

PÉRIURBAIN : L'ESPACE DES POSSIBLES

DOSSIER

UNE NOUVELLE MANIÈRE DE FAIRE VILLE ET DE FAIRE CAMPAGNE

Interview de Marie Le Vern
et Chloé Morin

LE GRAND QUEVILLY, OSTWALD

Visite de ces quartiers
où s'invente la nouvelle vie
périurbaine

HABITAT

OÙ VEULENT VRAIMENT VIVRE LES FRANÇAIS ?

Découvrez tous
les enseignements
de la dernière étude
de l'ObSoCo



L'excellence urbaine à tous les territoires

Attachés à leur territoire et à leur cadre de vie, les Français sont cependant 53 % à déclarer qu'ils préféreraient vivre ailleurs s'ils en avaient les moyens. C'est sur ce constat que se conclut la dernière étude de l'Observatoire Société & Consommation (ObSoCo) consacrée aux ancrages et arbitrages sur les lieux de vie.

Derrière ce paradoxe, il y a deux réalités. D'abord, le pouvoir d'achat. Le logement est une dépense contrainte et pré-engagée. Le coût du logement pèse excessivement dans le budget des ménages alors qu'il est un bien de première nécessité. Ensuite, l'urgence à mieux habiter le territoire. La crise sanitaire a modifié en profondeur les attentes des Français. Le lieu de vie est au carrefour des grands défis de notre époque, en matière d'éducation, d'emploi et de santé. Nexity s'engage depuis de nombreuses années pour rendre le logement bas carbone accessible au plus grand nombre, et développe des services de proximité partout sur le territoire. Cet engagement, qui touche à la raison d'être de Nexity, c'est au fond notre ADN et notre trajectoire pour l'avenir.

Le cadre de vie dont rêvent majoritairement les Français, et ce sera peut-être une surprise pour certains, est périurbain, synonyme de densité moindre, d'accès à la nature et, plus généralement, de ville apaisée.

Que faire de cette préférence quand l'urgence écologique plaide pour l'intensité urbaine ? Les centres et les périphéries sont au cœur de la plupart des parcours résidentiels, des étapes de vie plus souvent successives que concurrentes.

J'ai pour autant une conviction : l'innovation, la réflexion autour des usages, la capacité à créer de la mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle, ces savoir-faire qui contribuent à façonner la Ville de demain, doivent irriguer les territoires. C'est une nécessité à l'heure de la transition de nos économies vers le zéro carbone, c'est aussi une obligation envers nos clients, où qu'ils vivent.

Proposer l'excellence urbaine à tous les territoires, c'est pour moi la responsabilité de Nexity. Dans ce nouveau numéro du magazine d'*Envies de Ville*, vous découvrirez la manière dont nous repoussons, au Village des Athlètes de Saint-Ouen, les limites de cette excellence,

mais aussi celle dont nous la faisons vivre dans les territoires, dans le périurbain bien sûr, mais pas seulement..



Photo : E. Legouhy

Véronique Bédague
Directrice générale
de Nexity

Interview

“ LA TRANSFORMATION DU PÉRIURBAIN PERMETTRA À LA FRANCE DE RELEVER LE DÉFI ENVIRONNEMENTAL ”

Interview de Jean-Luc Porcedo **P.4**

Dossier

Périurbain, l'espace des possibles

QUELLES SOLUTIONS POUR LES ESPACES PÉRIURBAINS ?

Trois élus racontent leur vision et leurs initiatives de terrain. **P. 7**

LE PÉRIURBAIN, UNE AUTRE IDÉE DE LA VILLE

Interview de Claire Aragau, qui bat en brèche les idées reçues. **P. 8**

GRAND-QUEVILLY, UN QUARTIER PAS COMME LES AUTRES

Il a répondu voici dix ans aux demandes de mixités sociale, culturelle et générationnelle sans se couper de la ville. **P.10**

UNE NOUVELLE MANIÈRE DE FAIRE VILLE ET DE FAIRE CAMPAGNE

Interview croisée de Marie Le Vern et Chloé Morin. **P. 12**

PRÈS DE STRASBOURG, UN ÉCOQUARTIER EN FORME DE « LABORATOIRE »

Les « Rives du Bohrie », sont aménagées aux abords d'un étang. Plongée dans un site reconnecté à la nature. **P.16**

MONTREUIL VEUT REMETTRE LA NATURE EN VILLE

Les arbres avant le béton pour faire de ce nouveau quartier un espace de verdure et de biodiversité en première couronne parisienne. **P.18**



Photo : DR

SOMMAIRE

Penser la ville

LES ZONES PEU DENSES, ESSENTIELLES À LA TRANSFORMATION ÉNERGÉTIQUE ?

Interview de Raphaël Ménard, qui mène une réflexion sur le rôle des villes moyennes et des villages dans la transition énergétique du pays. **P.20**

Transition écologique

EN BORD DE SEINE, LE VILLAGE DES ATHLÈTES ENVOIE DU BOIS

Pas moins de trois modes constructifs ont été choisis pour le secteur E du Village des athlètes, mêlant béton bas carbone et bois. Explication. **P.22**

Habitat

AU HAVRE, UNE ANCIENNE CASERNE DEVIENT UN QUARTIER CULTUREL, INTERGÉNÉRATIONNEL ET SOLIDAIRE

Après le départ des gardiens du feu en 2014, la ville a souhaité lui donner une nouvelle vie. Découvrez la résidence « Blason ». **P.24**

Populations

LES FRANÇAIS ET LEUR LIEU DE VIÉ : UN FORT ATTACHEMENT, MAIS DES ENVIES D'AILLEURS

La dernière étude de L'ObSoCo offre un panorama détaillé des différents critères d'attachement des Français à leur lieu de vie. **P.26**



Photo : iStockphoto

“ La transformation du périurbain permettra à la France de relever le défi environnemental ”

Sa définition de la France périurbaine, son analyse des enjeux auxquels elle fait face, ses anticipations sur l'évolution dans les dix prochaines années de ces aires situées aux interstices de la ville et des espaces ruraux... Jean-Luc Porcedo, Président de Villes & Projets et Président de Nexity Transformation des Territoires, livre sa grille de lecture. L'occasion également d'en savoir plus sur la nouvelle offre du groupe pour accompagner la mutation de la France périurbaine.

“ La transformation de la France périurbaine constituera un levier de développement économique pour ses territoires dans les années à venir. ”

Différentes définitions de la France périurbaine existent. Quelle est la vôtre et quels sont les enjeux des territoires qui la composent ?

Jean-Luc Porcedo : Depuis plusieurs années, particulièrement les cinq dernières, nous observons des villes qui s'étendent au niveau de leurs contours et des espaces ruraux qui remontent en se structurant dans des logiques urbaines. L'interstice constitue la France périurbaine. Et nous retrouvons le même enjeu, construction ou reconstruction dans toutes les zones qui la composent, que ce soit dans le périurbain des grandes métropoles comme le Grand Paris ou le Grand Lyon, dans le périurbain des villes moyennes comme Reims ou dans le périurbain des communautés de communes de taille modeste. Cette dynamique s'est accélérée dans les grandes métropoles et dans les zones urbaines moyennes avec les mouvements de population qui ont été constatés au sortir de la crise sanitaire. Elle est toutefois à mettre en miroir des difficultés à construire en hauteur dans les zones denses et des problématiques de mobilité dans les territoires éloignés des centres-villes. S'ajoute à cette grille de lecture les enjeux de l'artificialisation des sols et de l'implantation des services. Le développement des communes et des villes de la France périurbaine se fera sur des fonciers qui sont déjà imperméabilisés, notamment des zones monofonctionnelles industrielles ou commerciales en perte de vitesse. En parallèle, il est impératif de ramener des services dans ces territoires, tout particulièrement dans le domaine de la mobilité.

En tant que grand opérateur urbain, comment Nexity adresse ces enjeux ?

J-L P : Nous accompagnons depuis de nombreuses années la transformation des territoires périurbains en menant des projets qui allient mixité programmatique, mixité des activités, respect de l'environnement et prise en compte des sujets de mobilités. Cette approche

est concomitante à celle d'Action Cœur de Ville, dispositif qui consiste à redynamiser les centres-villes de 222 collectivités situées dans la France périurbaine en réintégrant des services, en réhabilitant les logements tout en améliorant leur performance énergétique... Prenons l'exemple de l'habitat individuel : pour faire évoluer ce mode d'habiter répandu dans les petites aires urbaines, nous menons des expérimentations qui respectent d'ores et déjà les futures normes environnementales, qui intègrent des services favorisant la mobilité, qui comportent des espaces partagés pour tenir compte des évolutions de la société comme le développement du télétravail...

Et nous allons encore plus loin avec notre nouvelle offre Nexity Transformation des Territoires. Cette dernière a été construite pour répondre à l'évolution des territoires de nos partenaires collectivités face à des problématiques partagées par tous à des échelles différentes. Elle apporte un grand éventail de compétences avec un maillage géographique fin en agrégeant des opérateurs qui travaillent aussi bien en zones denses que détendues pour proposer les meilleures réponses à nos partenaires collectivités.

Comment va évoluer la France périurbaine dans les cinq années à venir selon vous ?

