



CAHIERS PROSPECTIFS

PARTENARIAT RÉGION & AGENCES D'URBANISME

VIVRE EN VILLE À L'HEURE ÉPIDÉMIQUE

Confinements, télétravail, mesures de distanciation, restrictions de déplacements... toutes ces mesures, pénibles pour tous, ont été vécues différemment selon le lieu de résidence. Et incontestablement moins bien par les habitants des villes que ceux de la campagne. De nombreux reportages ont émaillé toute la crise Covid montrant des citoyens qui, lassés de leur appartement trop petit et leur quartier trop minéral, quittaient la ville pour se mettre au vert. Épiphénomène ou vraie tendance de fond? beaucoup d'acteurs de l'immobilier rapportent une plus grande pression sur les marchés ruraux, à suivre dans le temps.

Mais, par choix ou par contrainte, tous les citoyens n'ont pas quitté la ville. Une grande majorité s'est adaptée, en faisant aussi émerger de nouveaux usages dans la sphère privée (adaptation du logement), comme dans l'espace public (pratiques sportives de proximité, évolution des modes de déplacement...). Côté urbanisme, les villes se sont organisées dans l'urgence (corona-pistes pour les vélos, gymnases transformés en centre de vaccination...) et sortent bousculées d'une crise qui a ébranlé les certitudes, comme celles du bien-fondé de la densité, de la mono fonctionnalité des logements...

Au cœur de l'actualité, les questionnements sur l'avenir des villes ont émaillé ces deux années de crise de débats et réflexions sur l'avenir des villes. In fine, la Covid sera-t-elle, à l'instar de grandes épidémies au cours de l'histoire, un accélérateur de mutations urbaines? Lesquelles? Ce cahier explore, au prisme des villes de la Région Sud, les pistes de réponses et les différents scénarios possibles.

Il s'articule en trois parties :

- 1 - les tendances avant la crise : vivre la ville avant la Covid-19;
- 2 - ruptures et accélérations pendant la crise sanitaire : l'impact sur la ville;
- 3 - les trajectoires possibles : quelles perspectives pour nos modèles d'aménagement?

4 cahiers prospectifs

Initiés par la Région, en partenariat avec les Agences d'urbanisme pour comprendre ce qui s'est joué depuis le début de la crise sanitaire et tenter d'imaginer des trajectoires possibles.

- 1 - Demain, un nouvel exode urbain? Quel modèle de développement pour les territoires « ruraux » et « périurbains »?
- 2 - Vivre en ville à l'heure épidémique: la ville peut-elle rester attractive? à quelles conditions?
- 3 - Capacité alimentaire, agricole et retour au local.
- 4 - Le secteur du tourisme à l'épreuve de la crise sanitaire.

Avertissement

L'acceptation de « ville » n'est pas ici administrative. Elle concerne les parties urbaines denses des villes de la Région : centres-villes et quartiers largement minéralisés, et notamment ceux de Marseille, Aix-en-Provence, Avignon, Toulon et Nice.

1 / LES TENDANCES AVANT LA CRISE : VIVRE LA VILLE AVANT LA COVID-19

LA DIVERSITÉ DES VILLES DE LA RÉGION SUD

La Région Sud couvre un territoire s'étendant depuis l'Alpes jusqu'au littoral méditerranéen, offrant des paysages variés et des villes aux profils et morphologies contrastés. Comptant plus de 5 millions d'habitants (soit près de 8% de la population française), elle regroupe six départements, et près de 1000 communes.

Parmi les villes les plus importantes en termes démographiques, on retrouve Marseille, Nice, Toulon, Aix-en-Provence et Avignon.

Qui vit dans les villes ?

La structure de la population des cinq grandes villes de la Région Sud varie fortement : là où Marseille affirme une forte présence de la petite enfance (avec 20% de plus d'enfants de moins de 10 ans dans son centre-ville par rapport à la moyenne des autres centres), Nice apparaît comme la ville la plus peuplée par les plus de 75 ans.

C'est à Aix-en-Provence, puis Avignon qu'on retrouve la part la plus importante de jeunes de 18 à 24 ans, suggérant qu'elles demeurent plus attractives pour les personnes de cette tranche d'âge notamment du fait de la présence de pôles universitaires et d'un cadre de vie plébiscité par les jeunes actifs. Cependant, comparées aux villes moyennes

de la région, les grandes villes présentent un profil démographique moins dynamique.

En fonction de la structure de la population par âge, les enjeux de chacune de ces villes sont différenciés en termes de développement et d'aménagement, afin de favoriser la qualité de vie pour les habitants. Par ailleurs, au regard de la forte vocation touristique de la Région Sud, la « population des visiteurs » a une importance majeure, à prendre en considération dans l'aménagement des villes.

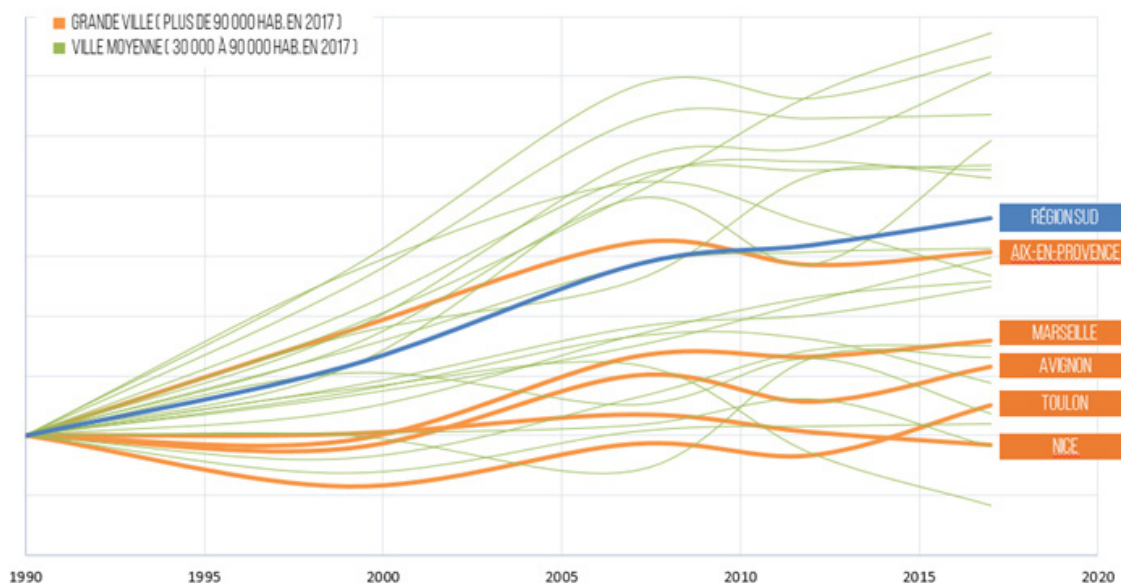
Quel logement pour quel niveau de vie ?

