



**Partenaires Développement**

## **LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DU SITE DES GUILLEMINS EN LIEN AVEC LA GARE TGV**

*Faisabilité économique et montage juridique et financier*



**Juin 2006**

## ***I - OBJET DU PRESENT DOCUMENT ET REFLEXIONS SUR LA NATURE DU PROJET***

---

### ***L'objet du document***

Le présent document porte sur les phases 4 et 5 de la mission, soit l'analyse de la faisabilité économique et les hypothèses de montage juridique et financier.

Ces deux volets de l'étude sont traités ici ensemble, compte tenu de leur imbrication d'une part, les hypothèses de montage juridique et financier découlant des hypothèses économiques, et d'autre part parce qu'elles sont également induites par la nature des propriétés foncières et le contexte spécifique de l'opération.

Il en ressort que cette opération d'aménagement ne peut être simplement mise en équation sous la forme d'un bilan de ZAC ou d'opération classique se traduisant par des dépenses sur l'ensemble du périmètre, principalement constituées d'acquisitions foncières et de travaux, et des recettes découlant de la vente de charges foncières.

Elle suppose des partenariats entre la Ville et la SNCB (SRWT et SLF) d'une part, et d'autre part avec la SOPIMA ou tout autre propriétaire qui lui succéderait, compte tenu des évolutions à venir.

Par ailleurs, l'approche de ce bilan ne peut à ce jour n'être que partiel, dans la mesure où ne sont pas connues les dépenses engagées par les autres partenaires, en particulier la SNCB au titre des acquisitions et des travaux relevant de son intervention.

Seules seront indiquées ici :

- les dépenses imputables à la Ville, sur la première partie Nord du site (acquisitions foncières et travaux)
- les recettes de charges foncières pouvant être attendues.

### ***Remarque préliminaire : la spécificité du projet proposé***

Il importe de rappeler les caractéristiques du projet afin de comprendre qu'il diffère d'une opération classique, sa conception cherchant à limiter l'investissement public avec le souci de respecter un quartier d'habitat relativement homogène et de valoriser l'existant, en particulier la rue des Guillemins.

***Il n'en reste pas moins un projet ambitieux et réaliste.***

▪ **Un projet ambitieux et réaliste**

***Ambitieux :***

*Dans sa conception urbanistique :*

- Il prend en compte les deux échelles, métropolitaine et celle de la Ville,
- Il dégager un espace public d'importance, lieu d'animation, permettant de relier la gare à la Meuse, et dessinant l'axe gare / Médiacité à travers la Boverie.

Il est en ce sens, un moyen de renouveau urbain :

- pour le quartier, en l'irriguant et l'enrichissant d'espaces publics attractifs et d'espaces verts
- par l'ouverture vers la Meuse et la requalification des berges
- pour le site de la Boverie

*Dans son programme :*

Il peut dégager des surfaces de logements, de bureaux, hôtellerie et commerces permettant de réaliser un vrai quartier de ville de l'ordre de 400 à 500 logements nouveaux et 60 à 65 000 m<sup>2</sup> de bureaux dont la cité administrative existante en partie recomposée (100 000 à 110 000 m<sup>2</sup> en comptant les terrains SNCB en utilisation tertiaire), avec hôtel, résidence hôtelière, des commerces, un nouveau commissariat...

(Les hypothèses retenues pour la suite de ce document sont minimales).

***Réaliste :***

*Dans sa conception urbanistique*

Il choisit de rester à une échelle compatible avec le quartier

*Dans son programme*

Il tient compte des capacités financières de la collectivité à réaliser une opération de renouvellement urbain par essence dévoreuse de financements, en limitant les expropriations et utilisant le foncier « public » mobilisable.

Il s'appuie sur des partenariats nécessaires avec le privé, en impulsant le renouveau et en laissant les mutations ultérieures s'opérer, tout en les facilitant et les encadrant sur le plan architectural et urbanistique.

Il développe un programme ambitieux pour la Ville mais dimensionné à son marché et susceptible de démarrer rapidement.

Il contraint les risques de spéculation foncière en limitant les expropriations au minimum nécessaire.

▪ **Un projet respectueux et porteur de valorisation de son contexte**

*Dans sa conception urbanistique*

Il dialogue avec l'existant en créant entre habitat ancien et immeubles nouveaux des « rapports de politesse » qui ménagent les transitions

Il renforce la rue des Guillemins dans son rôle de grande artère urbaine.