J-L P : Face au décalage entre une demande forte et une offre de logements très contractée, la puissance publique doit trouver des réponses qui respectent l'environnement. Les territoires de transformation qui permettront de relever ce défi dans les cinq à dix prochaines années se situent dans la France périurbaine, que ce soit dans l'aire d'influence des grandes métropoles, des villes moyennes ou des communautés de communes de taille modeste. Cette transformation constituera par ailleurs un levier de développement économique

pour ces zones. En définitif, transformer les espaces périurbains d'ores et déjà artificialisés en apportant des services permettra de répondre aux besoins de nos concitoyens tout en rendant la politique de (re)construction acceptable. ■

“ Notre nouvelle offre Nexity Transformation des Territoires apporte un grand éventail de compétences avec un maillage géographique fin pour proposer les meilleures réponses à l'ensemble de nos partenaires collectivités. ”



Jean-Luc
PORCEDO

Président de Villes & Projets
et Président
de Nexity Transformation
des Territoires



Photo : iStockphoto

PÉRIURBAIN : L'ESPACE DES POSSIBLES

Souvent fantasmées, les zones périurbaines présentent une réalité bien plus complexe qu'il n'y paraît. Leurs atouts sont nombreux, qu'il s'agisse de proximité à la nature, d'offre résidentielle diversifiée, ou de prix du foncier notamment.

De quoi expliquer le plébiscite de leurs habitants. Mais le périurbain doit relever des défis importants : écologiques, structurels autant qu'économiques. Plongée dans ces territoires où tout est possible.

Quelles solutions pour les espaces périurbains ?

Trois élus partagent leurs initiatives mises en place sur le terrain.
Qu'est-ce qui permet de rendre leurs territoires attractifs en périphérie de grandes villes ?
Retours d'expériences.



Vanessa SLIMANI

Maire de Saint-Jean-de-Braye et conseillère départementale du Loiret

Assurer la continuité entre la ville-centre et les territoires périphériques

Saint-Jean-de-Braye est une ville de 21 800 habitants à l'est d'Orléans, nous assurons une continuité entre la ville-centre et les territoires plus périphériques. Cette situation géographique confère à notre territoire un rôle de hub de transport, de moteur économique et de centre d'accueil pour des services à la personne venus des territoires plus périurbains. Les habitants des communes plus lointaines d'Orléans viennent à Saint-Jean-de-Braye pour nos équipements sportifs comme notre skatepark, le seul couvert du Loiret, culturels avec notre médiathèque et l'école du cirque Gruss ainsi que les services publics avec une antenne Pôle emploi. La difficulté en matière d'aménités urbaines tient davantage à notre capacité à maintenir des commerces dans un centre-ville qui demeure celui d'une commune de première couronne, où la chalandise est moins naturellement dynamique que celle de la ville-centre.



Alain GARNIER

Maire d'Artigues-près-Bordeaux et vice-président de Bordeaux Métropole en charge de l'économie sociale et solidaire et de l'économie de la proximité

La métropole du quart d'heure devient réalité

Avoir le même niveau d'aménités urbaines dans les zones périurbaines que dans les métropoles est illusoire. Néanmoins, les citoyens cherchent aujourd'hui à limiter leurs déplacements et contribuent indirectement à la création de nouveaux équipements, culturels et sportifs notamment, de nouveaux commerces, de nouveaux services. À Artigues-près-Bordeaux, nous allons par exemple couvrir un parking pour y créer une halle de marché. Il faut ajouter que nous sommes une continuité du pôle urbain, avec un cadre de vie plus vert et plus apaisé. Grâce aux voies vertes qui se développent dans le cadre du plan vélo de Bordeaux Métropole, Bordeaux sera à portée de roues. La métropole du quart d'heure devient réalité.



Thierry LAVIT

Maire de Lourdes et vice-président du département des Hautes-Pyrénées

Rénover et créer des équipements structurants, qui améliorent l'offre de services aux habitants et aux visiteurs

Lourdes est plus qu'une ville, par son histoire, sa notoriété mondiale, mais aussi sa géographie. Nous faisons partie de la Communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées qui lie les deux plus grandes villes des Hautes-Pyrénées. De fait, notre stratégie en matière de développement et d'attractivité inclut l'ensemble du territoire sans oublier les zones périurbaines. Le Plan Avenir Lourdes comporte entre autres un programme de requalification urbaine pour rénover et créer des équipements structurants, qui améliorent l'offre de services aux habitants et aux visiteurs. Nous misons sur nos capacités d'accueil avec la volonté de diversifier l'offre touristique : culture, événementiel, sports... en se raccrochant à notre histoire, aux Pyrénées et en créant des liens avec les territoires qui nous entourent.



Claire ARAGAU

Maître de conférences en « Géographie et aménagement »

Le périurbain, une autre idée de la ville

Maître de conférences en « Géographie et aménagement » à l'université de Paris Nanterre, Claire Aragau étudie le périurbain depuis plus de vingt ans. Son objectif ?

Détricoter quelques « idées reçues » sur ces territoires, et analyser ce qui fait leur richesse.

Pourquoi avez-vous décidé de vous intéresser particulièrement aux espaces « périurbains » ?

Claire Aragau : Cet intérêt m'est venu il y a un peu plus de vingt ans. J'étais ruraliste de formation et je m'intéressais plutôt aux questions agricoles et rurales, dans un contexte métropolitain, sur des territoires de grande couronne. Et je trouvais que la lecture qui était faite de ce périurbain et de cette grande couronne était souvent l'œuvre d'urbanistes spécialistes des centres des agglomérations. Ils avaient donc un regard très « urbano-centré », plutôt négatif sur ces périphéries. Ce qui m'a intéressé, c'est de revenir sur un certain nombre d'idées reçues et notamment sur quelque chose qui paraissait paradoxal : la continuité du rêve pavillonnaire d'une part, et les injonctions à densifier émanant de politiques publiques qui prônaient le petit habitat collectif.

Depuis quand ces territoires ont-ils été stigmatisés ?

CA : Les années 2000 ont été un tournant assez fort avec la loi SRU et toutes les politiques mises en œuvre pour réfléchir, à juste titre, à des modèles plus durables d'aménagement des territoires. C'est la période à partir de laquelle on a demandé au périurbain de contribuer à l'effort de logement, et notamment de logement social. Il y avait à examiner ce qui s'y passait : ce ne pouvait pas être uniquement un espace réceptacle d'un grand nombre de politiques publiques pour répondre aux maux des agglomérations. Les couronnes périurbaines pouvaient cependant rentrer en dialogue avec le fonctionnement métropolitain et apporter d'autres façons de faire la ville.

Quelles sont les spécificités de l'aménagement du périurbain, et, au-delà de leur situation géographique, à quoi reconnaît-on ces espaces ?

CA : Ce qui va vraiment caractériser les espaces périurbains, c'est l'alternance paysagère entre ville et campagne. C'est un espace composite, plus ou moins densément construit, qui laisse place à des poches de nature, à du parcellaire cultivé. Autant de lieux naturels intéressants du point de vue des modes d'habiter, du point de vue des fonctionnalités offertes, écologiques et nourricières. Le périurbain se caractérise également par des dynamiques villageoises avec des commerces, des équipements qui s'articulent à l'agglomération centrale et qui ne sont pas seulement dans son ombre. Ces petites villes

du périurbain ne sont pas en perte de dynamisme, mais, au contraire, sont embarquées dans la dynamique métropolitaine et font fonctionner la grande couronne. Ce sont des pôles relais pour la vie des habitants qui ont besoin de retrouver de la proximité.

Compte tenu de la crise du logement, le périurbain apporte-t-il une partie de la réponse, du fait de ses infrastructures existantes (routes, certains commerces...) ?

CA : Il y a différents aspects dans cette question du logement. Il y a, d'une part, la contribution du périurbain à la forte demande de logements dans le contexte métropolitain. Le périurbain peut offrir une réponse en proposant d'autres typologies de logement en dehors du pavillonnaire, des logements plus petits dans les récentes opérations de petits collectifs, dans des espaces où le foncier est moins cher, et ainsi faire baisser le prix du logement. Le risque, bien sûr, c'est qu'il y ait un report de la hausse des prix : en densifiant les bourgs, le prix des logements proches des centralités finit par grimper et les ménages modestes en sont écartés et se reportent plus loin dans des hameaux. D'autre part, s'il s'agit de densifier certaines zones pavillonnaires, il ne faudrait pas gommer ce qui en fait un espace ressource et attractif – des superficies pour l'habitat plus généreuses et le rapport au vert – précisément parce qu'il est autre chose que le cœur des agglomérations. Il ne s'agirait pas de reproduire ce que les urbains ont fui dans les agglomérations.

“ Il ne s'agirait pas de reproduire ce que les urbains ont fui des agglomérations. ”

Ce sont des espaces particulièrement attractifs dans le contexte actuel ?

CA : Le périurbain peut proposer des solutions et répondre en partie à la crise du logement. Il est une réponse à des envies de trouver d'autres manières d'habiter les espaces métropolitains. Cette hyper-densification des centres, avec une hyper-minéralisation, a été lourdement ressentie pendant les confinements. L'aspiration aux espaces de verdure, non bitumés, s'est largement manifestée à ce moment-là : comme sources d'équilibre personnel et familial, tant du point de vue de la santé, des loisirs, que de l'alimentaire (approvisionnement de proximité en produits maraîchers). Le périurbain offre ainsi une autre idée de la ville.

