

N°12

ENVIES DE VILLE

Magazine

Des solutions pour nos territoires by Nexity

DOSSIER

URBANISME DU CARE : SOIGNER LA VILLE, APAISER LES VIES

Et si la santé mentale
commençait dans la rue ?

LE SPORT, ANTIDOTE À LA VILLE SÉDENTAIRE

Quand le design actif remet
la ville en mouvement

LOGEMENT

MAIRE BÂTISSEUR, MAIRE BATTU ?

La fin d'un mythe

ENVIRONNEMENT

DÉCARBONER LA VILLE

Les nouvelles méthodes
qui révolutionnent
la construction



POUR UNE VILLE QUI A DU CŒUR AMÉNAGER, CONSTRUIRE, HABITER AUTREMENT

La ville durable est une ville qui fait du bien

En France, 80% de la population vit en zone urbaine. L'Organisation mondiale de la santé estime que 25% des pathologies chroniques sont liées à des facteurs environnementaux et comportementaux. En tant qu'opérateur urbain et acteur de la fabrique de la ville, cette réalité nous oblige à considérer la ville comme un levier de santé publique, non plus seulement conçue pour réparer, mais pour prévenir. En agissant sur les déterminants sociaux et environnementaux qui influencent notre bien-être, la ville devient alors un acteur de santé à part entière.

Longtemps, la question sanitaire s'est concentrée sur l'hôpital, la médecine et la prévention individuelle. La santé, comme le rappelle la déclaration d'Ottawa (1986), est pourtant avant tout une ressource et un processus dynamique et global. Elle permet à chacun d'identifier et de réaliser ses ambitions, de satisfaire ses besoins, et d'évoluer avec son milieu ou de s'y adapter. Dans les villes, cette ressource se construit chaque jour au croisement du logement, de la mobilité, de la qualité de l'air, du bruit, ou encore de l'accès à la nature. Ces composantes du cadre de vie révèlent aussi les fractures entre quartiers, entre métropoles et périphéries. C'est là que l'aménagement urbain peut jouer un rôle réparateur.

Changeons de perspective : ne plus seulement compenser les effets négatifs, mais créer les conditions du bien-être. C'est précisément ce que propose la « salutogenèse », concept positif de la santé introduit dès 1979 par le sociologue médical Aaron Antonovsky. Plus que réparer les déséquilibres, il s'agit surtout d'imaginer des environnements qui renforcent les ressources physiques, mentales et sociales des habitants.

Cette proposition transforme la manière de concevoir la ville. Elle se traduit par des aménagements qui soutiennent concrètement le bien-être : un cours d'eau restauré pour la balade et le ressourcement, une canopée urbaine pour atténuer les îlots de chaleur, ou

encore des revêtements absorbants et des écrans végétaux pour réduire les nuisances sonores. Des équipements de mobilité adaptés et inclusifs facilitent les déplacements, tout en contribuant à un cadre de vie plus calme et plus sain.

À l'échelle du quartier, Nexity défend une logique de mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle, qui rapproche les habitants, les emplois, les services et les loisirs.

Aux côtés des élus et des collectivités, nous coconstruisons des projets qui placent la santé au cœur des projets de territoires. Dans cette dynamique, l'action publique s'inscrit dans une approche systémique, où chaque aménagement contribue à la santé des habitants et à celle des écosystèmes, selon une logique de cobénéfices durables.

C'est pourquoi je suis convaincue que la ville durable commence par la santé : à la croisée des enjeux écologiques, sociaux et territoriaux, elle relie les impératifs climatiques aux besoins humains, les ambitions d'inclusion aux exigences d'adaptation.

Chez Nexity, cette approche intégrée nous invite à revisiter chaque composante de la fabrique urbaine, depuis les matériaux jusqu'aux usages. En concevant des quartiers qui prennent soin, en favorisant les mobilités douces, en intégrant la nature en ville, nous contribuons à bâtir des villes plus vivantes et plus résilientes face aux effets du changement climatique.

Et si la ville durable était évaluée non pas sur son empreinte carbone, ni sur la quantité d'espaces verts accessibles, mais sur sa capacité à faire du bien ? Cette idée simple pourrait bien répondre aux envies de ville des Français : une ville accessible, durable et adaptative, où l'on vit ensemble et en bonne santé.



Photo : E. Legouhy

Véronique Bédague
Présidente-Directrice générale de Nexity

Dossier

Pour une ville qui a du cœur

« AVEC L'URBANISME DU CARE, CHAQUE PROJET URBAIN DEVIENT UNE OPPORTUNITÉ »

Interview de Yoann Sportouch, philosophe et fondateur de LDV Studio Urbain. P. 6

CES TROIS ESPACES NATURELS QUE TOUTES LES VILLES DEVRAIENT INTÉGRER

Bleues, vertes ou encore noires, zoom sur les essentielles trames écologiques. P. 8

QUAND L'URBANISME MUSCLE LA SANTÉ

Le design actif fait marcher la ville. P. 10

HANDICAP : QUAND LES AMÉNAGEMENTS PROFITENT À TOUTE LA POPULATION

Vingt ans après la loi Handicap 2005, où en est-on réellement ? P. 12

LES DÉCIBELS, CETTE MENACE QUE L'ON PEINE À ENTENDRE

Comment rendre les villes plus silencieuses ? P. 14

MIEUX RESPIRER EN VILLE

Comment les professionnels peuvent agir pour une qualité de l'air durable ? P. 16



Photo : © Playzones

SOMMAIRE

Logement

LE LOGEMENT, UN ARGUMENT ÉLECTORAL POUR LES MUNICIPALES ?

Découvrez les résultats du baromètre du logement et de l'immobilier réalisé par Odoxa. P. 18

Penser la ville

ENTRÉES DE VILLE : D'ESPACES DÉCRIÉS À OBJETS DE TOUTES LES ATTENTIONS

Experts et étudiants unis pour repenser la ville. P. 24

Environnement

3 FAÇONS DE CONSTRUIRE AUTREMENT

Les procédés constructifs au cœur de la transition bas carbone. P. 20

« DÉCARBONER, C'EST AUSSI ADAPTER LA MANIÈRE DE CONSTRUIRE À CHAQUE PROJET »

Trois questions à Lidia Aknine, directrice des modes constructifs chez Nexity. P. 23

Lecture

« PROMENADE DE FLANDRE »

La bande dessinée qui explore l'avenir des zones commerciales. P. 26

En couverture :
Le Village des athlètes (93)
© Nexity



POUR UNE VILLE QUI A DU CŒUR

Face aux inégalités urbaines, au stress quotidien, aux atteintes à la santé et à l'environnement, la question du « prendre soin » s'impose au cœur des politiques locales. Comment concevoir des espaces qui apaisent, qui favorisent le mouvement, le lien social, le bien-être ? De l'urbanisme du *care* au design actif, en passant par le retour du végétal, ce dossier explore les manières d'aménager la ville comme un écosystème sensible, au service de ses habitants.

PAROLES D'EXPERTS

La ville, un cœur battant

Penser la ville avec le cœur, c'est reconnaître que l'urbanisme n'est pas qu'une affaire de plans et de matériaux, mais avant tout de bien-être, de santé et de liens humains. À l'heure où le changement climatique et les mutations démographiques redessinent nos territoires, experts et chercheurs appellent à bâtir autrement : des villes plus vertes, plus solidaires, plus vivantes.



Victor Delage,
fondateur de l'Institut Terram

« Quand la mobilité est bien pensée, elle peut nourrir un sentiment de liberté. Dès lors qu'elle est entravée, elle peut générer de l'anxiété, de la fatigue chronique, voire une certaine usure mentale. »

David Sim,
urbaniste écossais

« Le quartier n'est pas qu'un lieu, c'est un état d'esprit. »



Emma Vilarem,
directrice et cofondatrice de [S]CITY

« 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". »

Yannick Nadesan,
président du Réseau français Villes-Santé

« Là où l'on vit détermine notre état de santé : offre médicale, niveau de revenus, qualité de l'air, accès à une alimentation saine, pollution, bruit... Tout joue. Et les villes peuvent agir. »



Patrick Bayeux,
enseignant-chercheur et docteur en sciences de gestion

« Une ville a plusieurs leviers d'action pour favoriser l'activité physique et sportive comme outil de santé publique, mais ce qui me semble fondamental, c'est de mettre le sport au cœur des politiques publiques. »

Sonia Lavadinho,
anthropologue et géographe

« Il faut intégrer beaucoup plus massivement des espaces végétalisés au cœur de la ville, non seulement parce qu'ils assurent la fraîcheur nécessaire qui garantit que la ville restera vivable, mais aussi parce qu'ils sont des moyens efficaces pour lutter contre l'isolement et la sédentarité. »



« Avec l'urbanisme du *care*, chaque projet urbain devient une opportunité de régénération sociale »

Yoann Sportouch, philosophe et fondateur de LDV Studio Urbain, promeut une nouvelle approche de la ville : un « urbanisme du *care* » centré sur les vulnérabilités et le lien social. À rebours des logiques économiques dominantes, il plaide pour une ville solidaire, attentive aux besoins locaux et fondée sur la réparation. Rencontre.



« Réconcilier l'humain et le territoire, c'est là la promesse d'une ville plus attentive, et plus durable. »

Yoann Sportouch

Qu'appelle-t-on concrètement « l'urbanisme du *care* » et en quoi se distingue-t-il des approches traditionnelles de l'aménagement urbain ?

Yoann Sportouch : « L'urbanisme du *care* » consiste à concevoir la ville à partir de l'attention aux personnes et à leurs vulnérabilités, qu'elles soient sociales, environnementales ou démocratiques. Cet urbanisme repose sur une responsabilité partagée : il s'agit de prendre soin de ces fragilités dans chaque projet de fabrique de la ville, qu'il s'agisse d'une réhabilitation, d'une construction ou d'un aménagement d'espace public. Contrairement à l'urbanisme classique, guidé par l'attractivité ou la rentabilité, « l'urbanisme du *care* » se fonde sur l'expérience vécue et les besoins souvent invisibles des habitants. Il s'agit moins d'un modèle figé que d'une éthique professionnelle, transversale aux métiers de la fabrique urbaine, qui cherche à réparer, à relier et à prendre soin.