Le parc de logement constitue un indicateur significatif, qui conditionne la nature actuelle des villes et leurs enjeux. Dans les centres villes de Toulon, Marseille et Aix-en-Provence, le taux d'occupation de logement est particulièrement élevé en termes de résidence principale, ce qui les distingue fortement de Nice qui affiche un fort taux de résidences secondaires, et d'Avignon où le taux de logements vacants est élevé.

Enfin, le niveau de vie des habitants influence aussi fortement le profil de ces cinq grandes villes. Lorsqu'à Marseille le revenu médian est de 1413 euros, il est de 1475 euros à Toulon, de 1584 euros à Nice, de 1640 à Avignon et de 1961 à Aix-en-Provence. Ces écarts de richesse sont très caractéristiques de la Région Sud, où les disparités entre les villes sont très marquées et révélatrices de leur qualité de développement et de positionnement.

Des grandes villes inscrites dans une dynamique globale Source : Insee

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS LES PRINCIPALES VILLES DE LA RÉGION SUD DE 1990 À 2017, SUR UNE BASE 100 (SOURCE : INSEE)



CARACTÉRISTIQUES	SOLDE LE PLUS FAVORABLE	SOLDE LE PLUS DÉFAVORABLE
âge (par tranche)	les 20 à 24 ans	les 45 à 64 ans
Type d'activité	Les étudiants	Les retraités
Catégorie socio-professionnelle	Les employés et les professions intermédiaires	Les ouvriers
Niveau de diplôme	Enseignement supérieur	Niveau CAP-BEP
Type de ménage	Les ménages d'une personne	Les couples avec enfant(s)
Statut d'occupation du logement	Les locataires du parc privés	Les propriétaires

DES SITUATIONS CONTRASTÉES AU SEIN D'UNE MÊME VILLE

Au-delà des différences entre ces villes, les écarts et inégalités sont très marqués au sein d'un même centre-ville, où l'on peut observer des écarts de niveaux de vie importants et des ruptures sociales plus ou moins fortes suivant les quartiers. À cet égard, Marseille conjugue les situations extrêmes : le 3^e arrondissement présente un taux de pauvreté qui en fait le quartier le plus pauvre d'Europe, tandis qu'à seulement 5 kilomètres de là, le 8^e arrondissement affiche la plus forte concentration de richesse de France.

Si le constat est plus nuancé sur les autres villes, il reste tout de même notable et caractéristique des grandes villes de la Région Sud.

On dénombre ainsi sur le territoire régional, 39 quartiers visés par le Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU), dont 19 d'intérêt National et 23 d'intérêt Régional. Dix de ces quartiers sont situés sur les communes d'Aix-en-Provence, de Marseille, d'Avignon, de Toulon et de Nice.

FACE A LA DIVERSITÉ DES CONTEXTES, DES VÉCUS INDIVIDUELS TRÈS VARIABLES

Au regard des âges et des niveaux de vie, les grandes villes de la Région Sud offrent donc des qualités de vie très contrastées. Suivant qu'ils habitent dans un quartier aisé ou sont captifs dans un quartier paupérisé, les habitants des villes n'ont pas les mêmes quotidiens ni les mêmes perceptions ou le même regard sur leurs conditions de vie au cœur de ces villes. À l'aube de l'arrivée de la Covid-19, les disparités régionales sont donc existantes et connues.

SOUVENT UNE PERTE D'ATTRACTIVITÉ DES CENTRES

Tout comme les disparités, la perte d'attractivité des centres était déjà un sujet d'avant crise : la vie

en centre-ville n'est plus autant plébiscitée. De plus en plus étendu, plus dense et plus bruyant, certains centres ou quartiers de ville denses connaissent une forme de remise en question, voire de rejet dans l'opinion générale.

Le modèle de la vie périurbaine, particulièrement représenté et développé sur le territoire de la Région Sud a fortement contribué à la fuite des centres urbains et à l'apogée de la maison individuelle.

Face aux nuisances, à la pollution ou encore aux îlots de chaleur urbains, la « ville dense et minérale » ne semble plus adaptée aux attentes des habitants ni aux enjeux sanitaires des prochaines années. Face à cette prise de conscience émergente, les habitants affichent un désir de plus en plus marqué de s'extraire du contexte trop urbain, d'échapper à un quotidien bruyant, pollué et éloigné des espaces de nature, pouvant pour partie expliquer cette perte d'attractivité.

À l'échelle nationale, 63% des français disposeraient d'un jardin (cf Jean Viard, « Les nouvelles quêtes de proximités, nouveaux usages »). Ceci conforte implicitement le succès du lotissement et la réalité de l'étalement urbain.

La périurbanisation de nos villes agit donc au détriment de l'attractivité de leurs centres, tout en ayant un fort impact environnemental : par rapport aux années 1960 où les vies se déroulaient dans un périmètre moyen de 5 km, ce sont aujourd'hui 55 km par jour en moyenne par personne qui sont parcourus pour accéder aux activités quotidiennes.

Cependant, c'est par les nouvelles générations que les centres-ville ont retrouvé une forme d'attractivité ces cinq dernières années. Celle-ci résulte d'une part, des effets produits par les stratégies de revitalisation des centres engagées par les municipalités depuis deux décennies, et d'autre part, des mouvements nouveaux issus de nouvelles théories urbaines comme la ville créative. En effet, depuis le milieu des années 2010, les cœurs des grandes

viles sont réapparues dans les parcours résidentiels et économiques des ménages et de certaines entreprises de l'économie émergente. C'est dans ce contexte urbain en évolution que s'est déclenchée la crise sanitaire en 2020 et ses effets, qui vont générer les points de ruptures que nous allons observer.

UNE VIE CITADINE CHOISIE OU SUBIE

Même si les centres villes connaissent globalement une baisse d'attractivité résidentielle, la tranche d'âge des 20-40 ans, notamment celle des diplômés, semble davantage rechercher la vie urbaine pour son aspect social, sa vie de proximité ou de quartier, son effervescence ainsi que pour son offre d'accès à la culture. À titre d'exemple, selon l'INSEE entre 2015 et 2019 Marseille a accueilli chaque année une moyenne de 10500 jeunes venant de l'extérieur. La Cité phocéenne attire par ses loyers modérés ainsi que par le foisonnement de sa vie culturelle alternative.

Pour sa part, Toulon a également favorisé le renouveau de son centre en le ciblant sur une attractivité basée sur des fonctions de créativité (rue des Arts), et en l'accompagnant par le renouvellement de son parc immobilier à destination des entreprises comme des ménages.

Ce n'est toutefois pas le cas de toutes les villes de la Région Sud, même s'il apparaît également que les jeunes cadres cherchent encore à acheter en ville.

