

# L'ESPACE PUBLIC, AU SERVICE DU COMMUN

## REGARD SUR DES AMÉNAGEMENTS EXEMPLAIRES

DOSSIER

### PENSER LES ESPACES COMMUNS DEMAIN

Interviews de S. Lavadinho  
et E. Vilarem

### LES HALLES GOURMANDES FONT LE PLEIN

Comment elles « boostent »  
l'attractivité des villes

### LE VILLAGE DES ATHLÈTES

Un modèle d'accessibilité  
pour tous



PATÉ CROUTE

SPORTS

GP PLACE

PRESSE

COMMUNALE  
ST-DUEN





**L** / histoire, y compris très récente, nous apprend combien l'organisation urbaine et l'espace public facilitent la vie quotidienne et sociale ou, a contrario, isolent les foyers et les individus.

Par définition, l'espace public appartient à « tous ». L'espace public, ses parcs, jardins, rues, places, cours, marchés, halles, quais et promenades, c'est vraiment là où la vie ensemble se joue.

Précisément parce qu'il est un bien commun, l'espace public est tout sauf neutre et l'enjeu de son utilisation ne peut être traité par une simple répartition arithmétique des mètres carrés entre chaque usage : tant pour la voiture, tant pour les vélos, tant pour les piétons et s'il reste quelque chose, un peu d'espace pour celles et ceux qui ne font pas que passer.

À l'échelle de nos projets d'aménagements urbains et notamment dans les opérations

de requalification urbaine, chaque espace libéré doit être mis au service de l'enrichissement de l'espace social, des mobilités douces, y compris piétonnes, des interactions et activités humaines, en un mot, de la vie quotidienne.

Cela implique de penser des aménagements qui intègrent aussi bien les fonctions de la ville (commerces, services publics, mobilités...) que ses équipements (éclairage, mobilier urbain...) ou la qualité de son environnement (végétalisation, îlot de fraîcheur, place de l'eau), le tout en interaction avec les espaces privés.

Le banc public est un parfait concentré de ce que doit pouvoir être un espace public commun : il est démocratique – en principe – intergénérationnel, gratuit, accessible à tous et multifonctionnel. On peut s'y reposer, converser, contempler, attendre, lire, travailler, manger... Chacun l'occupe à sa manière.

Depuis l’alternance des périodes de confinement et de déconfinement de la crise sanitaire, on a vu émerger de nouvelles formes d’occupation de cet espace public : pistes cyclables, terrasses aménagées, rues rendues aux piétons... Temporaires d’abord, puis durablement structurées.

Dans cette nouvelle organisation et répartition de l’espace urbain, qui va l’emporter ? Rien n’est écrit, mais il est à peu près certain qu’il n’y aura pas de retour en arrière, notamment sur la place reconquise des piétons.

L’autre question incontournable, c’est qui est responsable de quoi ? Il faut une vision pour concevoir l’espace public, de l’argent pour le transformer, des compétences pour le gérer et des personnes pour l’entretenir et le sécuriser. Difficile d’envisager que cela puisse se déployer sans de nouveaux modèles publics-privés.

Je suis convaincue que, demain, les décideurs publics continueront à décider, mais, qu’après avoir inventé la délégation de service public, ils inventeront une forme de délégation de l’espace public. Nous, opérateurs de la ville et acteurs de l’immobilier, non seulement nous produirons de l’aménagement et du logement pour répondre aux besoins des collectivités et des habitants, mais nous prendrons aussi notre part pour créer de l’urbanité, c’est-à-dire notre capacité commune à développer un art de vivre ensemble.

*“Parce qu’il est un bien commun, l’espace public est tout sauf neutre. Et l’enjeu de son utilisation ne peut être traité par une simple répartition arithmétique des mètres carrés.”*



**Véronique Bédague**  
Présidente-Directrice générale  
de Nexity

Photo : E. Legouhy

## Dossier

### L'espace public au service du commun

#### « L'INTERACTION PUBLIC-PRIVÉ, ESSENTIELLE AUX AMÉNAGEMENTS DE QUALITÉ »

Comment concilier densité urbaine et qualité de vie ? Interview de Jean-Luc Porcedo. **P.6**

#### COMMENT INNOVER DANS UN CONTEXTE BUDGÉTAIRE CONTRAINT ?

La question de la monétisation se pose, alors que les fonds publics se réduisent. **P.8**

#### « L'ÉCHELLE PROPOSÉE DOIT ÊTRE L'ÉCHELLE DE LA MARCHÉ »

Comment transformer la ville fonctionnelle en ville relationnelle ? Interview de Sonia Lavadinho. **P.10**

#### LES HALLES GOURMANDES, LOCOMOTIVES DE L'ATTRACTIVITÉ DES VILLES

En moins de 10 ans, le nombre de halles gourmandes a été multiplié par 10 en France. Zoom sur ce phénomène. **P.12**

#### DENSIFIER LES ZONES PAVILLONNAIRES, UNE SOLUTION FACE À LA CRISE DU LOGEMENT ?

La densification apparaît comme une solution prometteuse pour créer de nouvelles habitations. **P.14**

#### LES LEÇONS URBAINES DU « VILLAGE DES ATHLÈTES »

Le « Village » a été érigé avec en tête un défi majeur : garantir une accessibilité universelle. **P.16**

#### ET SI LE RECYCLAGE URBAIN TRANSFORMAIT NOS VI(LL)ES ?

Refaire la ville sur la ville peut-il être bénéfique pour les habitants ? Explications avec Emma Vilarem. **P.18**

#### CES VILLES INVENTENT UNE NOUVELLE VIE POUR LEURS PARKINGS

Alors que le foncier disponible devient rare, ces vastes espaces peuvent être affectés à d'autres usages. **P.20**



Photo : iStock

# SOMMAIRE

## Environnement

### UNE MÉTHODE POUR MESURER L'IMPACT CARBONE D'UN QUARTIER

Zoom sur une approche qui permettra de penser la ville bas carbone à une nouvelle échelle. **P.22**

### « INTÉGRER L'EAU AUX PROJETS URBAINS, C'EST FONDAMENTAL »

Quel urbanisme face aux défis environnementaux croissants ? Réponses avec Iris Chervet. **P.24**

En couverture et page 13 :  
La Communale à Saint-Ouen,  
Marina Viguié

*La Zac des Laugiers, Solliès-Pont (83)*



# L'ESPACE PUBLIC

## AU SERVICE DU COMMUN

À travers des interviews d'experts et des analyses de projets récents, abordons des défis tels que la densité urbaine, l'innovation face aux contraintes budgétaires et la transformation des espaces de vie. Notre objectif : éclairer les voies vers des environnements urbains de qualité, propices au partage et à l'interaction.

# « L'interaction entre le public et le privé est essentielle pour réaliser des aménagements de qualité »

Comment concilier densité urbaine et qualité de vie ? Jean-Luc Porcedo, directeur général du pôle Transformation des territoires et président de Nexity Villes & Projets, décrypte l'évolution vers des espaces publics multifonctionnels et durables.

Photo : E. Legouhy



**Quels sont, selon vous, les grands défis de l'aménagement de l'espace public auxquels font face les élus ?**

**Jean-Luc Porcedo :** Le grand défi est de concilier densité urbaine et qualité de vie, en s'appuyant sur quatre piliers fondamentaux : la sécurité, la présence de commerces, la diversité des mobilités et l'intégration

des fonctionnalités. Le succès d'un espace public que l'on apprécie, que l'on considère comme sécurisé, se mesure par la perception qu'en ont les piétons, quel que soit leur genre, leur âge, qu'il s'agisse de personnes seules, accompagnées, avec une poussette ou de personnes plus âgées. Sa qualité se manifeste lorsque la sécurité est assurée, les commerces sont accessibles, les différentes mobilités cohabitent sans conflit et les besoins des piétons sont pleinement satisfaits. C'est l'espace public qui fait accepter la densité ! Le grand axe central du Village olympique, le mail Finot, est une très bonne illustration de cette acceptabilité. Pour les élus, le défi est de faire cohabiter harmonieusement ces quatre fondamentaux.

**Est-ce que l'espace public tel qu'on le pense aujourd'hui est différent de celui d'hier ?**

**J-L P. :** Absolument. La vision urbaine a profondément changé au cours des dernières décennies, autour de trois dimensions. On est passé d'un modèle monofonctionnel à un concept multifonctionnel et inclusif. Avant, la vision urbaine de l'espace public était catégorielle : une zone pour les voitures, une pour les piétons... et rarement pour autre chose. C'était un urbanisme de superposition de couches, avec comme degré ultime l'urbanisme de dalle. Deuxième évolution, le passage de la ville minérale à la ville végétalisée : les espaces publics sont désormais pensés pour encourager la biodiversité et répondre aux défis climatiques. La troisième transformation reflète les changements dans nos modes de vie et de déplacement, avec un accent

sur la mobilité durable et l'accès à des espaces publics de qualité : on voit se développer des hubs de mobilité, des équipements pour les mobilités douces, qui impactent l'organisation de l'espace public.