“ Ces petites villes du périurbain ne sont pas en perte de dynamisme, mais au contraire sont embarquées dans la dynamique métropolitaine et font fonctionner la grande couronne. ”



Photo : iStockphoto

La densification est d'autant plus acceptable qu'elle permet une vie de proximité : aller au travail, à l'école, dans les magasins à pied ou à vélo. Est-ce un avenir possible pour le périurbain ?

CA : Oui, et c'est ce qui, de fait, est en train de se produire. Les polarités secondaires, qu'elles soient d'anciens chefs-lieux de canton ou de petites villes « pôles-gares » pour rejoindre les cœurs d'agglomérations, voient leur « paquet de services » et leurs typologies de commerces se renouveler. Il y a un contexte plus général qui fait que le modèle de l'hyper grande surface n'est plus tellement apprécié des périurbains, et n'est plus la référence recherchée en matière de consommation. On a une offre commerciale qui se recompose entre la moyenne surface et les petits commerces de centre-bourg. Et, dans ce contexte, des territoires aménagent des continuités pour des mobilités douces entre lotissements, hameaux et centre-bourg : la marche et le vélo prennent progressivement leur place dans le périurbain, ce qui correspond à un changement timide, mais à considérer.

Qu'en est-il de la voiture ?

CA : L'automobile est très présente et les transports en commun ne permettent pas aujourd'hui d'offrir une réponse satisfaisante pour irriguer le périurbain. Les lignes ferroviaires arrivent vite à des cadencements incompressibles et proposent essentiellement des déplacements en radiales vers le cœur des agglomérations, sans permettre véritablement de

liaisons de banlieue à banlieue. La route reste quelque chose d'important, mais il y aurait matière à réfléchir à son usage, que ce soit avec le covoiturage, ou avec des lignes de bus de petit gabarit en complément du ferroviaire.

Comment développer la mixité sociale, part importante de l'équation, afin de ne pas créer des « ghettos » ?

CA : Il est certain que la standardisation de la construction pavillonnaire a créé et crée encore des lotissements avec des niveaux de standing différents. Ce qui reste plutôt rassurant, en matière de mixité, c'est que l'on retrouve souvent ces différents niveaux de gamme au sein d'une même commune. La diversité sociale dans le périurbain correspond à des trajectoires résidentielles multiples, avec certaines populations qui quittent les grands ensembles des villes pour avoir accès à la propriété via du logement pavillonnaire souvent modeste et cela les inscrit dans une autre dynamique territoriale. La mixité sociale existera dès lors que l'on proposera une gamme de logements suffisamment divers pour que chacun puisse y réaliser son propre parcours résidentiel. Si l'on y réfléchit en matière de classes d'âge, cela signifie parallèlement faire fonctionner des services et des équipements liés aux différents âges de la vie (écoles maternelles pour les jeunes couples avec enfants par exemple) et si l'on regarde cet aspect en ce qui concerne les catégories socio-professionnelles, c'est loger tous les corps de métier faisant fonctionner un territoire (artisans, service à la personne...).

“ La marche et le vélo prennent progressivement leur place dans le périurbain. ”



Dix ans déjà : promenade dans le premier écoquartier normand

Conçu dès 2005, le « Parc Matisse » du Grand-Quevilly a réussi à répondre aux demandes de mixités sociale, culturelle et générationnelle sans se couper du reste de la ville. Le tout dans une démarche résolument tournée vers le respect de l'environnement.

Cette opération en première couronne rouennaise, sur la rive gauche de la Seine, a vu une partie de son destin se jouer à 600 kilomètres de là, de l'autre côté du Rhin, dans la ville allemande de Fribourg. Nous sommes en 2008, et malgré la crise économique qui bouleverse bien des projets, une délégation normande se rend en Allemagne afin d'observer les façons de résoudre une équation qui intéresse les collectivités de part et d'autre de la frontière : comment créer de la ville en périphérie des centres urbains, et, plus encore, comment le faire tout en limitant son impact sur l'environnement ?

Car cette parcelle de 12 hectares acquise par Foncier Conseil trois ans auparavant auprès de la mairie du Grand-Quevilly, et dépolluée entre temps, présente des opportunités, mais aussi des défis. Comment réhabiliter cet ancien site Shell, pour en faire un quartier de vie apaisé et familial ? La réponse prendra la forme d'un écoquartier – le premier de la région Normandie – dont Nicolas Martinet, directeur d'agence de Foncier Conseil à Rouen, a suivi toutes les étapes. « *Aujourd'hui, on y voit des familles y faire leur vie, se promener dans le bois attendant, mais il y a un peu plus de dix ans, le paysage était tout autre* ».



Photo : DR

Première décision stratégique : proposer de la densité afin de créer un véritable morceau de ville plutôt qu'un quartier en marge du reste de l'agglomération. « Là où la densité habituelle pour du logement individuel est de 10 à 12 logements par hectare, nous avons construit environ 80 logements par hectare, sur environ 150 lots différents », se souvient Nicolas Martinet. Des petits ensembles allant du « R+4 » au « R+6 » abritant 550 logements, côtoient ainsi une cinquantaine de « maisons-villas » individuelles, pour un ratio de 60 % de logements sociaux, les 40 % restants étant en « locatif social » ou en accession. Relié au centre-ville de Rouen par deux arrêts de métrobus différents, le « Parc Matisse », du nom du petit bois attenant, accueille également une résidence seniors, un groupe scolaire, ainsi que des commerces et services de proximité, dont des services médicaux et para-médicaux. Tout sauf une cité dortoir en somme, qui ajoute à la mixité socio-économique et culturelle une mixité générationnelle. Et en son sein deux hectares d'espaces verts.

Livré à partir de 2010 et jusqu'à 2016, le projet du « Parc Matisse » a germé en 2005, lorsque l'idée d'en faire un écoquartier prend forme. « D'un point de vue environnemental et thermique, nous atteignons la très haute performance énergétique », se félicite le directeur d'agence, qui avait alors missionné un bureau d'études thermiques ainsi qu'un architecte coordinateur. L'ensemble des logements collectifs sont de « haute qualité énergétique » ; des ballons thermodynamiques et volets rétractables équipent la moitié des logements individuels. Le résultat d'une démarche bien plus

large. « L'ensemble de nos activités sont certifiées ISO 14001, et le chantier respectait la charte "faible nuisance" dictée par la ville ». Résultat, les allers-retours des camions ont été pensés pour ne pas endommager ni salir la voirie, et une partie des déblais ont été directement réutilisés pour créer un merlon dans le bois.

« L'attention prêté aux nuisances, la réutilisation de matériaux sur site... tout cela, ce n'était pas la norme à l'époque ! », rappelle Nicolas Martinet. Et de lister « le bio-traitement des poches d'hydrocarbures par des bactéries, le béton de l'ancien site Shell concassé sur place pour être utilisé

sur les fonds de voiries, une traçabilité complète des matériaux, l'étude d'impact sur l'ensoleillement, et la réduction de la dépendance aux déplacements ». Les plantations diverses au gré des rues du quartier rappellent au passant le lien renforcé avec la biodiversité. Et en s'éloignant de quelques mètres, on découvre les noues et toute leur palette végétale. « Toutes les eaux pluviales sont gérées par de petits fossés, afin de limiter les risques d'inondations. L'eau s'infiltré au plus près de là où elle tombe, sans créer de gigantesques bassins », précise le directeur d'agence, qui a

travaillé avec un écologue afin d'intégrer une palette végétale la plus large possible dans ces noues. « Aujourd'hui, les bassins sont un lieu de promenade en continuités piétonnes que nous nous sommes efforcés de créer ».

En retournant sur ses pas, le promeneur sera guidé le long de la trame verte jusqu'à la place centrale du quartier, lieu de vie et d'activités, qu'un vieux chêne préservé lors du chantier arbore et ombrage. ■

« L'attention prêté aux nuisances, la réutilisation de matériaux sur site... tout cela, ce n'était pas la norme à l'époque ! »



Photo : iStockphoto

Conserver son identité, dans une nouvelle manière de faire ville et de faire campagne

Sociologie, attentes des citoyens et des élus, atouts, défis...
Photographie de la France périurbaine et analyse prospective de son avenir
avec Chloé Morin et Marie Le Vern,
cofondatrices du cabinet d'analyse de l'opinion Societing.



À quoi correspond d'un point de vue sociologique la France périurbaine ?

Chloé Morin : Cette catégorisation statistique à la française n'a nul équivalent à travers le monde. Si l'on se fie à l'INSEE, on peut considérer qu'un peu moins d'un quart de la population (soit un peu plus de 15 millions de personnes) réside en territoire dit périurbain et occupe l'équivalent – en matière de surfaces communales – d'un

tiers de l'espace du territoire de la France métropolitaine. L'INSEE dans sa définition retient le seuil de 40 % de la population résidente qui travaille dans un pôle urbain à proximité.