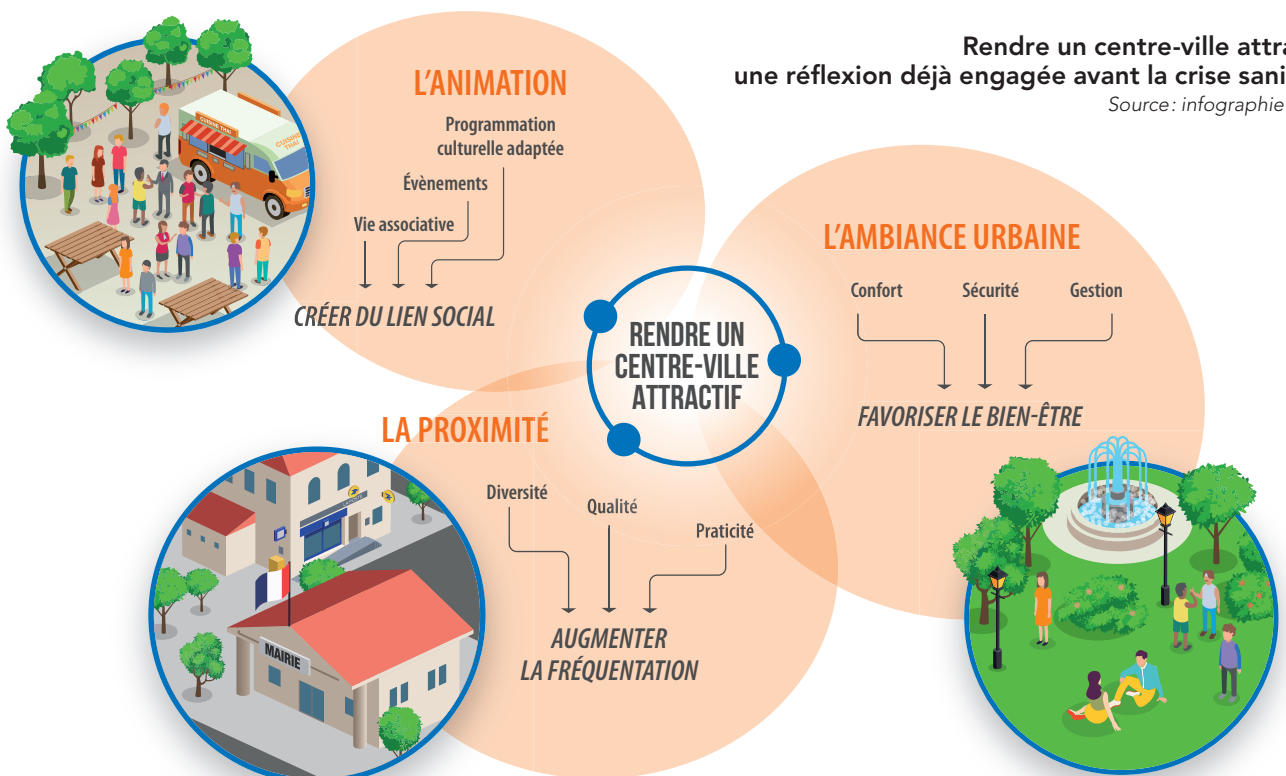
Selon le premier observatoire des jeunes et de la ville, la tendance à l'exode urbain serait ainsi loin d'être à l'ordre du jour pour les jeunes actifs : près de la moitié des jeunes de moins de 35 ans aimeraient s'installer à Paris (48%) et les deux tiers dans une grande métropole autre que la capitale (65%). Seuls 12% déclarent que vivre dans une zone plus rurale est une option qui les attire beaucoup.

Parallèlement à cet intérêt manifesté par les jeunes pour les centres urbains, on observe aussi que la pauvreté reste très concentrée dans les centres-villes. Population vieillissante, familles monoparentales, parcs sociaux : à Marseille, la pauvreté est particulièrement caractéristique du centre-ville, avec plus de 40% des ménages vivant sous le seuil de pauvreté, et 75% des ménages du III^e arrondissement.

LE NUMÉRIQUE, UNE ÉMERGENCE DANS LA VIE URBAINE

Se divertir, se nourrir, se cultiver, s'habiller, s'informer sont autant d'actions quotidiennes qui sont devenues possibles derrière les écrans, quels que soient l'heure ou le lieu.

À l'aube de la crise sanitaire, ces usages étaient déjà plus ou moins bien intégrés dans la société, renforcés par la dématérialisation d'une certaine partie des activités et services. Parallèlement, la pratique du télétravail était marginale. En 2017, seuls 3% des salariés pratiquaient le télétravail au moins un jour par semaine en France.



Le e-commerce était, quant à lui, en pleine progression. En juin 2018, le e-commerce a généré 36,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires (total des biens hors services), pour s'élever à 39,5 milliards d'euros en 2019. Les acteurs du web, la presse, mais également le commerce, étaient des usages dématérialisés relativement

communs dans le quotidien de tous. L'hybridation des activités était aussi un modèle bien implanté, à l'instar de la bi-canalité (commerce ayant un point de vente physique et un point de vente en ligne), des services bancaires (notamment la banque de proximité), ou encore d'une partie des actes administratifs.

L'accélération numérique

Si les usages numériques ont été observés depuis long temps, ils ont surtout été amplifiés avec la crise sanitaire. Cet événement n'a fait qu'accélérer une tendance vers le numérique, déjà présente auparavant. On a alors assisté à un point de rupture : des usages numériques, auparavant minoritaires, voire inexistantes (le télétravail, la dématérialisation administrative et médicale, le e-learning), se sont affirmés dans nos quotidiens.

Le e-commerce n'a pas échappé à la règle. S'il existait déjà avant la pandémie, cet événement a marqué le secteur par une accélération historique : le e-commerce a connu quatre ans de croissance de sa part de marché en un an. C'est notamment grâce à l'alimentaire que l'on voit cette progression, poussant les individus à commander leurs courses de puis chez eux pendant les différents confinements.

La crise sanitaire a provoqué un effet cliquet sur le télétravail. Auparavant marginal, il s'est imposé pendant les différents confinements, et perdure encore aujourd'hui dans certaines filières. Il trouve ses bénéfices dans la réduction du temps de déplacement (à l'image du e-commerce permettant un gain de temps considérable dans le processus de consommation). Le télétravail s'est imposé, pendant les périodes de confinement, comme une solution alternative à la mise en chômage partiel, en particulier dans le secteur tertiaire.

Le e-learning (en français enseignement à distance) s'est développé, notamment au sein des universités, pendant les confinements. Son déploiement général a été poussé par une contrainte principale, celle du respect de la distanciation sociale, combiné à une interface déjà présente, « l'université en ligne », ayant permis un basculement plus rapide. Les services de proximité ont également dû s'adapter pendant les périodes de confinement. La e-proximité a fait son apparition, avec une dématérialisation des actes administratifs ou encore le développement de la télé-médecine. Cette accélération des usages vient alors questionner la spatialité des fonctions urbaines : une fonction n'est plus nécessairement rattachée à un lieu identifié et à un déplacement associé. L'avenir des villes se trouve alors questionné par le bondissement des usages numériques.

Quels impacts ?

L'urbanisme doit réfléchir aux aménagements et à la géographie des activités en voie de dématérialisation. Assistons-nous à une entrée dans un nouveau paradigme urbain, celui de la « villenumérique » ?