**Comment les élus peuvent-ils planifier efficacement les transformations urbaines dans le temps de leur mandat ?**

**J-L P. :** La ville se transforme d'abord par les infrastructures de mobilité, parce qu'elles redistribuent tout l'aménagement public autour d'elle et modifient durablement le paysage urbain. C'est quelque chose qui se vérifie systématiquement. Prenez Grenoble, Toulouse, Paris : toutes ces villes ont entamé leur mue avec l'arrivée du tramway. Le temps de cette transformation nécessite une vision à long terme, et se conçoit souvent sur deux mandats, quelle que soit l'impatience des citoyens. La transformation des entrées de villes à laquelle nous travaillons actuellement, ce sont des projets qui prennent dix ans... C'est donc vraiment peu ! Et ces opérations de régénération urbaine ne sont possibles que parce que ces zones, en extension du développement des villes, intègrent déjà des éléments de mobilité. Il faut que nous soyons vigilants en pensant l'accessibilité de ces nouveaux espaces pour un monde post-voiture individuelle, sans reproduire le modèle du « tout-voiture ». Sinon, nous allons retomber dans une impasse.

**Pouvez-vous donner des exemples de projets urbains qui illustrent votre vision ?**

**J-J P. :** De nombreux projets à travers la France illustrent cette évolution vers des espaces publics plus inclusifs et durables. À Solliès-Pont, l'accent est mis sur la mobilité douce avec, à l'entrée du projet que nous venons de livrer, un parking silo qui fait que les voitures ne rentrent pas. À Montreuil, dans la ZAC des Acacias, la mise en place d'équipements publics a marqué le paysage, soulignant leur importance cruciale pour la communauté. À Pantin, le réaménagement du canal de l'Ourcq illustre parfaitement

l'intégration de la mobilité douce dans l'espace urbain. Cette démarche a mis en avant l'importance de l'eau et la valorisation de l'espace piétonnier, devenus le cœur du projet de revitalisation du quartier, augmentant ainsi sa qualité et son attractivité. À Lyon Confluence, une démarche similaire a été adoptée concernant la rue principale, en se concentrant sur les différentes formes de mobilité. Sur la ZAC des Docks à Saint-Ouen, la diversité des aménagements, incluant des logements, des équipements institutionnels tels que le siège de la Région, la plus grande halle gourmande d'Europe, un vaste parc et l'accès à la ligne 14 du métro, sont autant d'éléments clés d'une transformation urbaine réussie. Ces projets montrent que la qualité de l'espace public est un levier pour équilibrer la densité urbaine et améliorer la qualité de vie.

#### Comment voyez-vous ces mutations évoluer ?

**J-L P. :** Aujourd'hui, il y a un autre phénomène, c'est la place du vélo, dont l'usage a été accéléré par la crise de la Covid-19, et qui a participé à remodeler l'espace public. Après la voiture, et le transport individuel – et surtout le vélo –, il y aura un troisième temps, qui sera celui du piéton. L'espace public va se réorganiser autour de lui : Barcelone, Paris, les pays scandinaves... Il y a beaucoup d'exemples qui montrent que cela fonctionne. Et encore une fois, autour de ces espaces conçus pour les piétons, on voit les commerces revenir, une meilleure qualité de l'éclairage public, des îlots de fraîcheur, etc. C'est cela, l'aboutissement de la transformation de la vie en espace urbain. Et il

n'y aura pas de retour en arrière sur la place de la nature et celle du piéton dans un espace public apaisé. La question des prochaines années, c'est comment transposer cette vision dans des lieux où l'on a encore besoin de la voiture ?

#### Quel est le rôle de la collaboration entre les secteurs public et privé dans ces aménagements ?

**J-L P. :** L'interaction entre le public et le privé est essentielle pour co-financer et réaliser des aménagements de qualité. Les projets d'espace public exigent souvent un investissement public significatif, complété par l'implication des opérateurs privés dans le développement d'espaces résidentiels et de services de qualité. Cette synergie permet de relever les défis actuels, notamment en matière de crise économique, et d'assurer la viabilité et la durabilité des projets d'aménagement urbain. Lorsque l'on réfléchit à la restructuration ou à l'aménagement d'un quartier, on pense aux espaces publics en premier. Ce n'est qu'ensuite que l'on travaille l'immobilier qui remplira l'espace privé dégagé.

La collaboration public-privé a tout son sens puisque le privé apporte une partie de la réponse, en co-finançant les projets. L'espace public, si on veut qu'il soit de qualité, a un prix. Plus on travaille sur une surface importante, et plus on permet de co-financer de l'aménagement de l'espace public. C'est difficile aujourd'hui, car la crise rebat toutes ces cartes : les opérateurs privés arrivent plus difficilement à vendre leurs projets, donc l'on construit moins, et les aménagements d'espace public sont interrogés. ■

“ Le grand défi est de concilier densité urbaine et qualité de vie. ”

Jean-Luc Porcedo

Les Berges d'Houllippe,  
Saint-Jean-de-la-Ruelle (45)



# Espaces publics : comment innover dans un contexte budgétaire contraint ?

Face à l'urgence climatique, la question de la monétisation des externalités positives des espaces publics se pose, alors que les fonds publics se réduisent et que les opérateurs privés doivent se réinventer pour garantir leur durabilité.

**A** lors que la troisième version de la Stratégie Nationale Bas-Carbone est en cours de bouclage, la question de l'aménagement des villes cristallise tous les enjeux pour préparer la résilience des territoires de demain : multiplication des espaces verts, aménagement de voiries adaptées aux mobilités douces, création de lieux de mixité sociale et de convivialité citoyenne... Autant d'attentes désormais omniprésentes dans les commandes publiques. Mais la question du financement de ces aménités se pose : comment réinventer le financement de villes qualitatives et aptes à relever les défis de demain ?

## DU DUO CANONIQUE

### AMÉNAGEUR-PROMOTEUR AUX AIDES D'ÉTAT

Comme le rappelle Marie Llorente, consultante-chercheuse et professeur d'Économie de l'aménagement à Sciences Po, « *tout ce qui est public et commun nécessite des investissements importants sans pour autant générer des recettes monétaires, ce qui pose inévitablement la question du financement.* » Dans le cas d'opérations de ZAC classiques, les espaces publics sont à la charge de l'opérateur privé proportionnellement aux besoins engendrés par son projet. Le reste doit être assumé par la collectivité. La vente des logements constitue la clé de voûte du bilan de promotion – et donc du bilan d'aménagement qui en dépend directement – et permet de dégager le budget qui sera investi dans les espaces publics. Ce modèle, dépendant de la commercialisation des logements, est inévitablement rendu vulnérable par l'instabilité cyclique du marché immobilier.

“ *Tout ce qui est public et commun nécessite des investissements importants.* ”

Au-delà de la participation des opérateurs privés, d'autres sources de financement peuvent donc être mobilisées par la collectivité.

- **Les taxes**, comme la taxe d'aménagement, levée sur toutes les opérations nécessitant une autorisation d'urbanisme pour financer les équipements publics (voiries, réseaux et places, qui relèvent toujours de l'autorité communale).
- **Les aides publiques et subventions**, qui peuvent provenir de différents échelons territoriaux (du département à l'Union européenne) pour financer les équipements et espaces publics au sein des opérations.

À l'échelle nationale, des fonds sont créés pour venir en appui aux projets qui s'inscrivent dans la lignée des orientations politiques portées par l'État, comme Territoires d'industrie ou France Relance. La plateforme Aménagement Urbain soutient les grands projets d'aménagement structurants pour les territoires et vertueux du point de vue environnemental. L'ensemble des aides auxquelles les porteurs de projet peuvent prétendre sont recensées et triées sur le site de la start-up d'État Aides-territoires, pensé comme un outil d'aide à la décision et à la mise en œuvre des opérations d'aménagement par les collectivités.

## DIVERSIFICATION DES ACTEURS ET HYBRIDATION DES RÔLES

De nouveaux modèles public-privé plus souples s'imposent aussi face au modèle traditionnel de financement des espaces publics. L'urbanisme privé négocié, institutionnalisé par la



Photo : iStock

loi MOLLE de 2009 qui crée la convention de PUP (Projet urbain partenarial), est aujourd’hui particulièrement populaire. Le PUP permet de faire participer les opérateurs privés et les propriétaires fonciers au financement des équipements publics au sein d’une opération à laquelle ils sont associés, répartissant ainsi le risque financier entre privé et public.

Pour autant, la contrainte de rentabilité à laquelle sont soumises les entreprises peut les empêcher d’assumer le haut niveau de risque associé aux opérations d’aménagement complexes, qui s’étalent parfois sur plusieurs décennies et devront de ce fait rester à la charge du public.

### FINANCIARISER LA NATURE, UNE SOLUTION DURABLE ?

La « charge foncière verte », qui pourrait être intégrée aux recettes des bilans d’aménagement, demande encore à être mieux définie. Elle est notamment utilisée par l’Établissement public foncier d’Île-de-France (EPFIF) qui propose de valoriser les espaces verts et de pleine terre pour « [donner] une valeur à la nature et au recyclage urbain » dans le cadre de sa nouvelle stratégie foncière francilienne. Cette option serait profitable à beaucoup d’opérateurs propriétaires de fonciers qui seront bientôt classés N dans le cadre du ZAN (et qui deviendront donc non constructibles). D’autres réflexions sont en cours sur la création d’une compensation monétaire en cas de destruction d’espaces naturels par une opération d’aménagement (qui implique aujourd’hui une compensation naturelle), voire sur la création d’un marché de droits à compenser.