Marie Le Vern : Nous pouvons définir la France périurbaine comme un entre-deux en matière de taille de commune, mais aussi en creux : ce n'est pas la France des grandes villes ni la France rurale. Ce n'est plus tout à fait la ville, mais ce n'est pas encore la campagne. Cette France périurbaine est souvent vécue comme un

entre-deux. Pour exemple : il y a généralement des transports collectifs, mais ce sont aussi des territoires où la voiture est indispensable dans la vie de tous les jours. Pour ce qui est de l'habitat et des résidents, le périurbain est loin d'être uniforme puisqu'on y classe de petites et moyennes communes cossues à l'habitat presque exclusivement individuel et des villes à l'habitat plus collectif parfois dégradé.

Comment cette sociologie a-t-elle évolué au cours des dix dernières années dans ces territoires ?

CM : La grande particularité des espaces périurbains est qu'il y réside moins de ménages très riches et très pauvres, que le taux de grande pauvreté y est moins élevé et que le niveau relatif des inégalités y est moins grand. Cela peut donner à ceux qui y résident un plus grand sentiment d'appartenance commune à une situation sociale donnée et plus équilibrée.

MLV :: Ces dernières années, c'est plutôt le regard sur cette France qui a évolué sous plusieurs phénomènes, qui l'ont éclairée différemment. Les études se sont multipliées pour la saisir, notamment sur le plan électoral. Et, bien sûr, on a estimé que le mouvement des « gilets jaunes » avait pris naissance dans cet espace et qu'il y avait son plus grand nombre de soutiens. La population qui y vit se définit souvent comme la France des coulisses, celle qui vit et travaille à l'ombre des métropoles.

Quelles sont les attentes des citoyens et des élus de la France périurbaine, notamment en matière d'urbanisme ?

CM : La France périurbaine s'est montrée très dynamique, ces quarante dernières années, sur le plan démographique. Ce sont encore parfois des zones de passage : avant un plus grand éloignement encore des centres urbains ou alors avant un rapprochement vers ceux-ci pour ceux qui en auront la nécessité et les moyens.

Les élus de ces territoires attendent globalement une seule chose : davantage de respect et d'attention de l'État. Ils ont le sentiment, parfois justifié, que les moyens sont orientés prioritairement vers les zones les plus denses et que la spécificité du « périurbain », difficile à quantifier, ne suscite pas l'intérêt adéquat de la part des gouvernements et des administrations. Ils ont également le sentiment d'une forme de condescendance malvenue de la part des médias et des commentateurs alors que, globalement, il y a dans ces territoires une qualité de vie, un véritable art de vivre qui devrait être accompagné plutôt qu'injustement pointé du doigt. C'est une France qui a connu un fort taux d'abstention lors des derniers scrutins électoraux, ceci explique peut-être cela.

MLV : Les études montrent la place centrale de l'immobilier, de l'aménagement et du logement dans la vie des périurbains. La France périurbaine est celle de l'espace, aussi bien intérieur qu'extérieur. Sans tomber dans les clichés, c'est aussi « la France cocon », celle où on peut fonder une famille, recevoir des amis, se retrouver à la maison pour partager un apéro, un barbecue dans le jardin où se trouve le trampoline des enfants... C'est en partie des lieux où l'on peut espérer une vie douce et relativement apaisée.

C'est donc souvent le choix de la maison individuelle quand c'est possible et, quand ça ne l'est pas, la possibilité de retrouver le même confort et les mêmes aménités dans l'habitat

>>>

>>> collectif pour un coût accessible. Pour les élus se pose souvent le dilemme entre étalement urbain, pour répondre aux aspirations de la population, et densification, pour faire face à la demande. C'est très certainement dans une nouvelle manière de faire ville et de faire campagne que le périurbain conservera son identité. On observe aussi une crainte pour la France périurbaine de se muer en France « Amazon », cédant la place aux usines, entrepôts et camions. Nous percevons une forte mobilisation des politiques publiques pour conserver de l'emploi productif et pour permettre aux entreprises de venir se développer sur leur territoire.

Ces zones ont été décriées au cours des dernières années, mais elles ont aussi des atouts à faire valoir. Lesquels ?

CM : Il y a une recomposition sur certains territoires périurbains, considérés hier comme un marché de report faute de pouvoir habiter directement dans la zone urbaine, et qui sont aujourd'hui plus demandés par la génération des millennials (naissance dans les années 80-90) qui ont l'espoir d'y trouver une vie plus douce, offrant plus de loisirs à leurs enfants et bénéficiant d'activités plus accessibles. Oui, les gilets jaunes y ont, semble-t-il, été plus nombreux et plus soutenus qu'ailleurs. Mais on doit avant tout y voir une revendication, notamment à travers la demande du RIC (référendum d'initiative citoyen), à être inclus, à faire partie de celles et ceux qui décident.

MLV : Ce sont des territoires dynamiques et, contrairement à ce que l'on peut imaginer, qui sont davantage désirés par leurs habitants que certains articles de presse l'ont suggéré. La plus faible densité est évidemment plébiscitée, le rapport choisi au voisinage également (on décide ou pas de ses interactions). Ils offrent la possibilité d'un mode de vie plus équilibré et d'un accès à un grand nombre de loisirs de plein air plus aisé que la ville dense (grands centres urbains ou banlieue immédiate). L'épidémie de COVID-19 et le confinement les ont puissamment réhabilités à double titre. D'abord, parce qu'ils sont synonymes d'espace individuel au moment où des familles apparaissaient comme coincées dans des espaces exigus et sans extérieurs dans les grands centres urbains. Ensuite, parce que ceux qui y résident occupent plus souvent qu'ailleurs des fonctions indispensables, mais peu visibles et enfin mises en avant, par nécessité, pendant la COVID.

« Les études montrent la place centrale de l'immobilier, de l'aménagement et du logement dans la vie des périurbains. »



Quels sont les défis des élus de communes périurbaines pour les dix prochaines années et comment peuvent-ils les relever ?

CM : Il faut appréhender le périurbain dans sa diversité, il y a de forts contrastes. Des études récentes montrent des transformations des pratiques des habitants avec davantage de mobilités résidentielles, moins de mobilités domicile-travail vers le centre des agglomérations, le tout s'accompagnant d'une transformation du profil socio-générationnel des ménages avec une part plus importante des plus âgés. Ces dynamiques attestent d'un glissement progressif vers des formes de maturité au sein du périurbain nécessitant de prendre en compte ces nouvelles problématiques et par conséquent de concevoir des projets territoriaux adaptés. Ces territoires, par leur hétérogénéité sociale et idéologique, sont confrontés à une problématique qui s'impose à l'ensemble de notre pays : la nécessité de refaire société, de reconstruire un pacte social qui se délite – avec un consentement à l'impôt, et à la solidarité, miné par le sentiment que certains « profitent » du système, en haut comme en bas de l'échelle sociale – et de construire des compromis autour de projets collectifs. Cela pose la question de la méthode : la démocratie participative, censée revitaliser la démocratie représentative, n'a pas encore trouvé sa juste place, complémentaire et non concurrente à la représentation.

MLV : Ces défis sont nombreux. D'abord, la question du vieillissement de leur population dans de bonnes conditions



Photo : iStockphoto

de vie au quotidien sera centrale. Elle nécessitera un véritable pacte entre toutes les collectivités, l'État et les opérateurs privés. Le défi climatique est, pour l'essentiel, devant nous. Sur cette partie du territoire, il le sera plus encore. Le mouvement doit être de plusieurs ordres. Il consistera notamment à rendre accessible ce qui ne l'est pas encore, notamment en ce qui concerne les services publics. La ville du quart d'heure, qui est un concept métropolitain, devra être traduite dans le périurbain. Le sujet des déplacements du quotidien doit être investi avec force et sans aucun tabou : aide à l'accès des véhicules individuels propres, modes de transport collectifs adaptés, réorganisation du travail en évitant les déplacements superflus, nouveau mode d'habitat collectif rassemblant des caractéristiques aujourd'hui réservées à l'habitat individuel. La lutte contre le réchauffement climatique ne peut évidemment pas se faire au détriment d'une politique de développement économique, encore moins dans un territoire qui a vu naître une partie de la contestation des gilets jaunes. La priorité des familles les moins aisées, dans le choix d'un logement, est souvent moins sa sobriété énergétique que le prix du loyer même si tout va de pair. Ce défi, la puissance publique va devoir le relever main dans la main avec les professionnels de l'immobilier, y compris dans une vaste politique de rénovation.

“ La ville du quart d'heure, qui est un concept métropolitain, devra être traduite dans le périurbain. ”

Quelle est la perception esthétique de la France périurbaine par ses habitants ? Quelles sont les principales actions à mener sur ces territoires pour améliorer l'esthétique ?

CM : Quand on habite la France périurbaine, on peut alterner, en l'espace de quelques minutes, entre routes de campagne, autoroutes, champs cultivés, zones d'activités, entrées de ville... Renier cette alternance de fortes et faibles densités dans un court espace-temps, ce serait nier la raison pour laquelle le périurbain attire : avoir tout à proximité sans être dans la promiscuité. On a plaisir à voir les petits centres-villes historiques, les petits bourgs sympathiques. Il est vrai qu'il y a aussi une standardisation de la production immobilière faisant naître souvent un sentiment de déjà vu, notamment dans les lotissements et sur les zones d'activités commerciales.