L'impact du e-commerce marque d'abord l'espace urbain par une augmentation des surfaces logistiques, due à des besoins plus conséquents : des surfaces logistiques XXL (60 000 m² et plus) situées en périphérie des centres urbains, mais aussi des surfaces logistiques de proximité (moins de 6 000 m²), situées aux portes des centres urbains.

Mais, il se marque aussi par une réduction des lieux traditionnels du commerce physique, transformant le paysage commercial des centres-villes vers une dimension plus expérientielle. Cette dimension apparaît sous la forme d'hybridation des boutiques, vers d'autres usages sortant du format « boutique spécialisée ». La compétitivité des zones commerciales monofonctionnelles se voit détériorée, accompagnée d'une augmentation de la vacance commerciale.





Les impacts du télétravail sont principalement urbains, mais aussi sociaux. Des nouveaux modes de travail émergent, accompagnés de nouveaux lieux : bureaux de proximité, tiers-lieux polyvalents/mixtes, pôles urbains/living lab...

Cette pratique encore peu encadrée juridiquement, pourrait pousser les entreprises à alléger leurs charges immobilières en mettant davantage de leurs salariés en télétravail. Des impacts sur l'immobilier de bureau pourraient se faire ressentir, accompagné d'une chute des activités commerciales (commerces et restaurants) gravitant autour de ces pôles tertiaires. Les centres-villes, ayant basé une partie de leur activité économique sur le secteur tertiaire, pourraient également être touchés. Les impacts du télétravail sont aussi sociaux : isolement, perte d'ancrage social et professionnel. Ces contraintes psychosociales peuvent cependant être perçues comme un outil d'émancipation permettant de s'éloigner des contraintes du présentiel.

Le e-learning universitaire, s'il vient à se généraliser en dehors des périodes de confinement, pourrait causer un phénomène de déconcentration des étudiants dans les villes, nécessitant ainsi une adaptation du marché du logement et de la restauration étudiante. Ce phénomène provoquerait également une perte de centralité pour les grandes villes accueillant initialement des campus universitaires conséquents. À l'image du télétravail, le e-learning présente des risques psychosociaux pour des étudiants 100% en distanciel : privation de vie étudiante et réduction drastique de la sociabilité.

La e-proximité pourrait engendrer une mutualisation (pour les espaces de santé), une hybridation (showroom) ou même une disparition de certains espaces en ville (agences bancaires de proximité, agences notariales, agences immobilières). Les services à faible valeur ajoutée seraient systématiquement proposés à distance ou deviendraient payants pour être obtenus en présentiel. Le rendez-vous physique deviendrait alors une exception, en cas d'urgence uniquement, provoquant automatiquement une perte de lien social. Cette projection viendrait accentuer la fracture numérique, rendant difficile d'accès les services de proximité pour les individus peu ou pas équipés d'outils informatiques leur permettant de réaliser ces actions dématérialisées.


Enjeu d'affirmation et de renforcement des polarités

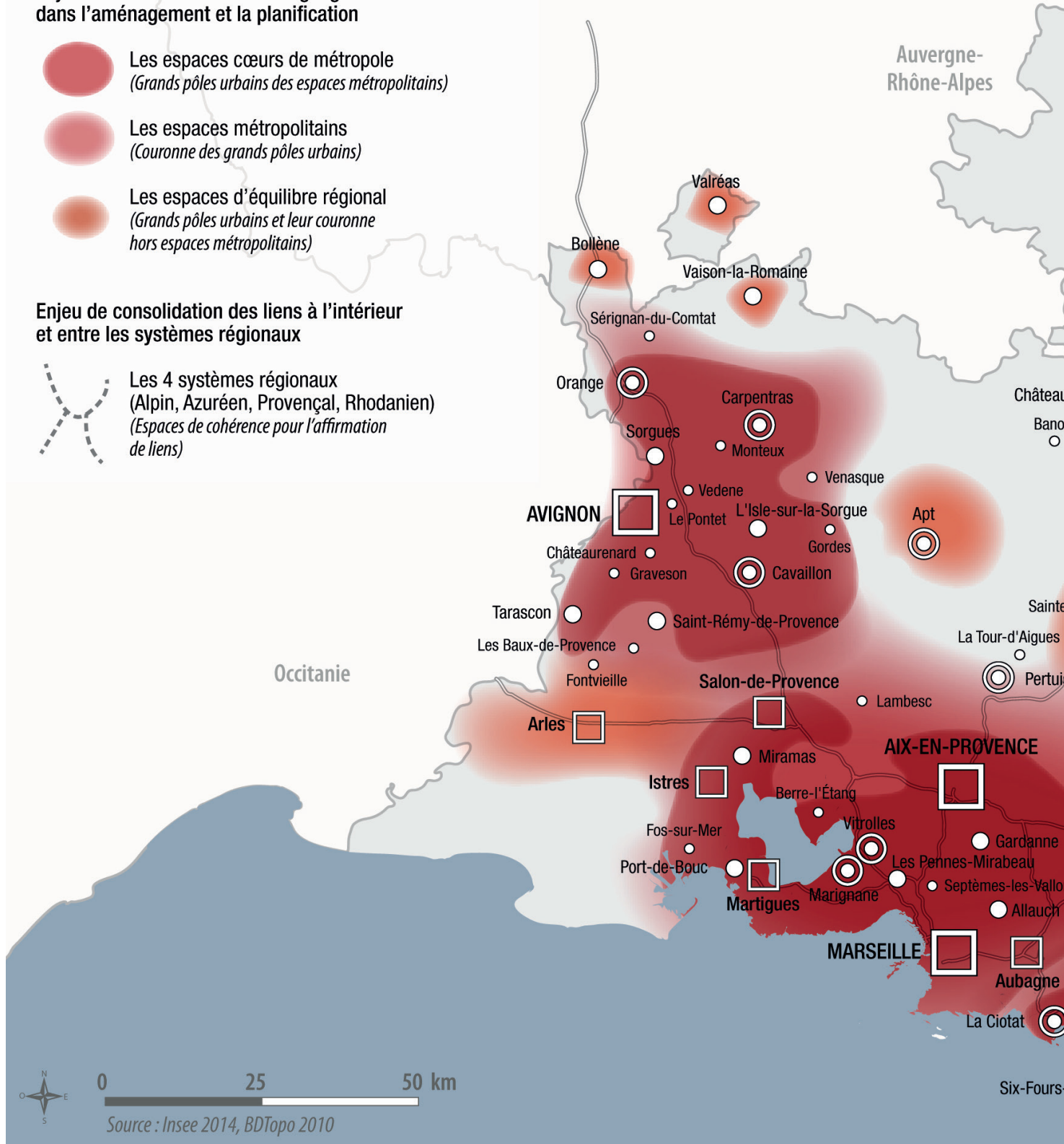
-   Polarité métropolitaine et grand centre urbain
-  Polarité de niveau régional
-  Polarité de niveau local

Enjeu de cohérence et de stratégie globale dans l'aménagement et la planification

-  Les espaces cœurs de métropole
(Grands pôles urbains des espaces métropolitains)
-  Les espaces métropolitains
(Couronne des grands pôles urbains)
-  Les espaces d'équilibre régional
(Grands pôles urbains et leur couronne hors espaces métropolitains)