Il valorise le quartier en corrigeant certains dysfonctionnements en matière de circulation, stationnements, désenclavement, création d'espaces publics et espaces verts.

*Dans son programme*

Il s'appuie sur l'armature commerciale de la rue des Guillemins qu'il contribuera à conforter.

Il valorise l'habitat existant en requalifiant les espaces publics, redynamisant l'habitat par l'apport de logements nouveaux et en développant les fonctions tertiaires.

Bien que la reconstruction totale de la cité administrative puisse être un choix, le parti retenu à ce jour valorise la tour des Finances, en l'insérant dans une opération de restructuration et de réalisation d'immeubles nouveaux, plutôt que d'envisager une démolition plus onéreuse et moins inscrite dans un souci de rationalisation.

**II – 1 Les coûts****Le foncier****▪ Le coût du foncier des espaces publics**

Il comprend les coûts d'acquisition et les coûts de démolition (Ville et SRWT).

Il porte sur la Place (entre la gare et la rue de Sclessin) et l'esplanade (l'espace public dégagé sur la parcelle SOPIMA), tels que ces espaces sont définis sur le schéma d'organisation proposé et rappelé ci-contre..

**La Place**

*(Rappel : ne sont indiqués ici que les opérations réalisées par la Ville et la SRWT)*

Acquisitions	1 <sup>ère</sup> tranche	6,7 M€
	2 <sup>ème</sup> tranche	4 M€
Sous-total		<b>10,7 M€</b>

Démolitions	1 <sup>ère</sup> tranche	1,4 M€
	2 <sup>ème</sup> tranche	0,7 M€
Sous-total		<b>2,1 M€</b>

TOTAL acquisitions +démolitions **12,8 M€**

*Part imputable aux espaces publics*

(total concerné \*: 4255+3333+2354 = 11 258 m2, dont valorisable 3200 m2 ;)

Soit espace public = 8 058 m2, 71% du total)

Soit total arrondi à **9,1 M€**

**L'Esplanade**

Acquisitions	3,8 M€
Démolitions	0,3 M€
Sous-total	<b>4,1 M€</b>

Espace public \* sur parcelle SOPIMA

Soit 9 200m2 sur base 350 €/m2, prix retenu par le service fédéral des Finances pour la valeur de revente des terrains arr. à

**3,3 M€**

TOTAL **7,4 M€**

**COÛT PLACE ET ESPLANADE arr. à 16,5 M€**  
**(hors acquisitions autres que Ville)**

\* voir les schémas de localisation repris à l'annexe 1 au présent document

▪ **Le coût du foncier îlot C générateur de charges foncières**

Total acquisitions-démolitions :	12,8 M€
<i>Part imputable aux espaces publics</i> (8 058 m2 soit 71% du total pouvant être évalué à 11 258 m2)	9,1 M€
<i>Coût du foncier valorisable</i>	<b>3,7 M€</b>

▪ **Le coût des expropriations à venir sur l'îlot A**

Sur base 1640 m2 de terrain	
1 400€ /m2 (prix moyen des expropriations réalisées)	2,3 M€
Enveloppe démolition : 0,6 M€	
TOTAL arrondi à	<b>2,9 M€</b>

**Les travaux**

▪ **Le coût prévisionnel des travaux**

Place (hors parking)	7 M€
Esplanade	
sur la base de 9 200 m2 et 400 €/m2 soit	4 M€
carrefour	12 M€
passerelle	6M€
Total travaux	<b>29 M€</b>

**Total coûts connus**

<b>Foncier</b>	<b>23.1 M€</b>
(expropriations seules, hors foncier propriété ville)	
○ Espace public	16,5 M€
○ Foncier valorisable	6,6 M€
<b>Travaux</b>	<b>29 M€</b>

## **II – 2 Les ventes de charges foncières**

### **Lexique**

Les paramètres servant de base à la détermination de la constructibilité des îlots sont rappelés ci-dessous.

#### *SHON (surface hors œuvre nette)*

(Elle s'obtient à partir de la SHOB – surface hors œuvre brute--, déduite d'un certain nombre d'éléments de surface).