MLV : L'habitat périurbain peine en effet parfois à se renouveler sous l'effet de la permanence du rêve pavillonnaire. On observe néanmoins un retour en grâce des logements des centres-bourgs qui sont de nouveau valorisés. Les réhabilitations du patrimoine architectural rural – agricole et industriel – se multiplient pour loger sur des surfaces plus petites des ménages au profil renouvelé, un processus révélateur de toute la complexité des sociétés périurbaines.

À quoi ressemblera la mobilité dans la France périurbaine d'ici dix ans ?

CM : Dans la France périurbaine actuelle, les réseaux de transports en commun existent, mais ne font pas tout. L'étalement urbain des communes entraîne nécessairement l'usage de la voiture individuelle. Dans l'idéal, la France périurbaine verra disparaître les véhicules thermiques et développera le covoiturage : finis les trajets en voiture diesel ou essence pour aller travailler ou aller chercher son pain dans le centre-ville ; à la place, covoiturage avec les collègues ou utilisation de son vélo électrique ! À ce stade, cette perspective peut paraître impraticable, un rêve de bobos urbains ne connaissant pas les contraintes de la vie périurbaine. Mais une adaptation de nos modes de vie n'est plus une option, et l'entreprise, l'innovation publique et privée, seront porteurs de solutions demain. Ce chemin, les collectivités sont déjà en train de le prendre, en réalité. De nombreuses communes se sont déjà équipées ou s'équipent, souvent en lien avec les commerçants locaux, en bornes électriques pour les voitures. Elles développent des plans vélos, des pistes cyclables...

MLV : Par définition, ce sont des territoires qui nécessitent de posséder un véhicule individuel. L'enjeu c'est d'en limiter ou d'en transformer l'usage. L'offre de transport qui y existe actuellement se limite en général à un réseau de transports n'offrant pas beaucoup de flexibilité. Elle ne suffit pas à répondre à la demande de mobilité des habitants, notamment des plus jeunes. Dans l'idéal, tous les modes et services seraient digitalisés pour offrir une solution personnelle de transport « porte-à-porte » à chaque usager : covoiturage, partage de véhicules, transport à la demande, flottes de véhicules propres, engins de déplacement personnels... ■

Près de Strasbourg, un écoquartier en forme de « laboratoire grandeur nature »



En périphérie de Strasbourg, un ambitieux projet mixte de 1 500 logements se concrétise dans un cadre exceptionnel. L'écoquartier des Rives du Bohrie à Ostwald, commune de 12 000 habitants, est aménagé sur un site inondable, aux abords d'un étang verdoyant. Plongée dans un site reconnecté à la nature.

Située dans la première couronne de Strasbourg, la ville d'Ostwald porte depuis près de trois décennies un projet de développement axé autour d'un élément inévitable : l'eau. Alors que 78 % du territoire communal est inondable, ce nouveau quartier est lui-même entouré par des zones humides, un cours d'eau et surtout un étang dont il tire son nom, les Rives du Bohrie.

Desservi par le tramway reliant le centre-ville de Strasbourg en 15 minutes, ce quartier bas carbone construit sur une friche agricole a accueilli ses premiers habitants en 2014. Récompensé deux ans plus tard par le label ÉcoQuartier, le site autrefois considéré comme périphérique, fait désormais figure de petit centre : il concentre désormais une crèche, un groupe scolaire, une salle multiactivités pour la pratique physique individuelle et un commerce d'alimentation bio, en attendant de futurs services.

ESPÈCE PROTÉGÉE

Avant le démarrage des constructions, un processus de renaturation a été élaboré par Linder Paysage, en misant sur l'aménagement du sol et la plantation d'environ 7 000 boutures. La diversité biologique est ainsi permise avec un minimum d'entretien – la végétation autonome est privilégiée – tout en proposant des îlots de fraîcheur. Aux côtés de la ville d'Ostwald et de l'Eurométropole de

Strasbourg, la maîtrise d'ouvrage est assurée par une SAS composée à parts égales de deux aménageurs, Nexity Foncier Conseil et CM Aménagement Foncier. « *Le pilier du projet, c'était l'intégration de la nature dans l'opération* », se souvient Thomas Maguin, directeur d'agence Nexity Foncier Conseil Alsace. « *Sur les 50 hectares de ce site inondable par submersion et remontée de nappes, seuls 18 hectares sont urbanisés, le reste est dévolu à la nature* ».

De son côté, le Conservatoire des Sites Alsaciens assure un suivi écologique du site à long terme, en étudiant les évolutions d'habitats naturels, notamment ceux d'une espèce protégée appréciant particulièrement les zones humides : le crapaud vert.

LA VILLE À QUAI

Comment « *penser la ville par le paysage* » ? Dès 2003, l'urbaniste, paysagiste et architecte Catherine Linder s'est attaquée à cette problématique. Son agence, missionnée pour la maîtrise d'œuvre urbaine et des espaces publics, a depuis imaginé « *une forme architecturale qui participe à la mise en scène de l'eau* ». Le principe : envisager

« *la ville à quai* », avec une lisière urbaine dense, dessinée par la géographie et l'inondabilité, face à la nature. On parle d'ailleurs de « l'île » pour qualifier l'îlot G (360 logements) constitué de 5 pontons surplombant la prairie humide. Pour contrer la montée des eaux, ces structures bois « *accrochées* » au quai sont construites sur pilotis.

“ Sur les
50 hectares de
ce site inondable
par submersion et
remontée de nappes,
seuls 18 hectares sont
urbanisés, le reste est
dévolu à
la nature. ”



Photo : DR

Lysianne, habitante du quartier depuis l'été 2016, s'enthousiasme pour ce cadre exceptionnel tout en remarquant parfois quelques malentendus chez d'autres riverains. « *Nos espaces verts ne sont pas des terrains de golf, on laisse pousser les plantes pour qu'elles récupèrent l'eau et par respect pour la faune, mais certains ont du mal à le comprendre et peuvent avoir l'impression que ce n'est pas entretenu, trop sauvage* », pointe-t-elle. D'où l'importance de la pédagogie et du dialogue, indispensables pour préparer les nouveaux venus à leur environnement. C'est l'une des raisons d'être de l'association d'habitants du quartier fondée en 2020 après une mission de concertation citoyenne.

DES MOBILITÉS REPENSÉES

La question des transports est centrale dans la labellisation ÉcoQuartier obtenue par les Rives du Bohrie. Sur les lieux d'une part, où l'îlot central déjà évoqué est ainsi intégralement piétonnier, avec un stationnement via parking silo privé. Comme ailleurs dans cet espace soucieux de son empreinte écologique, les mobilités douces (marche, vélo, transports en commun) sont favorisées, et chaque foyer n'est censé disposer que d'une seule voiture. « *Leur nombre a été augmenté à 1,2 par logement, pour prendre en compte certaines situations spécifiques* », précise Thomas Maguin. L'aménageur a ainsi financé deux places de stationnement pour voitures en autopartage Citiz accessibles en libre-service via une offre découverte proposée aux résidents. De manière générale, les espaces de circulation et de stationnement aérien dévolus à la voiture sont réduits au strict minimum. « *Nous avons rédigé une charte de l'éco-citoyen qui permet aux promoteurs d'expliquer clairement à leurs clients que venir habiter ici nécessite d'adhérer à cet état d'esprit* », résume Thomas Maguin.

UNE AMBITION ÉNERGÉTIQUE

Mieux connectées à la nature et au reste de l'agglomération strasbourgeoise, les Rives du Bohrie sont également ambitieuses d'un point de vue énergétique. Le chauffage des

logements du quartier, ainsi que l'eau chaude sanitaire, est assuré par un réseau de chaleur collectif fonctionnant à 80 % avec des énergies renouvelables (géothermie, biomasse). La chaufferie qui alimente ce réseau est située sur le quartier voisin des Tanneries aménagé par Nexity Foncier Conseil, sur la commune de Lingolsheim.

En période de hausse des prix liée au contexte international, la politique énergétique des Rives du Bohrie ne fait pas seulement du bien à l'environnement, mais également au porte-monnaie. « *Je paye les mêmes charges que pour mon ancien logement pourtant deux fois plus petit* », note Lysianne, qui apprécie également son logement en période de télétravail. « *En été, en baissant les stores, la température ne dépasse pas les 25 degrés pendant les grosses chaleurs alors que je suis exposée plein sud, avec des baies vitrées partout !* ». ■



Photo : DR



Photo : Christophe Valtin

Montreuil veut remettre la nature en ville

Les arbres avant le béton, c'est la stratégie de la ville de Montreuil pour faire du nouveau quartier construit sur la ZAC de Boissière Acacia un espace de verdure et de biodiversité en première couronne parisienne. Une stratégie qui prend racine et qui pourrait devenir un modèle à l'échelle du Grand Paris.

Créée pour partie à la place d'anciens bassins de stockage des eaux de la Région Île-de-France, la ZAC Boissière Acacia répond depuis toujours à un double objectif. Construire un quartier durable et permettre l'aménagement d'un cadre de vie de qualité pour accueillir de nouveaux habitants. Répondre à la forte demande de logements et d'aménités urbaines à laquelle fait face la ville en somme. Ces dix dernières années, Montreuil a en effet gagné près de 10 000 habitants pour devenir la cinquième ville la plus peuplée d'Île-de-France. Le nouveau quartier, situé sur les hauteurs de Montreuil, abritera à terme 1 500 logements, une résidence seniors et une résidence sociale pour étudiants, environ 9 000 mètres carrés de commerces en rez-de-chaussée ainsi qu'un groupe scolaire de 24 classes. Le tout sur 14 hectares.