« Outre les outils de financement, ce sont aussi des dispositifs incitatifs et partenariaux qu’il faut penser aujourd’hui pour réguler



Photo : Foster + Partners

Le projet du nouveau « Slussen », une transformation urbaine majeure en Suède, se concentre sur l’amélioration des espaces publics au cœur de la capitale. Il vise à revitaliser le secteur autour d’une écluse historique, mêlant infrastructures de transport modernes et espaces publics animés. Le cœur du projet est la « Place de l’eau », un espace

piéton entouré de nouveaux établissements et lieux culturels. Le projet accorde une importance particulière à la préservation du caractère de Stockholm tout en améliorant la connectivité entre Södermalm et Gamla Stan, deux îles du cœur de la ville, grâce à des itinéraires piétonniers et cyclables. Ces efforts transforment un ancien carrefour de trafic en un lieu de rencontres.

et atténuer les dérives inflationnistes de ces dernières années », analyse Marie Llorente, pour qui le modèle économique des opérateurs doit se réinventer pour répondre aux objectifs de durabilité : « les opérateurs ne peuvent plus être de simples producteurs de mètres carrés de surface utile ; il faut qu’ils deviennent des opérateurs à mission, chargés de produire des biens de première nécessité capables de durer dans le temps. »

# « L'échelle proposée doit être l'échelle de la marche »

Anthropologue et géographe, Sonia Lavadinho s'intéresse à la dimension sociale des mobilités dans l'espace public. Elle prône la transformation de la ville fonctionnelle en ville relationnelle, concept qu'elle lie au développement durable.



## Qu'entend-on par une ville « à hauteur d'homme » ?



DR

**Sonia Lavadinho :** Pendant longtemps, les dimensions du réseau viaire et les proportions du tissu bâti des villes permettaient d'accrocher plus naturellement le regard sur les façades et les détails du bâti. En s'étalant tant à l'horizontale qu'à la verticale, la fabrique de la ville du XX<sup>e</sup> siècle nous a fait perdre le sens

de l'échelle humaine. L'ascenseur, ou la possibilité de se mouvoir mécaniquement en verticalité, a sonné le glas de la ville à hauteur d'homme.

La ville à « hauteur de regard » remet au goût du jour cette valeur primordiale. Vancouver, par exemple, comprend dans son plan d'urbanisme un traitement différent des trois premiers étages, qui doivent répondre à une exigence esthétique et expérientielle.

Le rapport à la vitesse a également changé. Lorsque les villes se concentraient encore sur un rayon de 5 km, l'heure de marche était la principale unité de mesure. L'étalement urbain et la mécanisation de notre mobilité ont totalement changé le rapport aux distances, si bien que nous faisons sans cesse l'expérience d'une vitesse qui n'est pas la nôtre. Le double

pari de la verticalité et de l'étalement urbain va de pair avec une société consommatrice d'énergie, ce qui n'est pas un modèle durable.

## Quels sont les attributs d'une ville « relationnelle » et comment se distingue-t-elle ?

**S. L. :** La ville relationnelle est la ville qui prend soin de ses espaces de sociabilité, et qui cherche à créer du lien avec le vivant. La ville relationnelle passe également par une valorisation du « dehors ». Il faut intégrer beaucoup plus massivement des espaces végétalisés au cœur de la ville, non seulement parce qu'ils assurent la nécessaire fraîcheur qui garantit que la ville restera vivable, mais aussi parce qu'ils sont des moyens efficaces pour lutter contre l'isolement et la sédentarité.

Les « rues aux écoles » ou les « cours oasis » ouvertes sur les quartiers sont des pistes à suivre pour instaurer des espaces relationnels plus sereins, plus conviviaux et plus solidaires.

## Pourquoi la plupart des villes ne sont-elles pas « relationnelles » ?

**S. L. :** Les routes départementales, les centres commerciaux ou les accès d'autoroute ne sont pas conçus à une échelle marchable, ce qui induit dans les couronnes périurbaines un rapport déshumanisé et désagréable à l'espace public. Cela n'est pourtant pas une fatalité : la ville de Bogotá en Colombie

« On ne peut pas avoir de bons liens avec les autres, si on n'a pas de bons liens avec soi-même et avec la nature. »



Photo : Samuel Dhote

*L'immeuble Connexio,  
Fives Cail à Lille (59)  
Architecte : XDGA Architecture*

a voulu rendre l'expérience de l'espace public à grande échelle plus humaine en inaugurant les ciclovías. Ce concept consiste à réserver l'accès aux grands axes routiers uniquement aux piétons et cyclistes chaque dimanche et jour férié. Le phénomène est devenu si populaire qu'il s'est depuis répandu dans d'autres grandes villes de l'Amérique latine. Aux États-Unis, au Canada ou en Corée du Sud, nous avons pu assister à plusieurs dizaines de reconversions définitives d'autoroutes en grands parcs.

**Quels sont les exemples récents d'aménagement dont il faudrait s'inspirer ?**

**S. L. :** Le concept de la deuxième peau des parcs, que j'ai proposé initialement dans le cadre de l'accompagnement de l'élaboration de la stratégie Paris Piéton et dont j'accompagne actuellement la stratégie d'implémentation à Bordeaux et à Buenos Aires, est un modèle intéressant à plus d'un titre, car il permet vraiment d'accélérer le mouvement. Il est plus facile d'étendre un parc existant, en reconquérant les rues alentour, plutôt que d'en créer un de toutes pièces. Multipliez cette action par les 30 à 50 parcs dont les villes disposent en moyenne : l'effet de levier est immense... et surtout immédiat. Un deuxième grand levier consiste à transformer les grands boulevards en « ruisseaux de fraîcheur », séquencés par une succession de carrefours végétalisés comme cela vient d'être réalisé à Barcelone ou plus près de nous avec le projet de refonte de la rue Garibaldi à Lyon.

*«Lorsqu'il y a des personnes âgées et des enfants, les rues sont perçues comme plus sûres.»*

**Quels conseils donneriez-vous à des élus afin de fabriquer la ville relationnelle ?**

**S. L. :** L'objectif est de revoir de fond en comble la fonction de chaque mètre carré : à quoi sert cet espace ? Est-il utilisé à bon escient ? Pourrait-on faire mieux ? L'espace est une ressource rare, trop rare pour le réserver uniquement à la ville fonctionnelle. L'idée phare de la ville relationnelle est de renouer avec le rôle profondément démocratique de la cité. Au Canada, Montréal encourage ses habitants à transformer des centaines de rues en « ruelles vertes » et noue des partenariats avec des restaurants riverains de ses parcs pour fournir des pique-niques, tandis qu'en France, c'est Nantes qui s'inscrit en tête sur la question de l'accès facile et gratuit au « boire et manger ».

Une autre façon innovante de penser la ville est probablement de s'emparer de la question nocturne. En raison de l'augmentation des températures, la nuit s'imposera de plus en plus comme un moment nécessaire de respiration et de fraîcheur pour tous les publics. Le créneau 21h-00h doit donc être pensé comme un moment relationnel, avec des animations de proximité et de quartier, notamment dans les périphéries. On y habite certes, mais qu'est-ce qu'on y fait le soir ? Qu'est-ce qu'on y fait le week-end ?

# Les halles gourmandes, nouvelles locomotives de l'attractivité des villes

Si le concept était encore assez méconnu il y a quelques années, les halles gourmandes se multiplient désormais dans toute la France. Plus que des espaces de restauration, elles sont de véritables moteurs de l'attractivité des villes.

**E**n moins de 10 ans, le nombre de halles gourmandes a été multiplié par 10 en France. Le concept est simple : une multitude de stands de produits et cuisines du monde avec un espace de dégustation commun. Ce modèle mixte, entre marché et restaurant, séduit aussi bien les clients, à la recherche de produits de qualité et de lieux branchés, que les villes, qui voient dans les halles un nouveau moteur de leur attractivité.

## UN PHÉNOMÈNE GOURMAND QUI TOUCHE TOUTE LA FRANCE

Partons à Léguevin, à 15 km à l'ouest de Toulouse en direction d'Auch. Ici, les halles regroupent un marché couvert permanent avec des artisans, des commerçants et des producteurs, ainsi qu'un restaurant de 80 places. Depuis l'ouverture, en septembre 2024, le lieu ne désemplit pas. Clé du succès : dans cette halle 100 % alimentaire, on ne trouve que des produits issus du terroir local, à des prix accessibles.

Toujours du côté de la Ville rose, les Halles de la Cartoucherie se sont imposées en quelques mois comme le nouveau lieu à la mode de Toulouse, en

devenant le pôle d'attractivité d'un quartier en pleine expansion. Les 23 stands de restauration regroupent à la fois des cuisines du monde et des produits régionaux. On y trouve également un marché et des activités spor-

“Restituer un patrimoine de la ville aux habitants.”

tives, contribuant à faire des halles une des nouvelles centralités de l'Ouest toulousain.

Dans les métropoles, les banlieues, les villes moyennes... Les projets se multiplient partout en France. Les halles ne sont pas l'apanage des grandes villes, loin de là. À titre d'exemple, une halle gourmande avec des étals, un restaurant et un café ouvrira ses portes au printemps 2025 à Laval, en Pays de Loire.

Dans le centre de la France, en périphérie de Clermont-Ferrand, les Halles du Brézet sont victimes de leur succès. L'affluence est telle... qu'une deuxième halle va être ouverte, à seulement quelques kilomètres de là. Plus au sud, à Montpellier, ce sont pas moins de 4 halles gourmandes qui ont vu le jour ces 4 dernières années.

Si certaines halles ne sont « que » gourmandes, d'autres, au contraire, sont de véritables lieux hybrides, mêlant gastronomie, loisirs et culture. En région parisienne, à Saint-Ouen, la Communale est le parfait exemple de ce type de lieu d'un nouveau genre. Ouverte en janvier 2024, la halle de 7 500 m<sup>2</sup> – ni plus ni moins que la plus grande halle gourmande d'Europe – propose aussi bien un marché, avec 10 étals de produits frais, que 8 kiosques gourmands pour déguster de la cuisine locale et internationale, des bars où l'on peut déguster une bière brassée sur place, mais aussi une cuisine partagée, une salle de spectacle ou encore une offre multimédia (avec notamment un studio de production et une radio en ligne). Un rayonnement dont profite tout le quartier,



© Marina Viguier

au dynamisme retrouvé, notamment depuis l'arrivée de l'extension de la ligne 14 du métro parisien.

