

LES MAIRES FACE AU RYTHME DES VILLES PENSER À L'ÉCHELLE DU MANDAT... ET AU-DELÀ

DOSSIER

20 ANS DE TRANSFORMATION

À la découverte de la
ZAC Berliet à Saint-Priest

FAIRE ÉVOLUER LE DESTIN DE SON TERRITOIRE

Interview de J.-F. Fountaine,
maire de la Rochelle

LOGEMENTS, NATURE EN VILLE, COMMERCES...

Découvrez les zones
d'activités économiques
de demain

LA VILLE FACE AU DÉFI DES ÎLOTS DE CHALEUR

Tour d'horizon
des solutions qui marchent



La ville se pense en quatre dimensions

Offrir à chacun un cadre de vie digne et sain, assurer la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle de chaque quartier, proposer des espaces publics ouverts, attractifs et inclusifs, remettre de la nature en ville, promouvoir les mobilités douces, lutter contre les îlots de chaleur et travailler à décarboner nos modes de construire, de vivre et d'habiter : tels sont les défis de l'immobilier d'aujourd'hui et de demain.

Pour les relever, il y a aujourd'hui en France des élus avec une vision politique, des bailleurs sociaux mobilisés, des opérateurs privés engagés, des architectes et des urbanistes innovants. Une des difficultés principales à laquelle nous sommes collectivement confrontés tient dans le décalage entre l'immédiateté des besoins à couvrir et le temps nécessaire pour y parvenir. La ville se construit en effet dans le temps long, et cette temporalité s'est allongée au fil des années.

Dans nos métiers d'opérateur urbain au service de la régénération urbaine et des besoins des territoires, notre rôle ne se limite pas à aménager des quartiers ou à construire des bâtiments : il est de participer à la fabrique de la ville. Concrètement, cela veut dire s'adapter aux évolutions des modes de vie et répondre aux exigences des citoyens au-delà du logement, notamment en termes de vie de quartier et d'accès à la nature, mais aussi anticiper ce que seront les besoins et les usages de 2050, tout en intégrant les projections climatiques et démographiques. En d'autres termes, concevoir maintenant en pensant à demain.

Cela nécessite donc d'être à la fois prospectiviste, urbaniste, sociologue et entrepreneur. Cela nécessite aussi de gérer à la fois le temps court de l'urgence sociale et climatique, le temps du cadre opérationnel de l'immobilier - qui s'allonge sous l'effet des études et des contraintes réglementaires - et de l'acceptabilité citoyenne des projets, et celui plus long encore, nécessaire pour donner corps aux projets de transformation urbaine. Il nous faut donc penser la ville en quatre dimensions, en intégrant celle de l'espace-temps.

Évidemment, quand nous réfléchissons aux projets structurants et transformants, nous le faisons à partir de l'ambition et de la volonté de faire des élus locaux. Nous partageons d'ailleurs avec eux la conviction qu'il n'y a pas de politique urbaine réussie - et a fortiori de transformation urbaine - sans proximité, parce que tous les besoins partent du terrain et des réalités locales.

C'est dans ce cadre, étroitement lié à une vision politique portée par les élus d'un territoire, que, selon moi, le partenariat entre acteurs privés et décideurs publics peut être gagnant-gagnant. C'est d'ailleurs dans ce sens que nous donnons plus de pouvoir de décision au local dans la transformation que nous menons chez Nexity. Notre ambition est simple : proposer aux élus et aux habitants les meilleures solutions d'aménagement et d'immobilier qui tiennent compte des enjeux spécifiques sur le territoire, et de la vision portée pour aujourd'hui et pour demain.



Photo : E. Legouhy

Véronique Bédague
Présidente-Directrice générale de Nexity

Dossier

Les maires face au rythme des villes

« IL Y A BEAUCOUP DE LEVIERS POUR FAIRE ÉVOLUER SON TERRITOIRE »

Interview de Jean-François Fontaine, président de la communauté d'agglomération et ancien entrepreneur. **P. 6**

« LES TRANSPORTS, C'EST LA COLONNE VERTÉBRALE DE LA VILLE »

Métro, tramway, bus express... Partout, les transports dessinent la ville de demain. Interview de Christine Bost, présidente de Bordeaux Métropole. **P. 10**

À SAINT-PRIEST, L'INCROYABLE TRANSFORMATION DE LA ZAC BERLIET

L'immense friche Renault Trucks a laissé place à un quartier durable mêlant logements, activités économiques et espaces verts. **P. 12**

« ON EST CAPABLE DE PRÉVOIR CE QU'IL POURRAIT SE PASSER DANS 30 ANS »

Alors que les projets urbains s'allongent, se complexifient, Jean-Luc Porcedo défend une vision lucide du temps long. **P. 14**

À QUOI RESSEMBLENT LES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES « NOUVELLE GÉNÉRATION » ?

La réinvention des ZAE permet de dynamiser les territoires, tout en protégeant l'environnement. **P. 16**

RESPONSABILITÉ, BIODIVERSITÉ, ÉNERGIE VERTE : SIERENTZ VEUT ATTIRER LES ENTREPRISES

Dans le Haut-Rhin, l'aménagement de cette ZAC vise à créer une zone économique dynamique et responsable. **P. 18**

INONDATIONS, CHALEUR, SÉCHERESSE : LA RÉVOLUTION DOUCE DE LA VILLE PERMÉABLE

L'agence Urban Water et les étudiants de l'École urbaine de Sciences Po ont imaginé des solutions concrètes pour prévenir les risques liés à la bitumisation. **P. 20**

LA VILLE FACE AU DÉFI DES ÎLOTS DE CHALEUR

Tour d'horizon d'une stratégie ambitieuse qui place la nature au cœur de la ville. **P. 22**



Photo : © Julien Chauvet - Ville de La Rochelle

SOMMAIRE

Attractivité

LA VILLE, UNE MARQUE (PRESQUE) COMME LES AUTRES ?

Pour soigner leur attractivité, des territoires toujours plus nombreux se lancent une stratégie marketing digne des plus grandes multinationales. **P. 24**

Bibliothèque

VILLE INTELLIGENTE OU VIES INTELLIGENTES ?

Nos conseils de lecture. **P. 26**

En couverture :
Vieux-Port
de La Rochelle
© Julien Chauvet -
Ville de La Rochelle



LES MAIRES

FACE AU RYTHME DES VILLES

Rythmes de vie qui s'accroissent, urgences climatiques, temps longs de l'aménagement : les maires avancent sur une ligne de crête. Comment tenir ensemble immédiateté des besoins et transformation durable des territoires ? Ce dossier explore les réponses, entre visions politiques, choix d'aménagement et adaptation aux défis de demain.

PAROLES D'ÉLUS

Comment penser la ville de demain... en répondant à l'urgence d'agir aujourd'hui ?

Face aux défis sociaux, climatiques, économiques et technologiques, les acteurs de la ville, élus et experts, partagent une même conviction : la ville de demain se construit dès aujourd'hui. Chacun agit à son échelle pour conjuguer urgence du présent et durabilité future.



Nora Segaud-Labidi,
adjointe au maire d'Annecy
en charge de l'aménagement
durable et de l'habitat

Le but n'est pas de dessiner l'Annecy de 2050, mais de poser la question : « Que faut-il faire ici et maintenant pour que la vie à Annecy dans 10, 20 ou 30 ans soit aussi bonne qu'aujourd'hui, voire meilleure ? »



Florian Bercault,
maire de Laval

Entre le moment de la décision et la réalisation, il ne s'écoule que très peu de temps. Quand nous mettons en place la cantine scolaire à un euro pour les plus précaires, c'est du concret et c'est immédiat pour le budget des foyers. Cela bénéficie immédiatement au pouvoir d'achat des familles.



Gil Avérous,
président de Villes de France
et maire de Châteauroux

Penser l'aménagement urbain ne peut plus se faire sans une vision globale des déplacements... L'enjeu est d'anticiper les évolutions en aménageant des infrastructures adaptées, tout en menant des politiques incitatives. Car, sans offre adaptée, la demande ne suit pas.



Alexandra Dublanche,
vice-présidente chargée du
développement économique,
de l'attractivité économique
et de l'innovation en Europe
à la Région Île-de-France

La Région Île-de-France est un territoire attractif pour l'hébergement de data centers en France et l'un des plus attractifs en Europe. Au cours des deux dernières décennies, le développement des data centers s'est accéléré dans la région pour atteindre un nombre total de plus de 160 en 2023. Être compétitif dans la course mondiale à l'IA exige des moyens à la hauteur de nos ambitions.



Christophe Bouillon,
maire de Barentin

Par les temps qui courent, agir pour l'épanouissement de chacun par l'éducation, la culture ou le sport est un investissement pour l'avenir.

« L'homme politique dispose de beaucoup de leviers pour faire évoluer le destin de son territoire »

Maire Divers gauche de La Rochelle (80 000 habitants) depuis 2014, président de la communauté d'agglomération et ancien entrepreneur, Jean-François Fontaine explique comment il concilie temps urbain et temps politique.

