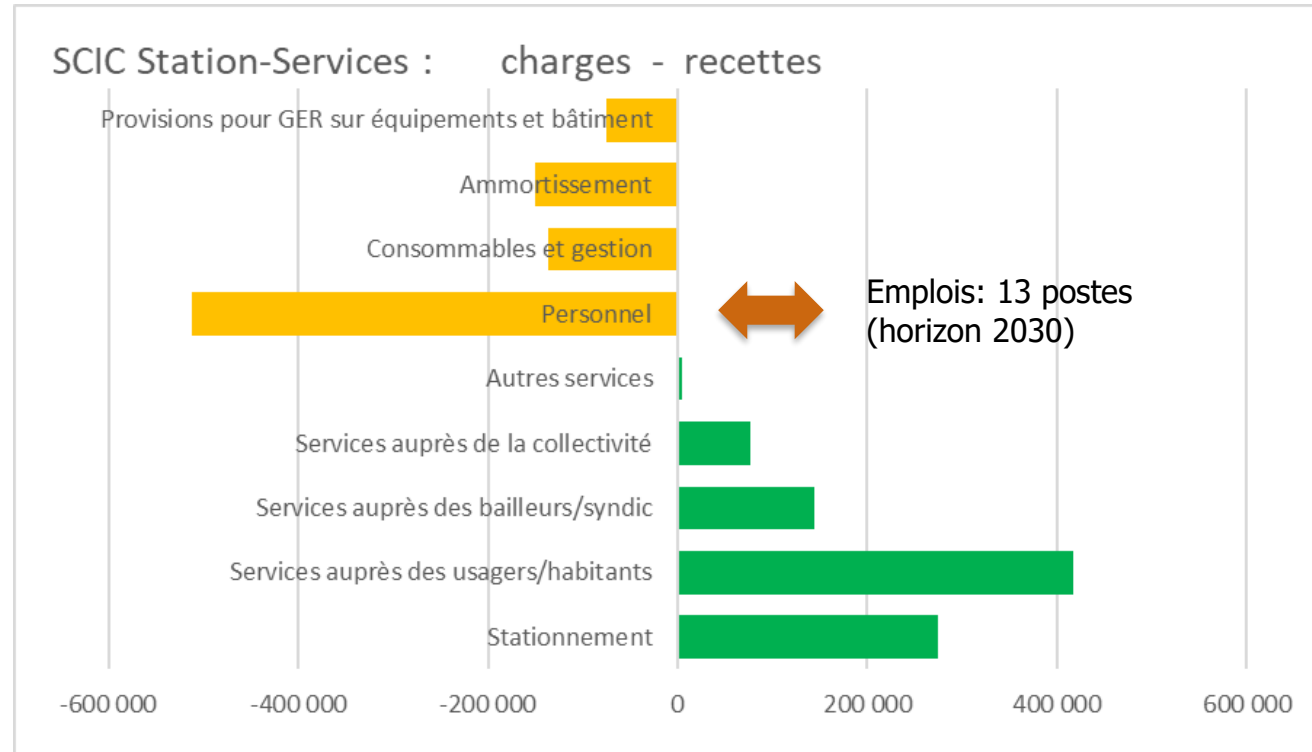
Exploitation SCIC *Station-Services*

✓ Un fonctionnement à l'équilibre

- La simulation présente un bilan d'exploitation équilibré pour une année de croisière. Cela montre une capacité de fonctionnement autonome, (bilan excédentaire à l'année n de croisière)

✓ Il reste à préciser

- Des décisions initiales:
 - > Acter les services retenus pour la simulation
 - > Analyser le démarrage et les besoins d'amorçage (sensibilité du calendrier sur la montée en puissance de la Stations-Services en fonction des arrivées des premiers habitants)
- Des points de vigilance:
 - > Conserver la masse critique d'un dispositif qui apporte un bouquet de service (lutter contre la tentation de « couper » des services pour les conserver sur les modes de fonctionnement habituels)
 - > Conserver la souplesse d'un outil au service des habitants



Le service de stationnement assure 25% des recettes. Si l'on y ajoute les services à la mobilité (location de VAE, autopartage, etc.), 52% des recettes sont assurées par la fonction mobilité.

Les services auprès des bailleurs et syndicats jouent également un rôle important dans le modèle économique : il faudra bien s'assurer de la mise en place de contrats d'entretien adaptés avec les promoteurs, dès les premières opérations.

FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE #1

Exploitation *Station-Services* – Liste des services retenus

Une offre de services pour la mobilité des habitants et des riverains, au cœur du modèle économique du quartier et de son bilan environnemental



services indispensables projet "traditionnel"	services choisis "eco-quartier"	externalités positives complements de services	impact sur le bilan cabrone du quartier
Mobilité			
Stationnement (fourniture des emplacements de stationnement en nombre suffisants)	Services d'autopartage (économie de la fonctionnalité) Moyens mis à disposition pour l'eco mobilité (location vélos, triporteurs, trottinettes...) Actions locales (pédibus, ...) Relais vers la politique TC (information, billetterie), conseil en mobilité Commande/réserveation taxi/ TAD	Accompagnement des modifications de comportement des choix individuels de mobilité Accompagnement des changement de pratiques sur les achats livraisons/ circuits courts/ achats groupés Accompagnement des changements d'habitudes sur les loisirs/occupations dans le quartier Renforcement du lien social	++++
logistique			
Réseau de voirie de desserte des immeubles	Réseau de voirie en accès restreint Chariots individuel de portage dans le quartier Accueil sur la Station Services des livraisons de petits colis Distribution du courrier postal à l'intérieur du quartier	Résolution de difficulté de calendrier de présence des habitants Gain économique sur des achats groupés Renforcement du lien social	+
Economie circulaire			
regroupement et enlèvement des dechets	Dispositifs de tri dans les logements recycleries/ ressourcerie dans le quartier Atelier de répararion d'objet et de mobilier Dispositif de compostage des biodechets Dispositif de compostage des déchets verts (déchets de jardins/ vegetaux) Espace de troc d'objet/vêtements Atelier de réparation Outillage partagé (prêt)	Accompagnement vers de la prévention des déchets Satisfaction du DIY Production d'amendement organique/ enrichissement des sols (petite boucle de retour à la terre) Résilience sur la gestion des eaux (inondations) et sur le climat (pérennisation ilots naturels) Acces à des outillages Renforcement du lien social	++

FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE #1

Exploitation *Station-Services* – Liste des services retenus

Une animation de services locaux importants pour le modèle économique du quartier mais aussi pour le lien social



services indispensables projet "traditionnel"	services choisis "eco-quartier"	externalités positives complements de services	impact sur le bilan cabrone du quartier
Animation / conciergerie			
point accueil des opérateurs immobilier mairie de quartier	Accueil information Relais vers les sevices publics Liens vers des prestataires externes (pressing, retouche de vêtement, cordonnerie, dépannage, ménage, aide à domicile...) Gestion de clefs (accès de prestataires au logement) Garde d'animaux Mise en place d'évenements (carnaval, fête des voisins, vide grenier, cueillette de fruits,...), de moments festifs Espace de co-working Point info énergie Relais ambassadeurs de tri du service public déchets Point "PIMMS" Information vers les associations (sportives, culturelles, loisirs...)	Création de la vie de quartier Cohésion sociale renforcée Mieux vivre, simplification des tracas du quotidien Acces à des services bureautiques	+/-
Sécurité / surveillance			
	Présence permanente Surveillance des biens Lien fonctionnel plus direct avec les services de sécurité	Sécurité induite par la surveillance sociale Meilleure cohésion du groupe social Limitation des incivilités	+/-
Entretien/ maintenance des espaces communs			
Nettoyage des parties communes des immeubles Petit entretien des parties communes des immeubles Nettoyage des parties communes privatives et entretien des espaces verts Nettoyage des espaces publics internes au quartier et petit entretien des espaces verts	Intervention de nettoyage et petit entretien vers les gestionnaires des immeubles Intervention de nettoyage et petit entretien vers le service public	Intervenants en proximité des habitants (plus de respect des lieux) Rôle d'animation pour la participation des habitants (implication sur balayage, fleurissement, entretiens divers...) Augmentation du sens de l'habiter, respect des lieux Implication sociale renforcée des habitants dans leur quartier Emplois relocalisés	+

Des prestations importantes pour le modèle économique du quartier



FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE #1

Exploitation *Station-Services* – Liste des services retenus

services indispensables projet "traditionnel"	services choisis "eco-quartier"	externalités positives complements de services	impact sur le bilan cabrone du quartier
végétation, jardinage			
Réalisation d'espaces verts décoratifs et ludiques entretien des espaces verts, privatifs et publics	Espaces fertiles Production alimentaire (légumes fruits) Production agricole (légumes, fruits, élevage) Gestion de proximité de l'espace public Espace de loisir, multi générationnel	Résilience économique (une part de l'alimentation recouverte par la production locale) Santé (produits en circuit court, maturité, qualité, ...) Cohérence globale dans la compréhension de la transition écologique Implication des habitants, adhésion à des valeurs de quartiers, des espaces communs Lien social	++
Alimentation			
	Partage de la production agricole Portage de repas Transformation et conserves, confection de repas Réception de courses alimentaires, production locales Gestion d'un marché forain/ espaces de vente mobile (crêpes, pizzas, repas à emporter....)	Circuits courts (économie locale) Qualité de l'alimentation/santé Solidarité de voisinage Renforcement du lien social	+++
Santé			
accueil spécialisé	Surveillance personnes fragilisées Organisation de visites/companie auprès des personnes âgées Relais boitiers télé-assistance, alerte des services de santé Organisation de soins beauté/coiffure/esthétique/maquillage Aide à la toilette (relais ADMR...) Petite enfance : garde partagée Aide aux devoirs Apprentissage du français, aide administrative, écrivain public	Amélioration du maintien à domicile Partage des talents Inclusion sociale Réduction de la fracture numérique	+/-
Numérique			
reseau de desserte fibre (opérateur) entretien des systemes techniques (chauffage, éclairage public, contrôle d'accès...)	Construction d'un intranet quartier Télesurveillance groupée des systemes (chauffage, ventilation, contrôle d'accès, production d'EnR,...) Gestion d'un smart-grid de quartier (mutualisation des équipements) Acces internet sur la <i>Station-Services</i>	Information plus directe de la vie de quartier Meilleure expression des besoins Inclusion sociale renforcée Emplois relocalisés Réduction de la fracture numérique	+

Une boucle locale de l'alimentation dont il est difficile aujourd'hui d'évaluer le potentiel économique, mais structurante sur le plan environnemental et social.