En bref : elle représente la surface de plancher de la construction, calculée à partir du nu extérieur des murs, non compris :

- les surfaces de plancher en combe ou en sous-sol qui ne soient pas à usage d'habitation (hauteur inférieure à 1,80m, caves),
- les locaux techniques (chaufferie, locaux techniques d'ascenseur, locaux de stockage des ordures ménagères...),
- les balcons et loggias qui ne soient pas « hors d'eau » et « hors d'air ».
- les surfaces de stationnement des véhicules (quelles que soient les constructions : sous-sol, rez de chaussée, silo ou isolées).

#### *COS (coefficient d'occupation des sols)*

Il permet de fixer la densité des constructions qu'il est possible d'admettre pour une zone ou un secteur déterminé.

Il est le rapport exprimant le m2 de plancher SHON susceptibles d'être construits par m2 au sol.

**Le tableau ci-contre récapitule les superficies de terrain par îlot et les surfaces SHON qui leur sont affectées, en fonction des gabarits retenus à ce jour et seront à actualiser en fonctions de projets des opérateurs choisis.**

*En annexe 2, est reproduit le plan des propriétés et leurs surfaces indicatives.*

### **Hypothèses retenues**

Les recettes de charges foncières sont calculées à partir de la charge foncière attendue au m2 SHON au regard du marché multipliée par le nombre de m2 SHON attachés à la parcelle.

Les montants de charge foncière sont calculés :

- pour les logements, à partir du prix de sortie au m2 (dans le cas présent le prix de vente des appartements est estimé à 1800 €/m2) et du bilan promoteur,
- pour les bureaux, à partir du prix du loyer annuel au m2 affecté du taux de rendement. Les loyers prime à Liège sont actuellement de 120 €/m2, le bas de la fourchette à 80€ .  
Le taux de rendement est compris entre 9,5% et 12%, plus il est élevé plus la commercialisation est considérée comme difficile.  
(Pour mémoire : Bruxelles centre 150/275€/m2, périphérie 80/140 ; Namur : 90/120 taux de rendement 7,2%)
- les charges foncières hôtellerie et commerces sont supposées égales à celles des logements.

*A noter qu'au cas où des subventions régionales auraient porté sur l'acquisition des parcelles constituant un foncier valorisable, elles seraient à rembourser au prorata sur les ventes*

**Hypothèse retenue en fonction des gabarits et du plan masse proposé (Surface Hors Œuvre en m²)**

	Surface au sol	COS	SHON	Logement		Tertiaire**		Commerces		Hôtellerie		Equipements*	
<b>Ilot A</b>	12 239	1.4	16 800	8 000	48%	4 800	29%	500	3%	3 500	21%	0	
<b>Ilot B</b>	8 380	1.1	9 240	9 240	100%	0						0	
<b>Ilot C</b>	3 200	3.5	11 300	0		4 300	38%	1 000	9%	6 000		0	
<b>Ilot D</b>	18 000	2.8	51 050	0		51 050	100%	0		0		0	
<b>Ilot E</b>	3 202	1.5	4 803	3 650	76%	0		624	3%	528	11%	0	
<b>Ilot F</b>	8 711	1.5	13 067	11 499	88%	0		523	4%	0		1 045	8%
<b>Ilot G</b>	14 530	3.0	43 590	0		43 590	100%	0		0		0	
<b>Total</b>	68 262	2.20	149 850	32 389	22%	103 740	69%	2 647	2%	10 028	7%	1 045	1%

\* Hors commissariat de police à prendre sur l'îlot A

\*\* Y compris la cité administrative

**Nombre de logements**

<b>Ilot A</b>	100
<b>Ilot B</b>	116
<b>Ilot C</b>	0
<b>Ilot D</b>	0
<b>Ilot E</b>	46
<b>Ilot F</b>	144
<b>Ilot G</b>	0
<b>Total</b>	405

Les valeurs retenues, et réaffirmées, dans le cadre de la présente étude sont les suivantes :

Logements : 100 à 110 €/m2 SHON  
Hôtel, commerces : idem  
Tertiaire : 50 €/m2 SHON

Ces chiffres ont été vérifiés auprès des opérateurs rencontrés.

Ils ont été considérés par le conseil immobilier de la ville comme trop faibles, estimant le montant de la charge foncière pour l'ensemble à 2,5 fois supérieur.