-15 % DES ESPACES PLANTÉS EN PLEINE TERRE

Sur le grand boulevard Boissière partagé avec les villes de Noisy-le-Sec et de Rosny-sous-Bois, mais aussi sur la partie haute de la ville, 150 arbres à grand développement ainsi que 200 à 300 arbustes sont en cours de plantation. Le but ? Permettre à la nature de réappivoiser l'espace urbain tout en offrant aux habitants des espaces de promenade entre les différents espaces verts du territoire. Ces cheminements sont d'ailleurs en plein développement grâce à la stratégie de l'établissement public territorial Est Ensemble qui mise sur le Parc des Hauteurs, une promenade de 42 kilomètres étalée sur neuf communes et le déploiement de nouveaux espaces végétalisés pour passer de 200 hectares boisés en 2015 à 320 hectares en 2030. Sur la ZAC Boissière Acacia, ce ne sont pas moins de 15 % des espaces qui seront plantés en pleine terre.



Photo : Christophe Valtin

Afin de renforcer la trame verte de la ville et de contribuer activement au développement du Parc des Hauteurs, une pépinière de 4 500 mètres carrés a été plantée sur la ZAC Boissière Acacia, pensée et entretenue

par le collectif ANIMA, spécialiste des espaces paysagers. Les essences ont été choisies après une étude microbiologique des sols afin que les espaces nouvellement plantés résistent à la typologie du terrain marqué par une forte urbanité. Une manière d'apporter la nature en ville sans imposer les conditions particulières de la ville à la nature en quelque sorte. Le suivi des essences tout au long de leur croissance permettra d'étudier l'évolution de la biodiversité et de l'état des sols autour de la pépinière, puis dans le parc, et d'apporter des enseignements sur la résilience des espaces verts en milieu urbain.

UNE AMENDE EN CAS D'ABATTAGE D'UN ARBRE

Si le projet de la ZAC Boissière Acacia fait figure de modèle pour sa part importante d'espaces végétalisés, la ville de Montreuil veut en faire une norme sur l'ensemble de son territoire en conférant aux arbres un statut et une protection bien définis. En octobre dernier, le maire Patrice Bessac a fait signer une charte de l'Arbre visant une politique plus globale de valorisation de l'arbre en ville. Cette charte donne entre autres la possibilité à la collectivité d'infliger des amendes en cas d'abattage ou de dégradation d'un arbre dans la ville, calculées en fonction de l'essence, de l'âge et de l'état initial de l'arbre en question. « *Nous avons voulu donner un prix à ce qui n'en avait pas, c'est-à-dire la vie d'un arbre, ainsi qu'à ses bienfaits, pour le quartier et la planète* », témoigne Catherine Dehay, maire adjointe de Montreuil déléguée

« *Nous avons voulu donner un prix à ce qui n'en avait pas, c'est-à-dire la vie d'un arbre, ainsi qu'à ses bienfaits, pour le quartier et la planète* »

aux parcs et à la végétalisation, dans Les Echos. Cité par Affiches Parisiennes, Patrice Bessac, maire de Montreuil, « *cette charte de l'arbre, réaffirme et préserve la place de l'arbre dans Montreuil, ville au riche passé*

horticole ». La ville entend d'ailleurs renouer avec ce pan de son histoire, en particulier dans le quartier de la ZAC Boissière Acacia où des arbres fruitiers seront plantés dans l'espace public. La nature devient couture urbaine avec les quartiers alentour tout en réconciliant les habitants avec la densité du quartier, inévitable dans la cinquième plus grande ville de la Région. ■

LA PÉPINIÈRE EN QUELQUES CHIFFRES :

2200
arbrisseaux plantés

100 %
d'essences issues de pépinières locales

41
essences différentes

“ En zones rurales, certains maires ne savent parfois pas que leurs communes sont créditrices en carbone ! ”

Les zones peu denses, essentielles à la transformation énergétique de la France ?

Quels destins post-carbone pour les territoires les moins peuplés ? Architecte et président du directoire d'AREP, Raphaël Ménard mène une réflexion sur le rôle des villes moyennes et des villages dans la transition énergétique du pays. Un rôle souvent sous-évalué.

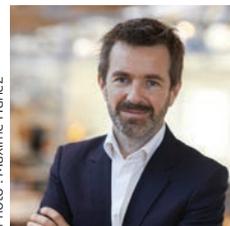


Photo : Maxime Hurriez

Vous vous intéressez aux « petits pays renouvelables » : pourquoi les zones moins peuplées sont-elles intéressantes à vos yeux ?

Raphaël Ménard :

À l'échelle « domestique » des villes et des villages, je crois beaucoup au pouvoir des maires pour agir, être entendus et mobiliser. Et pour l'autonomie des territoires, la question de la « bonne échelle », et celle de la densité adaptée, m'intéressent particulièrement. Les acteurs de la ville, confondant parfois densité de forme et intensité d'usage, ont pu prôner la verticalité comme forme de la durabilité... De fait, même si les zones peu denses posent évidemment de sérieuses questions en matière d'accessibilité et de mobilité,

elles offrent à l'inverse des opportunités par leurs capacités de captation des flux : énergies, matières, séquestration du carbone... L'urgence écologique et les crises des années 2020 nous invitent à explorer rapidement de nouveaux équilibres.

Vous abordez notamment la question des territoires par la question de l'énergie, plus que jamais d'actualité avec la crise que nous connaissons. Quelle est votre réflexion ?

RM : Avec la guerre en Ukraine, le boomerang des énergies fossiles revient avec une force phénoménale. Nous devons passer d'un régime de stocks (les énergies fossiles) à une logique de flux (les énergies renouvelables, distribuées). Pour des impératifs environnementaux, économiques ou géopolitiques, les énergies renouvelables vont s'imposer, la dynamique est en route en Europe et dans le monde. À nous d'inventer de nouveaux paysages de « récolte énergétique », en mixant solaire, éolien, biomasse, hydraulique, géothermie... C'est un magnifique sujet d'architecture et de paysage. Évidemment, ce développement doit s'accompagner d'une maîtrise – voire d'une diminution – de la demande d'énergie, par la sobriété et l'efficacité.

Le retour aux produits locaux, aux circuits courts, concernerait donc aussi la production d'énergies ?

RM : Il n'y a pas si longtemps – environ 200 ans, avant ce qu'on appelle parfois l'anthropocène – nous utilisions essentiellement des énergies renouvelables, et en très grande majorité du bois... Par exemple, pour Paris, en l'espace de deux siècles, le « bassin versant » de son approvisionnement énergétique s'est terriblement agrandi. Avant la première révolution industrielle, il était régional, s'est ensuite étendu avec l'arrivée du charbon, pour finalement atteindre des milliers de kilomètres avec l'usage des hydrocarbures. Un mouvement de contraction doit s'opérer pour que nous délaissions les énergies fossiles le plus vite possible.

Les villes moyennes, les communes rurales, sont donc amenées à jouer un rôle crucial dans la transition énergétique que nous nous apprêtons à vivre ?

RM : Même dans le cas du recours aux

centrales nucléaires, il nous faudra augmenter considérablement la part des renouvelables dans le mix électrique national. Où installer ces éoliennes, ces panneaux photovoltaïques, ces méthaniseurs ? Nous faisons face à un défi paysager et esthétique. Certains évoquent les conflits avec les terres agricoles, mais si nous prenons les chiffres du rapport RTE, pour le solaire photovoltaïque, nous aurions besoin de 0,1 à 0,3 % de la France métropolitaine alors que les toits occupent 1,5 % : il y a donc des solutions. Une chose est certaine, l'énergie sera plus visible demain qu'elle ne l'est aujourd'hui, et c'est notamment à nous, architectes, d'interroger son esthétique pour la rendre plus facilement acceptable et désirable.

Vous plaidez pour la mise en place d'une sorte de « cadastre carbone » : quel serait son fonctionnement et quel serait son objectif ?

RM : Il est nécessaire de spatialiser, de « donner à voir » la transition écologique. Il faut doter les acteurs et les décideurs d'instruments leur permettant de visualiser par exemple les enjeux carbone à l'échelle locale. Rappeler que le mode de vie d'un Français réclame les ressources de 2,8 planètes, cela peut rester parfois un peu abstrait pour embarquer et traduire dans le quotidien une évolution des modes de vie. Dans mon article « Petits pays renouvelables », j'ai tenté de remettre cette équation à l'échelle d'une commune type de 5 000 habitants, comportant 20 km² de champs et de forêts, en proposant un suivi cadastral des densités d'émission et de séquestration carbone. En identifiant les zones émettrices de carbone d'un côté (les bâtiments, les lieux d'activités...) et les puits de carbone de l'autre (les espaces naturels ou cultivés), un maire pourrait, à son échelle, mesurer les actions nécessaires pour tendre vers le « net zéro » et organiser « sa » transition avec ses administrés.

Engager cette dynamique vertueuse dans les territoires induit un regain d'attractivité : en prenons-nous la direction ?