Pour répondre à la forte attractivité de la ville touristique et tenir les objectifs du projet à 20 ans « La Rochelle Territoire Zéro Carbone », Jean-François Fontaine agit sur tous les leviers : lutte contre l'étalement urbain, développement des mobilités douces, densification du centre-ville, aide à la rénovation énergétique et soutien à l'offre locative.



Photo : DR

Comment conciliez-vous le temps urbain et le temps politique ?

Jean-François Fontaine : Le long terme fait partie de mon ADN. J'ai créé une entreprise il y a 40 ans et je suis immergé dans une culture où l'on fait les choses pour la durée. Les soubresauts quotidiens m'intéressent peu, en revanche, les trajectoires sur le long terme me passionnent. Même si on ne mène pas un projet entrepreneurial comme on dirige une ville, il y a des points communs entre les deux. La finalité est certes différente : une entreprise vise un objectif économique, tandis que la gestion d'une ville consiste à apporter des réponses aux problèmes de ses habitants. Mais les méthodes sont un peu similaires : se projeter et se dire que l'on n'est pas lié à un destin obligatoire, car de nombreuses actions permettent de le faire évoluer. L'homme politique dispose de beaucoup de leviers pour faire évoluer le destin de son territoire.

Comment maintenir une vision à long terme dans un cadre institutionnel rythmé par les élections ?

J.-F. F. : Certes, on se fixe des visions à long terme, mais aussi des étapes et des plans d'action d'une durée de cinq à six ans, soit le temps électoral, qui me semble un bon calendrier. Quand on lance en 2019 le programme « La Rochelle Territoire Zéro Carbone », cela ne se fait pas du jour au lendemain. Il faut prévoir des paliers, des points d'étape tous les cinq ans, pour juger de l'avancement d'un certain nombre de projets. Nous disposons aussi d'indicateurs qui nous permettent de corriger la trajectoire si les résultats ne s'avèrent pas satisfaisants.

Comment avez-vous adapté l'urbanisme aux évolutions de La Rochelle ?

J.-F. F. : À partir des années 1970, le fléau de l'étalement urbain a touché bon nombre de nos territoires. Du fait du coût prohibitif de l'immobilier, vous deviez partir vivre à 20, 30 ou 40 km de La Rochelle pour acheter une villa ou un grand terrain, ce qui entraînait de nombreux déplacements. Pour inverser cette tendance, nous portons le projet de la ville du quart d'heure, où l'on essaie de vivre proche de son emploi, de son école, d'un centre culturel. Notre ambition est de ramener la population vers la ville-centre et la première couronne, qui dispose de beaucoup de capacités d'aménagement et de création de logements. Cette démarche

présente d'importants effets sur l'environnement puisque l'on peut se déplacer à pied ou à vélo, voire en transports en commun, comme le tramway, à condition que ces derniers soient adaptés aux besoins.

Comment atteindre ces objectifs alors que le cœur de ville de La Rochelle est très contraint ?

J.-F. F. : Lorsque j'évoque la redensification de la ville, cela ne concerne pas uniquement l'hypercentre, qui est très protégé. La ville compte 12 quartiers aux caractéristiques différentes : La Pallice, Mireuil, Port Neuf, les Minimes, qui ont tous de vraies vies et des capacités de développement. La vie de quartier consiste à faire des schémas d'urbanisme par l'intermédiaire de ce que l'on appelle les centralités. Autour de l'hypercentre, chaque quartier est animé et dispose d'un îlot dans lequel on retrouve des commerces de proximité accessibles à pied ou à vélo. Notre démarche englobe également les communes périphériques.

Quelles sont vos marges de manœuvre face au grand écart des prix de l'immobilier, allant de 2 000 à plus de 10 000 euros le mètre carré ?

J.-F. F. : Les prix de l'immobilier ont toujours été élevés à La Rochelle. Pour autant, la ville présente deux caractéristiques : un taux de logement social élevé, plus de 30 %, ce qui concourt à la diversité sociale de la cité, et des quartiers pavillonnaires sans étage où il est possible de faire du R+1, voire du R+2. C'est la capacité à s'adapter à la typologie de chaque quartier qui permet de les réaménager et de refaire la ville sur la ville. Densifier une ville signifie aussi regarder où il y a des dents creuses, des friches, un vieil atelier abandonné que l'on peut transformer en logements.

Quels moyens utilisez-vous ?

J.-F. F. : Nous utilisons la palette d'outils à notre disposition, dont le programme local de l'habitat (PLH) en cours de révision, et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) adopté par le conseil communautaire fin 2019 et modifié ou mis à jour cinq fois

depuis. Ce dernier fixe les hauteurs des nouvelles constructions, impose aux promoteurs des contraintes en fonction des quartiers et prévoit un pourcentage de logement social selon les zones. L'objectif est de faire moins de social où il y en a beaucoup et de faire plus là où il n'y en a pas du tout, de manière à renforcer la mixité sociale mais aussi générationnelle de la ville. Nous développons également une politique d'accession abordable à la propriété afin de permettre à un jeune couple de devenir propriétaire à un prix abordable, soit entre 2 000 à 3 000 euros le mètre carré. Nous utilisons aussi le bail réel solidaire (BRS). Nous portons ces politiques soit à travers notre office HLM, soit par l'intermédiaire d'un nouvel outil, à savoir une société d'économie mixte (SEM). Celle-ci a pour objet de porter des programmes résidentiels et économiques, car, si la ville doit avoir un effet de levier, elle ne peut pas tout faire elle-même. Il nous faut des équipes qui démultiplient l'action publique.

« Notre ambition est de ramener la population vers la ville-centre et la première couronne. »

Jean-François Fontaine

→ **Vous manque-t-il des outils pour mener à bien vos ambitions ?**

J.-F. F. : Nous manquons d'outils pour porter tous nos objectifs. À titre d'exemple, il nous faudrait un dispositif pour pouvoir acheter des terrains qui ne sont pas utilisés, situés en zones économiques. De fait, parce que les propriétaires les considèrent comme un placement tranquille, ils ne les vendent pas. Or, aujourd'hui, nous avons besoin de densifier ces zones. En acquérant ces fonciers, nous souhaitons à la fois répondre aux besoins des entreprises qui cherchent à s'installer et porter de nouveaux projets utiles à la ville. Pour éviter cet écueil à l'avenir, nous ne vendons plus de terrains pour de nouvelles installations économiques, mais nous les louons. De cette manière, si l'activité cesse, nous pouvons récupérer le foncier afin de le mettre à la disposition d'une nouvelle entreprise.

Quels sont les grands projets d'aménagement urbain portés par La Rochelle ?

J.-F. F. : Le grand projet structurant du territoire est « La Rochelle Territoire Zéro Carbone ». Il prévoit que d'ici à 2040, soit 10 ans avant les objectifs de l'Accord de Paris, la ville atteigne la neutralité carbone. Nous nous sommes fixé cet objectif ambitieux, parce que c'est moins compliqué pour nous que pour d'autres, sachant que nous n'avons ni grande usine chimique, ni cimenterie ou autre équipement rédhibitoire. Cela passe par l'urbanisme pour réduire l'étalement urbain et redensifier l'agglomération et des offres de mobilité importantes pour que chaque habitant dispose d'une alternative à la voiture individuelle.

Qu'avez-vous mis en place pour atteindre cet objectif de neutralité carbone d'ici à 2040 ?

J.-F. F. : En réalité, c'est l'inverse qui s'est produit dans le sens où « La Rochelle Territoire Zéro Carbone » est né après avoir listé tout ce que l'on réalisait déjà et que nous renforçons. Nous avons constaté que toutes les actions et tous les projets entrepris depuis 2014, mais aussi par mes prédécesseurs, allaient vers cet objectif de neutralité, qu'il s'agisse de l'isolation des maisons et de tous les bâtiments publics ou de la réduction de la place de la voiture par la création de pistes cyclables et le développement des transports publics. Le budget transport est le plus important des budgets

de l'agglomération grâce notamment au dynamisme du versement mobilité. En matière de rénovation énergétique, les ménages modestes bénéficient d'un dispositif de financement que nous proposons en partenariat avec l'Agence nationale de l'habitat (Anah).

« Il faut plusieurs mandats pour mener une politique urbaine structurante. »

Jean-François Fontaine

Comment concilier transition écologique, pression foncière et développement urbain ?

J.-F. F. : À chaque fois que nous développons un projet, nous mesurons son impact carbone territorial. Amazon a voulu s'implanter sur notre territoire, considérant qu'elle pouvait rayonner à partir de La Rochelle pour faire des livraisons. Nous avons examiné le projet sous toutes ses dimensions, et nous

l'avons finalement refusé, car, s'il créait des emplois, il était négatif pour l'impact carbone du territoire.

Quels freins rencontrez-vous pour mener à bien la démarche « La Rochelle Territoire Zéro Carbone » ?