### ***Recettes attendues***

#### **Ilot C (11 300 m2 SHON)**

6 000 m2 hôtel  
4 300 m2 bureaux  
1 000 m2 commerces  
Soit arrondi **1 M€**

#### **Ilot A (16 800 m2 SHON)\***

3 500 m2 para-hôtellerie  
500 m2 commerces  
4 800 m2 tertiaire (dont éventuellement le commissariat)  
8 000 m2 logements  
Soit arrondi **1,600 M€**

Part Ville (y compris terrains expos):  $6000 \text{ m}^2 / 12\,240 = 49\% = \text{arr.}$  **0,8 M€**

#### **Ilot B (9 240 m2 SHON)\***

Terrain Ville : 2 800 m2 soit 33 % du total  
9 240 m2 logements au total = **1,1 M€**  
Soit part Ville arr. **0,4 M€**

TOTAL charges foncières **3,7 M€**  
Part Ville arr. **2,2 M€**

\* ***S'agissant de l'ilot A***, une partie de la surface pourra être affectée à la réalisation du commissariat de quartier (point police de 8 à 22 h 7 jours/7), d'une surface de l'ordre de 1000 m2 pour une cinquantaine d'agents. La localisation préférentielle est en vis à vis de la gare. Le financement serait à assurer par la Ville.

\* ***S'agissant de l'ilot B*** une partie du terrain appartenant à la ville a été maintenu en réserve afin de tenir compte de l'éventuelle nécessité de réaliser un équipement scolaire pour répondre à l'arrivée de nouveaux habitants, la capacité d'absorption des écoles du quartier étant actuellement nulle.

## **II – 3 Le cas particulier de la cité administrative**

Plusieurs options sont envisageables quant au devenir de la cité administrative :

- pour ce qui est du devenir des bâtiments, soit ils sont démolis/reconstruits pour partie ou en totalité,
- pour ce qui est de la localisation de la cité elle-même, soit celle-ci est maintenue sur place, soit elle est envisagée sur les terrains appartenant à la SNCB, îlot G.

Ces choix ne sont pas neutres, en termes de coûts, de montage et de programme, la capacité d'absorption du marché étant limitée.

### ***En termes de coût***

#### *L'hypothèse démolition totale*

Le bilan d'une opération comprenant l'acquisition de la totalité de la cité administrative, de sa démolition et de la reconstruction des 45 000 m<sup>2</sup> actuels augmentés de 6050 m<sup>2</sup> nouveaux (parkings en sous-sol), paraît, sous réserve d'études approfondies, plus que tendu, compte tenu des montants de loyers et des taux de rendement envisageables.

En effet, en considérant un prix de travaux (toutes dépenses confondues, TTC) de 1 400 €/m<sup>2</sup>, le montant de l'opération de reconstruction serait de **71,5 M €**

La valeur locative maximale, sur la base 120 € :m<sup>2</sup> annuels, loués pour 45 000 m<sup>2</sup> à l'Etat avec un taux de rendement de 6,6% pour un bail à 18 ans, et un taux de 10% pour les 6050 autres m<sup>2</sup>, dégagerait un montant total d'opération de l'ordre de **88,3 M €**

Le solde de 16,8 M€ représenterait alors le montant maximal possible pour les coûts d'acquisition et de démolition.

Une variation de 10€ sur le prix de location annuel réduirait cette enveloppe à 10,2 M€, (l'enveloppe globale permise d'élevant à 81,7 M€)

Un loyer plafonné à 100 €/m<sup>2</sup> annuel pour l'Etat la descendrait à 3,8 M€, (l'enveloppe globale permise d'élevant à 75,3M€) ce qui la rendrait vraisemblablement infaisable...

(Pour ce qui est de la localisation sur l'îlot G, ces hypothèses ne prennent pas en compte l'éventualité de la démolition du parking actuel, ni la valorisation de ces terrains).

#### *L'hypothèse démolition partielle*

Sur la base de la démolition de 25 000 m<sup>2</sup>, de la conservation de la croix et de la réalisation de 6050 m<sup>2</sup> supplémentaires, le coût de l'opération est estimé à 50 M€ pour l'opération Ministère des Finances (estimation SOPIMA), soit **58,5 M€** pour la totalité.

Ce chiffre est à rapprocher des enveloppes générées par les loyers et les taux de rendement applicables, ce qui montre que cette opération est beaucoup plus facilement envisageable.

***Quels que soient les schémas retenus, il reste à souligner que l'opération n'est envisageable qu'à condition de sécuriser le maintien du Ministère des Finances.***

### ***En termes de programme***

#### **Partenaires Développement**

Si la réalisation des premières opérations de tertiaire sur les îlots C et A ne semblent pas poser de problèmes, la vocation de l'îlot D, au cas où la cité administrative serait reconstruite sur l'îlot G, serait vraisemblablement à reconsidérer.