Est-ce une approche récente ?

Y. S. : Non, le souci des vulnérabilités n'est pas nouveau. De nombreuses pratiques humanistes existent depuis

longtemps dans le domaine de l'urbanisme : villes à hauteur d'enfant, attention au vieillissement ou aux publics marginalisés. Ce qui change aujourd'hui, c'est le contexte : nous faisons face à des crises multiples, climatiques, sociales et démocratiques qui imposent un changement de paradigme. Dans ce cadre, « l'urbanisme du *care* » apparaît comme une boussole commune qui propose de répondre aux urgences contemporaines, non pas par la seule efficacité économique, mais par le soin apporté aux fragilités qui traversent nos sociétés et nos territoires.

Quels leviers permettent à la ville de « prendre soin » de ses habitants ?

Y. S. : La première étape est de reconnaître la vulnérabilité comme universelle et structurante : chacun peut dans sa vie connaître la maladie, la perte d'un emploi ou la dépendance. Dès lors, l'urbanisme doit écouter les signaux faibles du territoire, travailler avec les habitants et coconstruire des réponses adaptées. Cela implique de développer des espaces d'interaction sociale et de

renforcer les services de proximité. Le but n'est pas de se concentrer seulement sur les « plus fragiles », mais de faire de ces vulnérabilités un levier pour rendre la ville plus juste et plus humaine.

Comment traduire cette philosophie dans les projets urbains ?

Y. S. : Cela suppose un changement de culture. Avant tout projet, il faut mener des diagnostics d'usage et s'immerger dans le quotidien des habitants. Ce travail d'écoute et de compréhension dépasse le périmètre technique et doit permettre de renouveler la concertation, trop souvent prétexte à une simple validation de projet. La ville doit être pensée dans sa continuité, avec une cohérence globale et le souci de valoriser l'existant, en privilégiant la réparation à la substitution. L'idée est de considérer le projet urbain comme une opportunité de générer du lien social. Cela passe par des permanences architecturales ou urbaines, une programmation ouverte aux associations locales et la reconnaissance des habitants comme coconcepteurs capables d'apporter leurs propres solutions.

Comment Nexity adapte son approche pour anticiper ces transformations ?

Y. S. : On peut citer les « rues aux écoles » ou cours oasis, qui transforment l'espace public au bénéfice des

enfants. Il y a aussi le centre de jour Adamant qui accueille des adultes souffrant de troubles psychiques au sein d'une péniche amarrée sur la Seine en face de la gare d'Austerlitz. Cette structure a été pensée par Cynthia Fleury et Éric de Thoisy comme un espace vecteur de soin. Autre exemple dans une ZAC du Calvados, où la programmation des rez-de-chaussée a été repensée après dialogue avec des éducateurs de rue : plutôt qu'imposer des commerces, un local discret a été dédié à la prévention auprès des jeunes en décrochage. Ces expériences montrent que partir des situations locales permet d'ajuster le projet aux besoins réels et d'y répondre de manière responsable.

Comment intégrer la santé mentale dans l'urbanisme ?

Y. S. : Habiter ne se résume pas seulement à disposer d'un toit. La santé psychique dépend aussi des espaces vécus : de leur qualité, de leur capacité à reconforter, à favoriser l'estime de soi et les interactions sociales. En créant des lieux inclusifs, ouverts aux marges, on agit déjà pour la santé mentale. Cela demande d'écouter les usagers, y compris ceux en souffrance, et de reconnaître leur expertise vécue. Dans cette logique, l'expert n'est plus uniquement l'urbaniste ou l'architecte : il devient coconstructeur aux côtés des habitants.

Quels sont les freins à la généralisation de cette approche ?

Y. S. : Les obstacles sont avant tout culturels et politiques. L'aménagement reste trop technocratique, guidé par des logiques économiques de court terme. Les appels d'offres ou concours laissent peu de temps pour engager des démarches patientes de régénération sociale. Passer à « l'urbanisme du *care* » suppose de sortir de la rentabilité immédiate et d'assumer un courage politique : accepter que le projet urbain ne soit pas seulement une réponse fonctionnelle à une commande, mais un levier de transformation sociale et démocratique.

Quel impact attendre pour les territoires et leurs habitants ?

Y. S. : « L'urbanisme du *care* » invite à faire de la ville non seulement un lieu de vie, mais aussi un véritable milieu de soin. Reconnaître cette dimension suppose d'interroger les infrastructures, les lieux de consommation ou de culture : tous peuvent contribuer à prendre soin des habitants. En ce sens, chaque projet urbain devient une opportunité de régénération sociale, de lutte contre l'isolement et de renforcement de la démocratie locale. Réconcilier l'humain et le territoire, c'est là la promesse d'une ville plus attentive, et plus durable.



Atelier d'enfants à Lambersart (59)

© LDV Studio Urbain

Trame verte, trame bleue, trame noire : trois espaces naturels que toutes les villes devraient intégrer

Pour mieux vivre en ville, il faut renouer avec le vivant. Trames végétales, cours d'eau, obscurité préservée : ces structures écologiques, invisibles mais essentielles, agissent directement sur le bien-être des citoyens et de la ville elle-même.



Fontaine de la promenade du Paillon, près de la place Masséna, à Nice (06)

La nature soigne. Ce n'est plus une intuition, mais une certitude documentée. Une étude menée par l'Inserm, l'INRAE et l'université de Bordeaux, publiée en janvier 2025, montre notamment que les personnes les plus exposées à des espaces naturels voient leur risque de troubles mentaux réduit de 16 %. En ville, où vit désormais plus de 80 % de la population française, ce constat impose une réponse claire : pour préserver la santé des habitants, il faut redonner toute sa place au vivant.

C'est tout le principe des trames écologiques, ces réseaux continus pensés pour intégrer la nature dans le tissu urbain. Trame verte, trame bleue, trame noire : trois axes, trois ambiances, mais un même objectif. « Ces trames sont là pour recréer une continuité entre les milieux naturels et permettre à l'écosystème urbain de fonctionner », explique Gilles Galopin, spécialiste du végétal en ville et enseignant-chercheur à l'Institut Agro Rennes-Angers.

Et si l'écosystème est fonctionnel, il rend des services. Pour l'environnement, bien sûr. Mais aussi pour la santé humaine.

DE L'ÉCOLOGIE À LA SANTÉ PUBLIQUE

« Pendant longtemps, la ville n'était pas considérée comme un écosystème à part entière. Les écologues s'intéressaient aux zones naturelles, pas aux milieux urbains », rappelle Gilles Galopin. Cette approche a changé : depuis 2003, la ville est reconnue comme un écosystème à part entière. Dès lors, l'intégration de la nature dans la ville n'est plus pensée comme un simple agrément paysager, mais comme une condition de durabilité.

Une ville conçue comme un écosystème peut rendre des services à ses habitants : réguler la qualité de l'air, limiter les effets des canicules, favoriser la cohésion sociale. « On distingue trois grands types de services : les services d'approvisionnement, dans lesquels on retrouve par exemple l'agriculture urbaine ; les services de régulation, comme la filtration de l'air ou l'évacuation de l'eau, et les services

sociaux, qui agissent directement sur la santé et les liens humains. » Mais pour que ces services fonctionnent, encore faut-il que le vivant soit réellement pris en compte dans l'aménagement urbain. Pas comme un décor, mais comme un élément actif, capable d'interagir avec la ville... et avec ceux qui l'habitent.

TRAMES VERTE, BLEUE, NOIRE : DES LEVIERS POUR LE BIEN-ÊTRE

Les trames vertes, ce sont ces continuités végétales que l'on retrouve à travers les arbres d'alignement, les parcs urbains, les haies, les friches ou les toitures plantées. Elles forment une sorte de squelette naturel à l'intérieur

elles agissent aussi sur les sens. « L'eau apporte de l'humidité, de l'évaporation, un bruit naturel, une lumière mouvante... Tous ces éléments ont un effet apaisant et contribuent à la régulation du stress. » Moins connue, la trame noire s'attache à limiter la pollution lumineuse. L'idée : préserver la nuit, pour respecter les cycles biologiques. « Les arbres, comme les humains, ont un rythme circadien. Une lumière artificielle constante perturbe ce rythme. Nous avons besoin de cette alternance jour-nuit pour être en bonne santé », rappelle Gilles Galopin. Réduire les éclairages inutiles, c'est aussi recréer des espaces de repos pour le vivant.



« Aujourd'hui, on comprend que la nature en ville doit être vécue, pas seulement observée. »

Gilles Galopin

de la ville. Leur rôle ? Permettre à la biodiversité de circuler, mais aussi aux habitants de retrouver un accès direct au vivant. « Ces trames permettent de créer des cheminements doux qui encouragent la marche ou le vélo, et qui participent à la santé mentale autant qu'à la santé physique », explique Gilles Galopin. Les trames bleues, quant à elles, désignent la présence de l'eau en ville : rivières, canaux, zones humides, bassins ou fontaines. Elles ont un effet rafraîchissant, particulièrement important dans le contexte du réchauffement climatique. Mais

UNE NATURE VÉCUE, PAS SEULEMENT DÉCORATIVE

Mais pour que ces trames écologiques aient un impact réel sur le bien-être des habitants, elles doivent être visibles, accessibles, appropriables. « Pendant longtemps, on voyait partout des panneaux "pelouse interdite". Aujourd'hui, on comprend que la nature en ville doit être vécue, pas seulement observée », insiste Gilles Galopin. Il rappelle qu'un aménagement mal pensé, même verdoyant, peut rester inutile s'il n'est pas habité. « Un espace végétalisé ne suffit pas : il faut qu'il soit utilisé. Si vous créez un parc magnifique mais qu'il est mal situé, mal connecté ou perçu comme peu sûr, il n'apportera rien », souligne-t-il. L'usage est donc la clé. Et il doit être pensé à l'échelle du quartier, en tenant compte de la diversité des habitants, de leurs âges, de leurs modes de vie, de leurs mobilités. Dans les quartiers justement, son équipe travaille à cartographier les usages. Pas seulement la présence d'espaces verts, mais la manière dont les habitants s'en emparent : « Une distance n'a pas le même sens pour un adolescent de 15 ans ou une personne âgée. Il faut regarder où vont les gens, et comment ils vivent leur environnement. »

Au-delà des statistiques, c'est donc une transformation culturelle qui s'opère : « Le simple fait qu'on parle aujourd'hui de "forêt urbaine" ou d'"agriculture urbaine" montre à quel point le besoin de nature est redevenu central », observe-t-il. De quoi voir l'avenir... en vert.