### LES HALLES COMME OUTIL DE REVITALISATION URBAINE

Pour les villes, c'est d'ailleurs le principal atout de ces halles : elles participent fortement à l'attractivité des

quartiers dans lesquels elles s'implantent. Elles permettent d'attirer un public varié : des familles venues partager un repas, des amis qui prennent un verre après une journée de travail, un couple de jeunes actifs venus acheter des produits frais... Les halles sont un lieu où l'on se retrouve et où chacun peut trouver son bonheur, tout au

long de la journée ou de la soirée ; elles renouent avec une des fonctionnalités premières des villes, construites autour des places de marché. Ainsi, à Saint-Ouen, la Communale est devenue le nouveau marqueur du récent quartier des Docks.

### ALLIER LIEUX BRANCHÉS ET CONSERVATION DU PATRIMOINE

Souvent construites sur des sites chargés d'histoire devenus vétustes et inutilisés, les halles permettent également de restituer un patrimoine et un espace de la ville aux habitants. Ainsi, la Communale, à Saint-Ouen, est une ancienne halle Alstom. Construite en 1924, elle est le dernier symbole de l'héritage industriel et ouvrier du quartier. Sa rénovation respecte l'histoire du bâtiment, tout en y intégrant modernité et durabilité, grâce à l'utilisation de matériaux recyclés. De même, les Halles de la Cartoucherie, à Toulouse, sont un héritage des ateliers militaires qui occupaient l'ensemble du quartier. En réhabilitant ces lieux, les halles leur offrent une seconde vie. La recette idéale pour combiner attractivité et conservation du patrimoine local. ■

## FREY RÉINVENTE LE CENTRE COMMERCIAL

**S**écialisée dans le développement et l'exploitation de centres commerciaux de plein air en Europe, la foncière FREY s'est donné pour mission de remettre le commerce au service de l'intérêt collectif. En réponse aux profondes mutations qu'a connues le secteur ces dernières années, FREY redéfinit l'imaginaire des centres commerciaux en les transformant en lieux multifonctionnels et adaptés aux besoins des territoires, au travers de son concept de Shopping Promenade ; des lieux pluriels, mixant les offres et les usages pour répondre à toutes les envies et respectueux de l'environnement.

Récemment, c'est au sein d'une des

plus grandes opérations de régénération urbaine de ces dernières années, menée à Saint-Ouen-sur-Seine par Nexity, que FREY développe son premier Shopping Promenade urbain, dont la Communale est la figure de proue. Véritable locomotive d'un projet commercial plus large, cette halle s'impose comme la nouvelle destination et centralité urbaine du quartier des Docks de Saint-Ouen. Pour mener à bien ce projet de halle gourmande et culturelle, FREY s'est entourée de La Lune Rousse, qui anime notamment le Ground Control à Paris 12<sup>e</sup>, partenaire idéal pour créer la plus grande destination gastronomique, culturelle et festive d'Europe.

# Densifier les zones pavillonnaires, une solution face à la crise du logement ?

Face à une crise du logement sans précédent, la densification des zones pavillonnaires apparaît comme une solution prometteuse pour créer de nouvelles habitations, tout en respectant les objectifs de non-artificialisation des sols. Explications avec Lily Munson, secrétaire générale de la start-up d'urbanisme Villes Vivantes.



**L**e moins que l'on puisse dire, c'est que le compte n'y est pas. Selon la FPI (Fédération des promoteurs immobiliers), il faudrait bâtir ou réhabiliter à minima 449 000 logements tous les ans en France pendant une décennie pour couvrir les besoins en logement actuels et à venir. Or, le nombre de mises en chantier ne cesse de baisser. En 2023, seulement 373 100 permis de construire ont été délivrés, soit 115 900 de moins par rapport à l'année précédente, ce qui représente un recul de 23,7%. Et l'année 2024 ne s'annonce pas meilleure. En cause, le manque de foncier disponible, l'impératif de stopper l'expansion urbaine fixé par le ZAN, la réticence de certains élus, la difficulté d'accès au crédit, mais aussi la hausse des prix de l'énergie et des matières premières. Pourtant, il existe des solutions.

### LE TISSU PAVILLONNAIRE REGORGE DE VASTES SURFACES INEXPLOITÉES

Longtemps sous-estimé, le tissu pavillonnaire regorge de vastes surfaces inexploitées, situées autour des maisons, qui pourraient être mises à contribution pour créer de nouveaux logements à moindre coût. Un sondage réalisé en mars 2024 par l'Ifop pour la Fédération française des constructeurs indique d'ailleurs que 80 % des Français plébiscitent la maison individuelle, déclarant souhaiter vivre dans ce type d'habitation plutôt qu'en appartement. De fait, le pavillon, régulièrement décrié, constitue un gisement à exploiter afin de résoudre, au moins en partie, la crise actuelle. C'est le but de la densification douce, qui prône le réaménagement des espaces existants. De quoi parle-t-on ?

Cette méthode vise à étendre la surface habitable de manière organique et progressive grâce à la construction d'un bâtiment supplémentaire sur un terrain, ou la surélévation de celui qui est déjà présent, en faisant du propriétaire le maître d'ouvrage de ces transformations. Celui-ci devient l'auto-promoteur de son propre bien. Tout part de lui et de son projet.

### UN MODÈLE À MÊME DE CONVAINCRE ?

« C'est un modèle économique et technique qui fonctionne. Selon ce que les habitants veulent faire, nous

leur proposons un accompagnement sur-mesure qui étudie l'ensemble des possibilités. Nous prenons en compte les contraintes architecturales et nous y ajoutons une dimension sociale, une analyse financière qui intègre les aides dans leurs évolutions récentes, ainsi que la mise en conformité avec les réglementations en vigueur afin de trouver des solutions de création de nouvelles surfaces habitables sans produire d'étalement urbain », explique Lily Munson, secrétaire générale de la start-up d'urbanisme Villes Vivantes, spécialiste de la densification douce.

À ce jour, cette entreprise, qui a déjà 10 opérations à son actif, poursuit le déploiement des solutions de densification douce BIMBY, BUNTI, BAMBA et BRAMBLE qu'elle a mises au point, grâce à une équipe de spécialistes qui valorisent le gisement foncier dans toute sa complexité. À Périgueux, ce sont 250 logements qui sont sortis de terre de cette manière, grâce à des initiatives portées par les habitants, et sans devoir mobiliser des moyens financiers importants puisqu'il n'y a ni le coût de la maîtrise d'ouvrage, ni celui du foncier.

Alors qu'en France 9 millions de maisons sont situées dans des communes de plus de 10 000 habitants, le réservoir constructible est plus que conséquent. Rien qu'en région parisienne, ce sont 60 000 logements par an qui pourraient être produits de la sorte. « Selon nos projections, la filière de création de logements en densification douce pourrait occuper entre un tiers et la moitié du marché. Si 1 % des Français propriétaires d'une maison se lançaient dans une opération de ce type, cela produirait 200 000 logements supplémentaires chaque année, ce qui représente plus de la moitié des mises en chantier en 2023 », décompte Lily Munson.

### CONSERVER SON LOGEMENT, PERCEVOIR DES REVENUS LOCATIFS

Ce format a comme autre atout de prendre en compte la recomposition des ménages et le vieillissement des populations, et de répondre ainsi au phénomène de décohabitation. Comme les particuliers sont les parties prenantes de la transformation de leurs biens, ils peuvent les adapter en fonction de l'évolution de leurs besoins.

« Il faut considérer le logement comme un flux, et non pas comme un stock. Les aléas de la vie font qu'une habitation peut se dégrader ou ne plus être adaptée aux gens qui y vivent, par exemple quand les enfants grandissent et quittent le domicile. En faisant construire une seconde maison dans son jardin ou en transformant son garage en logement, la densification douce permet à un particulier de rester chez lui dans de bonnes conditions, tout en percevant des revenus locatifs », détaille Lily Munson.