J.-F. F. : Le principal frein concerne l'aéroport. Il est émetteur de carbone parce que la ville est dynamique, son trafic croît. Nous souhaiterions que les visiteurs utilisent davantage le train que l'avion. Pour ce faire, nous travaillons avec la SNCF afin d'améliorer l'offre ferroviaire. Nous avons obtenu que les trains qui desservent La Rochelle soient tous à double niveau afin d'en accroître la capacité. Nous menons aussi d'innombrables actions, comme la création de pistes cyclables qui ont permis au vélo de se développer dans des proportions considérables.

Quelle place accordez-vous à la concertation citoyenne dans ces projets à long terme ?

J.-F. F. : Les agglomérations ont l'obligation d'avoir un conseil de développement. Le nôtre est assez atypique et s'appelle d'ailleurs « Le conseil de développement citoyen ». Il compte

82 personnes réparties sur tout le territoire qui donnent leur avis sur un certain nombre de sujets importants liés notamment aux questions environnementales.

Vous êtes maire de La Rochelle depuis 2014. Quels projets n'auraient pu aboutir si vous n'aviez pas été réélu en 2020 ?

J.-F. F. : C'est très difficile à savoir, parce qu'il y a les propos de campagne et ensuite la réalité et les difficultés de l'action. Le programme « La Rochelle Territoire Zéro Carbone » aurait probablement été revu à la baisse, car il amène à urbaniser davantage la ville-centre et les villes de première couronne, ce qui crée des polémiques. En réalité, comme nous avons beaucoup travaillé sur le premier mandat, la moitié des projets menés dans le deuxième a été engagée dans le premier. Personne ne pouvait, par exemple, arrêter le chantier de renaturation du marais de Tasdon achevé en 2021. Mais il faut bien plusieurs mandats pour mener une politique urbaine structurante. Bien que nous soyons en fin du deuxième mandat, nous engageons beaucoup de choses qui verront le jour dans deux, trois ou quatre ans, dont le renouvellement urbain du quartier de Villeneuve-les-Salines avec des ambitions environnementales très élevées.

CITIN, UNE SEM POUR MAÎTRISER LE MARCHÉ DE LA LOCATION

Revers de la médaille de l'attractivité de La Rochelle, la ville compte 1000 chambres d'hôtel et 6 000 chambres en Airbnb. « Cela prive les habitants de logement et les contraint à s'éloigner de la ville », souligne Jean-François Fontaine, qui utilise tous les leviers disponibles pour libérer du logement à l'année.

Outre les diverses actions engagées par la ville depuis trois ans pour réguler les meublés de tourisme, la société d'économie mixte patrimoniale Citin, qui associe la ville, la communauté d'agglomération, la Banque des territoires, la Caisse des dépôts, le Crédit Mutuel et le Crédit Agricole, a été créée en 2022 pour acheter des bâtiments en centre-ville, les transformer en local commercial et/ou en logement, et ainsi conserver la maîtrise de leur destination sur plusieurs années. Une première opération a été lancée en 2024 sur l'îlot de la Caille, un ensemble d'anciens bureaux de l'hôtel de ville, afin de créer des commerces, des bureaux et neuf logements qui seront loués à l'année à des prix intermédiaires. « Il s'agit d'éviter le logement spéculatif ou destiné à Airbnb », ajoute le maire de La Rochelle, « sans être toutefois dans la location sociale, qui reste de la compétence de l'office HLM ».



Ramener des îlots de fraîcheur en ville fait partie du projet « La Rochelle Territoire Zéro Carbone » qui vise à améliorer la qualité de vie des habitants.

Photo : © Julien Chauve - Ville de La Rochelle



« Les transports, c'est la colonne vertébrale de la ville »

Méto prolongé à Montreuil, bus express à Rennes, tramway renforcé à Toulouse et à Bordeaux... Partout, les transports dessinent la ville de demain. Interview de Christine Bost, présidente de Bordeaux Métropole, maire d'Eysines et conseillère départementale de Gironde.

En quoi les transports sont-ils un levier essentiel du développement de la métropole de Bordeaux ?

Christine Bost : Les transports représentent l'ossature même de la ville, sa colonne vertébrale. C'est autour de cette trame que s'articulent l'aménagement du territoire et l'implantation des logements, des entreprises et des services publics. Plus les déplacements sont fluides, plus la qualité de vie et l'attractivité économique s'en trouvent renforcées. À Bordeaux, cette dynamique est manifeste : la métropole gagne 10 000 habitants et 5 000 emplois chaque année. D'où l'importance d'un schéma de mobilité à la fois adapté aux besoins actuels et anticipant ceux de demain.

Qu'est-ce que le plan de « robustification » du réseau lancé en début d'année ?

C. B. : Le tramway bordelais, dont les premières lignes ont 20 ans, montre des signes de vieillissement. Pour garantir sa fiabilité, un plan a été lancé : 92 mesures concrètes, pour un budget de 40 millions d'euros, sont déployées afin de corriger les fragilités structurelles du réseau qui

s'étend sur plus de 80 km. Ce plan comprend notamment des travaux d'aiguillage à la porte de Bourgogne, permettant la création de deux nouvelles lignes : la E (de la rive droite à Blanquefort) et la F (de la gare Saint-Jean à l'aéroport, sans rupture de charge). Leur mise en service est prévue à partir de septembre 2025.

Sur le pont de pierre, des travaux complexes vont également impacter la circulation ?

C. B. : C'est un pont napoléonien, vieux de 200 ans, traversé chaque jour par le tram. Il présente des fragilités que l'on ne peut plus ignorer. Il sera donc fermé au tramway cet été, puis chaque été pendant deux ans. La circulation piétonne et cyclable restera possible. On met en place des transports de substitution pour limiter les perturbations. Le pont de pierre est aussi un symbole de la ville : sa rénovation participe à la transformation de notre paysage urbain.

Le réseau de tramway reste structurant, mais est-ce suffisant ?

C. B. : Le tramway transporte 400 000 passagers par jour, soit la moitié des usagers du réseau bordelais. Mais il ne dessert pas l'ensemble des 28 communes de la métropole. D'où l'intérêt du bus express. La première ligne, la ligne G, a été inaugurée en juin dernier entre la gare Saint-Jean et Saint-Aubin. Elle accueille déjà 30 000 voyageurs quotidiens. Électrifiée prochainement, elle illustre la pertinence du modèle : le coût d'exploitation est trois fois inférieur à celui du tramway. Une deuxième ligne est prévue pour décembre, et cinq autres suivront.

Le maillage dépasse même les frontières administratives de la métropole. Pourquoi ce choix ?

C. B. : Les gens ne vivent pas dans des périmètres institutionnels. Ils traversent les limites pour aller travailler, se former, se soigner. On finance donc le RER métropolitain : une ligne relie déjà Libourne au bassin d'Arcachon via la gare Saint-Jean. On soutient aussi les lignes de car express : Créon-Bordeaux, Blaye-Bordeaux, et bientôt le Médoc. C'est un acte de solidarité territoriale. On a signé des « contrats connectés » avec les intercommunalités voisines pour mieux répartir population et emplois.

Les mobilités douces ont-elles aussi un effet structurant ?

C. B. : Bien sûr. Notre réseau vélo express, qu'on appelle « Rêve », continue de se déployer. Selon notre baromètre des mobilités, entre 2024 et 2025, l'usage du vélo a progressé de 8 %, celui des transports collectifs de 4 %, et le trafic routier a baissé de 1 %. Ces chiffres montrent que la transition est réelle. Elle modifie la façon dont les gens vivent la ville.



« Les gens ne vivent pas dans des périmètres institutionnels. Ils traversent les limites pour aller travailler, se former, se soigner. »

Christine Bost

Bordeaux reste cependant la ville la plus embouteillée de France. Quelle réponse apportez-vous ?

C. B. : Il faut continuer à offrir des alternatives crédibles à la voiture. Cela passe par plus de transports en commun, plus de pistes cyclables, mais aussi par un travail sur l'aménagement du territoire. La métropole ne peut plus raisonner seule : il faut coconstruire avec les territoires voisins, pour éviter la concentration des emplois et des logements. Les transports accompagnent cette nouvelle organisation spatiale.

Quel projet, selon vous, aura l'impact le plus fort sur l'attractivité de Bordeaux ?

C. B. : Aucun projet isolé ne peut répondre à lui seul aux enjeux. L'avenir repose sur une combinaison d'outils : tramway, bus, cars express, RER, vélo. Miser sur la pluralité des solutions, c'est la condition d'une mobilité efficace et durable.

DE SITE INDUSTRIEL À VILLE RENATURÉE

À Saint-Priest, l'incroyable transformation de la ZAC Berliet

À Saint-Priest, le projet de métamorphose de la ZAC Berliet touche à sa fin. L'immense friche des anciens sites industriels de Renault Trucks a laissé place à un quartier durable mêlant logements, activités économiques et espaces verts.