Quand l'urbanisme muscle la santé

Terrain de basket,
Saint-Ouen (93)
Design : Playgones

Photo : Playgones

Testé lors des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, le design actif est une manière d'aménager la ville pour qu'elle incite à l'activité physique, ce qui est un gage de meilleure santé pour les citoyens. Explications.

En France, 95 % des adultes sont exposés à un risque de dégradation de leur santé en raison du manque d'activité physique ou d'un excès de temps passé assis, selon l'Agence nationale de sécurité sanitaire (Anses). Face à ce constat alarmant, une nouvelle approche de l'aménagement urbain a émergé : le design actif. Apparu dans le discours des urbanistes et des collectivités à partir des années 2010, à la suite des expérimentations d'*active design* qui avaient été menées aux États-Unis et au Royaume-Uni, il a vu naître ses premiers projets en 2015, notamment à Lyon et à Nantes. Aujourd'hui, c'est une pratique en plein essor.

Cette approche d'aménagement des espaces publics, des bâtiments et des infrastructures vise à encourager l'activité physique au quotidien, de manière ludique, spontanée et inclusive, sans que les usagers s'en rendent compte. L'objectif est de lutter contre la sédentarité croissante des populations qui vivent en ville. Pour cela, le design actif utilise l'architecture et le mobilier urbain comme supports pour favoriser la marche, l'usage des escaliers, la pratique du vélo, et le

sport sous toutes ses formes, en recourant à des installations créatives, à des parcours fléchés, à des marquages au sol ou à des modules interactifs.

Alors que les Jeux olympiques ont permis d'évaluer en conditions réelles le potentiel du design actif, cette expérience grandeur nature a-t-elle pu être reproduite après l'événement ? Qu'en reste-t-il aujourd'hui ? Comment l'implanter dans d'autres territoires ? Comment transforme-t-elle la ville ?

PARIS 2024, TERRAIN D'EXPÉRIMENTATION DU DESIGN ACTIF

Les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) ont permis de tester les différents dispositifs qui peuvent inciter les habitants à bouger davantage au quotidien. De nouveaux aménagements de pistes cyclables, des zones piétonnes et des parcours de promenade le long de la Seine ont favorisé les mobilités actives en encourageant les Parisiens à se déplacer à pied et à vélo. Dans la capitale et en banlieue, des plateaux sportifs accessibles gratuitement ont été créés ou réaménagés à proximité des sites olympiques. « Plusieurs terrains de

sport ont été peints par des artistes aux couleurs de Paris 2024 dans le but de les rendre plus attractifs et plus engageants. Avec l'opération "Gagner du terrain" mise en place par la Française des Jeux, nous avons installé des aires d'échauffement dans différents quartiers, ce qui fait que tout le monde pouvait faire du sport », explique Nicolas Lovera, CEO de Playgones et spécialiste français du design actif, qui accompagne de nombreuses villes et maîtres d'œuvre dans l'intégration du mouvement au cœur des aménagements urbains.

Le design actif amène à utiliser les équipements de manière plus active, mais aussi plus ludique. Dans de nombreux bâtiments affectés au fonctionnement des Jeux, les escaliers ont été recouverts de messages et équipés de compteurs de pas pour faire en sorte que l'ascenseur devienne un second choix. Les personnes qui montaient à pied pouvaient connaître le nombre de calories qu'elles avaient perdues, ce qui leur a permis de fournir des efforts en s'amusant. À Saint-Ouen, une piste d'athlétisme a été dotée d'un radar de vitesse pour que parents et enfants puissent comparer leurs performances à la course.

Autre exemple de cette redynamisation urbaine : à Versailles, des terrains de basket ont été repeints en référence aux célèbres jardins à la française du château de Louis XIV, afin de produire un plateau sportif qui renforce le sentiment d'appartenance au territoire.

« Le public était au rendez-vous car ces équipements ont tous pour point commun d'être beaux, accessibles et accueillants. Ils ont du sens et répondent à un besoin. Les gens sentent qu'ils sont pensés pour eux », témoigne Nicolas Lovera.

FAIRE ÉVOLUER LA VILLE DANS LA BONNE DIRECTION

Pour autant, le design actif ne se limite pas au sport et à la santé. C'est un concept global permettant de produire un modèle urbain qui prend soin des habitants et du territoire, tout en accélérant la fabrication de la ville sur la ville, la transformation des usages, l'inclusivité, la présence du beau, la renaturation ou la piétonnisation des rues.

Ainsi, à Joinville-le-Pont, toujours à la faveur des JOP, Playgones a transformé un espace délaissé sous un pont d'autoroute en véritable espace de jeu de 10 000 m² dédié aux sports urbains, décoré par 14 artistes internationaux. Le site inclut une forêt urbaine de 30 000 arbres qui crée un cadre verdoyant. À date, ce sont 8 sports

différents qui peuvent y être pratiqués en accès libre.

« La grande majorité des projets vont au-delà du sport pour répondre à des problématiques de société et de transition d'un modèle vers un autre. Par exemple, nous avons créé des cheminements intérieurs et extérieurs dans les rues pour permettre aux enfants d'arriver à l'école en jouant, en faisant de la marelle, en courant, ce qui stimule leur envie d'aller en cours. À La Défense, nous avons conçu un skatepark en béton imprimé en 3D qui, une fois les Jeux terminés, a été démonté et donné à la ville de Puteaux pour qu'il trouve une seconde vie », précise Nicolas Lovera.

Aujourd'hui, aucun des dispositifs mis en œuvre à Paris et en banlieue n'a été désaffecté. Chacun d'entre eux peut facilement être reproduit dans n'importe quelle autre ville, ce qui devrait faire naître de nombreuses initiatives. Pour les municipalités, il faut néanmoins composer avec des investissements qui peuvent s'avérer conséquents.

En tant que levier majeur d'innovation urbaine, le design actif est en train d'enrichir la trousse à outils des municipalités pour qu'elles puissent imaginer des villes plus dynamiques, plus attractives et plus durables, où le mouvement fera partie intégrante du quotidien des habitants.

« Il est fondamental de coordonner les politiques publiques d'aménagement des espaces et des équipements avec les exigences posées pour les espaces privés, afin de maximiser leur impact sur la santé des habitants. À l'échelle domestique, les espaces communs doivent être pensés comme des incitations à l'activité physique. Par exemple, l'aménagement des cages d'escalier avec une lumière naturelle abondante et des dispositifs ludiques – tels que les fast-tracks – stimule l'usage de cheminements dynamiques, tant chez les adultes que chez les enfants.

La qualité des parties communes joue également un rôle clé : une décoration soignée, des locaux à vélos spacieux, fonctionnels et naturellement éclairés encouragent une mobilité active au quotidien. Veiller à intégrer des aires de jeux inclusives dans chaque îlot favorise l'appropriation des jardins partagés en cœur d'îlot par les enfants. Ces espaces sont bordés d'assises, invitant à la rencontre et à la convivialité. »

Élodie Benoit, directrice générale de Villes & Projets

Handicap : quand les aménagements profitent à toute la population

Vingt ans après la loi Handicap 2005, où en est-on réellement ? Si les retards se sont accumulés, des pistes concrètes émergent pour construire des villes plus inclusives.



Photo : Isabelle Harsin, APF France Handicap

En 2025, près de 12 millions de Français déclarent vivre avec un handicap, soit environ 18 % de la population, selon l'Insee. Un rappel utile pour mesurer l'ampleur du défi collectif. En 2005, la loi Handicap avait posé un cadre ambitieux : rendre accessibles à tous les établissements recevant du public (ERP), transports, logements et services. Vingt ans plus tard, le bilan demeure contrasté avec un ERP sur deux pleinement accessible, selon les chiffres de l'APF France handicap. « *Malgré la loi, les personnes en situation de handicap sont encore trop souvent empêchées dans leur quotidien* », observe Pascale Ribes, présidente de l'association.

DES AVANCÉES À GÉOMÉTRIE VARIABLE

Selon l'association, les difficultés ne tiennent pas seulement à la complexité des normes : « *le principal frein tient à un manque de volonté politique et à la faiblesse des investissements publics et privés pour une réelle mise en accessibilité* », note encore Pascale Ribes.

Tous les secteurs ne sont en effet pas au même niveau. Le numérique, par exemple, a montré une capacité d'adaptation plus rapide. Sites web et services en ligne commencent à intégrer les standards d'accessibilité, parfois sous la pression des directives européennes. Les transports ont également progressé, notamment grâce aux tramways ou à certaines modernisations de réseaux urbains. Grenoble, Rennes ou Strasbourg montrent ici la voie, preuve que la modernisation des réseaux peut transformer l'expérience urbaine. À l'inverse, il reste encore des marges de progression possibles dans l'aménagement urbain et le logement en matière de politique d'accessibilité.