Une offre numérique locale intéressante pour le modèle économique et la résilience.

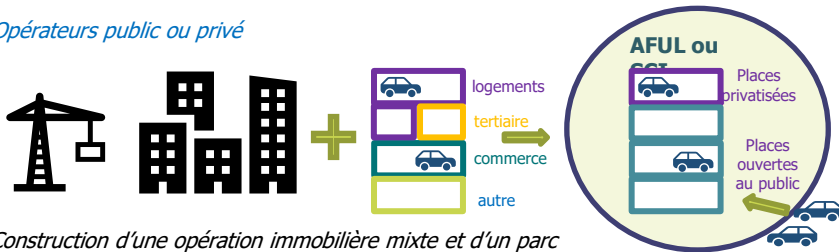


MONTEGE JURIDIQUE ET OPÉRATIONNEL #2

Un montage juridique adapté pour une structure évolutive

Construction de la station-service : un montage ASL / SCI (public ou privé)

Opérateurs public ou privé



Construction d'une opération immobilière mixte et d'un parc de stationnement associé avec constitution de volumes ou part de SCI pour chaque propriétaire futur

- ✓ **Mise en commun des volumes ou part de SCI dans une structure chapeau (ASL/SCI) qui organise la gestion du parking**
- ✓ Ouverture au public et exploitation commerciale de tout ou partie du parking :
 - Réservation des places privatives pour les logements
 - Mutualisation et foisonnement des places
 - Capacité à s'ouvrir à des besoins extérieurs à l'ensemble immobilier
- ✓ Ce montage reste nouveau et doit être expliqué aux partenaires et aux acquéreurs; un discours marketing est indispensable pour convaincre les acquéreurs de logements de ne pas disposer de places dédiées et propres et doit s'accompagner de services à la mobilité suffisamment dimensionnés pour satisfaire les usagers dès le démarrage. Le discours de chacun et en particulier des commerciaux des sociétés de promotion doit s'adapter à cette configuration de plus de services.

Fonctionnement de la station-service

- ✓ **La station-service une fois livrée devient un volume foncier autonome appartenant à une association syndicale libre (ASL de quartier) :** elle est remise par l'opérateur à l'ASL à l'issue des travaux.
- ✓ Les usages du parking sont dissociés de la propriété foncière pour être attribués par le promoteur sous forme de droits réels de jouissance spéciale.
- ✓ Chaque droit réel de jouissance spéciale (DRJS) donne un droit d'accès au parking en contrepartie d'une contribution financière initiale correspondante à la valeur vénale d'un parking (cf bilan financier). Chaque emplacement de stationnement se voit ainsi attribuer un DRJS.
- ✓ Chaque opérateur de lot à construire adhère à l'ASL (Clause initiale du CCCT)
- ✓ La *Station-services* devient une ASL des ASL des macro-lots. Elle a vocation à englober tous les communs du quartier des Montgorges (espace et bâtiment stationnement et services, jardins, réseau fibre optique,...).

FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE #1

Exploitation SCIC *Station-Services* : un partage des risques et de la valeur

✓ Des intérêts économiques partagés:

- **Aménageurs + promoteurs / bailleurs:** → Économie ✓
de 2,5 à 5 M € sur bilan ZAC
 - > gain sur Bilan Zac :
 - réduction du nombre de place de stationnement,
 - réduction du cout des places (en silos aérien vs P enterrés sous les bâtiments)
 - réduction du cout des voiries de desserte
 - Risque financier et intérêts financiers à supporter pour la prise en charge de l'investissement initial de la Station-Services
- **Économie habitante :**
 - > Achat logement : PM – valorisation des services associé au logement ?
 - > Économie habitante sur le fonctionnement (économie de la fonctionnalité sur l'accès aux services)
→ Environ 1 M € /an (soit env. 1000 €/hab/an)
- **Economie Ville – Agglo** -> Économie non chiffrée
 - > Équilibre ZAC amélioré
 - > Emploi local (10 à 12 emplois)
 - > Qualitatif:
 - Meilleure gestion des services public à proximité
 - Externalités positives

Des intérêts environnementaux:

- **Baisse forte de l'impact carbone (construction et fonctionnement)**
 - limitation des excavation (parkings enterrés et de construction/structure béton (stationnement et VRD)
- **Accompagnement à la transition**
 - Des gains environnementaux liés à l'évolution de modes de vie futurs plus écoresponsables
- ✓ **Des intérêts sociaux et qualitatifs sur le bien-vivre aux Montgorges**