Enjeu de consolidation des liens à l'intérieur et entre les systèmes régionaux

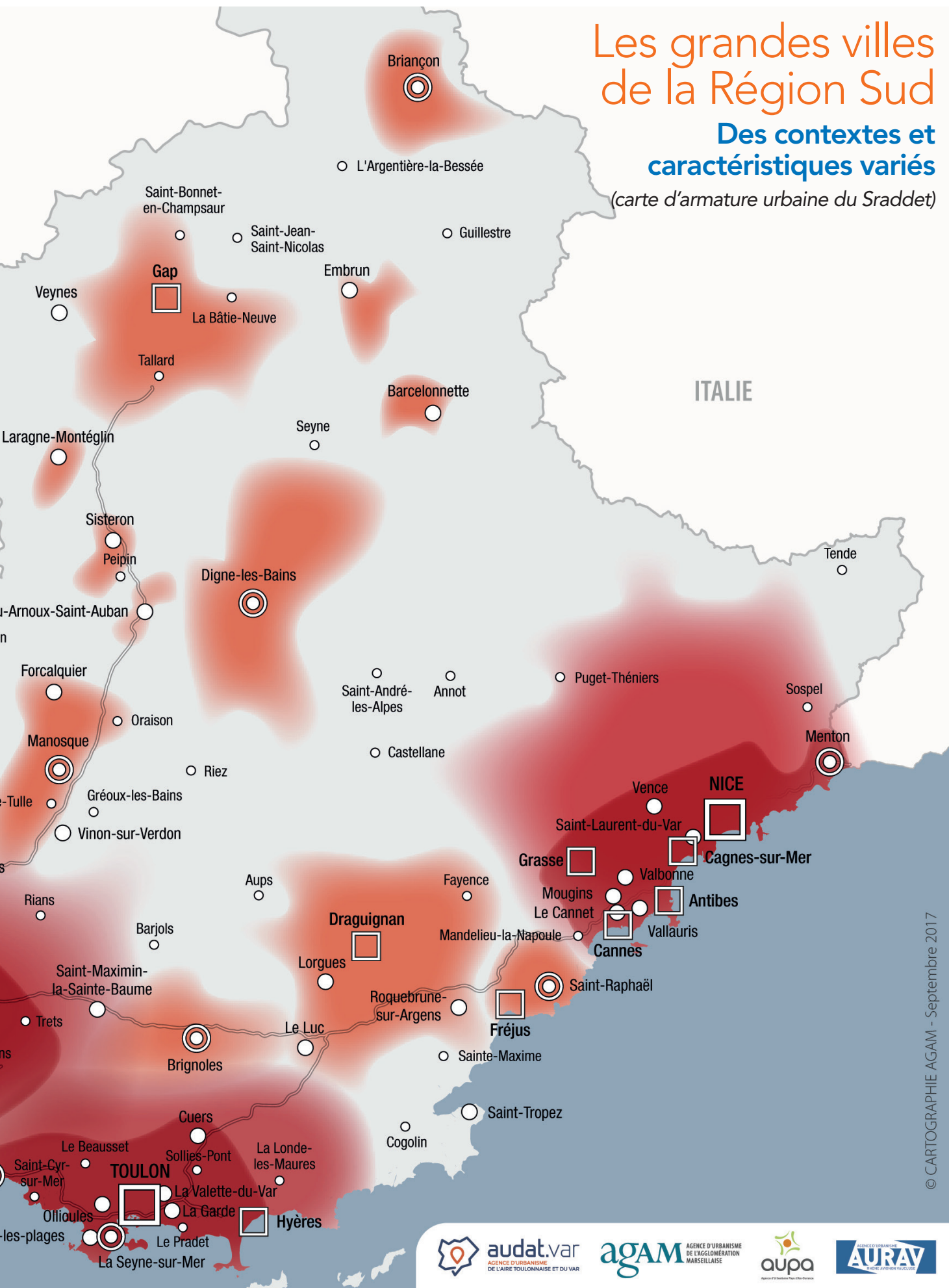
-  Les 4 systèmes régionaux
(Alpin, Azuréen, Provençal, Rhodanien)
(Espaces de cohérence pour l'affirmation de liens)



Les grandes villes de la Région Sud

Des contextes et caractéristiques variés

(carte d'armature urbaine du Sradet)



© CARTOGRAPHIE AGAM - Septembre 2017



2 / RUPTURES ET ACCÉLÉRATIONS PENDANT LA CRISE SANITAIRE : L'IMPACT SUR LA VILLE

Que reste-t-il de l'intérêt de la ville, quand on est privé de culture, de commerces, de contacts sociaux ? Les confinement et restrictions liés à la pandémie ont rendu plus visibles les inconvénients d'une vie urbaine vidée de son « contenu attractif ». La vie urbaine s'est avérée parfois difficilement supportable durant cette période, notamment là où le cumul des difficultés était déjà préexistant.

LES TENDANCES CONFIRMÉES...

Cette période particulière laisse entrevoir une accélération de certaines évolutions parmi lesquelles la perte d'attractivité déjà amorcée des villes.

On estime que dans quelques années, 70% de la population mondiale vivra en ville, dans une des métropoles de 10 millions d'habitants. La question du désir de ville est donc cruciale.

A l'heure où le lien social s'est révélé essentiel pour l'équilibre de tout un chacun, il est urgent de réfléchir sur le sens et l'organisation de la ville de demain car, comme l'a signalé Chantal Deckmyn lors du Forum In/Out à Rennes portant sur l'avenir des villes : « la ville est l'environnement qui permet à l'homme de faire société ».

La ville bétonnée décriée

Dès le premier confinement, avec des déplacements restreints à un rayon de 1km autour de chez soi, le besoin déjà exprimé avant le Covid d'une ville plus verte, plus aérée et plus respirable, a plus que jamais été confirmé et perçu comme l'une des urgences pour les villes de demain. Cette absence d'espaces ouverts et de verdure est apparue comme une « double peine » du confinement dans quartiers en difficulté. Certains habitants se sont ainsi retrouvés dans un continuum urbain sans accès ni vue sur un espace de nature.

A l'inverse, on observera des quartiers qui seront confortés dans un contexte urbain de qualité : les secteurs de franges ville-nature avec leur accès aux massifs, ou en interface avec le littoral, les secteurs peu denses avec des jardins individuels, et enfin les quartiers proches d'un parc ou d'un espace public de bonne qualité.

La ville enclavée révélée

Au-delà de l'accès aux espaces de nature, viennent s'ajouter les problématiques d'accès aux services répondant aux besoins du quotidien (commerces, établissements de santé, écoles...), dans les secteurs enclavés ou mal équipés (certains quartiers se sont avérés totalement dépourvus de services de proximité). La « ville du quart d'heure » devient donc un sujet majeur pour la ville de demain.