# 449 000

C'est le nombre de logements qu'il faudrait construire chaque année, selon la FPI

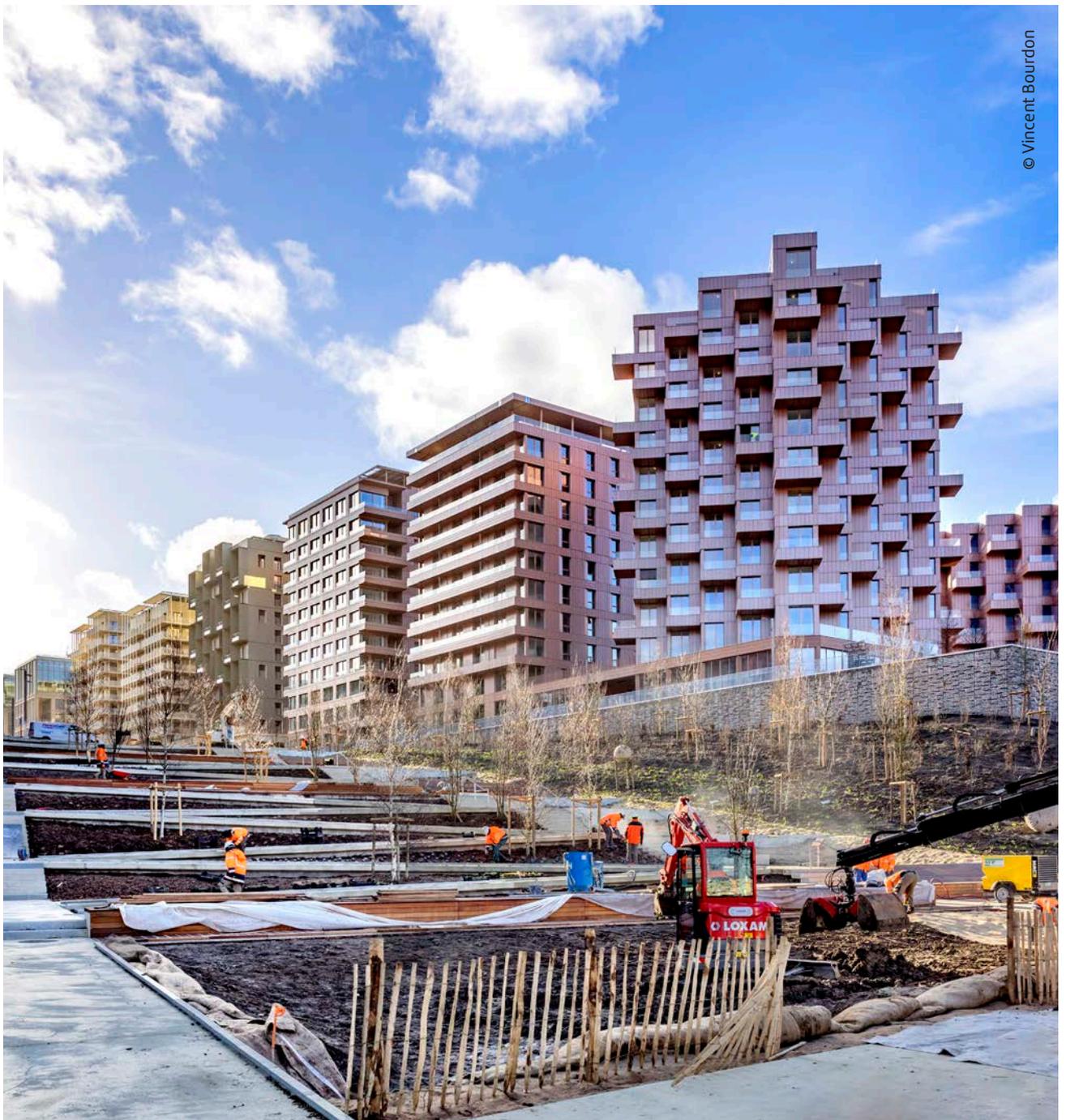
Mais pour mener à bien des projets de densification douce, encore faut-il lever certains freins... La multiplication des règles d'urbanisme peut être un obstacle pour construire dans des lieux qui cochent pourtant toutes les cases, et il faut également pouvoir compter sur la bonne volonté des élus. « Il faudrait une loi qui simplifie les démarches pour ce type de projet, avec des dérogations spécifiques pour les projets de création d'un seul logement supplémentaire », commente Lily Munson.

Indéniablement, la densification douce entraîne un nombre incalculable d'externalités positives en étendant le parc de logements disponibles, en générant localement du lien social et culturel, en facilitant l'accès d'un plus grand nombre de citoyens aux écoles, aux commerces, aux transports, ce qui en fait une solution d'avenir. « En adaptant légèrement les PLU actuels, on aurait déjà de quoi quasiment répondre à la crise actuelle. Il existe des solutions innovantes pour loger ceux qui en ont besoin », conclut Lily Munson. ■

ACCESSIBILITÉ

# Les leçons urbaines du « Village des athlètes »

Inauguré le 29 février, le Village des athlètes et para-athlètes a été érigé avec en tête un défi majeur, celui de garantir une accessibilité universelle.



© Vincent Bourdon

« **C**e qui est indispensable pour 10% des usagers est utile à 40% d'entre eux et confortable pour tous », telle est la devise que la SOLIDEO a demandé aux concepteurs du Village des athlètes de respecter tout au long de la construction du lieu. Objectif : parvenir à l'accessibilité universelle. Un défi que le groupement Nexity-Eiffage Immobilier-CDC Habitat avec le Groupe Groupama, investisseur, et en partenariat avec le groupe EDF, a décidé de relever sur l'îlot E du Village des athlètes : les Belvédères. Un secteur qui accueillera à lui seul environ 2500 athlètes cet été.

### L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE, UN DÉFI COMPLEXE

« *Cela semble simple de prime abord, mais en réalité, ça ne l'est pas* », prévient Élodie Benoît, directrice générale Villes et Projets au sein de Nexity Transformation des territoires. En effet, garantir l'accessibilité universelle signifie offrir un accès à tous, pour tous. Une telle accessibilité ne doit exclure personne, ce qui nécessite de prendre en compte tous les besoins. Comment rendre les logements accessibles à tous ? En concevant notamment des logements sans ressaut, c'est-à-dire sans différence de niveau telle qu'une marche ou un rebord de receveur de douche. « *C'est une réglementation qui n'existe pas encore, ce qui nous a amenés à nous poser de nombreuses questions : par exemple, intégrer des espaces extérieurs sans ressaut est extrêmement compliqué* » en matière de technicité, mais aussi de coût, détaille Élodie Benoît.

L'accessibilité universelle est également présente dans la démarche artistique du Village des athlètes. Le groupement a collaboré avec quatre artistes dont la mission était de créer des œuvres sollicitant l'un des cinq sens. Parmi eux, la designer Nadine Schultz a mis en place des parcours sonores dans les espaces extérieurs. Elle a notamment installé des fontaines polyphoniques dans une des aires de jeux d'enfants. Sous l'action manuelle, l'eau coule et selon le réceptacle dans lequel elle atterrit, elle émet un son différent. La designer a également conçu le radeau des vents, un principe de tiges métalliques qui, sous l'effet du vent, s'entrechoquent et créent un son. Ceci permet de s'orienter et de se repérer autrement que par la vue. Autre sens travaillé, le toucher. Le duo d'artistes Hippolyte Hentgen a réalisé des œuvres d'art en forme de pochoirs posés sur les bandes de béton en bas-relief. Des pochoirs en forme d'ode à la nature. Pour la vue, une fresque a été réalisée dans le bâtiment de coliving, propriété de Groupama Immobilier : une galerie de personnages représentant différents handicaps. « *Une galerie porteuse de sens et d'inclusion* », commente Élodie Benoît.

### L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE, LA NÉCESSITÉ D'ALLER AU-DELÀ DE LA NORME

« *La phase d'accueil des para-athlètes du Village est une véritable opportunité pour faire avancer la réglementation française. En France, nous respectons la norme PMR (personnes à mobilité réduite), qui s'adresse principalement aux handicaps moteurs, mais nous intégrons peu les autres handicaps, visuels, auditifs, cognitifs, les handicaps invisibles* », explique

### JEUX DE PARIS LE DESIGN ACTIF SOUS LES PROJECTEURS

Habiller et embellir l'espace public pour inciter les Français à bouger, tel est l'enjeu du design actif qui a été propulsé sur le devant de la scène par Paris 2024. Ce dernier consiste en effet à aménager les espaces publics et les bâtiments afin d'inciter à l'activité physique et sportive, qu'il s'agisse de rendre ludique l'activité sportive ou de favoriser l'usage des escaliers plutôt que de l'ascenseur. Né en Amérique du Nord dans les années 1980, le concept se développe en France. Dans le cadre d'un partenariat avec le programme « Action Cœur de Ville » de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), six villes pilotes ont notamment été choisies pour être les démonstratrices du design actif en France.

la directrice générale de Nexity Villes et Projets. Le Village des athlètes a ainsi été l'occasion de contribuer à façonner la réglementation de demain. Pour y parvenir, Nexity a pu compter sur l'aide d'entreprises comme Mengrov, spécialisée dans le design sociétal. Mengrov a réalisé de nombreux entretiens avec des personnes touchées de près ou de loin par les handicaps, proposant ensuite des solutions aux concepteurs du Village des athlètes lors d'ateliers. Au cours de ces

entretiens, les équipes de l'entreprise spécialisée ont notamment interrogé Maxime Thomas, pongiste handisport français. « *Médaillé de bronze individuel aux Jeux paralympiques de Rio, il nous a raconté à quel point il était épuisé quand il arrivait pour réaliser les compétitions tant le parcours pour y parvenir n'était pas assez adapté aux différents handicaps* », se souvient Céline Varenne Souchon, présidente de Mengrov. C'est ainsi qu'est née l'idée de concevoir des zones « refuges » au sein du Village des athlètes. « *Une zone pour s'isoler de l'agitation afin de se reposer* »,

poursuit-elle. Une idée retenue par Nexity avec la création d'espaces de repos dans les espaces communs du quartier des Belvédères.

Une accessibilité universelle que Nexity espère déployer de plus en plus dans ces projets futurs. « *Nous avons mis en place une charte répertoriant les bonnes pratiques pour prendre en compte l'accessibilité universelle dans la conception des espaces communs* », précise Élodie Benoît.