2024, LA PREUVE PAR L'EXEMPLE

Les Jeux de Paris ont constitué un tournant symbolique. Pour la première fois, la question de l'inclusion a été envisagée de manière globale, l'événement ayant offert un aperçu de ce que pourrait être une société réellement inclusive. Sites sportifs, transports, village des athlètes, hôtels, accueil touristique : tout a été pensé pour permettre la participation de toutes et tous. « *Les Jeux ont prouvé que l'inclusion est réalisable quand des moyens humains et financiers sont mobilisés à tous les niveaux* », reconnaît-on au sein de l'APF France handicap.

L'événement a également permis de sensibiliser le grand public à la question du handicap : 4 400 para-athlètes venus de 184 pays ont pu se déplacer, se loger et concourir dans des conditions inédites d'accessibilité. De nombreux acteurs de la construction ont d'ailleurs contribué à ce succès en intégrant des standards d'accessibilité renforcés dans la conception des infrastructures.

ACCESSIBILITÉ : UN BÉNÉFICE PARTAGÉ

Reste donc à transformer l'essai et à faire en sorte que la ville post-2024 poursuive sur cette lancée. Car il faut le répéter : l'accessibilité n'est pas une politique sectorielle, il s'agit d'un principe transversal, au cœur de la qualité de vie urbaine. Comme

le rappelle l'APF France handicap, « *une ville accessible profite à tout le monde : aux personnes âgées, aux familles avec poussettes, aux voyageurs chargés de bagages, et plus largement à tous les citoyens dans leur vie quotidienne* ».

Ce constat rejoint les recherches internationales sur le « design universel » : investir dans l'accessibilité revient à investir dans la qualité de vie collective, c'est-à-dire dans une ville plus fluide, plus sûre et plus agréable. À l'heure où les collectivités s'engagent dans la transition écologique et la requalification des espaces publics, intégrer cette dimension dès la conception est une manière d'investir dans le vivre-ensemble.

INNOVATIONS LOCALES ET LEVIERS D'ACCÉLÉRATION

Pour sortir de l'immobilisme, l'APF France handicap avance ainsi plusieurs propositions : garantir le droit fondamental à l'accessibilité, conditionner les aides publiques à la mise aux normes, renforcer les contrôles et les sanctions en cas de man-

quement, soutenir la mise en accessibilité des commerces de proximité, ou encore simplifier l'enregistrement des véhicules adaptés dans les zones à faibles émissions. L'association rappelle aussi que l'accessibilité est un gisement créateur d'emplois locaux et non délocalisables, bénéfique pour l'économie locale. « *Ce sont des travaux, des aménagements qui profitent à toute la population, c'est un confort pour certains, mais une nécessité absolue pour bien d'autres* », argumente Pascale Ribes.

Pour la présidente de l'association, la clé réside donc dans la concertation. « *Les meilleurs résultats arrivent toujours après les dialogues, la mise en commun d'expériences et le respect de la législation dès la conception d'un projet. La qualité d'usage naît d'échanges locaux, sur le terrain. Les échanges qui peuvent avoir lieu au niveau national, organisés par la délégation interministérielle à l'accessibilité*, permettent justement de mettre en commun des pratiques professionnelles et les retours des utilisateurs et, ainsi, de faire progresser le niveau d'expérience* ».



« *L'horizon avec une accessibilité universelle est possible s'il y a une vraie, une réelle volonté politique en place.* »

Pascale Ribes

UNE ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE : HORIZON OU UTOPIE ?

Pascale Ribes le rappelle : « *l'horizon avec une accessibilité universelle est possible s'il y a une vraie, une réelle volonté politique en place* ». L'enjeu est d'inscrire l'accessibilité dans une logique de long terme, où chaque projet urbain devient une opportunité d'améliorer la vie de tous. Pour les élus, cette transformation représente une formidable opportunité : celle de repenser la ville autour de la notion de « *care urbain* », une ville qui prend soin de chacun de ses habitants.

*Délégation placée sous l'autorité conjointe des ministères chargés des solidarités, des personnes handicapées, de la cohésion des territoires, du logement, des transports, de l'économie et de la fonction publique.

Les décibels, cette menace que l'on peine à entendre

Transports, activités professionnelles, voisinage, lieux récréatifs : le bruit est omniprésent dans l'espace urbain. Alors que la pollution sonore peut altérer la santé et dégrader la qualité de vie, comment rendre les villes plus silencieuses ?

Un Français sur quatre est exposé à des niveaux sonores dangereux pour la santé, pour un coût social considérable de 147,1 milliards d'euros, estime l'Agence de la transition écologique (ADEME). C'est davantage que le tabac. En 2022, le rapport Frontières du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) avait même établi que la pollution sonore en milieu urbain représentait l'un des risques majeurs pour la santé publique mondiale. En effet, le bruit peut occasionner des déficiences auditives, des troubles du sommeil et des difficultés d'apprentissage. Il peut aussi perturber le système endocrinien, générer du stress, aggraver les états anxio-dépressifs, et favoriser l'obésité, le diabète et les maladies cardiovasculaires. Un bruit de fond de 60 décibels (dB) est suffisant à lui seul pour augmenter le rythme cardiaque et la pression artérielle. La pollution sonore n'est pas seulement désagréable, elle est également un véritable enjeu de santé publique.

Dans un contexte où les grandes agglomérations cherchent à devenir plus apaisées, inclusives et durables, la lutte contre le bruit s'inscrit pleinement dans

la logique d'une ville qui prend soin de ses habitants et du bien-être collectif. Alors, comment garantir un environnement sonore de qualité pour tous ?

EN VILLE, LE BRUIT EST PARTOUT

Dans l'espace urbain, les transports représentent les deux tiers de la pollution sonore, le bruit routier produit par les automobiles, les deux roues motorisées, les camions et les bus arrivant en tête avec plus de la moitié des nuisances, auquel il faut ajouter le bruit ferroviaire et le bruit aérien. « Aujourd'hui, la moitié de la population française est exposée au bruit des transports. C'est un risque invisible qui ne bénéficie pas encore d'une véritable prise de conscience », explique Justine Monnereau, juriste et responsable du pôle communication et ressources au sein du Centre d'information sur le bruit (CidB).

Ensuite, on trouve le bruit généré par les activités professionnelles, puis celui des lieux récréatifs : bars, discothèques, terrasses. En dernière position, les bruits de voisinage représentent la gêne que l'on peut causer entre voisins, qui peut être amplifiée par la mauvaise isolation des

murs, la réalisation de travaux dans un immeuble ou la présence de chantiers de construction à proximité des habitations. La démultiplication des sources d'exposition et l'impact très important du trafic routier sur l'environnement sonore font que le bruit est présent partout en ville, la plupart du temps au-delà du seuil de risque pour la santé, qui se situe à 80 décibels.

LES SOLUTIONS ANTIBRUIT

Pour agir contre le bruit, les municipalités peuvent limiter la vitesse de circulation sur certains axes particulièrement sensibles, notamment en instaurant des zones 30. À ce titre, depuis 2002, la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement contraint les collectivités à établir une carte des zones les plus bruyantes afin de mettre en place des plans d'action, notamment autour des infrastructures de transport, des routes, des voies ferrées et des aéroports.

En complément, les collectivités peuvent également installer des radars pédagogiques pour sensibiliser les conducteurs au bruit. « Ces dispositifs fonctionnent

comme les radars classiques en mesurant l'intensité sonore d'un véhicule. Rouler trop vite, klaxonner pour rien, accélérer au feu rouge, trafiquer un pot d'échappement amène le véhicule au-delà du seuil réglementaire », précise Justine Monnereau. Par exemple, afin d'inciter les citoyens à modifier leurs comportements, la métropole de Nice s'est équipée de 36 radars antibruit installés sur des poteaux.

Autre solution : les collectivités peuvent déployer des dispositifs acoustiques urbains afin de former des boucliers phoniques dans les endroits les plus exposés. Ces équipements peuvent être insérés entre le trottoir et la route, comme une glissière de sécurité.

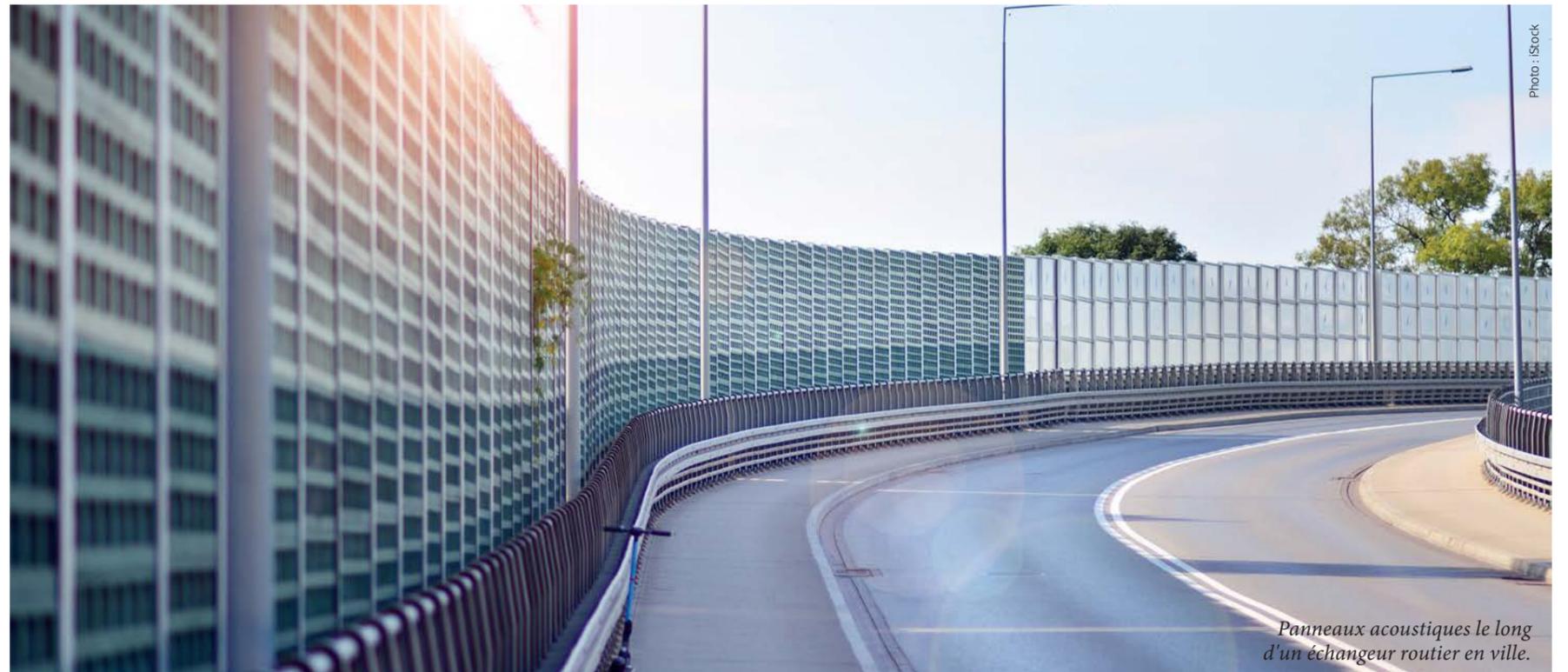
À Paris, 24 écrans acoustiques ont été installés sur 14 km le long du boulevard périphérique pour protéger les logements, les écoles et les espaces publics.