La ville précarisée exacerbée

Le creusement des écarts entre personnes favorisées et précaires s'est plus que jamais affirmé dans cette période de crise. Les différences de qualité de vie ont joué un rôle majeur sur les impacts psychologiques et matériels des situations de confinement, et les métiers plus précaires ont subi de plein fouet les obligations de fermeture et les suspensions d'activités. Les travailleurs essentiels, contraints de se déplacer pour conserver leur emploi, comptent également parmi les premières victimes de la crise. Une société clivée en deux catégories est alors apparue, articulée autour des travailleurs qui peuvent télétravailler à l'abri de l'exposition virale, et de ceux dont l'exercice impose leur présence physique et sont de fait exposés aux risques.

...ET DES SIGNAUX CONTRADICTOIRES

Malgré ces constats et signaux tendanciels peu engageants sur l'avenir des villes, il semble que les villes de la Région Sud bénéficie d'une attractivité du territoire régionale globalement favorable

Le marché immobilier résidentiel et le tourisme florissant malgré la crise

Ainsi, la vie à Marseille avec son littoral séduit fortement les habitants des autres grandes villes... Les villes moyennes ont aussi le vent en poupe, notamment du fait de la mise en place du télétravail qui a permis à certains de découvrir la vie dans le Sud, ouvrant la voie aux modes de travail nomade ou délocalisé.

Enfin, porté par les effets induits du confinement, de la crise sanitaire et d'un besoin manifeste d'extérieur, l'été 2020 s'est avéré comme une année record pour le tourisme.

Des histoires de la ville et de la santé intimement liées

Depuis l'Antiquité, les histoires de la santé et de l'urbanisme s'entrecroisent. Au XII^e siècle, la France voit l'implantation des premiers grands hôpitaux au cœur des cités marchandes ou de pèlerinage - Beaune, Cluny... À Marseille, au XII^e siècle, la fondation de l'Hôpital du Saint-Esprit dans le quartier des Accoules est suivie de celle de l'hôpital Saint-Jacques-de-Galice et la construction d'un Hôtel-Dieu à la fin du XVI^e siècle.

Au Moyen-Âge, la lèpre se répand partout en Europe, conduisant à la construction de nombreuses léproseries pour isoler les malades. Sur le littoral méditerranéen, la crainte des épidémies vient aussi des bateaux susceptibles de porter la peste sur le territoire. Des lazarets maritimes à Sète, Marseille, Toulon et Nice, ont vocation à mettre en quarantaine les passagers des bateaux.

Dans la ville moderne, les liens entre urbanisme et santé se renforcent aux XVII^e et XVIII^e siècles avec la création (toujours intra-muros) de grands Hôtels-Dieu (Carpentras, Clermont-Ferrand, Lyon, nouvel Hôtel-Dieu à Marseille en 1753 ...) aux plans rationnels et orthonormés qui préfigurent une bonne part des interventions sur les espaces urbains au 19^e siècle. En effet, à cette époque les grandes villes sont stigmatisées du fait de la surmortalité. L'espérance de vie atteint vingt-cinq ans dans l'ensemble du territoire marseillais, mais elle est de vingt-deux ans dans la ville intra-muros contre trente-huit ans dans son arrière-pays (Raymond, *Mémoire sur la topographie médicale de Marseille et son territoire*, 1777). Les médecins considèrent largement la ville comme un milieu putride, où l'air et l'eau circulent mal, et où l'entassement des populations, depuis qu'on a découvert la respiration, est un péril pour la vie des habitants. Cette situation inquiète beaucoup les pouvoirs publics.

Un consensus s'établit sur la nécessité de changer les villes. Au XIX^e siècle, la France entame au de grands travaux de transformation des villes. Du pavage des rues et mise en place de poubelles aux percées urbaines à la création de mails plantés. Avec la découverte de la production d'oxygène par les végétaux, la perception de l'arbre a changé: autrefois considéré comme un facteur d'humidité, donc d'insalubrité, il devient, au contraire, une source de santé. Entre 1853 et 1870, Haussmann transforme la capitale avec cinq grandes percées qui résultent de préoccupations éditaires et hygiénistes. À Marseille, la rue Impériale devenue depuis rue de la République est inaugurée en 1864. Elle permet de relier les deux ports et d'aérer le tissu urbain de la partie nord de la ville.

À Toulon, les remparts sont déplacés une nouvelle fois, et la ville insalubre modernisée. À Nice au début du XX^e, le plan Cornudet reprend les grands principes esquissés en 1860 par la trame hiérarchisée du Consiglio d'Ornato avec parc, places et larges avenues.

Au XIX^e siècle, le discours hygiéniste influence fortement les programmes d'urbanisme, tant dans l'organisation de la ville que dans la construction des infrastructures de santé. C'est à cette époque que commence la relocalisation des grands hôpitaux et des hospices hors les murs pour des raisons de fonctionnement et de salubrité. À Marseille, on peut évoquer l'hôpital de l'Immaculée Conception dans le quartier du Petit Camas en 1858, l'hôpital Sainte-Marguerite en 1887 ou encore l'hôpital Salvator en 1908. La ville inaugure aussi dès 1828 sur les îles du Frioul, l'hôpital Caroline, un centre d'isolement « ultra-moderne » construit à la suite d'une épidémie de fièvre jaune.

Quelques années plus tard, le choléra en provenance de Saïgon par bateau, ravage Marseille et Toulon. Et s'il faut près de 50 ans pour qu'on établisse clairement le rôle de l'eau dans l'épidémie de choléra. C'est après ce drame que l'on réalise enfin le projet de canal de 85km, vieux de plusieurs siècles, pour amener l'eau de la Durance jusqu'à Marseille. Le 15 août 1869, les Marseillais assistent à l'arrivée de l'eau dans la fontaine et les cascades du Palais Longchamp. Le maire Félix Baret lance un grand projet d'assainissement de la ville qui s'échelonne de 1891 à 1896 (construction du réseau unitaire du centre-ville, création de 20 bassins, d'un premier émissaire de 12km de long et 192km de galeries et de canalisations).

Les transformations de la ville pour améliorer la santé des urbains se poursuivent au XX^e siècle, se déplaçant largement dans le champ de l'innovation industrielle: épuration de l'eau et incinération des déchets. Les urbanistes et architectes continuent de placer la santé au centre de projets comme le développement des cités jardins et plus tard la théorie de la charte d'Athènes dont les principes reposent notamment sur des exigences d'hygiène et d'environnement.

Dans la suite de l'histoire entre urbanisme et santé, il est trop tôt pour évaluer le réel impact de la pandémie de la Covid-19, mais on constate bien des impacts de la pandémie spécifiques ou amplifiés en milieu urbains, avec lesquels devra composer la ville de demain.

PAS D'EFFET DE RUPTURE SUR LES GRANDES TENDANCES ET PEU DE REcul SUR LES CONSÉQUENCES

La crise sanitaire n'étant pas complètement terminée, il est difficile d'évaluer précisément les conséquences à long terme d'une année de quasi fermetures des commerces et services, et de tirer des conclusions sur les grandes tendances d'évolution des villes. Les périodes de confinement ont toutefois mis en exergue un certain regain d'attractivité des petites villes et des campagnes, où nombre d'habitants de grandes villes ont choisi d'aller passer ces périodes lorsqu'ils en avaient la possibilité. Cette tendance, difficilement perceptible statistiquement à ce jour, se traduit par un marché de l'immobilier en mutation. La forte augmentation de la demande conjoncturelle concernant les maisons individuelles déséquilibre le marché tout en s'accompagnant d'une hausse des prix. Dans cette dynamique observée à l'échelle nationale, les villes de la Région Sud bénéficient d'une attractivité persistante, confortée par une part plus importante d'acquéreurs extérieurs à la région.