« *Nous sommes désormais des ambassadeurs de l'accessibilité universelle. Il est de notre responsabilité de rappeler qu'elle doit être prise en considération, que nous devons nous adapter et que nous ne pouvons plus faire comme avant* », conclut-elle. ■

« *Nous sommes désormais des ambassadeurs de l'accessibilité universelle.* »

Élodie Benoît,  
directrice générale  
Nexity Villes et Projets

# Et si le recyclage urbain transformait nos vi(II)es ?

Emma Vilarem est directrice et co-fondatrice de [S]CITY, une agence qui aide les acteurs de la fabrique de la ville à intégrer dans leurs projets les besoins psychologiques, émotionnels et sociaux des habitants. Pour elle, le recyclage urbain est une opportunité de réinventer le rapport à la ville.

## En quoi refaire la ville sur la ville peut-il être bénéfique pour les habitants ?



DR

**Emma Vilarem :** Nous avons parfois tendance à dépeindre la ville sous ses aspects négatifs, la voyant comme un lieu épuisant nos ressources (pollution sonore, lumineuse, etc.) et nous éloignant de la nature. Aujourd'hui, le bouleversement climatique nous engage à changer d'approche et à construire la ville sur la ville, afin de

préserver au maximum les espaces naturels. Et comme la part de la population urbaine ne va faire que croître, il est indispensable de réfléchir à comment construire la ville de manière à promouvoir la santé, autrement dit de façon « salutogène ». Pour y parvenir, il est essentiel de répondre aux besoins fondamentaux des êtres humains. Cela inclut notamment le besoin de nature, de lien social et d'inclusion. En concevant des environnements urbains qui répondent à ces besoins, nous créerons des conditions propices au bon développement personnel des individus, mais aussi à la cohésion sociale.

## Pouvez-vous nous donner des exemples concrets ?

**EV :** Les espaces verts en sont un exemple probant. De nombreuses études attestent que l'exposition à la nature réduit l'anxiété et agit positivement sur la santé mentale. De même, une récente étude danoise<sup>1</sup> révèle que les enfants qui sont les moins exposés à la nature autour de leur résidence courent un risque jusqu'à 55 % plus élevé de développer un trouble

psychiatrique lorsqu'ils seront adultes. Ces résultats soulignent l'importance de faciliter l'accès à la nature (végétalisation, proximité de l'eau, accès visuel au ciel, etc.). Un point central dans le recyclage urbain.

Autre besoin fondamental de chaque être humain, le lien social. Une étude<sup>2</sup> a montré récemment que le sentiment d'isolement ou de solitude chronique augmentait de 50 % les risques de démence des personnes âgées. À l'heure où la population vieillit, il est capital de créer les conditions de fabrication du lien social pour tous et toutes. Cela implique donc de comprendre quels espaces peuvent le mieux accompagner les individus à créer ce lien.

## En tenant compte de ces besoins fondamentaux, quelles sont les « bonnes pratiques » à mettre en place lorsque l'on fabrique la ville sur la ville, par exemple lorsque l'on densifie ?

**EV :** La densification suscite souvent des inquiétudes, mais il faut, d'une part, donner à voir les multiples formes qu'elle peut prendre (densification verticale ou horizontale, lutte contre la vacance, etc.) et, d'autre part, les opportunités qu'elle peut créer, notamment du fait de l'arrivée de nouveaux habitants : création de nouvelles polarités, retour de services ou de commerces, animation des espaces publics. Le développement d'une vie sociale locale peut être l'un des bénéfices forts de la densification : on sait que les quartiers où le capital social est fort favorisent l'attachement, la résilience. Mais pour se saisir pleinement de ces opportunités, il est indispensable d'intégrer les habitants aux projets

1. Residential green space in childhood is associated with lower risk of psychiatric disorders from adolescence into adulthood

2. Our Epidemic of Loneliness and Isolation (2023)



de densification afin de tirer parti de leur connaissance intime du quartier, mais aussi de ce qui fonctionne ailleurs. Pour cela, on peut utiliser la littérature scientifique et l'évidence-based design, c'est-à-dire le design basé sur la preuve. Cette approche consiste à s'appuyer sur des données empiriques et scientifiques rigoureuses à différentes étapes de la conception, de façon à mettre au point des environnements qui favorisent notamment le bien-être, l'inclusion et le sentiment d'appartenance. Cela peut permettre de soigner l'élaboration des espaces publics comme privés de façon à ce que les habitants puissent se rencontrer et tisser du lien social s'ils le souhaitent. Il est également important de réfléchir à la manière dont nous animons la ville, stimulons le tissu associatif et organisons des événements de quartier, pour faire vivre ces liens. La densification doit être une opportunité d'améliorer la ville, mais aussi le bien-être des citoyens.

### **Selon vous, les projets de recyclage urbain prennent-ils désormais suffisamment en compte la dimension humaine ?**

**EV :** Pour que cette dimension soit pleinement intégrée, il est essentiel de la considérer dès le début du projet. Bien que des progrès aient été réalisés et que de plus en plus de professionnels se saisissent de ce sujet, cette prise en compte reste encore trop rare à mon sens. Pourtant, nous sommes convaincus que les projets qui réussissent sont ceux où ces principes sont au cœur de la conception : en concevant les espaces « avec et pour », on favorise leur appropriation et leur succès durable, mais aussi l'émergence d'un attachement au lieu qui a de multiples bienfaits.

### **Y a-t-il d'autres bénéfices pour la ville et ses habitants ?**

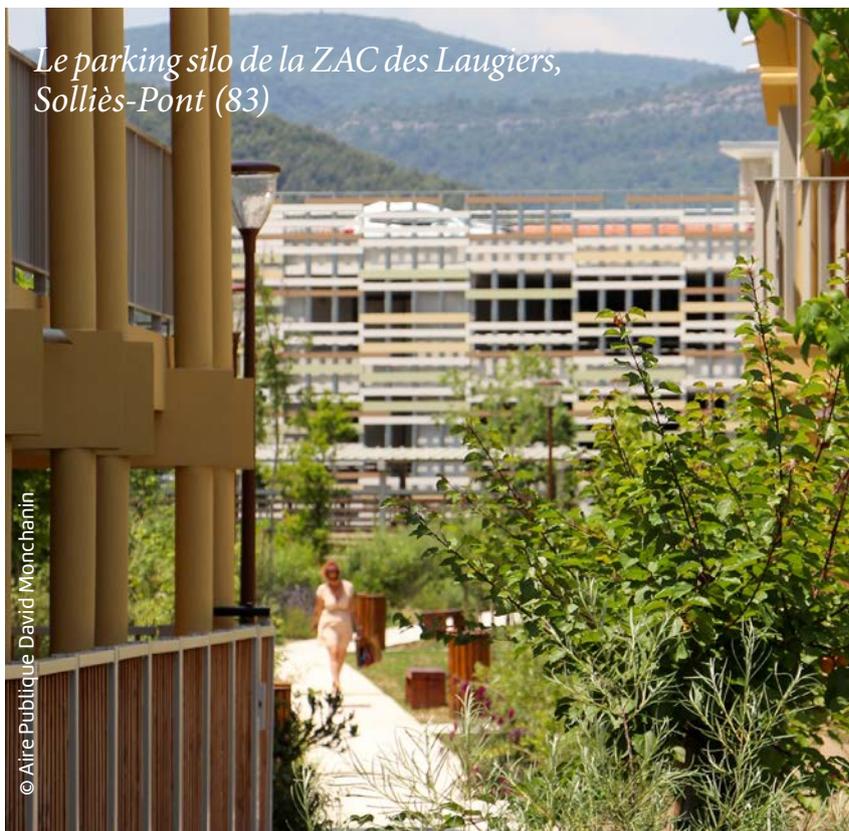
**EV :** Une étude réalisée pendant trois ans aux États-Unis dans 26 villes différentes a révélé que les villes qui ont su cultiver un fort sentiment d'appartenance chez leurs habitants ont également enregistré une augmentation du PIB. Les bénéfices sont donc également économiques. La prise en compte de ces besoins fondamentaux permet donc de créer des villes qui fonctionnent à tous points de vue. Il faudrait considérer la densification comme une opportunité de transformer le rapport à la ville, et la ville elle-même, de façon positive. ■



FERMES ET FORÊTS URBAINES, LOGEMENTS...

# Ces villes inventent une nouvelle vie pour leurs parkings

Dans les grandes villes, un nombre toujours plus important de parkings et de places de stationnement restent inoccupés. Alors que le foncier disponible devient rare, ces vastes espaces peuvent être affectés à d'autres usages. Tour d'horizon des possibilités.



Le parking silo de la ZAC des Laugiers,  
Solliès-Pont (83)

© Aire Publique David Monchanin

À Paris, selon un rapport de la Cour des comptes, le taux d'occupation des parcs de stationnement, qu'ils soient situés en sous-sol ou à l'air libre, est passé de 56 % en 2014 à 42 % en 2019, et il ne cesse de baisser. En cause, le fait que les ménages vivant dans la capitale sont de moins en moins motorisés, à peine un tiers actuellement selon l'Apur (Atelier parisien d'urbanisme) contre 40 % en 2015. Par ailleurs, ces dernières années, la mairie a considérablement développé les réseaux de pistes cyclables, encouragé la marche et rendu les transports en commun gratuits pour les enfants et les seniors, accélérant la transformation des usages. Facteur aggravant, le fort développement de la *Mobility as a Service*, dont témoigne le succès rencontré par Uber, a massifié l'usage de la voiture au détriment de sa possession, faisant reculer le principe de véhicule propriétaire.

Il en va de même, et pour les mêmes raisons, dans la plupart des grandes agglomérations françaises.

À Bordeaux, le taux d'occupation des parcs de stationnement est de 44 %, à Nantes de 54 %, et seulement de 20 % à Strasbourg. Comment les villes peuvent-elles se saisir de cette opportunité ?