VERS DES VILLES DE PLUS EN PLUS APAISÉES

Lever majeur de transformation, l'instauration d'espaces apaisés est un moyen efficace pour préserver le silence en ville.

Ce sont des endroits faciles d'accès où le calme est sanctuarisé, comme des zones piétonnes ou des parcs et jardins, ce qui permet aux gens de ne pas être exposés à des volumes sonores importants. Par ailleurs, les sons agréables, comme ceux de la nature ou produits par la voix humaine, sont recherchés par opposition aux bruits incommodes. À Lyon, sept zones calmes de « reconnexion avec la nature » ont été aménagées dans le parc de Parilly et le domaine de Lacroix-Laval. À Rennes, la métropole dispose de sept zones identifiées comme entièrement calmes (exposées à un niveau sonore inférieur à 55 dB), et de onze autres sites partiellement calmes (soumis au bruit routier seulement dans de faibles proportions). La liste de ces zones calmes a été établie à partir d'études techniques qui croisent données acoustiques et usages. Autre exemple de ce silence retrouvé à Strasbourg, où les cours d'école ont été végétalisés et désimperméabilisés, la terre remplaçant le béton, pour diminuer la réverbération du son.

Lancé en 2024, le label Quiet, une certification gratuite proposée par le CidB, valorise ces zones de calme pour favoriser le partage des bonnes pratiques



Panneaux acoustiques le long d'un échangeur routier en ville.



« L'aménagement urbain et la rénovation des bâtiments offrent l'opportunité d'agir sur l'isolation acoustique. »

Justine Monnereau

entre les territoires. « À terme, la lutte contre le bruit gagnerait à être incluse dans la transition écologique, car agir sur l'aménagement urbain et la rénovation des bâtiments offre l'opportunité d'agir sur l'isolation acoustique. En adoptant les bons comportements et en prenant des mesures appropriées, nous pouvons améliorer notre environnement sonore », conclut Justine Monnereau.

RESPIRER MIEUX EN VILLE

Comment les professionnels peuvent agir pour une qualité de l'air durable

Émissions de CO₂ et de NO₂ du trafic routier, particules fines générées par les activités industrielles, polluants invisibles dans les logements... En ville, la mauvaise qualité de l'air est devenue un enjeu de santé publique. Comment faire pour mieux respirer ?



Dans toutes les agglomérations, la qualité de l'air fait, depuis plusieurs années, l'objet de nombreuses considérations. En effet, les polluants que nous respirons en ville peuvent être à l'origine de différentes pathologies : épisodes de fatigue, allergies, maux de tête, troubles respiratoires, irritations, maladies chroniques... C'est bien évidemment le cas à l'extérieur dans l'espace public, mais également à l'intérieur des bâtiments, où nous passons 80 à 90 % de notre temps et où l'air peut être plus pollué qu'au-dehors. Si ce phénomène concerne en premier lieu les individus les plus fragiles (enfants, personnes âgées, femmes enceintes), il peut affecter tous les citoyens.

Dès lors, comment garantir un air sain à toutes et à tous ? Quelles sont les bonnes pratiques pour y parvenir ? Quels leviers urbains, architecturaux, politiques et citoyens peuvent nous permettre de mieux respirer demain ?

À L'INTÉRIEUR DES BÂTIMENTS, L'IMPORTANCE DE LA VENTILATION

Le logement, et plus globalement tous les espaces clos, est considéré comme un cocon protecteur qui isole de l'environnement extérieur, des intempéries, du vent, du froid. Pourtant, la qualité de l'air y est souvent plus mauvaise. D'une part, parce que les polluants extérieurs (CO₂, particules fines et composés

organiques volatils) y pénètrent facilement. D'autre part, parce que les sources de pollution y sont plus nombreuses et plus diversifiées. Les matériaux de construction, le mobilier, les éléments de décoration, les produits ménagers, la fumée de tabac, les équipements de chauffage, les parfums d'ambiance, les pollens allergisants émis par certaines plantes renforcent la présence de micro-particules volatiles dans les habitations, ce qui n'est pas sans risques.

« La qualité de l'air intérieur est bonne lorsque les différentes molécules qui s'y trouvent ne sont pas en concentration trop importante pour porter atteinte à la santé. Dans le cas contraire, l'impact sanitaire va dépendre de la nature des polluants, de leur niveau de concentration et de la durée d'exposition », explique Claire-Sophie Coeudevez, experte de la qualité de l'air intérieur et codirigeante de MEDIECO, société de conseil et d'ingénierie de santé dans le cadre bâti et urbain.

Pour évacuer les polluants de l'air intérieur, il est recommandé d'ouvrir les fenêtres au moins deux fois par jour, de nettoyer fréquemment tapis, moquettes et literies, de désencrasser régulièrement les bouches d'aération, de fumer à l'extérieur, d'éviter les bougies parfumées, l'encens et les produits d'entretien toxiques.

LE RÔLE CENTRAL DES COLLECTIVITÉS DANS LA QUALITÉ DE L'AIR

Autre levier d'amélioration : les collectivités, qui ont un rôle majeur à jouer pour aider à mieux respirer à l'extérieur comme à l'intérieur. La loi leur impose d'ailleurs d'élaborer un plan climat-air-énergie territorial (PCAET) et d'y inclure un plan d'action qualité de l'air (PAQA), avec l'obligation de faire un état des lieux et de mettre en œuvre des actions concrètes. Parmi les mesures à prendre, elles peuvent installer des capteurs de CO₂, de composés organiques volatils (COV) et de particules fines dans les écoles, les crèches, les bibliothèques, ainsi que dans tous les lieux qui accueillent du public. Ce type de dispositif est déjà appliqué dans certaines communes, comme au Raincy (en Seine-Saint-Denis), ce qui garantit un suivi en temps réel de la qualité de l'air intérieur.



Les collectivités peuvent demander la mise en œuvre de solutions techniques pour améliorer la qualité de l'air intérieur, notamment des systèmes de ventilation plus efficaces

En outre, les collectivités disposent de marges de manœuvre importantes à travers leurs marchés publics. « Pour la construction de logements neufs ou la rénovation de l'existant, les collectivités ont toute latitude pour intégrer cette contrainte dans leurs consultations, l'objectif étant d'obliger les acteurs du bâtiment à prendre en considération cette problématique de façon concrète », précise Claire-Sophie Coeudevez.

Elles peuvent ainsi imposer aux promoteurs le choix d'une peinture, d'un revêtement de sol, d'un isolant ou d'une colle écologique, sans éléments nocifs pour la santé. Pour accompagner les professionnels dans cette démarche, l'étiquetage obligatoire des produits de construction donne une information fiable sur leurs émissions. Les collectivités peuvent également demander la mise en œuvre de solutions techniques pour améliorer la qualité de l'air intérieur, notamment des systèmes de ventilation plus efficaces. À ce titre, précisons qu'il est recommandé de contrôler systématiquement la qualité de l'air à la réception d'un logement après travaux, que ce soit dans le cadre d'une rénovation ou d'une nouvelle construction.

En ce qui concerne l'espace public, le développement des transports en commun, la promotion des mobilités douces ou partagées, les restrictions d'accès au centre-ville pour les véhicules les plus polluants, mais aussi la végétalisation, l'extension des jardins publics et la création de corridors écologiques – des espaces verts longs et étroits qui relient différentes zones naturelles dans les environnements urbains – représentent autant de moyens pour faire baisser les émissions de CO₂, et donc pour assainir l'air.

Enfin, les collectivités peuvent également mener des actions pédagogiques à destination des citoyens, des entreprises et des élus. L'éducation à la qualité de l'air est un outil efficace pour faire connaître les bons comportements à adopter. C'est notamment ce que cherche à faire le programme *L'Air et Moi* en sensibilisant les jeunes générations à cet enjeu. Pour mieux respirer en ville demain, c'est l'engagement de toutes et de tous qui fera la différence.

Le logement, un argument électoral pour les municipales?

À quelques mois des municipales, le logement fait figure de sujet majeur. Alors que la pénurie frappe tous les territoires, une large majorité de Français souhaite que les élus locaux agissent pour construire. Contrairement aux idées reçues, les maires bâtisseurs ne sont pas perçus comme des élus en péril.