Photo : JVC Architecture

Reconnaisable à son cri perçant caractéristique, particulièrement audible la nuit en période estivale, l'œdicnème criard est un oiseau protégé qui fait partie de la famille des burhinidés. Le 24 mai dernier, il a donné son nom à un parc au cœur de la ZAC Berliet, à Saint-Priest, emblématique programme de réhabilitation d'une ancienne friche industrielle. C'est à cette date qu'a en effet été inaugurée « La Plaine à l'œdicnème », aire de 5,8 hectares, dont une partie a été

aménagée par Nexity, qui accueillera à terme 2 500 arbres, dont des fruitiers en libre cueillette pour les habitants. « Ce parc met en exergue l'un des grands enseignements du projet : les enjeux de biodiversité ne doivent pas être subis, mais intégrés dès l'amont, pour structurer l'ensemble », indique Élodie Benoit, directrice générale du pôle Villes & Projets pour Nexity. Une nouvelle pierre à l'édifice de cet ambitieux programme urbanistique démarré en 2008, et dont la dernière sera posée dans quelques mois.

UNE FRICHE INDUSTRIELLE DEVENUE LE MOTEUR DE L'EST LYONNAIS

À Saint-Priest, dans la métropole de Lyon, la ZAC Berliet est en effet en passe d'achever sa mue. Initialement, il s'agit d'un site ayant abrité les usines Renault Trucks. Cette place forte de la production de poids lourds a accouché d'un quartier mixte, durable, pensé pour accueillir logements, activités économiques et équipements publics. En 2007, la mission confiée à Nexity s'annonce ambitieuse : transformer l'espace en un nouveau morceau de ville, articulé autour d'un maillage de voiries, d'espaces publics, de logements, d'équipements et de zones d'activités. « Il s'agit d'une opération d'aménagement qui peut sembler classique, résume Élodie Benoit, mais sur un foncier qui avait une histoire importante pour le territoire, avec une empreinte industrielle très marquée. »

La ZAC Berliet, c'est 112 hectares à réinventer, dans un contexte de raréfaction foncière à l'échelle métropolitaine. « Ce projet a largement contribué à la dynamique de l'Est lyonnais, en offrant un espace d'expansion qui n'existait plus ailleurs », développe notre interlocutrice.

Si le projet initial prévoyait une programmation mixte avec environ 2 000 logements, une vaste zone d'activité économique et plusieurs équipements publics et sportifs, sa réalisation n'a pas suivi une trajectoire linéaire. Dès les premières années, plusieurs défis majeurs ont nécessité de revoir la copie. « La première vraie disruption fut la découverte d'espèces protégées sur le site, rembobine Élodie Benoit. Confrontés à ce "déjà-là" qui a colonisé l'espace après l'arrêt des activités humaines, nous avons dû repenser le plan-masse, acheter un terrain en dehors du périmètre initial afin de développer une nouvelle zone de biodiversité. »

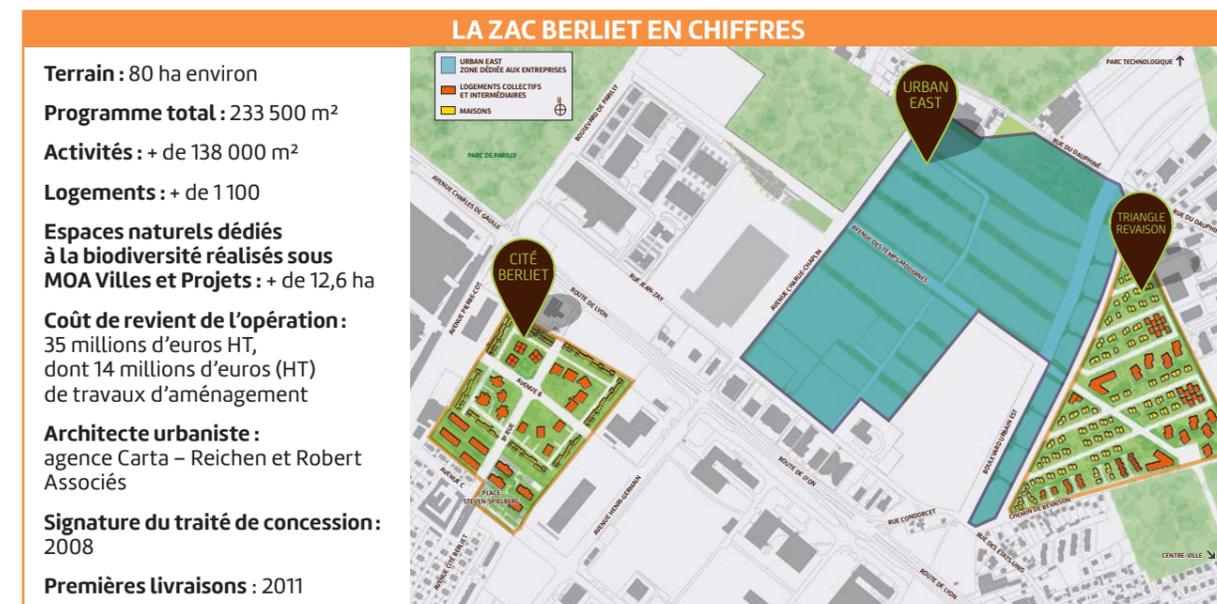
Autre aléa, d'ordre économique cette fois : l'évolution du marché tertiaire, très incertain après la crise de 2008. Ce qui a demandé d'adapter l'activité économique sous un nouvel angle et de créer des formats différents en matière d'immobilier professionnel, qui va aujourd'hui du parc d'activités au petit bâtiment tertiaire clé en main de quelques milliers de mètres carrés pour des entreprises du territoire. « Cette

diversité fait aujourd'hui la richesse du quartier », note la directrice générale Nexity Villes & Projets, qui insiste par ailleurs sur un point : toute ZAC n'a pas vocation à être synonyme de no man's land après 20 heures, comme la France en regorge dans bien des entrées de ville. C'est peut-être là l'une des grandes leçons de l'opération de la ZAC Berliet : la capacité à concevoir des zones d'activités intégrées à la ville, qualitatives sur le plan architectural, urbain et environnemental.

FAIRE VILLE AUTREMENT, SUR LE TEMPS LONG

Le lieu est aujourd'hui identifié par les habitants et intégré au paysage urbain territorial. Contrairement à ce que l'on observe parfois en amont de travaux d'une telle envergure, le projet n'a pas suscité de forte opposition à ses débuts. « Cela s'explique par la nature du site, qui était déjà en partie en friche et très étalé », analyse Élodie Benoit. En revanche, le véritable enjeu d'acceptation sociale s'est joué sur la durée. Car une opération d'aménagement de cette ampleur, étalée sur plus de quinze ans, impose à ses premiers habitants de cohabiter longtemps avec un environnement en transformation. Certains, installés dès 2014, ont pu ressentir une forme de lassitude ou de frustration, liée à ce caractère inachevé. « Et dans ce contexte, les petits tracés du quotidien prennent plus de place : la modification d'une politique locale de collecte des déchets, un sentiment d'inégalité entre voisins... »

Pour désamorcer ces tensions, Nexity a misé sur un accompagnement de proximité : réunions publiques régulières, écoute active, travail de médiation en lien avec les élus. « Il faut être présent, sur le terrain, pour créer de la confiance. C'est ce dialogue permanent qui permet de faire avancer un projet de manière apaisée », révèle la directrice générale. Aujourd'hui, l'essentiel du programme est achevé. Les logements ont tous été livrés. Les équipements publics sont en fonctionnement. « Il ne nous reste que quelques terrains à vendre sur la zone d'activité, et des aménagements à finaliser. La ZAC devrait officiellement arriver à son terme l'année prochaine », annonce Élodie Benoit. Les œdicnèmes, eux, chanteront dès ce printemps.



À quoi ressemblent les zones d'activités économiques « nouvelle génération » ?

À l'heure où la transformation industrielle croise les impératifs de transition écologique, la réinvention des zones d'activités économiques (ZAE) permet de dynamiser les territoires, tout en protégeant l'environnement. Explications.

Selon le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), il y a actuellement environ 32 000 zones d'activités économiques en France, qui occupent 26 % des surfaces artificialisées du pays, ce qui représente un gisement foncier particulièrement important.

Apparus dans les années 1960 à la périphérie des centres-villes, ces espaces dédiés aux entreprises, aménagés le long des axes routiers pour faciliter la circulation des biens et des services, sont progressivement devenus un outil fondamental dans les politiques locales de développement économique et de création d'emplois.

Avec l'application de la loi « Climat et résilience » et les objectifs de réduction de l'artificialisation des sols prévus par la loi TRACE (Trajectoire de réduction de l'artificialisation concertée avec les élus locaux), il est nécessaire de repenser leur ancrage territorial dans une logique de sobriété foncière.

Comment ces espaces périurbains peuvent-ils se réinventer ? Quels leviers économiques, environnementaux et sociaux peuvent être actionnés pour transformer le modèle existant ? Éléments de réponse avec Mickaël Labre, responsable Projets chez Nexity Villes et Projets, la filiale du pôle Transformation des Territoires de Nexity dédiée à l'aménagement.