### TRANSFORMER ET RÉEMPLOYER

À l'heure où, avec le ZAN (Zéro artificialisation nette), les métropoles cherchent de l'espace, cette réserve foncière, estimée à 75 millions de mètres carrés – soit les trois quarts de la superficie de Paris – représente un véritable « trésor de guerre » qui peut être mis à contribution pour accélérer la transition écologique. En 2021, à Bordeaux, une mini forêt urbaine de 180 m<sup>2</sup>, constituée d'érables champêtres, de chênes pubescents, de sorbiers domestiques, de merisiers et de cornouillers sanguins, a recouvert 11 places de stationnement inutilisées entre les rues Billaudel, Fieffé et Francin, afin de faire respirer la ville. Même dynamique à Aubervilliers, en région parisienne, où un parking de 50 places a été remplacé par une forêt de 72 arbres, créant ainsi un îlot de fraîcheur verdoyant, un refuge pour les citadins lors des épisodes de fortes chaleurs.

« La place de stationnement en ville peut être mise à profit pour végétaliser, créer des zones de convivialité, installer des bancs... Comme la voiture consomme énormément d'espace, il y a un grand nombre de possibilités. Cela vaut aussi bien pour aménager l'espace urbain que pour réhabiliter des structures souterraines ou aériennes », expliquent Pauline Wolff et Bastien Capon, associés-gérants de l'agence d'architecture Wolff&Capon.

De fait, toujours à Bordeaux, ce sont 32 parkings souterrains gérés par l'opérateur Metpark qui vont héberger, sur les emplacements vides, des modules pour garer vélos et trottinettes, ainsi que des postes de gonflage de pneus, des aires de lavage et des bornes de recharge pour batteries électriques, avec l'objectif de favoriser ce mode de déplacement vertueux.

Ces reconversions accompagnent également l'essor de l'agriculture intra-muros. En janvier 2022, à Sartrouville (Yvelines), un ancien parking vacant est devenu un espace maraîcher de 1 300 m<sup>2</sup> pour faire pousser fruits et légumes en bioaponie. Près de Rouen, à Grand-Couronne, le bailleur social Habitat 76 a lancé un appel à projets pour transformer un parking de 850 m<sup>2</sup> en ferme urbaine.



42 %

C'est le taux d'occupation des parcs de stationnement à Paris

### DATA CENTERS, SALLES DE SPORT, LOCAUX SÉCURISÉS... UNE MYRIADE DE POSSIBILITÉS

Autre inflexion notable, la réhabilitation permet de répondre efficacement au manque de surface immobilière. Au premier trimestre 2025, rue des Fontaines-du-Temple dans le 3<sup>e</sup> arrondissement de Paris, un ancien parking aérien exploité par la société Indigo va devenir un immeuble de 39 logements sociaux transformés par Nexity.

Ce qui vaut pour l'habitat vaut également pour le bureau. Dans le quartier de la Bastille, le bâtiment qu'occupait l'ancien garage de la Compagnie Générale des Voitures de la rue Bréguet a été entièrement réaménagé, il y a quelques années, pour loger le siège social d'une entreprise spécialisée dans la transition énergétique. « Comme ce sont des structures déjà existantes, la question de leur réusage se pose inévitablement. L'avantage, c'est que les dalles, la portance et la structure permettent généralement de mettre en place à peu près n'importe quel type de programme », précisent Pauline Wolff et Bastien Capon.

Les parkings souterrains peuvent également être mis à profit pour optimiser la logistique urbaine, et répondre ainsi aux enjeux du dernier kilomètre, car leur maillage très dense est un atout pour faciliter l'acheminement des produits. Rue du Grenier-Saint-Lazare dans le 3<sup>e</sup> arrondissement, un ancien parking souterrain de six niveaux a été transformé en « immeuble inversé » de 2 000 m<sup>2</sup> pour accueillir des espaces de stockage destinés aux professionnels.

Avec un stock aussi important de mètres carrés disponibles en sous-sol comme à l'air libre, les parkings pourraient par ailleurs servir à installer des data centers, des salles de sport, des locaux sécurisés ou encore des commerces. « Le parking, de par sa structure rationnelle, permet un grand nombre d'usages autres que celui prévu initialement », concluent Pauline Wolff et Bastien Capon. ■

## 76 SITES DE CARREFOUR TRANSFORMÉS AVEC NEXITY

En 2023, Nexity a signé avec Carrefour un partenariat visant à revaloriser 76 sites du parc immobilier de l'enseigne de distribution sur l'ensemble du territoire. Tous les formats de magasins (hypermarchés, supermarchés, magasins de proximité) sont concernés par cet accord stratégique.

Quarante sites, situés en cœur de ville, seront ainsi complètement réhabilités en intégrant une surface commerciale alimentaire. Les 36 autres, avec parking nappe, situés dans des zones commerciales en entrée de villes, seront réalloués à des projets urbains. Au total, ces 76 sites repré-

sentent 800 000 m<sup>2</sup> de foncier dont le développement devrait permettre, en 10 ans, la création de 12 000 logements, 120 000 m<sup>2</sup> de commerces, y compris la reconstruction de certains magasins, 10 000 m<sup>2</sup> de bureaux et activités et 17 000 m<sup>2</sup> d'hôtellerie.

# Une méthode pour mesurer l'impact carbone d'un quartier

Le bilan carbone prévisionnel, élaboré en amont des travaux, est un atout dans la prise de décision. Zoom sur une approche qui va amener les urbanistes et opérateurs à penser la ville bas carbone à une nouvelle échelle.



**D**élimiter les contours de la chaîne de valeur, repérer ses principales sources d'émission de gaz à effet de serre et favoriser l'émergence de leviers pour la limiter. Voilà, si l'on devait la résumer en quelques lignes, les objectifs de la feuille de route ministérielle de décarbonation de l'aménagement urbain qui s'adresse à la fois aux pouvoirs publics et aux professionnels de la filière chargée de transformer le foncier, les usages et le cadre de vie des Français. « Pour réussir cette transition immense, la formation de tous (professionnels, élus,

« Un quartier bas carbone aura plus d'impact positif que la somme de la performance d'îlots individuels. »

etc.) est indispensable (...). Les décisions liées à la réduction des émissions carbone dans la filière de l'aménagement sont éminemment publiques. Elles sont difficiles, compte tenu des changements de comportement qu'elles engendrent. Mais elles sont nécessaires », expose ainsi Anne Fraisse, directrice générale d'Urbain des Bois et co-présidente de la feuille de route, en préambule dudit document publié en 2023. L'une des directives préconise notamment que les projets d'aménagement soient soumis à une évaluation prédictive des émissions de CO<sub>2</sub>. C'est la raison pour laquelle désormais, les équipes de Nexity apprécient le poids carbone d'un projet avant même la pose de la première pierre.

## UN PROJET PILOTE DANS LE CALVADOS

Nexity Villes et Projets fait mieux que suivre cette simple recommandation (qui reste de l'ordre du facultatif), puisqu'elle est devenue aménageur-ambassadeur de ce modus operandi éthique, en optant pour la méthode Quartier Énergie Carbone, promue par l'ADEME. En janvier 2023, une première convention est signée avec Efficacity pour évaluer le bilan carbone d'un des chantiers phares dont Nexity Transformation des territoires est aménageur : le projet de la presqu'île d'Hérouville Saint-Clair, dans le Calvados. « Le but était d'effectuer un premier bilan carbone de cette opération et d'identifier les

leviers d'optimisation pour réduire l'empreinte du projet, dans l'optique d'obtenir le label Quartier BBCA », se souvient Barbara Descottes, directrice de l'ingénierie chez Nexity Villes et Projets, qui a initié ce rapprochement avec l'institut de R&D spécialiste de la décarbonation urbaine. Après cette première expérience, un partenariat pluriannuel a été signé en mars 2024 entre Nexity Villes et Projets et Efficacity, qui apporte son soutien technique et surtout son logiciel phare, codéveloppé avec le CSTB. Baptisé « UrbanPrint », l'outil en question délivre une estimation précise du coût carbone d'une opération d'aménagement urbain dès sa phase de conception, selon les données qu'on lui fournit. « De ce fait, le bilan carbone prévisionnel devient aussi un facteur de prise de décision, au même titre que l'aménagement en général, les matérialités, les usages et bien sûr les coûts », note Barbara Descottes. Morgane Colombert, directrice des études et des partenariats chez Efficacity, confirme : « Cette information offre une visibilité plus claire et sert in fine de base aux porteurs de projet pour qu'ils opèrent des arbitrages, sur des choix de composants, d'emplacement, de matériaux isolants. » Elle se félicite également de voir un groupe leader tel que Nexity se placer à l'avant-garde d'une approche qui n'est pas encore une contrainte réglementaire : « Il y a un vrai enjeu d'acculturation des acteurs de l'aménagement à la réflexion sur la performance carbone prédictive. »