RM : Je crois d'abord au regain de fierté. Beaucoup de grandes villes communiquent sur leurs engagements environnementaux, mais les vrais lieux de la transition seront les « bassins versants écologiques » de ces métropoles. Encore faut-il leur donner les moyens de se

développer. Nous n'en sommes qu'au début, mais c'est un axe de développement pour les petites communes. En zones rurales, certains maires ne savent parfois pas que leurs communes sont créditrices en carbone !

Concrètement, comment mettez-vous en place cette approche dans les projets dont vous avez la charge ?

RM : Nous travaillons, par exemple, sur différents projets de gares. Avant tout, nous nous efforçons de comprendre quels sont les flux de rabattement et de diffusion de chacune des gares. Le train est un mode de transport à très faible empreinte carbone, encore faut-il s'y rendre et en repartir sans émettre. C'est particulièrement le cas dans les zones peu denses, avec des réseaux d'intermodalité moins développés. Nous travaillons par ailleurs avec SNCF Gares & Connexions sur la transition énergétique des gares, à travers notamment l'installation de panneaux photovoltaïques et la réduction des consommations d'énergie. Autre exemple : nous travaillons avec le ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du Luxembourg, ou maintenant avec le Grand Anancy, sur des feuilles de route de transition écologique, comportant de grands volets sur les sols (biodiversité, séquestration, etc.) et sur des solutions contextuelles pour l'atténuation des émissions, et particulièrement dans l'interface bâtiment et mobilité. Et chez AREP, par notre présence dans les territoires et notre ambition d'inventer un futur post-carbone, nous sommes très sensibles et à l'écoute pour développer ce type d'approche. ■



Pour lire l'interview de Raphaël Ménard en intégralité, scannez le QR Code.



En bord de Seine, le Village des athlètes envoie du bois

Pas moins de trois modes constructifs ont été choisis pour le secteur E du Village des athlètes, mêlant béton bas carbone et bois. Les fruits de cette mixité commencent à se matérialiser et donnent à voir ce que sera la ville de demain. Explications.

Livrer un quartier de vie avec deux configurations totalement différentes dans un timing serré et incompressible tout en respectant les objectifs environnementaux fixés par l'Accord de Paris en 2015 : telle est l'équation à laquelle le groupement, piloté par Nexity avec Eiffage Immobilier et CDC Habitat en partenariat avec Groupama Immobilier, et EDF, est astreint sur le secteur E du futur Village des athlètes à Saint-Ouen. Pour relever le challenge, les équipes ont notamment recours à

trois modes constructifs distincts : le béton bas carbone sur les six bâtiments de logements en R+10, un mix bois-béton bas carbone avec façades ossature bois sur le bâtiment de bureau R+7, un mix bois-béton bas carbone structure mur ossature bois (MOB) sur cinq des douze bâtiments de logements en R+5. « Nous avons fait des choix différents selon les bâtiments pour respecter la réglementation incendie », explique Élodie Benoit, directrice de projets Village des athlètes chez Nexity Villes & Projets. « Elle est plus contraignante

à partir de 10 étages, ce qui nous a décidés à opter pour du béton bas carbone afin de la respecter tout en tenant nos engagements environnementaux consistant à limiter les émissions à 700 kilos de carbone par mètre carré, contre 1 200 à 1 500 sur un chantier traditionnel. Les spécificités techniques du bâtiment de bureaux, avec un dernier étage réservé à la pratique du sport, ne permettaient pas quant à elles d'installer des façades porteuses. » Les murs à ossature bois facilitent pour leur part la réversibilité, une des spécificités du Village des athlètes.

L'ALLIANCE GAGNANTE DU BOIS FRANÇAIS ET DU BÉTON BAS CARBONE

L'ensemble sera en effet laissé en héritage aux habitants de la commune de Saint-Ouen : sur les 58 000 m² en cours de développement au niveau du secteur E, pas moins de 527 logements seront aménagés dans les bâtiments existants après l'été 2024 et 15 000 m² de bureaux seront loués. Le mix bois-béton bas carbone structure MOB a également pour vertu d'offrir une meilleure qualité d'usage : « Les planchers en béton offrent une meilleure isolation acoustique et servent l'accessibilité universelle en garantissant des surfaces complètement planes, notamment vers les douches et les espaces extérieurs », ajoute Élodie Benoit.

Dernier point et non des moindres, le recours au bois respecte l'environnement, en particulier en phase chantier. « L'intégralité du bois structural du projet est issue des forêts françaises », souligne la directrice de projets. « Eiffage Construction a un outil de traçabilité, l'Étiquette Bois Eiffage, qui permet de s'en assurer, tandis que la présence de la Caisse des Dépôts et de Groupama Immobilier dans notre groupement, deux des plus grands propriétaires forestiers en France, sécurise l'approvisionnement. »

Le matériau bio-sourcé est transformé en murs à ossature bois au sein de l'usine Eiffage Savare, dans la région de Caen. Les panneaux de trois mètres par cinq sont ensuite transportés jusqu'à Saint-Ouen et assemblés comme un lego grandeur nature.

UN QUARTIER ÉCONOME EN ÉNERGIE ET QUI FAIT LA PART BELLE À LA NATURE

La consommation d'énergie sera réduite grâce à un pilotage énergétique intelligent développé par EDF, associé à la production d'électricité photovoltaïque en toiture à hauteur d'environ 20 % des besoins générés par le quartier. En complément, l'intégration des batteries des véhicules comme source d'électricité au niveau du bâtiment tertiaire permettra de lisser les pointes de consommation.

Côté végétation, un cinquième du quartier sera constitué de pleine terre plantée et des essences locales seront intégrées du sol aux toitures pour lutter contre les îlots de chaleur urbains. Le site comprendra par ailleurs des espaces de cultivation, une pépinière de plantes sauvages, un grand jardin partagé et un paysage vertical sur des terrasses et balcons végétalisés. « Green will be the new city ». .

« Un cinquième du quartier sera constitué de pleine terre plantée et des essences locales seront intégrées du sol aux toitures pour lutter contre les îlots de chaleur urbains. »

LE CHIFFRE

700

c'est, en kilos, les émissions de carbone par mètre carré contre 1 200 à 1 500 sur un chantier traditionnel



Photo : Nextty



Au Havre, une ancienne caserne de pompiers devient un quartier culturel, intergénérationnel et solidaire

Construite en 1920, l'ancienne caserne des pompiers de la ville du Havre est un véritable monument. Après le départ des gardiens du feu en 2014, la ville a souhaité lui donner une nouvelle vie. Découverte de la résidence « Blason », un quartier intergénérationnel, solidaire et culturel.



L'ancienne caserne des pompiers est un fleuron du Havre et, du fait de son histoire pendant la Seconde Guerre mondiale, l'un des plus anciens monuments de la ville. Les somptueux casques de pierre en mémoire des gardiens du feu à l'entrée du bâtiment, l'horloge restée intacte, sont des symboles à jamais gravés dans son histoire », confie avec émotion Jean Amoyal, architecte du projet qui se souvient encore avec nostalgie de son service militaire dans le corps des sapeurs-pompiers de Paris. « Ce projet est un projet de cœur pour moi en souvenir de la caserne Champerret que j'ai bien connue », poursuit-il. Après le départ des pompiers en 2014, la ville du Havre a lancé un appel à projets « dans un quartier qui avait besoin d'être redynamisé par de la mixité et de nouveaux équipements », ajoute Jean Amoyal du groupe Franc Architectures.

« PAS D'INTERGÉNÉRATIONNEL SANS ESPACES COMMUNS »

Dès 2018, les travaux de réhabilitation du site ont pu être lancés pour transformer le bâtiment en quartier à dominante résidentielle où « l'intergénérationnel est au cœur du projet », témoigne Éric Vialatel, président des Maisons de Marianne, des lieux de vie « où des jeunes vivent aux côtés de personnes âgées dans la convivialité et la solidarité ». « Ici, c'est davantage un "village de Marianne" avec beaucoup d'espaces et des animations ouvertes au public grâce à une grande cour intérieure

et une galerie d'art qui occupe tout le rez-de-chaussée ». « On ne peut pas faire d'intergénérationnel sans espaces communs », poursuit Jean Amoyal, « c'est pourquoi la programmation comprend 8 logements locatifs intermédiaires, 32 logements en accession à la propriété, majoritairement pour des jeunes actifs et des familles, 81 logements pour des seniors et une galerie d'art ouverte au grand public où tous les habitants de la résidence pourront se retrouver et rencontrer les visiteurs extérieurs ».

« L'intergénérationnel n'est pas une science spontanée », explique Éric Vialatel, « ce sont les loyers attractifs des logements qui font venir les jeunes, la présence et le dévouement des jeunes qui font venir les personnes âgées. Ces dernières gardent parfois les enfants des familles quand les familles doivent faire des courses ou participer à l'entretien des appartements des seniors ». Pour Jean-Malo Percevaux, directeur général de Nexity Normandie, « l'accession à la propriété permet d'ancrer les familles dans le projet sur le long terme et de créer une forme de stabilité auprès des personnes âgées, c'est en quelque sorte une forme d'assurance d'un lien social et solidaire créé dans la durée ».