Dans la logique du projet urbain tel qu'il est présenté, il semblerait improbable de laisser en l'état la cité administrative amputée, et dont la valeur patrimoniale n'aurait pas été valorisée de surcroît.

Par contre l'éventualité de la mise sur le marché de plus de 51 000 m<sup>2</sup> paraîtrait difficile...

Une opération mixte combinant bureaux et logements serait sans doute plus réaliste, encore que le marché des logements ne puissent pas être considéré lui non plus comme extensible...

#### *En termes de montage*

La cité administrative semble devoir faire partie du patrimoine à transférer dans le projet de SICAVI, en partenariat public/privé pour 10/90%.

Son devenir, au sein de l'opération d'aménagement pèsera donc fortement sur l'analyse de sa valeur et de ses potentialités.

Il est donc indispensable sur les futurs repreneurs puissent analyser cette opération au regard des évolutions liées au projet d'aménagement.

#### *Au terme de ces analyses,*

***Cette première approche des coûts d'acquisition du foncier et des travaux, pour incomplète soit-elle au regard des études techniques restant à engager, confirme le déséquilibre entre dépenses et recettes de l'opération, et le nécessaire engagement des pouvoirs publics, ce que supposent la plupart des opérations de renouvellement urbain.***

***Le maintien du Ministère des Finances est une des clés de la faisabilité de la plus grande part des opérations de bureaux sur le site.***

***Il apparaît donc urgent d'engager le dialogue avec l'Etat sur ce sujet, d'autant que la cité administrative semble devoir être comprise dans le projet de création de SICAVI actuellement mis en œuvre.***

***L'intelligence du projet d'aménagement amène à privilégier en priorité les interventions sur les îlots C et D, véritables liens urbains, face à la gare.***

#### ***L'outil d'aménagement***

Ses critères de choix se définissent en fonction des objectifs :

- ***Coordonner l'ensemble des partenaires***

*Pour mutualiser le foncier mobilisable*

Une des conditions de réalisation de l'opération, compte tenu de la répartition du foncier mobilisable et l'imbrication des propriétés, réside en la mise en commun des parcelles.

Cette condition s'applique en particulier aux emprises propriétés de la Ville et de la SNCB. Elle est d'autant plus importante que la première consultation d'opérateurs pourrait être valablement lancée sur les îlots C et A (nonobstant la question posée par la création de la SICAVI ...).

Les démarches effectuées auprès de différents opérateurs ont en effet affirmé la volonté d'engager à court terme une première tranche d'opération portant sur un programme hôtelier et para-hôtelier ainsi qu'une première tranche de tertiaire et de logements.

Si l'îlot C est l'objet de toutes les convoitises, il importerait que les opérateurs puissent être sollicités sur les deux îlots conjointement, d'une part au regard de la plus grande importance, donc de l'intérêt, d'une opération d'ensemble ainsi que sur l'intérêt de la Ville à ne pas se départir dès le démarrage de l'opération des meilleurs terrains.

*Pour assurer la cohérence*

- Du projet d'ensemble sur le plan urbanistique et architectural, objectif qui concerne également la SOPIMA compte tenu de l'opération à développer sur sa parcelle.
- Du phasage à envisager, sachant que sont également concernées les opérations pouvant être développées sur les terrains appartenant à la SNCB rue du Plan incliné, et que le marché ne pourra pas absorber des rythmes de commercialisation non maîtrisés.
- Des consultations à organiser pour le choix des opérateurs et de la commercialisation afin de préserver l'intérêt du projet et l'engagement de tout les partenaires

*Pour mutualiser les financements*

Dans la mesure où la Région, ou toute autre collectivité, est en capacité, comme souhaité d'aider à la restructuration du quartier et afin que ces financements bénéficient à l'opération d'ensemble.

- ***Disposer des prérogatives de droit public en particulier en matière d'expropriation et de préemptions***

Le choix de la conception du projet et son montage s'appuient sur la volonté de laisser le privé, sous réserve d'encadrement fort cependant, prendre le relais du public en le laissant investir la mutation des parcelles situées en cœur d'îlot au delà de la rue de Paradis.