## BOOSTER LA SYNERGIE ENTRE LES BÂTIMENTS

Instinctif et accessible, UrbanPrint amène également davantage de transparence. « C'est un outil que les maîtres d'ouvrage peuvent s'approprier, alors

qu'autrefois, le bilan carbone était l'apanage des bureaux d'études techniques, chacun ayant développé sa propre méthode de calcul », explique Barbara Descottes. Enfin, autre avantage, et non des moindres : si elle venait à se généraliser, l'estimation préliminaire de l'empreinte carbone pourrait occasionner un changement de paradigme. « Là où il était de coutume d'évoquer la performance carbone de bâtiments, cette méthode permet d'aborder la question à l'échelle d'un quartier », pointe justement Morgane Colombert. Planifier la performance carbone selon cet ordre de grandeur amène les porteurs de projet à élaborer des infrastructures partagées plus efficaces et à booster la synergie entre les bâtiments qui composent le quartier. Cela peut inclure l'installation de réseaux de chauffage et de refroidissement collectifs, la conception d'espaces verts qui contribuent à la séquestration du carbone, mais aussi à la gestion des eaux pluviales, à la mise en place de systèmes de gestion des déchets plus efficaces, tels que la collecte sélective et le compostage communautaire. « Un quartier bas carbone pensé comme tel aura de toute façon toujours plus d'impact positif que la somme de la performance d'îlots pris individuellement, même s'ils ont été chacun bâtis de manière vertueuse, grâce à la mutualisation que l'échelle de quartier rend possible », souligne Barbara Descottes. Il n'y a pas que l'empreinte carbone qui s'en retrouve diminuée : l'investissement consenti également. En adoptant cette approche plus large, les développeurs et les autorités pourront quant à eux bénéficier d'économies d'échelle dans la mise en œuvre de technologies et de pratiques de construction durables. ■

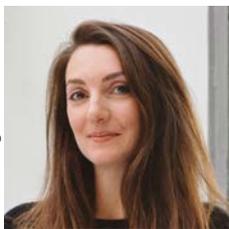
## LES MOTS POUR LE DIRE

**Le label BBCA Quartier, qu'est-ce que c'est ?** Il s'agit d'une certification développée par l'association BBCA, visant à encourager la création de quartiers bas carbone exemplaires. Structuré autour de cinq piliers (Espace public, Construction, Énergie, Aménagement, Empreinte habitant), il comprend quatre phases de labellisation et propose trois niveaux de performance (Standard, Performance, Excellence). Ce label est ouvert à toute candidature et est soutenu par le logiciel UrbanPrint.

**La méthode Quartier Énergie Carbone, qu'est-ce que c'est ?** Cette méthode, conçue pour être utilisée lors des phases préliminaires de conception, vise à évaluer de manière quantitative et prédictive la performance carbone et énergétique d'un quartier ou d'un projet d'aménagement, en suivant les principes de l'analyse de cycle de vie (ACV). Cette approche est adaptée tant aux quartiers entièrement nouveaux qu'à ceux intégrant un tissu urbain existant.

# « Restaurer les écosystèmes, intégrer l'eau aux projets urbains, c'est fondamental »

Dans une société confrontée à des défis environnementaux croissants, l'architecte et paysagiste-conceptrice Iris Chervet met en lumière l'urgence de repenser l'intégration de l'eau dans les projets urbains. Entretien.



© Antoine Séguin

**Pourquoi pensez-vous que l'intégration de l'eau dans les projets urbains est primordiale ?**

**Iris Chervet :** L'eau revêt une importance cruciale dans les projets urbains, car elle exerce un impact fondamental sur l'environnement et le bien-être des

citadins. En réalité, la gestion de l'eau est une préoccupation omniprésente, jouant un rôle majeur dans la régulation climatique et microclimatique en milieu urbain. De plus, elle soulève la nécessité de désimperméabiliser et de réintroduire de la végétation dans les centres urbains afin d'assurer leur résilience à court et moyen termes.

**Vous travaillez beaucoup sur cette thématique de l'eau au sein de vos différents projets. Pouvez-vous nous donner des exemples concrets ?**

**I.C. :** Notre travail met en lumière l'importance de l'eau à travers une diversité de projets, notamment ceux situés en bord de mer. Ces régions côtières sont confrontées à des défis complexes liés à l'eau, tels que l'érosion et la sédimentation. Actuellement, nous sommes engagés dans un projet de rénovation du front de mer à Langrune-sur-Mer en Normandie. Notre objectif est de désimperméabiliser cette zone et de restaurer sa biodiversité, qui est actuellement peu connectée à l'estran<sup>1</sup>. Par ailleurs, nous abordons également la question de l'eau sous l'angle du risque,

en adaptant les territoires aux inondations et à la sécheresse. Par exemple, notre collaboration avec la ville de Saint-Omer (Hauts-de-France) depuis notre victoire au concours Européen en 2019 témoigne de cette approche. Bien que Saint-Omer soit située à une trentaine de kilomètres de la côte, son territoire est étroitement lié au littoral et soumis à ses variations (par le marais audomarois notamment). Notre projet vise à restaurer les équilibres naturels de ce territoire, perturbés par les infrastructures de transport qui le fragmentent. Plutôt que de renforcer ces infrastructures aujourd'hui obsolètes, nous proposons la création d'espaces publics polyvalents agissant comme des zones d'expansion des crues en cas d'inondation. Ces espaces offrent également des lieux de promenades au quotidien aux habitants, tout en préservant les activités économiques traditionnelles du territoire fortement lié à l'eau. Ce projet répond ainsi à une multitude d'enjeux, de la gestion des risques à la revitalisation économique,

en passant par la restauration de la connexion entre la ville et son environnement naturel, mais aussi aux enjeux de santé publique.

**Quels sont les principaux freins à une intégration de l'eau dans les projets urbains ?**

**I.C. :** La gouvernance est pour moi le frein majeur. L'enjeu pour mieux répondre à ces questions liées à l'eau est de trouver des instances capables de réunir tous les acteurs autour d'une table, ►

« Nous proposons la création d'espaces publics polyvalents agissant comme des zones d'expansion des crues en cas d'inondation. »

*Quartier-de-Seine-Est,  
Asnières-sur-Seine (92)*



► car cette question se pose nécessairement en tenant compte de l'amont, mais aussi de l'aval. Elle nécessite de travailler à l'échelle d'un bassin versant et non à l'échelle d'un site isolé. Autre frein, le manque de coopération entre les disciplines. Face à la problématique du risque, par exemple, de nombreux appels d'offres ont actuellement recours à la compétence des ingénieurs pour avoir des modélisations qui rassurent les élus. Cette approche est compréhensible, mais elle est insuffisante et elle aboutit à une répétition du schéma d'aménagement très ingénieriale, donc très technique et pas assez écosystémique. Aussi, il faut un rapprochement très fort entre les compétences d'ingénieur et celles d'ensemblier qui sont les compétences de l'urbaniste, du concepteur. Dernier frein, la frilosité des élus qui souhaitent mettre en place sur leurs communes des projets non pas expérimentaux, mais qui marchent. Or, aujourd'hui, nous ne connaissons pas complètement les solutions. Il y a plein de pistes, mais il faut les expérimenter.

**Quelles sont ces pistes justement ?**

I.C. : À Saint-Omer, nous avons par exemple organisé un séminaire sur la thématique de l'eau en réunissant l'ensemble des acteurs du territoire. Pour la plupart, ils ne s'étaient jamais rencontrés auparavant. Le problème aujourd'hui, c'est que nous avons encore du mal à trouver des maîtrises d'ouvrage qui sont capables de tenir ce rôle-là.

Autre piste, proposer aux collectivités une expérimentation de différentes solutions sur un terrain donné, une sorte de terrain prototype. Le paysagiste Michel Desvigne a par exemple réalisé une série de jardins prototypes sur le plateau de Saclay, avec différents types de terres ou encore différentes palettes végétales. Certains jardins n'ont pas survécu, mais cette solution permet de tester la fiabilité d'un projet. Au sein de l'atelier, nous tentons de plus en plus de proposer cette approche aux élus, mais, là aussi, nous sommes confrontés à des difficultés de gouvernance et de financement de ce travail de recherche-action.

“ Il y a plein de pistes, mais il faut les expérimenter. ”

**Face au réchauffement climatique, peut-on malgré tout être optimiste concernant la régénération des écosystèmes et des ressources primaires ?**

I.C. : Je suis optimiste, car j'y travaille au quotidien. Restaurer les écosystèmes, intégrer l'eau aux projets urbains, c'est fondamental. C'est un peu la même démarche que la restauration de notre patrimoine bâti. Oui, tout est à réinventer, mais je crois beaucoup au « bon sens paysan ». Par exemple, il faut privilégier la plantation d'arbres en pleine terre, plutôt que les toitures végétalisées. De même, mettre des récupérateurs d'eau de pluie sur l'ensemble des bâtiments est une logique d'économie que tout le monde avait à la campagne il y a encore deux générations. ■

*Aménagements paysagers pour la gestion des eaux pluviales - opération Nexity Foncier Conseil*



Magazine

# ENVIES DE VILLE

ENVIRONNEMENT

LOGEMENT

POPULATIONS

INNOVATIONS

ATTRACTIVITÉ

GRANDS PROJETS

PODCAST

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.

Vous souhaitez nous proposer un sujet ?  
Contactez-nous : [www.enviesdeville.fr/contact/](http://www.enviesdeville.fr/contact/)

## INSCRIVEZ-VOUS À LA NEWSLETTER ENVIES DE VILLE

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

[enviesdeville.fr](http://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 :** cabinet ÉVIDENCE, **réalisation :** Mr Byron.

**Impression :** MM CONNECT – 45, rue Pasteur – 77000 Vaux-le-Pénil.

**Parution :** juin 2024. Cet ouvrage est remis à titre gratuit.

Ce magazine a été imprimé sur du papier recyclé.

**En savoir plus**

[contact@enviesdeville.fr](mailto:contact@enviesdeville.fr)  
[www.enviesdeville.fr](http://www.enviesdeville.fr)

Envies de ville  
est produit par Nexity.