« LA CULTURE EST UN PILIER DU PROJET ET LA FENÊTRE VERS LE QUARTIER »

« Je suis un passionné de photographie et d'art contemporain, c'est pour cela que beaucoup de projets sur lesquels

je travaille comportent une dimension culturelle », détaille Éric Vialatel, qui déplace une partie de sa collection personnelle dans l'exposition de la galerie du Blason. Quelques grands noms comme Robert Doisneau, Bernard Plossu, Robert Mapplethorpe ou encore Paolo Roversi sont exposés pour le plus grand bonheur des visiteurs, qu'ils soient esthètes ou néophytes. « La culture est un pilier du projet, mais surtout une fenêtre vers le quartier, créant une forme de porosité avec la ville pour inviter les passants à découvrir le bâtiment, à s'installer en terrasse et ainsi à créer de la vie dans la résidence », explique Jean Amoyal.

Les œuvres d'art et photographies prendront place là où les camions de pompiers ont occupé les lieux pendant près de cent ans en bénéficiant de ces grands espaces de garages, lumineux et avec une belle hauteur sous plafond. « On a voulu garder l'essence architecturale de ces espaces pour préserver l'historique du site, les visiteurs viendront tout autant pour les expositions que pour découvrir un lieu aussi emblématique que méconnu du grand public », ajoute Jean Amoyal. Inaugurée fin avril, la galerie contribuera également au rayonnement culturel de la ville qui ne cesse d'attirer artistes et touristes des Docks au Musée André Malraux. Et ce pour le plus grand bonheur de nos aînés qui retrouvent vie et convivialité au plus près de chez eux. ■

LE MOT DE FLORENT SAINT-MARTIN

Premier adjoint au maire du Havre

Premier adjoint au maire du Havre, Florent Saint-Martin revient sur les ambitions nourries par la municipalité et les habitants pour la réhabilitation de cette ancienne caserne, avec un quadruple défi à relever : urbanistique, patrimonial, social et intergénérationnel.

« Il s'agit d'un enjeu très important pour la ville, car la réhabilitation de cette caserne s'inscrit dans une dynamique de renouvellement urbain qui a déjà 10 ans : une large concertation sur le quartier Danton a été lancée en 2011 par Édouard Philippe, et elle a servi de matrice pour toutes les concertations

organisées au Havre par la suite.

La sauvegarde du patrimoine était aussi en jeu à travers cette caserne, qui est un bâtiment emblématique pour de nombreux Havrais, où beaucoup de familles de pompiers ont habité. Il s'agit d'une des plus belles réalisations de logement social de la Normandie, du point de vue de la qualité des logements, des espaces intérieurs, de la rénovation et des performances énergétiques.

Pour développer ce programme de logement intergénérationnel, le bailleur

a tenu à intégrer à la vie du lieu les compétences des Maisons de Marianne. Présentes dans la caserne par le biais d'un représentant installé dans un local dédié à l'entrée de la résidence, qui explique à chaque nouvel arrivant les démarches permettant aux occupants d'échanger des services, du temps, des compétences. Des animations et des permanences se tiennent ainsi tous les jours. Chaque habitant y a été sensibilisé au moment de se voir attribuer un logement. Nous avons par ailleurs veillé à travers ces choix d'attribution à respecter un équilibre et une diversité générationnelle entre les futurs occupants. »

Les Français et leur lieu de vie : un fort attachement, mais des envies d'ailleurs

Réalisée en partenariat avec Nexity, in'li et le Groupe BPCE, la dernière étude de L'Observatoire Société & Consommation (ObSoCo) offre un panorama détaillé des différents critères d'attachement des Français à leur lieu de vie en fonction de chaque type de territoire et des aspirations des habitants.

Parmi les tendances mises en lumière par l'Observatoire des ancrages & arbitrages sur les lieux de vie, un double enseignement s'impose : les Français se sentent majoritairement attachés à leur lieu de vie... mais 53 % d'entre eux aimeraient vivre ailleurs s'ils en avaient les moyens. La pandémie et les confinements n'y sont évidemment pas étrangers, et ont même motivé 3 projets de déménagement sur 10.

SACRIFIER SON TRAVAIL POUR CHANGER DE LIEU DE VIE : UNE MAJORITÉ DE FRANÇAIS SE DISENT PRÊTS

Sans surprise, ce bouleversement et ses conséquences profondes sur les habitudes de vie des Français sont là encore très perceptibles : le travail se place en tête des compromis susceptibles d'être réalisés par les sondés pour changer de lieu de vie (57 % de ceux qui envisagent de déménager dans le centre d'une grande ville ou d'une métropole seraient prêts à changer d'activité professionnelle, de même que 55 % de ceux choisissant la périphérie, et 48 % de ceux envisageant de déménager dans une ville moyenne).

« Ces nouveaux chiffres sont le reflet d'une précédente étude, Nouvelle(s) Vie(s) Françaises, pour laquelle nous avons demandé aux sondés dans quelle mesure la crise sanitaire avait eu un impact sur leur décision de changement de vie. 19 % des actifs envisageaient de se

reconvertir dans un autre domaine professionnel, ce qui fait notamment écho à l'émergence de nouvelles réflexions sur les métiers "utiles" et "inutiles" », observe Agnès Crozet, secrétaire générale de L'ObSoCo.

LE LIEN SOCIAL, CRITÈRE DÉTERMINANT DANS L'ATTACHEMENT AU LIEU DE VIE

Autre enseignement majeur, la qualité du lien social est devenue un aspect déterminant : il s'agit du premier facteur d'attachement des Français à leur territoire, dont la capacité à favoriser le lien social est identifiée comme essentielle (en tête devant les déplacements, l'éducation des enfants, ou encore la culture). Si 53 % des Français déclarent qu'ils aimeraient vivre ailleurs, ce pourcentage monte en flèche quand il s'agit des Franciliens (70 %), et encore plus avec les Parisiens (72 %). Une quête qui risque toutefois de se voir tempérée par des barrières matérielles : l'enquête note en effet que 20 % des Français souhaitant déménager ne seront pas en mesure de franchir le pas, notamment à cause de contraintes financières.

« Ce chiffre ne traduit pas de rejet en bloc de la grande ville, qui est essentiellement décriée pour les excès et les nuisances de la surdensité. Leurs habitants sont surtout en quête d'une densité apaisée, car la grande ville a encore de nombreuses qualités reconnues », précise Aurélie Lemoine, directrice Marketing stratégique et Études chez Nexity. ■

PORTRAITS DE FRANÇAIS

Source : L'ObSoCo/Groupe BPCE/in'li/Nexity, 2021



Les Périurbains Comblés

Habitants des couronnes des moyennes et grandes aires urbaines très attachés à leur territoire et très satisfaits de leur qualité de vie.



Les Impliqués

Groupe très attaché à son lieu de vie et particulièrement impliqué dans les activités du territoire. Aiment l'urbanité et les liens avec les habitants mais cherchent du moins dense.



Les Citadins Contrariés

Hyper-urbains très attachés à leur territoire et satisfaits de leur qualité de vie et de l'animation urbaine. Souhaitent cependant vivre ailleurs pour du moins dense et davantage de contact avec la nature. Aiment les écoquartiers.



Les Ruraux Actifs

Habitants des communes rurales de petites et moyennes aires urbaines qui se déplacent beaucoup. Attachés à leur territoire, il regrettent cependant le manque d'activités et les difficultés d'accès à l'emploi.



Les Ruraux Délaissés

Habitants des communes rurales en grande couronne ou hors attraction des villes. Peu attachés à leur territoire, la plupart aimeraient vivre ailleurs dans un territoire plus dense et mieux adapté au vieillissement.



Les Périurbains Contraints

Habitants des couronnes des grandes villes, dans des communes assez denses. Faiblement attachés à leur territoire, ils aimeraient vivre ailleurs mais beaucoup ne le feront pas. Ils cherchent avant tout la sécurité.



Les Citadins Dépités

Habitants des couronnes des grandes agglomérations qui se sentent très mal là où ils vivent et veulent tous aller vivre ailleurs. Tous n'en ont pas les moyens. Aspirent à davantage de nature, et sont prêts à de nombreux sacrifices pour rejoindre leur lieu de vie idéal.



Magazine

ENVIES DE VILLE



TRANSITION ÉCOLOGIQUE

HABITAT

POPULATIONS

GRANDS PROJETS

ATTRACTIVITÉ

PENSER LA VILLE

Décideurs politiques, professionnels de la construction
et de l'aménagement, étudiants, citoyens...

Envies de ville donne la parole à tous ceux qui font
l'espace urbain et propose des décryptages
aussi pratiques que prospectifs sur les enjeux de la ville
d'aujourd'hui et de demain.

INSCRIVEZ-VOUS À LA NEWLETTER ENVIES DE VILLE

Chaque semaine, de nouveaux contenus apporteurs de solutions pour vos territoires

enviesdeville.fr

ENVIES
DE VILLE

est édité par la Direction Générale de Nexity – 19 rue de Vienne, 75008 Paris.

Directrice de la publication : Véronique Bédague.

Directrice de la rédaction : Anne Gindt.

Conception, réalisation : Cabinet ÉVIDENCE.

Impression : Melun–Impressions S.A. rue Jean–Baptiste Colbert 77350 Le Mée–sur–seine.

Parution : 2^e trimestre 2022. Cet ouvrage est remis à titre gratuit.

Ce magazine a été imprimé sur du papier recyclé.

En savoir plus

contact@enviesdeville.fr

www.enviesdeville.fr

Envies de ville
est produit par Nexity.