« **M**aire bâtisseur, maire battu » : et si cet adage ne tenait plus ? Selon le baromètre du logement et de l'immobilier réalisé par Odoxa en partenariat avec Nexity et BFM Business, cette crainte partagée par de nombreux élus locaux serait largement dépassée. « Refuser de construire par peur de déplaire, c'est méconnaître les attentes réelles des

habitants », affirme Gaël Sliman, président et cofondateur de l'institut de sondage Odoxa. L'étude révèle que les Français ne s'opposent pas à l'arrivée de nouveaux logements dans leur commune, bien au contraire.

Alors d'où vient ce mythe ? Peur de la densification, pression des riverains, vision court-termiste : dans bien des cas, les chantiers sont perçus comme

des risques électoraux. Pourtant, selon le baromètre du logement et de l'immobilier, 68 % des Français (et 78 % des locataires) déclarent aujourd'hui qu'il est difficile de se loger dans leur commune. Et 54 % considèrent que la construction de logements nouveaux apporterait des bénéfices collectifs, qu'il s'agisse d'attirer des commerces, de maintenir les jeunes dans la ville, ou de dynamiser le territoire.

LE LOGEMENT : UN POIDS DÉCISIF SUR LE POUVOIR D'ACHAT

Ce qui rend la question du logement aussi sensible, c'est son impact direct sur le quotidien. « Pour la première fois, une enquête établit un lien clair entre pouvoir d'achat et logement, au-delà des discours politiques. Ça écrase tout », résume Gaël Sliman. Selon le baromètre, 78 % des Français considèrent le logement comme le poste de dépense qui pèse le plus dans leur budget. L'alimentation ne vient qu'en seconde position, à 55 %, suivie par les impôts (47 %). Et ce n'est pas qu'un ressenti : les personnes interrogées consacrent en moyenne 704 euros par mois à leur logement, un montant qui grimpe à 821 euros pour les locataires et les accédants à la propriété. « Cela représente environ un tiers du revenu net médian des Français », rappelle Gaël Sliman.

LES ÉLUS LOCAUX EN PREMIÈRE LIGNE

Dans ce contexte, les Français comptent de plus en plus sur leurs élus locaux. « Il y a un domaine où les politiques, au niveau national comme local, peuvent vraiment agir sur le pouvoir d'achat, c'est le logement », insiste Gaël Sliman. « L'État a peu de marges de manœuvre immédiates, mais les maires, eux, peuvent décider d'ouvrir ou non le droit à construire ». Et l'opinion ne leur en tiendrait pas rigueur. Bien au contraire. Sur les sept bénéfices potentiels liés à la construction de logements testés dans l'étude, cinq sont jugés positivement par une majorité : dynamisme de la commune, attractivité renforcée, maintien des jeunes, développement des commerces, modernisation du bâti. Seules deux idées peinent à convaincre : la baisse des prix immobiliers et la valorisation des biens existants. 54 % des Français souhaitent même que l'on construise davantage de logements sociaux, un chiffre qui atteint 65 % chez les locataires.

Ce baromètre sur le logement, le premier du genre à être mené avec une telle régularité, sera reconduit tous les trimestres, avec le soutien de Nexity, BFM et Capital. Une manière de suivre dans la durée l'évolution de la perception des Français sur un sujet longtemps resté en marge du débat.

Un résultat qui contredit frontalement le cliché d'une société opposée au logement social. Cette adhésion reste toutefois conditionnée à une exigence : des chantiers bien menés. Les critiques existent (nuisances, retards...), mais elles n'annulent pas l'adhésion de fond à la nécessité de construire.

Et pour cause, derrière la question du logement se cache un malaise plus vaste. « Ce qui est nouveau depuis 15 ou 20 ans, c'est ce sentiment que notre vie est moins bonne que celle de nos parents », analyse Gaël Sliman. « Et cette dégradation perçue se cristallise dans un domaine plus que tout autre : le logement ». Selon le baromètre, 70 % des Français estiment que leur capacité à se loger est inférieure à celle de leurs parents. C'est le poste qui concentre le plus le sentiment de déclassement. Pour une large partie de la population, il est désormais impossible de se loger dans les centres-villes sans disposer de revenus élevés. « Les classes moyennes et populaires sont reléguées en périphérie. Cela crée de l'éloignement, un sentiment d'exclusion, et une perte de lien social », explique Gaël Sliman.



« Un maire qui ne construit pas aurait tort de croire que ça lui profiterait en popularité ou en votes. »

Gaël Sliman

UN ENJEU OUBLIÉ QUI REVIENT SUR LE DEVANT DE LA SCÈNE

Longtemps absent des radars politiques, le logement fait donc son retour par la voix de l'opinion. Et cette voix est claire : il faut construire. Pour les maires, il ne s'agit plus d'un pari risqué, mais d'un levier électoral légitime et attendu. Face à ces constats, Gaël Sliman défend une conviction : « Un maire qui ne construit pas aurait tort de croire que ça lui profiterait en popularité ou en votes ».



68 %

des Français estiment qu'il est difficile de trouver un logement dans sa commune



60 %

pensent pourtant que construire de nouveaux logements permettrait de maintenir les jeunes dans la commune



80 %

des Français pensent qu'il faudrait rénover le parc de logements sociaux existants

Les procédés constructifs au cœur de la transition bas carbone

Dans un secteur du bâtiment responsable d'une part majeure des émissions de CO₂, les procédés constructifs bas carbone s'imposent comme un levier décisif en faveur d'une construction plus durable. « Pour un bâtiment neuf de bureaux, la phase de construction peut représenter jusqu'à 80 % des émissions sur un cycle de vie de 50 ans », rappelle Hélène Genin, déléguée générale de l'association BBKA (pour le développement du bâtiment bas carbone). D'où l'importance de repenser les modes de conception et de mise en œuvre des bâtiments pour réduire leur empreinte environnementale dès l'amont.

La première chose consiste à faire preuve de sobriété, c'est-à-dire « mettre moins de matière, concevoir des volumes simples, plus rationnels, être vigilant sur les formes excentriques consommatrices de matière ou les faux plafonds qui peuvent être inutiles », précise Hélène Genin. La conservation de l'existant, notamment de la structure du bâtiment, constitue également un levier majeur de réduction des émissions. Depuis la création du label BBKA en 2016, les bâtiments bas carbone exemplaires se multiplient, puisque plus de 5,7 millions de m² sont aujourd'hui engagés dans une démarche BBKA (+45 % sur un an). La réglementation RE2020, qui généralise le calcul de l'empreinte carbone pour tout bâtiment neuf, renforce encore cette dynamique. « BBKA est plus exigeant que la réglementation avec une valeur pivot située sur les seuils construction 2028 de la RE2020 », souligne Hélène Genin.

Mais la transition ne se fera qu'à condition de décloisonner les métiers. Architectes, ingénieurs, constructeurs et industriels doivent travailler de concert, dès la conception, pour piloter le « coût carbone » au même titre que le coût économique. Les promoteurs immobiliers, fondateurs historiques du label BBKA aux côtés des grands groupes de construction et d'ingénierie, jouent ici un rôle moteur. « Le bas carbone est désormais un sujet collectif, qui demande du dialogue, du suivi et une culture commune du carbone », conclut Hélène Genin.

Construction du village des athlètes
© DR - Photothèque Nexity

MAÎTRE CUBE MISE SUR LA CONSTRUCTION HORS SITE EN BOIS POUR DÉCARBONER L'IMMOBILIER

L'entreprise générale de construction en bois s'est spécialisée dans l'assemblage hors site pour optimiser et verdir l'acte de construire.

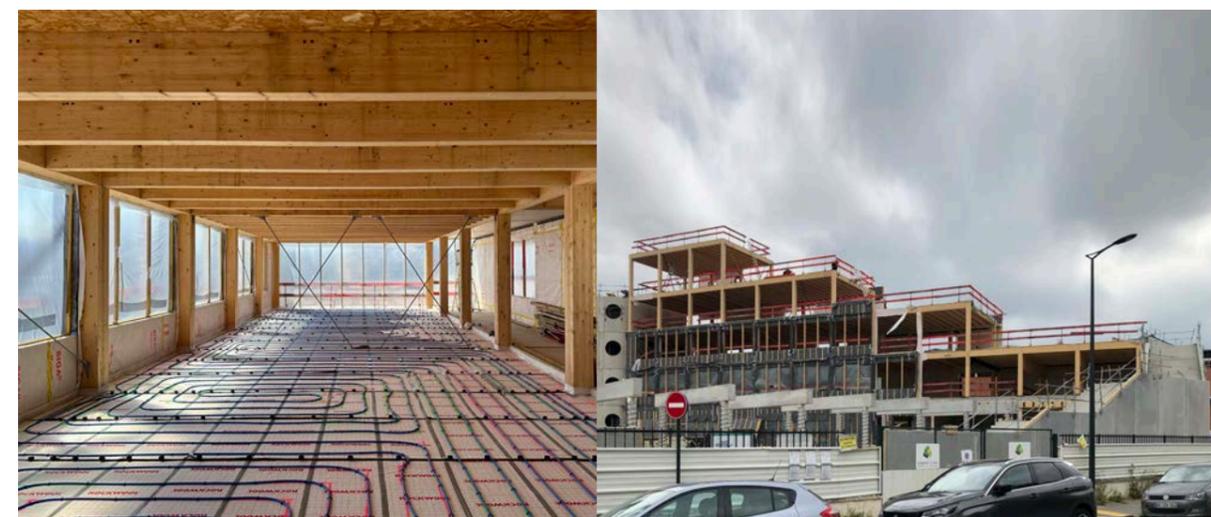
Basée à Paris, Maître Cube a été créée il y a dix ans par sept charpentiers souhaitant décarboner la construction et la promouvoir dans des opérations d'envergure, qu'elles soient réalisées par des opérateurs publics (collectivités territoriales), des privés (promoteurs) ou encore des bailleurs sociaux. Une condition toutefois : « que les critères environnementaux recherchés soient élevés (en avance d'au moins un seuil de la réglementation environnementale 2020, soit RE2020 seuil 2028, voire passive), que les maîtres d'ouvrage souhaitent vraiment privilégier la construction bois et soient impliqués dans la réduction des émissions de CO₂ dans le bâtiment », prévient Pierre Vaugoyeau, directeur commercial de Maître Cube. L'entreprise générale de construction, qui dispose des

sept usines de ses actionnaires réparties sur la France, réalise en propre l'intégralité de l'enveloppe du bâtiment en bois hors site et assure la coordination de l'ensemble des lots (maçonnerie, techniques, finitions) grâce à un réseau de sous-traitants.