LA RÉINVENTION DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Afin de répondre au double enjeu de sobriété foncière et d'attractivité territoriale, les zones d'activités nouvelle génération intègrent des infrastructures décarbonées, des espaces végétalisés et renaturés, ainsi qu'une vaste palette de services mutualisés. Elles priorisent les mobilités douces et les énergies renouvelables et mettent l'accent sur la qualité de vie au travail. Dans cette logique, Nexity conçoit ces nouvelles zones en intégrant des aménagements qui favorisent à la fois le bien-être des salariés et la protection de l'environnement.

« Notre approche des zones d'activités économiques repose sur une vision renouvelée : elles ne sont plus seulement des espaces dédiés à la production, mais de véritables

lieux de vie et de dynamisme économique. Nous accordons également une attention particulière à l'intégration paysagère de ces zones, notamment en prolongeant les trames vertes existantes et en veillant à soigner l'architecture des sites, particulièrement aux entrées de ville », explique Mickaël Labre.

Réinventer les zones d'activités consiste donc à réunir sur un même site les enjeux liés aux mutations du travail et ceux relevant de la transition écologique, en conjuguant attractivité économique, performance environnementale et qualité de vie pour les usagers. Ces différentes dynamiques sont complémentaires, car le cadre de travail est devenu un critère essentiel pour attirer les talents et les entreprises, d'autant que ces dernières accordent de plus en plus d'importance aux initiatives en faveur de l'environnement et à la réduction des émissions de CO₂. Par ailleurs, en créant des zones d'activités bien situées et bien conçues, avec une ambition écologique forte et une image innovante, les territoires peuvent attirer des entreprises qui vont prendre part, à leur tour, à la réalisation des objectifs environnementaux.

AMÉNAGEMENTS INNOVANTS

Ces zones d'activités économiques nouvelle génération sont pensées comme de véritables écosystèmes durables et innovants qui réinventent entièrement le modèle existant.

À Drusenheim, en Alsace, la ZAC Axioparc est dédiée à l'accueil d'activités artisanales, logistiques et tertiaires. Elle offre un cadre de travail agréable et verdoyant, pourvu de nombreux espaces verts et de parcelles mutables adaptées aux besoins des entreprises. Déployé sur 78 hectares, ce site incarne une vision moderne des zones d'activités à travers trois enjeux majeurs : la sobriété foncière, avec une végétalisation systématique des espaces disponibles, la connectivité, grâce à la connexion aux infrastructures existantes et au développement des mobilités douces, et enfin la dimension humaine, avec la création d'espaces publics généreux et d'une zone fonctionnelle mutualisée à destination des salariés.

Autre innovation : la gestion mutualisée des places de parking, souvent

sous-utilisées en dehors des heures de bureau et parfois surdimensionnées, permet de libérer du foncier qui va servir à créer des îlots de fraîcheur. Pour les employés, le développement de la végétalisation, que ce soit sur les bâtiments ou le long des axes de circulation, est un facteur de bien-être, qui leur permet de mieux travailler tout en les protégeant des fortes chaleurs pendant l'été.

Les nouvelles ZAE doivent être pensées comme des vitrines du dynamisme économique local, des espaces où les employés peuvent travailler, se déplacer facilement, se restaurer et même pratiquer des activités sportives. Aujourd'hui, l'intégration de mobilités douces, de services mutualisés et d'espaces paysagers en fait de véritables lieux de vie qui participent à la compétitivité territoriale.



La ZAC Axioparc à Drusenheim

RESPONSABILITÉ, BIODIVERSITÉ, ÉNERGIE VERTE

La recette de Sierentz pour attirer les entreprises

Dans le Haut-Rhin, à proximité de la frontière avec l'Allemagne et la Suisse, l'aménagement de la ZAC Gruen vise à créer une zone économique dynamique et responsable, à la fois attractive pour les entreprises et respectueuse de l'environnement. Explications.



Photo : DR

Dans le cadre d'une consultation lancée par Saint-Louis Agglomération, communauté d'agglomération qui regroupe 40 communes alsaciennes, l'aménagement de la ZAC Gruen à Sierentz, petite ville de 4 300 habitants, va permettre de répondre aux besoins locaux en matière d'implantations économiques et de créations d'emplois, notamment à destination des actifs frontaliers. La ZAC est à proximité à la fois des axes routiers reliant Bâle à Strasbourg et de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, ce qui en fait un emplacement stratégique pour attirer les entreprises. D'une superficie de 22 hectares, dont 2 hectares dédiés aux espaces publics, le site accueillera, dès 2027, des activités industrielles et artisanales, ainsi que des services aux entreprises, en complément de ce qui existe déjà sur le territoire.

UNE ZAE DYNAMIQUE ET HUMAINE

Le projet de la ZAC Gruen illustre parfaitement la volonté de Nexity d'intégrer les enjeux environnementaux, sociétaux et de qualité de vie au travail dans l'aménagement des zones d'activité.

Dans le détail, la ZAC comprendra six lots destinés aux acteurs de l'industrie, ainsi qu'un hôtel d'entreprises réservé aux PME et aux activités de petit artisanat. Par ailleurs, le site proposera aux employés un large panel de services incluant restauration, conciergerie et salles de réunion mutualisées. Il favorisera les rencontres et les échanges grâce à une placette qui accueillera des événements ludiques et des food trucks. En ce qui concerne l'aménagement paysager, un corridor central végétalisé prolongera les trames vertes existantes et offrira un cadre agréable et apaisant aux salariés. Ce corridor sera connecté aux venelles piétonnes permettant de rejoindre les chemins à proximité de la ZAC pour faciliter la circulation. Enfin, dès la conception du site, Nexity a porté une attention particulière à la façade extérieure de cette zone, située en entrée de ville, afin qu'elle renvoie une image dynamique du territoire. Cela se traduit

notamment par des ambitions paysagères et architecturales assez poussées qui renforcent l'attractivité du site.

C'est cet ensemble de propositions qui donne un caractère innovant à la ZAC Gruen. « Dans le cadre de ce projet, notre valeur ajoutée a été de proposer une solution adaptée aux attentes et aux ambitions fortes de Saint-Louis Agglomération en mobilisant plusieurs de nos compétences. Notre groupement d'aménagement, composé de Nexity Villes & Projets et de Nexity Foncier Conseil, a constitué un atout déterminant pour notre réponse. L'aménagement de la ZAC Gruen illustre la capacité du Groupe à s'adapter avec agilité aux besoins des territoires », explique Mickaël Labre, responsable Projets chez Nexity Villes et Projets, la filiale du pôle Transformation des Territoires de Nexity dédiée à l'aménagement.

RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE, ÉNERGIES RENOUVELABLES ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE

L'écologie fait également entièrement partie de l'équation. Saint-Louis Agglomération est d'ailleurs signataire de la charte Cit'ergie, un label du programme Territoire Engagé Transition Écologique qui permet de valoriser et de faire reconnaître la qualité de la politique énergie-air-climat menée par une commune ou une collectivité. Concrètement, cette initiative a pour objectif de réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre dans plusieurs domaines clés, tels que l'aménagement, l'urbanisme, les transports, la mobilité, les bâtiments et les équipements.

Pour respecter cet engagement, la ZAC Gruen sera labellisée « BiodiverCity Ready », une certification qui valorise la prise en compte de la biodiversité dans les projets d'aménagement. Pour aller encore plus loin, Nexity entend inciter les entreprises qui occuperont le site à s'inscrire dans cette démarche en visant l'obtention du label pour leur propre lot. Un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) spécialisé dans le développement durable les accompagnera à atteindre les objectifs attendus. En complément, Nexity travaille actuellement avec Saint-Louis Agglomération sur une grille

d'évaluation environnementale destinée aux futures entreprises. Ce document servira de référentiel pour la vente des fonciers et sera annexé aux actes de commercialisation des lots. Il permettra de garantir le respect des ambitions écologiques du projet.

« L'énergie verte alimentera un dispositif d'autoconsommation collective, favorisant une gestion énergétique décarbonée. »

Mickaël Labre

Par ailleurs, la ZAC sera alimentée en grande partie par des sources d'énergies vertes. Nexity Solaire a développé des solutions photovoltaïques adaptées au site afin de soutenir les ambitions du projet en matière de réduction des émissions de CO₂. « Nous prévoyons l'installation d'ombrières photovoltaïques sur les parkings, ainsi que des panneaux solaires en toiture. L'énergie verte ainsi produite alimentera un dispositif d'autoconsommation collective, favorisant une gestion énergétique optimisée et décarbonée », précise Mickaël Labre. Le projet prévoit également l'utilisation de matériaux réemployés, notamment pour la construction des voiries et l'aménagement des espaces urbains, ce qui permettra de développer localement l'économie circulaire.

Le traité de concession a été signé fin 2024 et les études amont sont en cours. L'approbation du dossier de réalisation ZAC est visée pour 2026, avec un démarrage des travaux en 2027 et une commercialisation des premiers terrains en parallèle.