Il est cependant vraisemblable que des expropriations, voire des préemptions, s'avèreront nécessaires, en particulier en façade sur rue.

La possibilité d'exproprier pour faciliter les opérations ayant reçu l'agrément de la puissance publique est ainsi une condition sine qua non du partenariat public-privé attendu pour la réalisation de l'opération d'ensemble.

- ***Disposer de la capacité d'emprunt et de portage***

Capacité indispensable à la maîtrise foncière en particulier.

- ***Disposer d'une direction spécifique***

Dans la mesure du possible, et afin de garantir la disponibilité des personnels, tout en sachant que ce n'est généralement pas le cas dans le cas de la constitution d'une régie communale autonome et de ses filiales.

La proposition faite ici porte sur ***la création d'une régie communale autonome, et de celle d'une filiale*** regroupant les partenaires du projet, la Ville, la SNCB, voire la SRWP compte tenu de son implication dans les acquisitions foncières.

Le foncier serait apporté par les propriétaires, la valorisation pouvant être portée au bénéfice de l'opération, au titre de son utilité publique, ou répartie au prorata.

L'essentiel des dépenses relatives aux espaces publics et voiries sont à porter par la Ville, sous réserves des subventions pouvant lui être accordées par la Région, le FEDER et tous autres financeurs identifiables.

### ***Les outils réglementaires***

Le diagnostic posé en première phase de l'étude avait insisté sur la diversité des documents applicables au secteur d'intervention défini et à la superposition des périmètres.

Il avait également relevé les contraintes du PCA, qui en tout état de cause en justifiait la révision.

A ce jour, afin de répondre à l'ensemble des objectifs qui ont pu être listés, la combinaison des deux outils réglementaires semblent particulièrement adaptée : le périmètre de rénovation urbaine et le périmètre de remembrement.

Le périmètre de rénovation urbaine permet entre autres d'utiliser le droit de préemption, et justifie les engagements régionaux.

Le périmètre de remembrement, sous réserve de sa mise en œuvre compte tenu de sa très récente intégration au code wallon de l'urbanisme, en s'imposant au PCA permettrait une opérationnalité plus rapide, les délais de révision du PCA risquant de pénaliser l'opération.

### ***Les montages***

L'outil d'aménagement proposé, comme indiqué précédemment est la régie communale autonome et sa filiale.

Les premières opérations réalisées sur les îlots A et C, compte tenu du rapport entre coûts d'acquisition et recettes attendues, ne peuvent justifier d'un partenariat financier public/privé, mais sont à traiter en opérations classiques de cession, la consultation pour le choix des opérateurs devant par ailleurs porter en priorité sur le programme, l'ambition des projets et leur qualité architecturale.

L'opération à réaliser sur la parcelle SOPIMA nécessitera vraisemblablement un cheminement en étroite coordination, compte tenu de la relation étroite entre programme et marché que nécessitent les hypothèses financières de montage et de faisabilité de l'opération.

Les opérations à venir sur les îlots E et F sur des terrains privés, et dont la réalisation est attendue de partenaires privés supposeront de respecter les préconisations d'urbanisme et d'architecture imposées par le projet, dans le souci indiscutable de qualité mais également en tenant compte des impératifs de faisabilité qui s'imposent aux opérateurs privés.

Le partenariat s'exprimera vraisemblablement également à travers la mise en œuvre des outils de maîtrise foncière (expropriation ou préemption), indispensables à la réalisation d'opérations d'aménagement complexes.

### ***En forme de conclusion générale,***

***Les investigations menées auprès d'un certain nombre d'opérateurs ayant manifesté leur intérêt pour l'opération la crédibilise de façon certaine.***

***Par contre, il apparaît difficilement envisageable qu'elle puisse être montée sans concertation et action conjointe des principaux opérateurs fonciers que sont la Ville et la SNCB .***

***Les récentes évolutions du CWATUP sur le périmètre de remembrement, combinées aux dispositions du périmètre de rénovation urbaine, dont la ville a l'initiative des procédures, laissent augurer une mise en œuvre sans doute plus rapide que celle qu'aurait nécessitée la révision du PCA.***

***L'outil de la RCA et de ses filiales semble adapté au contexte.***

***Hormis le partenariat cité plus haut, et la question des financements qui ne peut que se régler lorsque l'opération prendra la dimension souhaitée et justifiée d'une opération d'envergure régionale, la mise en œuvre opérationnelle doit donc pouvoir être engagée...***