La spécialité de la société est de fabriquer en usine ses modules 2D principalement et 3D (ossature bois, caisson de plancher, bardage), qui sont ensuite assemblés sur le chantier. Les avantages sont multiples : qualité optimisée grâce à une meilleure gestion de la production, pas d'arrêt à cause des intempéries, réduction des déchets, gain de temps, limitation des nuisances, diminution des transports en camion. « Dès lors, la construction hors site en bois réduit de 30 à 40 %

l'empreinte carbone d'un bâtiment par rapport à une construction en béton », fait valoir Pierre Vaugoyeau.

Outre un accord-cadre avec des bailleurs sociaux de l'ouest de la France pour réaliser des maisons individuelles, Maître Cube a signé un partenariat avec Nexity début 2025 portant sur la réalisation de 500 logements par an à horizon 2028 au travers d'une dizaine d'opérations. La première, qui se situe à Bondoufle (91), porte sur la construction de quatre immeubles de logements collectifs. « Ces contrats de long terme contribuent à la réduction des coûts », convient le directeur commercial, pas uniquement grâce aux volumes, mais plutôt du fait de l'optimisation des processus de fabrication qui sont dupliqués sur l'ensemble de la production.



Construction de l'École Dominique Frelaut, à Colombes (92)
© DR - Photothèque Nexity

ARKÉA FLEX PRÔNE L'ÉVOLUTIVITÉ DES BÂTIMENTS

Plutôt que la réversibilité, la filiale du Crédit Mutuel Arkéa mise sur l'évolutivité comme principe fondateur pour concevoir des bâtiments capables de s'adapter à de nouveaux usages sur leur durée de vie.

Créée en 2021, Arkéa Flex se présente comme assistant à maîtrise d'ouvrage de l'évolutivité, « un nouveau métier », précise Florent Lemaire, directeur de la filiale du Crédit Mutuel Arkéa.

Pour accompagner les entreprises de l'immobilier dans leur transition écologique, la stratégie a consisté à racheter des brevets portant sur la conception évolutive des bâtiments. La société soutient les opérateurs de deux manières : sur la conception technique pour créer en amont des aménagements adaptés à l'évolutivité et sur le cadre juridique et réglementaire.

« La capacité à faire évoluer un immeuble selon l'évolution de ses usages est désormais attendue par de plus en

plus d'élus et d'aménageurs », souligne Florent Lemaire, « cela les rassure », tout comme les investisseurs, soucieux de garantir la revente ou la requalification des actifs.

Les résidences étudiantes peuvent parfois interroger des décideurs publics, qui s'interrogent du devenir de ces logements en prévision du fléchissement annoncé de la démographie des jeunes. La réponse technique consiste à dissocier les réseaux de la structure, ce qu'il est possible de faire à travers plusieurs solutions parmi lesquelles la réalisation d'un plancher technique au lieu d'une dalle en béton. Cette option facilite l'accès aux réseaux pour les réadapter aux nouveaux besoins, ce qui permet de diviser par quatre les coûts de transformation.

Arkéa Flex a aussi imaginé un principe d'« alvéole » plutôt que de pièce. La première opération, livrée à Tours en 2024, illustre ce concept. Chaque « alvéole » de l'immeuble y est conçue comme un lot de copropriété. Ainsi, un T1 peut devenir un T2 ou un T3 un T2 par simple échange entre voisins, sans avoir besoin de vote en assemblée générale de copropriétaires. Arkéa Flex a plusieurs opérations en cours avec des bailleurs sociaux et des promoteurs. Nexity devient aussi adepte de la formule pour, notamment, concevoir des résidences étudiantes évolutives. La démarche séduit également les territoires en réindustrialisation, où les besoins de logement évoluent entre les phases de chantier et d'exploitation.

« Décarboner, c'est aussi adapter la manière de construire à chaque projet »

Entretien avec la directrice des modes constructifs de Nexity, qui détaille comment le groupe place désormais les procédés constructifs alternatifs au cœur de sa stratégie bas carbone pour concilier performance environnementale et maîtrise des coûts.



TROIS QUESTIONS À :

LIDIA AKNINE,
DIRECTRICE DES MODES CONSTRUCTIFS CHEZ NEXITY

Pourquoi Nexity a-t-elle décidé de placer les procédés constructifs au cœur de sa stratégie bas carbone ?

Le groupe Nexity s'est engagé en 2022 à réduire de 42 % ses émissions de CO₂ liées à ses livraisons d'ici à 2030, par rapport à leurs niveaux de 2019. Pour y parvenir, il faut agir sur plusieurs leviers, et le plus structurant d'entre eux pour un producteur de logements reste le mode constructif. On ne peut pas décarboner sans toucher à la façon même dont on bâtit. C'est pourquoi nous avons placé les procédés constructifs au centre de notre trajectoire carbone. Cette approche globale est pilotée par une direction spécifique, la direction des modes constructifs, dédiée au développement et au déploiement de solutions constructives industrialisées, le hors site 2D et 3D, la mixité des matériaux... Autant de leviers pour conjuguer performance environnementale et faisabilité économique.

Comment ce choix se traduit-il en interne et sur les projets concrets ?

Notre ambition est claire : décarboner mais à coût maîtrisé. Pour y parvenir, nous avons recours à l'industrialisation et nous avons impliqué des partenaires très en amont. Architecte, bureaux d'études et maître d'ouvrage travaillent dès le départ en conception collaborative. Le procédé phare du groupe, baptisé Ywood, illustre cette approche. Développé depuis 2012 pour le logement, ce système mixte bois-béton combine un noyau central en béton, des planchers ainsi que des murs en bois préfabriqués en usine et assemblés sur site. L'industrialisation permet de réduire de 3 mois la phase chantier, qui passe de 18 mois pour une opération traditionnelle

de 30 logements à 15 mois avec Ywood. En résumé, le volet décarbonation repose sur les matériaux utilisés et la maîtrise des coûts sur la méthode. Aujourd'hui, il faut travailler sur les deux. Ywood permet une réduction moyenne de 40 % d'émission de CO₂, par rapport à un bâtiment traditionnel, tout en garantissant des coûts de construction quasi similaires. On atteint ainsi des bâtiments conformes à la réglementation environnementale RE2020 seuil 2028, voire 2031.

Quelles sont les opérations emblématiques qui illustrent ce virage ?

Nexity a déjà livré plus de 3 000 logements construits avec des procédés alternatifs, et 800 autres sont en cours de chantier. L'objectif : atteindre 10 % de la production en Ywood d'ici deux à trois ans. Deux opérations méritent d'être mises en avant. La première se situe à Bondoufle (Essonne) et est en cours de commercialisation. Ce projet de 112 logements que nous codéveloppons avec Grand Paris Aménagement illustre cet esprit d'industrialisation de la conception avec nos partenaires, Maître Cube pour l'assemblage hors site en bois et groupe Briand pour les parkings en silo. Le second exemple est une opération de 102 logements à Erquinghem-Lys (Nord), qui combine nos procédés constructifs bas carbone avec des panneaux photovoltaïques en toiture alimentant les parties communes en électricité. Finalement, la création de la direction des modes constructifs est une réelle force pour Nexity, car elle lui permet d'adapter son offre à chaque typologie de projet. Son expertise lui permet d'orienter très tôt, en analysant une opération et ses contraintes techniques, économiques et réglementaires, vers le procédé constructif le plus adapté.

BRIAND PROPOSE UNE SOLUTION DURABLE DE PARKING EN SILO

Le groupe familial vendéen, spécialisé dans la construction métallique de bâtiments industriels (1 200 collaborateurs, 350 millions d'euros de chiffre d'affaires), conçoit et construit des superstructures en silo moins carbonées et plus économiques, dont la spécificité est d'être en partie réalisées en usine.

La solution de parking en silo mise au point par l'industriel Briand présente de nombreux avantages économiques et écologiques. Toute la structure (charpentes métalliques, garde-corps, solives) alliant les trois matériaux (bois, métal et béton) est préfabriquée dans l'une des dix usines du groupe, puis montée sur le site d'utilisation.

La préfabrication réduit, notamment, la surconsommation de matières, car toutes les pièces sont réalisées sur mesure. Dès lors, les produits Briand sont particulièrement compétitifs (-10 % en moyenne par rapport à un parking en béton), mais aussi moins carbonés avec jusqu'à 40 %

d'émissions de CO₂ en moins sur leur cycle de vie.

Enfin, la construction hors site diminue sensiblement le temps de réalisation. Ainsi, un parking de 300 à 400 places nécessite entre 6 et 9 mois de chantier, production en usine comprise. À Bondoufle (91), par exemple, Briand Parkings et Mobilités réalise pour Nexity un parking silo dans une zone résidentielle. Un choix de plus en plus privilégié par les opérateurs qui optent désormais pour des solutions de stationnement en périphérie des quartiers plutôt qu'en sous-sol ou sur dalle, afin de réduire les coûts et d'économiser le foncier.

« La démarche de Nexity, assez innovante, a consisté à intégrer l'implantation du parking dans l'opération dès sa conception de manière à optimiser sa réalisation et à sécuriser son coût dès l'amont », explique Clément Goret, responsable conception chez Briand Parkings et Mobilités. Les hôpitaux, les aéroports ou encore les centres commerciaux ont aussi recours aux parkings en silo qui concentrent un maximum de places de stationnement (de 150 à 3 500) sur un minimum de terrain. Le groupe vendéen a également déployé une offre sans fondations pour répondre à des besoins ponctuels, qui peut être montée en trois semaines et même être déplacée au gré des besoins.