Les tendances déjà engagées semblent donc se poursuivre en s'accroissant, ne marquant pas une réelle rupture dans l'évolution de l'attractivité résidentielle et des marchés associés.

LA VILLE DENSE EN QUESTION

Le contexte actuel interroge clairement quant à l'avenir de la ville dense. Le sujet fait l'objet de nombreux débats, dont se font l'écho les tribunes de grands journaux nationaux comme les sommets internationaux, et dont l'université s'empare sous l'angle de différents sujets d'études et de recherche. Quels sont donc les leviers pour rendre la ville attractive et adaptée aux enjeux de demain ?

UN BESOIN DE NATURE ET D'ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ

L'accès à des espaces publics ou des espaces de nature apparaît plus que jamais comme un gage de qualité de vie. Parce qu'ils offrent des lieux aménagés pour tous, adaptés aux rencontres, au vivre ensemble, aux grands événements et bénéficient de la mise en valeur des patrimoines, les espaces publics ont une fonction de dynamisation urbaine majeure. Les espaces de nature, au-delà des seuls parcs et jardins publics, constituent des éléments essentiels de la qualité de vie. Offrant des typologies et des formes variées, les espaces de nature peuvent être privés, publics, prendre l'aspect de jardins de quartiers, de grandes entités paysagères, de lieux d'agriculture urbaine...chacun de ces éléments participent de la biodiversité et de la qualité de vie urbaine.

Le manque d'espaces verts, comme espaces de respiration, de rencontre et/ou de « ressourcement » au cœur des villes, s'est parfois révélé très durement. « Verdir » la ville ressort certainement comme le premier défi de la ville résiliente et adaptée post-covid.

De par la nature de son climat sous influence méditerranéenne, la Région Sud présente une flore plus riche que dans les zones tempérées et qui représente 10% de la flore mondiale. Plus de 60% des espèces végétales existantes en France sont concentrées dans la zone méditerranéenne. Les essences sauvages y rivalisent de formes et de couleurs, associant des floraisons parfois spectaculaires (ajonc de Provence, clématites brûlantes). Ces végétaux sont d'autant plus intéressants qu'ils possèdent des capacités susceptibles de leur permettre de s'adapter aux nouveaux défis climatiques. Pour nombre d'entre eux, leur résistance à la chaleur et aux sécheresses permet d'imaginer la réalisation d'aménagements respectueux des ressources et économes en eau.



L'importance de la végétalisation des espaces publics : un atout pour la qualité urbaine.

Source : La nature au cœur de Nice – Nice.fr

Cette spécificité est encore souvent peu valorisée dans le développement des espaces de nature qualitatifs dans les villes.

Au-delà de la présence et du nombre d'espaces publics, la notion de qualité des espaces, est un critère déterminant pour les usagers. Des espaces publics entretenus, bien équipés et adaptés aux attentes, favorisent la qualité de vie urbaine en période de crise sanitaire et bien au-delà.

Enfin, d'une manière plus générale, ce besoin de nature interroge largement sur les enjeux d'aménagements, croisant les problématiques de la disponibilité foncière, du choix des stratégies à adopter, mais aussi des formes urbaines à envisager pour générer des espaces extérieurs dans un contexte de centre urbain dense.

La vie du quart d'heure

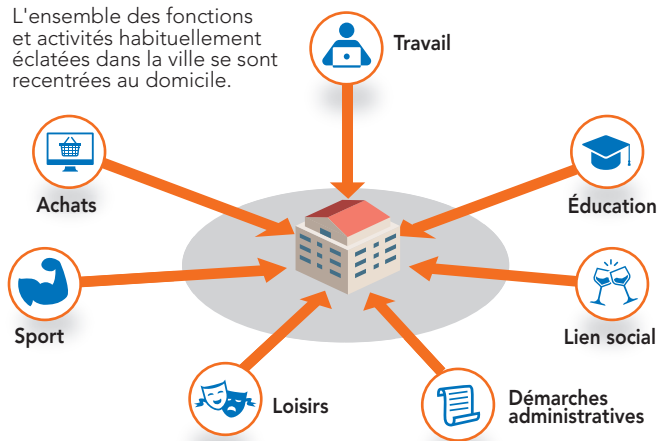
Le concept de ville des proximités promeut un modèle de ville qui offre à ses usagers ou habitants, une réponse aux six fonctions sociales essentielles que sont l'habitat, le travail, l'approvisionnement, l'éducation, la santé, et les loisirs, accessibles à courte distance à pied ou à vélo. Dans cette approche, théorisée par le professeur Carlos Moreno, la planification urbaine réduit la demande de mobilité à sa source.

Il s'agit de développer une organisation urbaine qui permette d'accéder en plus ou moins un quart d'heure à tout ce que demande le quotidien.

DES CONDITIONS DE LOGEMENT DÉTERMINANTES DE LA QUALITÉ DE VIE

Face à la contrainte imposée de rester chez soi, le vécu des différents confinements et restrictions induites s'est avéré très inégal suivant la qualité du logement lui-même. Tout comme les éléments sous-jacents de la vie en ville, la vie quotidienne dans un appartement mal adapté aux besoins et/ou peu qualitatif a vu ses limites atteintes très rapidement. En comparaison d'un mode d'habiter en maison individuelle où la diversité des espaces privés permet de répondre à différentes attentes, la vie en centre-ville trouve son équilibre grâce aux espaces extérieurs accessibles dans le quartier ou un rayon de proximité (espaces publics, lieux culturels, terrasses...).

L'ensemble des fonctions et activités habituellement éclatées dans la ville se sont recentrées au domicile.



La taille du logement et le contexte familial

La taille du logement a rapidement mis en exergue les conflits d'usages au sein du logement. L'obligation d'ajouter de nouvelles fonctions au sein d'un espace de vie limité a conduit à accroître les difficultés d'un quotidien parfois déjà difficilement tenable. Il a fallu conjuguer la contrainte de la garde d'enfants au domicile sans disposer d'espaces d'aération, avec l'irruption du télétravail dans la sphère privée, nécessitant le besoin de s'isoler pour pouvoir se concentrer, faire des visioconférences, et le besoin simplement de s'extraire temporairement du noyau familial.