INONDATIONS, CHALEUR, SÉCHERESSE

La révolution douce de la ville perméable

Photo : DR

Face aux défis climatiques, l'eau s'impose comme un levier majeur de transformation des villes. L'agence Urban Water et les étudiants de l'École urbaine de Sciences Po, en collaboration avec Nexity, ont imaginé des solutions concrètes pour prévenir les risques liés à la bitumisation.

L'avenir des villes se joue dans les sols. L'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) vise à mettre fin à l'artificialisation des sols à horizon 2050. Un principe ambitieux, mais remis en cause par la nouvelle proposition de loi TRACE (Trajectoire de réduction de l'artificialisation concertée avec les élus locaux), déposée début 2025 au Sénat, qui appelle à plus de « souplesse » dans l'application des objectifs. Pour garantir l'habitabilité des villes, la gestion du cycle de l'eau devient désormais un élément central de l'aménagement urbain. Ce sont sur ces problématiques que s'est penchée l'École urbaine de Sciences Po, en collaboration avec l'agence Urban Water, spécialisée dans la gestion et la valorisation des eaux en milieux urbains, et Nexity, dans un projet collectif intitulé « Au fil de l'eau ». Partant du double constat que la gestion des eaux de pluie est essentielle au développement durable, mais que l'urbanisation perturbe les cycles hydriques naturels,

les étudiants ont analysé les risques liés à une trop forte imperméabilisation des sols et proposé à Nexity une série de solutions.

FINIE L'ÉVACUATION PAR TUYAUX ?

Leur rapport défend une approche systémique : l'eau est vue comme un fil conducteur permettant d'atteindre plusieurs objectifs de développement durable avec des stratégies d'aménagement adaptées, c'est-à-dire l'intervention sur le paysage lors de la fabrique de la ville. « Grâce au recours aux architectes, aux paysagistes, aux agronomes ou aux écologues, la gestion des eaux de pluie quitte de plus en plus le domaine de l'assainissement et de l'évacuation par tuyaux pour se tourner vers des solutions fondées sur la nature, favorisant l'infiltration dans les sols, à savoir des parcelles d'infiltration paysagère », introduit Christian Piel, urbaniste et fondateur de l'agence Urban Water.

RENDRE LA VILLE « SPONGIEUSE »

Les objectifs sont clairs : rendre les villes « spongieuses » afin de prévenir les risques d'inondations, mais aussi réduire la pollution des milieux naturels en évitant le déversement des eaux de pluie dans les cours d'eau. « Grâce à cette infiltration, le sol va pouvoir conserver les précipitations et recharger les nappes phréatiques qui sont des réservoirs naturels et des ressources essentielles à la prévention des situations de sécheresse en été », ajoute-t-il. Cette approche implique par ailleurs d'autres réponses sur l'adaptation de la ville au changement climatique, comme le rafraîchissement des villes par une présence plus intensive de la nature sous toutes ses formes.

L'EAU, UNE CONTRAINTE DEVENUE UN ATOUT

Pour y parvenir, plusieurs options sont mises sur table. « Les propositions vont beaucoup plus loin que ces parcelles d'infiltration paysagères », reprend l'urbaniste. « Nous portons également des solutions d'aménagement sur le plan de l'architecture ou des voiries, dans lesquelles l'eau vient servir le projet ». Cela peut aller des toitures-terrasses végétalisées aux circulations d'eau à ciel ouvert en passant par les bitumes poreux. « L'ensemble de l'aménagement doit intégrer cette présence de l'eau. C'est notre cœur de métier : faire de ces impératifs des facteurs de valorisation du projet », explique-t-il. Car, si « Au fil de l'eau » met en lumière les contraintes économiques qui peuvent limiter l'action des promoteurs immobiliers, le rapport souligne dans le même temps les bénéfices environnementaux d'un bâtiment plus responsable et les répercussions sur son prix de vente.

UNE VINGTAINE D'ÉTUDES DE CAS EN FRANCE ET EN EUROPE

« Avec les différents spécialistes au sein de l'agence, nous avons expliqué aux étudiants de Sciences Po les enjeux de façon précise et opérationnelle », reprend Christian Piel. « Nous leur avons par ailleurs présenté plusieurs cas de figure afin

« Les changements de pratiques doivent aller de pair avec une évolution des métiers au sein des collectivités. »

Christian Piel

de mieux les orienter ». Leur travail s'appuie en effet sur une vingtaine d'études de cas pour illustrer ces concepts, en France (Lyon, Nantes) ou à l'étranger (Amsterdam, Copenhague). « Cette nouvelle manière de considérer et de gérer l'eau en milieu urbain est mise en œuvre de façon très intéressante par les grandes métropoles. Mais ces changements de pratiques doivent aller de pair avec une évolution des métiers au sein des collectivités. Or, les petites et les moyennes villes ne disposent pas forcément des compétences en interne ».

AIDER LES PETITES COMMUNES À INTÉGRER CES PRATIQUES

Le travail réalisé par les étudiants de l'École urbaine de Sciences Po va donc aider concrètement Nexity à développer des solutions pour les petites ou moyennes communes. L'aménageur entend en effet jouer un rôle de conseil de plus en plus important auprès de ces collectivités. La démarche, qui a été échelonnée sur plusieurs mois, a permis aux étudiants d'effectuer des visites de terrain pour observer les usages exemplaires, comprendre les spécificités, analyser les données recueillies et formuler des recommandations. « Ils connaissent bien ces problématiques et savent aussi comment Nexity peut s'adresser aux petites collectivités. Ils ont beaucoup échangé afin de cerner les attentes, d'identifier les clients et les partenaires, et de choisir le vocabulaire à utiliser pour mieux sensibiliser les communes sur la réglementation et les possibilités de financement », détaille l'urbaniste.

UN SUJET EN CONSTANTE ÉVOLUTION

« Nous espérons, bien entendu, que le projet « Au fil de l'eau » intéressera d'autres institutions », confirme Christian Piel. Mais ce sujet complexe est en évolution constante, avec une dimension de recherche nécessairement très importante. « Avec notre agence, nous travaillons en outre avec des laboratoires universitaires et des écoles supérieures sur des projets similaires qui font évoluer en permanence les solutions de gestion des cycles de l'eau en ville », conclut-il. En espérant que les villes auront les moyens – et la volonté – de l'écouter. Dans ce domaine plus que dans d'autres, ce qui est vrai aujourd'hui ne le sera pas forcément dans 10 ans.

« Le sol va pouvoir conserver les précipitations et recharger les nappes phréatiques. »

Christian Piel



La ville face au défi des îlots de chaleur

Devant l'intensification des épisodes caniculaires, les municipalités se mettent au vert. Désimperméabilisation des sols, végétalisation, forêts urbaines, ombrières, autant de leviers pour lutter contre les îlots de chaleur. Tour d'horizon d'une stratégie ambitieuse qui place la nature au cœur de la ville.

Dix fois plus de jours de vagues de chaleur, des nuits tropicales en série, +4 °C d'ici la fin du siècle : tel est le scénario redouté par Météo France si rien ne change. Face à cette perspective inquiétante, les villes n'ont d'autre choix que de s'adapter, et parmi les réponses figure la renaturation des espaces urbains afin de lutter notamment contre les îlots de chaleur. Un îlot de chaleur urbain (ICU) est une sorte de « dôme d'air chaud » qui surplombe la ville et dont la formation est liée directement à l'aménagement et aux activités de celle-ci. Il se matérialise par la différence de température constatée entre une zone urbaine, souvent un centre-ville, et la zone rurale environnante. « Cette différence, généralement mesurée la nuit, peut atteindre 10 °C, même si elle est en moyenne de 5 à 7 °C, appuie Valentin Caillavet, chef de projet Natura City au sein du pôle Transformation des Territoires de Nexity. Les bâtiments entravent la circulation de l'air, les matériaux retiennent la chaleur et les systèmes de climatisation la rejettent à l'extérieur. À cela s'ajoutent les effets de divers facteurs, comme la circulation automobile ou l'activité industrielle. » Plus la ville est grande et dense, plus cet écart est important, car les activités humaines ont un impact sur le thermomètre.

UNE PRISE DE CONSCIENCE QUI S'ACCÉLÈRE

Avec le réchauffement climatique et l'intensification des épisodes caniculaires, le phénomène est amené à se multiplier. « Heureusement, la prise de conscience des collectivités s'est accélérée depuis une dizaine d'années, indique Valentin Caillavet. Les canicules ont des effets dramatiques sur les populations fragiles, comme les seniors ou les enfants. Il est crucial d'agir pour rendre les espaces publics plus agréables, moins chauds, et donc plus sûrs pour tous. » Les communes redoutant les îlots de chaleur organisent leur résilience.