Entrée de ville, à Domont (95)

Entrées de ville : d'espaces décriés à objets de toutes les attentions

Longtemps considérées comme des zones monofonctionnelles disgracieuses, les entrées de ville font leur retour dans les réflexions urbaines. À Sciences Po Paris, des experts travaillent main dans la main avec des étudiants pour réinventer ces territoires oubliés.

Aujourd'hui encore, les entrées de ville concentrent plus de 70 % de la consommation des ménages. Entre les courses du samedi après-midi et les virées shopping en période de soldes, elles continuent de faire partie du quotidien des Français. Elles cumulent toutefois des fragilités : forte dépendance à la voiture, artificialisation des sols, absence de mixité des usages. Développés dans les années 1960-70 sans véritable planification, au fil des opportunités foncières, ces espaces standardisés sont restés monofonctionnels, tournés vers l'activité commerciale plus que vers la vie de quartier. C'est le constat que partage l'association Deuxième Acte,

1^{re} association dédiée à l'accélération de la transformation des entrées de villes en France. « Ces sites sont ambivalents : ils sont fréquentés et fortement plébiscités par les Français, et, en même temps, ils concentrent une somme considérable de problématiques sur les plans écologique, climatique et socio-économique », nous confie Lise Mesquida, fondatrice de l'association.

Longtemps laissées en marge, les entrées de ville font l'objet d'un nouvel intérêt depuis l'émergence des politiques de sobriété foncière et du zéro artificialisation nette (ZAN). Ce basculement est porté par une nouvelle génération de professionnels de

l'urbanisme et d'étudiants, comme les étudiants du Cycle d'urbanisme de Sciences Po Paris, à l'origine de l'étude « Requalifier les entrées de ville – Constats, stratégies et perspectives » publiée en juin 2025. « Ils ont un regard moins péjoratif, plus valorisant. Ils voient ces espaces comme des espaces centraux et non plus périphériques. Les étudiants ont fait un travail assez fin sur les représentations de ces quartiers-là », souligne Bertrand Vallet, responsable du Cycle d'urbanisme de Sciences Po Paris. Dans leurs regards, les entrées de ville cessent d'être de simples zones commerciales à la marge : on y va au cinéma, au bowling, en famille le week-end, on y passe une partie de ses loisirs.

Elles sont des centralités du quotidien, même si elles n'ont longtemps pas été reconnues comme telles par les acteurs institutionnels.

QUELS FUTURS POUR CES TERRITOIRES ?

C'est dans cette perspective que les étudiants ont imaginé différents scénarios pour les entrées de ville du futur. À quoi s'attendre en 2050 ? Deux scénarios sortent du lot : l'entrée de ville comme « polarité secondaire » et l'entrée de ville comme « ceinture productive ».

Dans le premier cas, l'entrée de ville est un quartier mixte pleinement intégré à la ville. On y vit tout autant qu'on y consomme. Bertrand Vallet, qui a accompagné le travail des étudiants, l'explique : « On peut imaginer dans ce scénario introduire de l'habitat dans des entrées de ville qui en contiennent peu aujourd'hui ». Logements, commerces de proximité, équipements publics, cette projection nous invite à imaginer un véritable lieu de vie. Dans la seconde projection, l'entrée de ville devient un espace de production au sein du territoire, basée sur les circuits courts. « Les entrées de ville sont propices à certaines formes d'industrie. Pas de l'industrie très lourde et polluante, mais quelque chose d'intermédiaire, comme l'artisanat, qui a des besoins fonciers immobiliers spécifiques à proximité des villes », explique-t-il.

DES ACTEURS DE TERRAIN ENGAGÉS

Sur le terrain, des acteurs comme Lise Mesquida s'engagent pour accélérer la transformation de ces territoires.

« La transformation des entrées de ville est un enjeu majeur de la redirection écologique et socio-économique des villes aujourd'hui. Il est urgent d'en faire une priorité des stratégies nationales et locales d'aménagement du territoire », affirme-t-elle. Il devient d'autant plus nécessaire d'agir que la situation semble bloquée depuis une vingtaine d'années. Ces zones, largement artificialisées, perturbent les équilibres naturels. Elles fragilisent la biodiversité en portant atteinte aux grands corridors écologiques, génèrent des îlots de chaleur urbains et sont largement exposées aux risques d'inondation.

« La transformation des entrées de ville est un enjeu majeur de la redirection écologique et socio-économique des villes aujourd'hui. »

C'est dans ce contexte qu'elle tutore cette année un projet collectif avec les étudiants de l'École urbaine de Sciences Po Paris, en partenariat avec Nexity, consacré à la transformation des entrées de ville, sous le prisme des acteurs privés. « Nous mettons les étudiants à contribution en tant que futurs usagers et futurs concepteurs de ces sites. On a besoin de regards neufs et de challenger les pratiques actuelles », ajoute Lise Mesquida. Pour elle, l'enjeu est clair : embarquer

les foncières, les propriétaires, les enseignes et les promoteurs dans des projets de transformation, à une époque où la puissance publique ne peut plus assumer seule le coût des mutations à venir.

« Nous souhaitons rassembler autour de Deuxième Acte une communauté d'acteurs publics et privés pour développer des outils mutualisés et permettre l'engagement massif d'opérations de transformation. »

Pour répondre à ces questions, l'étude lancée en octobre 2024 mobilise des étudiants qui vont rencontrer des acteurs clés de ces territoires pour comprendre leur stratégie économique, foncière, et immobilière, afin d'identifier à la fois les leviers de la transformation, mais aussi les principaux points de blocage (technique, juridique, financier, organisationnel). Deuxième Acte fait de la communication audiovisuelle un fil rouge de sa démarche et développera, avec les étudiants, un format de restitution de leur travail original qui sera dévoilé en juin 2026.

Cette nouvelle dynamique, portée par des acteurs de terrain, des chercheurs et des étudiants, invite à repenser en profondeur le rôle des entrées de ville. Pour Bertrand Vallet : « L'entrée de ville du futur, c'est celle que l'on appellera plus entrée de ville. Elle sera un quartier à part entière ».

À terme, ces espaces pourraient cesser d'être des zones de passage pour devenir des lieux intégrés à leur territoire, inscrits dans la vie quotidienne des habitants.

Une bande dessinée pour penser l'avenir de nos zones commerciales

Benjamin Marquette signe « Promenade de Flandre », une bande dessinée surprenante qui éclaire les possibles des centres commerciaux.

C'est une bande dessinée d'un autre genre, à mi-chemin entre le carnet de terrain, l'essai d'urbanisme illustré et le roman graphique introspectif. Écrite à la première personne par Benjamin Marquette – paysagiste concepteur, urbaniste et illustrateur – *Promenade de Flandre* interroge un lieu emblématique et pourtant souvent ignoré : un retail park géant à la frontière franco-belge qui a profondément transformé les paysages périphériques de la région.

L'auteur commence par y projeter ses souvenirs d'enfance, sa formation de paysagiste et son regard critique d'urbaniste pour livrer un narratif rigoureux (et visuellement généreux).

PROMENADE DE FLANDRE : LE TERRAIN D'ENQUÊTE

Promenade de Flandre, c'est un retail park de 60 000 m² inauguré en 2017, conçu par les agences Wilmotte & Associés et Neveux Rouyer, qui revendique une

architecture contemporaine et un aménagement paysager ambitieux. Un projet pensé pour drainer les consommateurs de part et d'autre de la frontière.

Mais retour au livre. Ce qui rend cette bande dessinée inédite, c'est sa capacité à mêler récit personnel, critique urbaine et pédagogie territoriale. L'auteur commence par une analyse historique des lieux de commerce... de l'agora antique au mall américain, en passant par les passages couverts du XIX^e siècle et les galeries marchandes des années 1970. Il explore les métamorphoses contemporaines des centres commerciaux : la crise des hypers, la montée des attentes écologiques, les nouvelles demandes de flexibilité des distributeurs.

UN OUTIL AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS

« Quel avenir choisir? », « Comment densifier? », « Quel paysage pour quelle société? » L'auteur ne se contente pas de poser le diagnostic. Il propose des



Références : *Promenade de Flandre d'après, vers un modèle résilient*, de Benjamin Marquette PFE ENSAPL

scénarios de transformation sur plusieurs horizons temporels : 2035, 2050, 2080. Il imagine l'arrivée du tramway, la réhabilitation des « boîtes », la restauration d'une trame écologique, l'impact du réchauffement climatique... Une matière précieuse pour penser les futurs projets d'aménagement.

DES PROJETS NEXITY CERTIFIÉS ET RÉCOMPENSÉS

L'année 2025 confirme l'engagement de Nexity pour des territoires durables et résilients.

Le projet Archipel à Hérouville-Saint-Clair, reconversion exemplaire d'une friche industrielle de 22 hectares en écoquartier, a reçu le Trophée de l'aménagement de l'UNAM pour son approche innovante

d'adaptation au changement climatique : rehaussement du site, urbanisme évolutif et priorité donnée aux mobilités douces.

Ce même projet est également lauréat du Prix national de l'art urbain 2025, sur le thème « Habiter avec l'eau », distinguant une démarche qui reconnecte ville et nature tout en valorisant les sols et la biodiversité.

Par ailleurs, Nexity encourage les initiatives locales en cosponsorisant le Prix Ville durable remis dans le cadre des trophées Territoria 2025 à Saint-Hilaire-de-Brethmas, à Brest et à Angers pour leurs actions en faveur d'un aménagement plus sobre, inclusif et respectueux du vivant.

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/

ABONNEZ-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 : décembre 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.