« Les canicules ont des effets dramatiques sur les populations fragiles, comme les seniors ou les enfants. Il est crucial d'agir pour rendre les espaces publics plus agréables, moins chauds, et donc plus sûrs pour tous. »

Valentin Caillavet

Le département de Seine-Saint-Denis, par exemple, déploie son « Plan Canopée » qui couvre la période 2021-2030 et s'accompagne d'une mobilisation financière de 60 millions d'euros pour développer la canopée en ville, via notamment la plantation de forêts urbaines. 9 500 m² ont déjà été plantés. À Toulouse, Paris ou encore Lyon, les collectivités agissent aussi face au réchauffement : l'une transforme une île en forêt urbaine, les autres adaptent leurs équipements publics par la végétalisation et des solutions de rafraîchissement. L'Office national des forêts s'appuie sur son expertise dans la gestion durable des forêts et des espaces naturels pour proposer aux collectivités une offre « forêt urbaine » : réhabiliter des zones humides, préserver la diversité des habitats naturels en milieu urbain, repenser et planter des arbres en ville pour créer des îlots de fraîcheur, établir une palette végétale, concevoir des aménagements paysagers ou des sentiers naturels pour tous... Bref, accompagner les villes dans leur démarche de renaturation.

AU CŒUR DE LA DÉMARCHE : DÉSIMPERMÉABILISATION ET RENATURATION

Ce mouvement, soutenu par des acteurs comme Nexity à travers son programme Natura City, vise à transformer les espaces publics pour améliorer le confort thermique des habitants. Une démarche qui œuvre à la désimperméabilisation des sols et à la renaturation des zones bitumées.

« La conséquence vertueuse de cette végétalisation ne se réduit pas à la seule apparition de zones ombragées, mais elle favorise également l'évapotranspiration, créant par effet domino des îlots de fraîcheur », explique Valentin Caillavet, qui met en exergue un autre bénéfice observé, hors période estivale : « L'introduction de végétation permet d'améliorer la gestion des eaux pluviales en limitant le ruissellement et en favorisant l'infiltration des eaux dans le sol. Cela réduit les risques d'inondations et optimise la qualité de l'eau ».

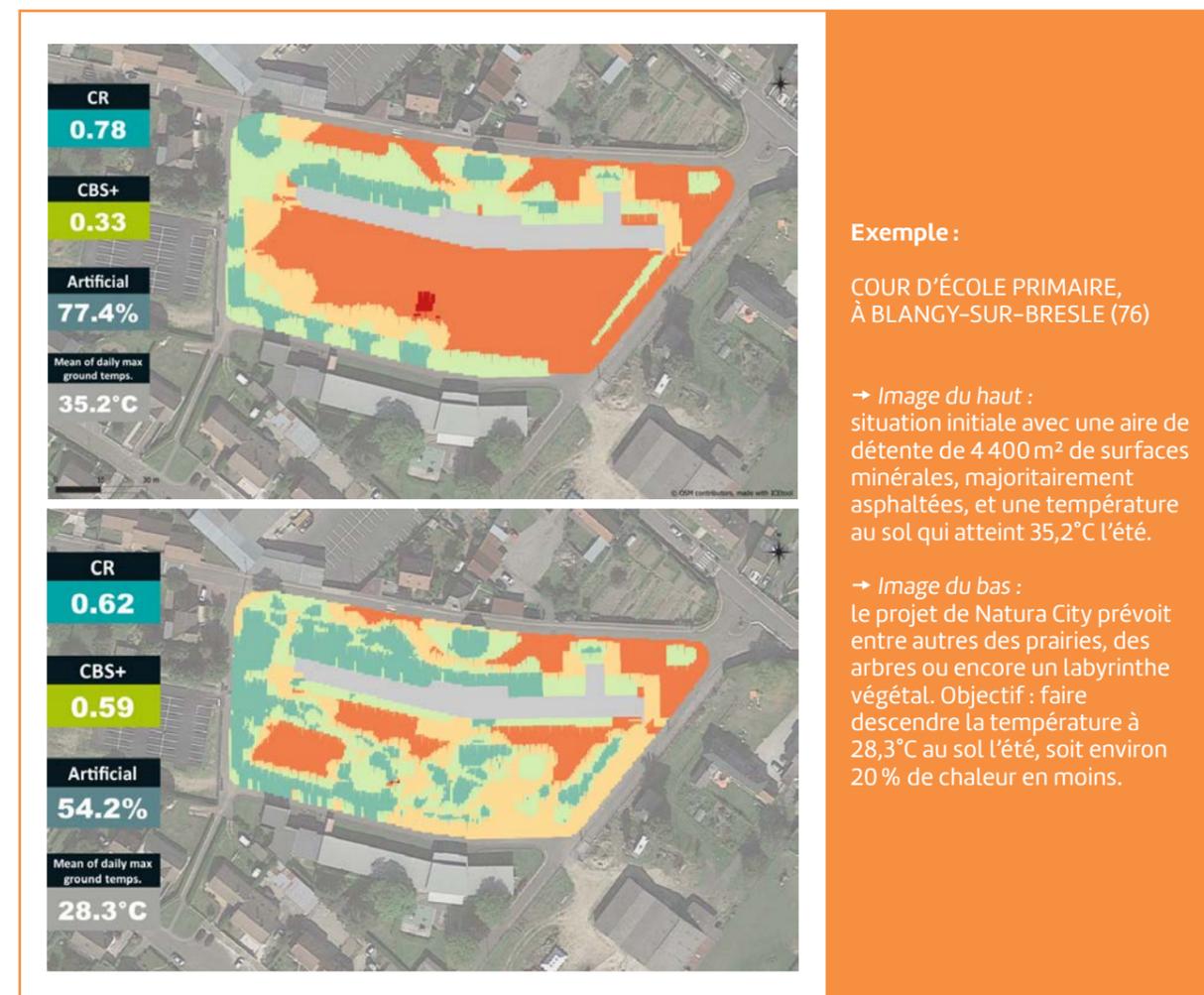
UN DISPOSITIF ADAPTÉ À TOUTES LES VILLES

Des investissements ambitieux qui ne sont pas l'apanage des grandes métropoles hexagonales. Natura City a notamment contribué au projet de renaturation d'une cour d'école primaire, mené à Blangy-sur-Bresle, en Seine-Maritime. Actuellement, l'aire de détente s'étale sur 4 400 m² de surfaces minérales, majoritairement asphaltées. Les travaux programmés cet été prévoient d'octroyer une place de choix à la végétation. Le futur espace sera doté de prairies, d'arbres, d'hôtels à insectes, d'un labyrinthe végétal et de potagers à visée pédagogique.

Si les effets ne sont pas encore palpables, Natura City s'appuie sur un outil de simulation et de mapping qui permet d'évaluer les effets concrets de la renaturation avant et après projet. Températures de surface, gestion des eaux pluviales, perméabilité des sols... Tous ces indicateurs techniques sont anticipés. « Nous concevons des projets sur mesure, adaptés aux besoins des usagers et aux contraintes territoriales, relate Valentin Caillavet. Notre travail d'étude et de simulation de la surchauffe urbaine nous permet de facilement mettre en avant les effets positifs des actions. Cela permet d'identifier les zones les plus exposées, d'orienter la conception du dispositif et de visualiser l'impact du réaménagement sur le site. »

L'opération présentait plusieurs défis intéressants, techniques, financiers, organisationnels. « Pour les relever, nous avons mis un point d'honneur à mener une large phase de concertation. Nous avons travaillé avec les enfants, le corps enseignant, les équipes du périscolaire, les parents d'élèves, les services techniques de la mairie, le conseil municipal. Cette implication collective a permis de créer une vraie dynamique, et la commune a été rapidement soutenue par ses partenaires institutionnels. » En tête, l'agence de l'eau et le département, qui accompagnent le projet, notamment sur le plan financier. Au total, la commune pourrait obtenir jusqu'à 80 % de subvention sur le coût du dispositif estimé au global à 300 000 euros.

Outre la végétalisation, la lutte contre les ICU implique une évolution des politiques d'aménagement, en agissant notamment sur les transports, la gestion de l'eau en période de sécheresse ou encore la réduction des déperditions thermiques des bâtiments. De son côté, Nexity est en veille constante pour identifier des solutions durables, en explorant notamment des matériaux innovants, comme l'utilisation de revêtements conçus à partir de coquilles d'huîtres : perméables, ils favorisent l'évapotranspiration et contribuent ainsi au rafraîchissement urbain.



La ville, une marque (presque) comme les autres ?

Séduire habitants, talents ou encore investisseurs... Pour soigner leur attractivité, des territoires toujours plus nombreux se lancent dans une stratégie marketing digne des plus grandes entreprises. Avec quelles méthodes et quels effets? Décryptage.

Lanagramme qui frappe. Avec ONLYLYON, la capitale des Gaules fait figure de précurseur dans l'hexagone en matière de marketing territorial. À l'image d'Amsterdam et de son fameux « I AMsterdam », la deuxième ville de France soigne son image, dans une stratégie de marque assumée.

Tout commence au début des années 2000. Gérard Collomb prend alors les rênes de la mairie et se désolait devant cette « belle endormie » dont il entend bien faire valoir le dynamisme économique, souvent éclipsé par Paris sur la scène internationale. La ville est certes reconnue pour sa qualité de vie, sa gastronomie ou son histoire industrielle... mais Lyon peine à incarner une destination incontournable, pour les touristes comme pour les investisseurs et les talents.

UNE RÉELLE COMPÉTITION ENTRE TERRITOIRES

Car c'est bien là l'enjeu du marketing territorial. En plus d'attirer de

nouveaux habitants sur le territoire, il s'agit aussi de développer le tourisme d'affaires, d'inciter des entreprises internationales à s'implanter et d'accroître la visibilité académique et scientifique des villes. Sans compter une

Le projet ONLYLYON a contribué à renforcer Lyon comme deuxième métropole économique de France.

bonne dose de fierté locale à nourrir ! Le concept de marketing territorial naît dans les années 1950, aux États-Unis. Jusqu'alors, seules les entreprises (notamment celles des secteurs hôtelier et ferroviaire) cherchaient à « vendre » leur territoire, aux prémices du tourisme

de masse. Mais après-guerre, les villes américaines comprennent que leur réputation n'est plus à négliger. Les villes de la Rust Belt, notamment, ont besoin de se démarquer pour attirer industriels et capitaux. La mondialisation accentuera encore la compétition des territoires. Développer des stratégies plus élaborées pour se démarquer sur la scène internationale devient une priorité.

En France, les premières initiatives sont d'ailleurs lancées dans les grandes villes industrielles en reconversion (comme Lille, Saint-Étienne ou Le Havre), qui cherchent à changer leur image et à relancer leur attractivité économique. En 1982, les lois de décentralisation politique et administrative accordent plus d'autonomie aux collectivités locales et donnent un coup d'accélérateur au marketing territorial. Si de nombreuses villes et régions comprennent rapidement l'importance de construire une identité propre et attrayante, Lyon fait aujourd'hui encore figure de modèle en la matière.

STRATÉGIE GLOBALE

Sous l'impulsion d'élus locaux, de la chambre de commerce et d'acteurs économiques, Lyon se dote donc d'une « marque de territoire ». Le projet ONLYLYON voit le jour en 2007. Et c'est bien plus qu'un simple slogan : la stratégie globale associe collectivités locales, universités, grandes entreprises ou encore acteurs touristiques... Son rôle ? Promouvoir Lyon dans toutes ses dimensions : économique, touristique, culturelle, universitaire et technologique. « Marque officielle au service des ambitions internationales de Lyon », ONLYLYON mène des campagnes ciblées dans les pays étrangers, participe à des événements internationaux et noue des partenariats mondiaux, avec une communication multilingue. Parmi ses réussites : s'adapter à la communication digitale. ONLYLYON parle à ses cibles à travers des canaux dédiés, qu'il s'agisse de réseaux sociaux, de plateformes numériques ou de campagnes en ligne, sans négliger le print (affichage, etc.). La stratégie repose aussi sur la contribution des visiteurs et des habitants, encouragés à partager leurs

expériences et leurs découvertes sur les réseaux sociaux. Autant de contenus qui rendent la marque « authentique » et renvoient une image dynamique.

ONLYLYON, c'est aussi un symbole : le lion rouge, emblème de la marque. Avec sa couleur rouge vif, il crée un impact visuel immédiat, attire l'attention et se retrouve sur toutes les communications, jusqu'à inspirer des trophées lors de remises de prix. S'il reste difficile d'évaluer précisément les résultats d'ONLYLYON, la stratégie a contribué à renforcer Lyon comme deuxième métropole économique de France. La ville a aussi intégré les classements des villes les plus attractives d'Europe pour les investisseurs étrangers.

AMBITIONS FRANÇAISES À L'INTERNATIONAL

Un succès qui fait des envieux. Lyon n'est pas la seule ville de France à succomber au marketing territorial. Après le premier confinement, les Parisiens ont vu fleurir dans le métro de nombreuses affiches publicitaires vantant les mérites de régions françaises :

« Made in Jura »



Qualité, fiabilité, convivialité, proximité, authenticité, créativité, diversité. Autour de ces maîtres-mots, « Made in Jura » entend valoriser les savoir-faire d'un département discret mais dynamique. L'initiative, pionnière, remonte à 2003. Alors impulsée par le Conseil général, elle est aujourd'hui portée par une association qui fédère plus de 350 membres. Autour d'un logo rouge sur fond jaune facilement identifiable, « Made in Jura » distingue toutes les productions et les activités propres au département. À l'opposé des modèles urbains, ici, les territoires ruraux jouent sur leur authenticité et leur cadre de vie. Parc naturel du Haut-Jura, station de ski à taille humaine, plus beaux villages de France, stations thermales... L'association, qui ne touche aucune subvention, dispose d'un budget de 150 000 € annuels, alimenté par les cotisations de ses membres. La preuve que le marketing territorial n'est pas qu'une question de moyens, mais surtout d'idées !

- « Alès, la capitale qui ne manque pas d'air »
- « Déconfinez-vous pour toujours à Mazamet : fini la pollution, les bouchons, le bruit ou le stress »
- « Vivre mieux, venez à Évreux, pour un week-end ou pour la vie »

Et d'autres métropoles se lancent, comme « Nantes Just Imagine », « So Toulouse », « Hello Lille », « Inspire Metz » ou encore « Annecy Mountains ». Avec une déclinaison partagée : l'anglais, qui prouve les aspirations résolument internationales de ces agglomérations pour gagner en notoriété et attirer bien au-delà des frontières.



Photo : iStock



« Ville intelligente ou vies intelligentes »

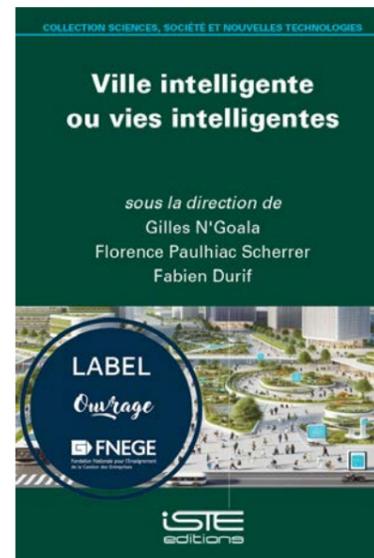
À l'heure où les projets de « smart cities » fleurissent partout dans le monde, l'ouvrage collectif dirigé par Gilles N'Goala, Florence Paulhiac Scherrer et Fabien Durif apporte un éclairage précieux pour les élus et les aménageurs urbains. Né des recherches appliquées menées par la Chaire internationale sur les usages et pratiques de la ville intelligente (Cit. Us), à Montpellier et à Montréal, ce livre privilégie une approche centrée sur les usages, sans céder à une vision enchantée de la technologie. En refusant une logique exclusivement technocentrée, les auteurs mettent en perspective le véritable enjeu des villes intelligentes : améliorer la vie des citoyens, et non la contrôler.

À travers la pluralité des regards académiques et professionnels proposés, cet ouvrage soulève des questions cruciales : les innovations urbaines renforcent-elles l'autonomie et le lien social ou risquent-elles de renforcer l'isolement et la dépendance technologique ? L'ouvrage ne cède pas à un optimisme béat, il invite aux appropriations territorialisées des différents outils.

Le livre se divise en deux grandes parties, chacune approfondissant les défis majeurs liés à l'ère numérique. La première, intitulée *La ville intelligente : quelles transitions ?*, traite de questions essentielles, comme la sobriété numérique, l'inclusion sociale, la cocreation de valeur publique et la transparence. Des exemples concrets, tels que l'hyperviseur urbain OnDijon, centralisant les données de 300 caméras et des services urbains, ou encore le projet Synopse à Nantes, qui utilise les données pour améliorer la santé et la qualité de vie, illustrent ces transformations.

Le chapitre dédié à l'inclusion numérique interpelle particulièrement : comment éviter la fracture numérique et garantir que la ville intelligente profite à tous ? Les auteurs y décrivent les approches inclusives nécessaires pour éviter l'exclusion sociale, prenant comme exemple des initiatives de conception inclusive mises en place dans diverses métropoles internationales.

La seconde partie, *La ville intelligente : quel mode de vie pour le citoyen ?*, explore les impacts pratiques de ces transformations technologiques sur les habitudes de vie urbaines. La mobilité, l'alimentation, le logement, la santé et la culture sont examinés à travers des cas d'étude précis, tels que le dispositif « Ma cantine autrement » à Montpellier, qui repense l'alimentation scolaire en mode durable, ou encore les nouvelles pratiques résidentielles envisagées dans les villes intelligentes de demain.



Références : *Ville intelligente ou vies intelligentes*, sous la direction de Gilles N'Goala, Florence Paulhiac Scherrer et Fabien Durif, publié par la Chaire internationale Cit.Us, l'ESG UQAM et l'Université de Montpellier, 2025. ISTE éditions.

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/

INSCRIVEZ-VOUS À LA NEWSLETTER 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 – 67 rue Arago, 93400 Saint-Ouen.
Directrice de la publication : Véronique Bédague.
Directrice de la rédaction : Sophie Breton.
Conception : cabinet ÉVIDENCE, **réalisation :** Mr Byron.
Impression : MM CONNECT – 45, rue Pasteur – 77000 Vaux-le-Pénil.
Parution : juin 2025. 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.