Il va de soi que plus les conditions de vie étaient difficiles avant la crise, plus elles l'ont été au fil de l'avancée de la pandémie et du cumul des contraintes imposées. Dans certains logements qui étaient déjà suroccupés (chambres partagées, salon faisant office de chambre, absence d'espaces extérieurs), les

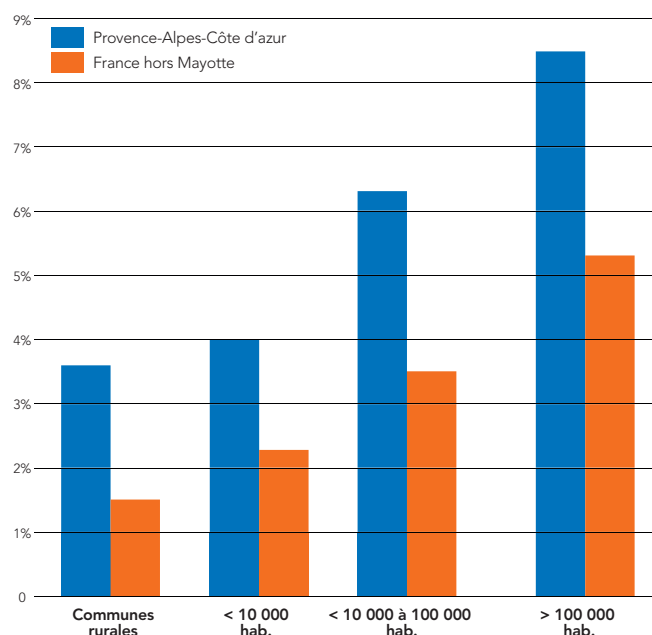
familles ont vu leur rythme de vie se complexifier davantage et les inégalités se creuser.

Un espace extérieur et une configuration adaptée

L'accès à un espace extérieur est également l'un des points clés dans un contexte captif de confinement. Lorsqu'il était impossible de prendre l'air à l'extérieur, pouvoir disposer d'un jardin, d'une courette ou d'un balcon en ville s'est révélé être précieux pour la qualité de vie au quotidien.

Enfin, la configuration rationnelle du logement (bonne séparation des pièces de vie commune et des pièces de vie plus intime), son orientation (source d'une bonne luminosité et de vue extérieure...) mais aussi la qualité de sa conception au regard de l'acoustique (bruits de voisinage et promiscuité permanente) ou les équipements ont été plus que jamais perçus et ressentis, particulièrement si leur qualité était défailante.

Il s'agit donc bien de se réinterroger sur la manière de concevoir le logement dans un contexte urbain réinterrogé, afin qu'il puisse répondre aux attentes des habitants des villes de demain.



Lecture : en 2016, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, 4% des résidences principales des agglomérations de 10 000 habitants sont suroccupées.

Champ : France hors Mayotte et hors agglomération parisienne, résidences principales (hors studios d'une personne).

Part des résidences principales suroccupées en 2016

Sources : Insee, recensement de la population 2016, exploitation complémentaire

« Si on arrivait à déterminer les éléments constitutifs du bien-être de l'individu relatifs à l'espace, alors on devrait pouvoir mieux aménager nos villes ou nos villages »

Lise Bourdeau-Lepage

Si le bien-être des habitants est évidemment le Graal de toute collectivité, il semble aujourd'hui difficile d'en proposer une mesure objectivable. La chercheuse Lise Bourdeau-Lepage, professeur de géographie à l'Université Lyon 3 et membre du Laboratoire d'Excellence Intelligence des Mondes Urbains (IMU), en propose une lecture novatrice.

Sa recherche, résolument théorique et appliquée, nourrit ainsi les réflexions méthodologiques relatives à l'aménagement des territoires urbains et à leurs aménités. Elle a comme fil rouge une focale sur les inégalités sous-jacentes à tout projet urbain, y compris dans les projets perçus comme forcément positifs pour les populations locales, à l'image de la végétalisation urbaine. Ce travail permet ainsi de comprendre comment la mesure du bien-être pourrait permettre non seulement de mieux aménager les villes, mais plus généralement d'intégrer les « impensés » des politiques publiques au sein même de leur formulation.

Extrait du magazine M3
« Prospectives de la Métropole de Lyon »

LES TRANSPORTS COLLECTIFS À L'ÉPREUVE DE LA COVID-19

Les modes de transports ont été fortement affectés par la crise, avec des changements qui peuvent porter de vrais inflexions dans la façon de se déplacer pour le long terme. Quelles sont les pistes d'évolution pour la ville dense concernant la mobilité ?

Le transport individuel grand gagnant de la crise sanitaire

Comme lieux clos et de brassage des usagers dans une certaine promiscuité, les transports en commun sont potentiellement des vecteurs privilégiés de propagation du virus. Pendant toute la crise, le recours aux modes de transport individuel a été très fortement privilégié. L'usage de la voiture a largement pris le pas sur les transports en commun, en sens inverse des objectifs des politiques publiques de favoriser les modes de transport collectifs ou actifs, pour répondre aux urgences écologiques et climatiques. Le covoiturage, qui était l'une des solutions pour contribuer à la réduction de l'impact des déplacements en voiture individuelle, a aussi atteint ses limites.

En revanche, l'usage du vélo comme mode de déplacement souple et individuel a connu une évolution importante. La mise en œuvre de pistes dédiées (les « coronapistes ») témoigne des capacités d'adaptation et d'agilité du milieu urbain et d'un urbanisme tactique presque spontané. Le vélo semble ainsi avoir conquis de nombreux habitants, notamment pour les trajets quotidiens en milieu urbain. Par un effet d'entraînement de ce succès, les gammes de vélos se perfectionnent avec notamment le développement des vélos électriques, les vélos cargos, et la mise à disposition par les villes et les métropoles d'importantes flottes de vélos urbains. Le recours important à ce mode dit « actif » laisse augurer un bel avenir pour les cyclistes urbains.

Évolution des trafics dans les transports en commun entre 2019 et 2020 en France (hors Paris)

Sources : UTP, indicateurs mensuels de conjoncture 2019 et 2020

	PRODUCTION		TRAFIC		RECETTES	
	2019	2020*	2019	2020*	2019	2020*
Ensemble des réseaux de Province	+1,1%	-8,9%	+2,6%	-31,2%	+3%	-31,9%
Réseaux de + de 250 000 habitants desservis	+0,5%	-8,7%	+3%	-32%	+3%	-32,7%
Réseaux entre 100 et 250 000 habitants desservis	+1,9%	-9%	+0,8%	-26,5%	+2,4%	-27,4%
Réseaux de moins de 100 000 habitants desservis	+4,3%	-10,8%	+0,8%	-32,8%	+5,1%	-25%

* Données provisoires

Début 2022, on observait encore des réticences au retour à l'usage des transports collectifs. Les évolutions différenciées induites par la pandémie sur les choix en matière de déplacement conduisent à s'interroger sur la difficulté à développer désormais des stratégies de transports en commun, dont on connaît désormais les limites en situation de crise sanitaire.

La période de confinement en chiffres

Pour mieux comprendre les évolutions de l'usage des transports, il suffit de se pencher sur la période de confinement stricte de mars à mai 2020, épisode inattendu et très atypique d'arrêt brutal de tous les fonctionnements lors duquel la mobilité a massivement diminué dans la région Sud, et ce dans des proportions similaires à l'échelle nationale :

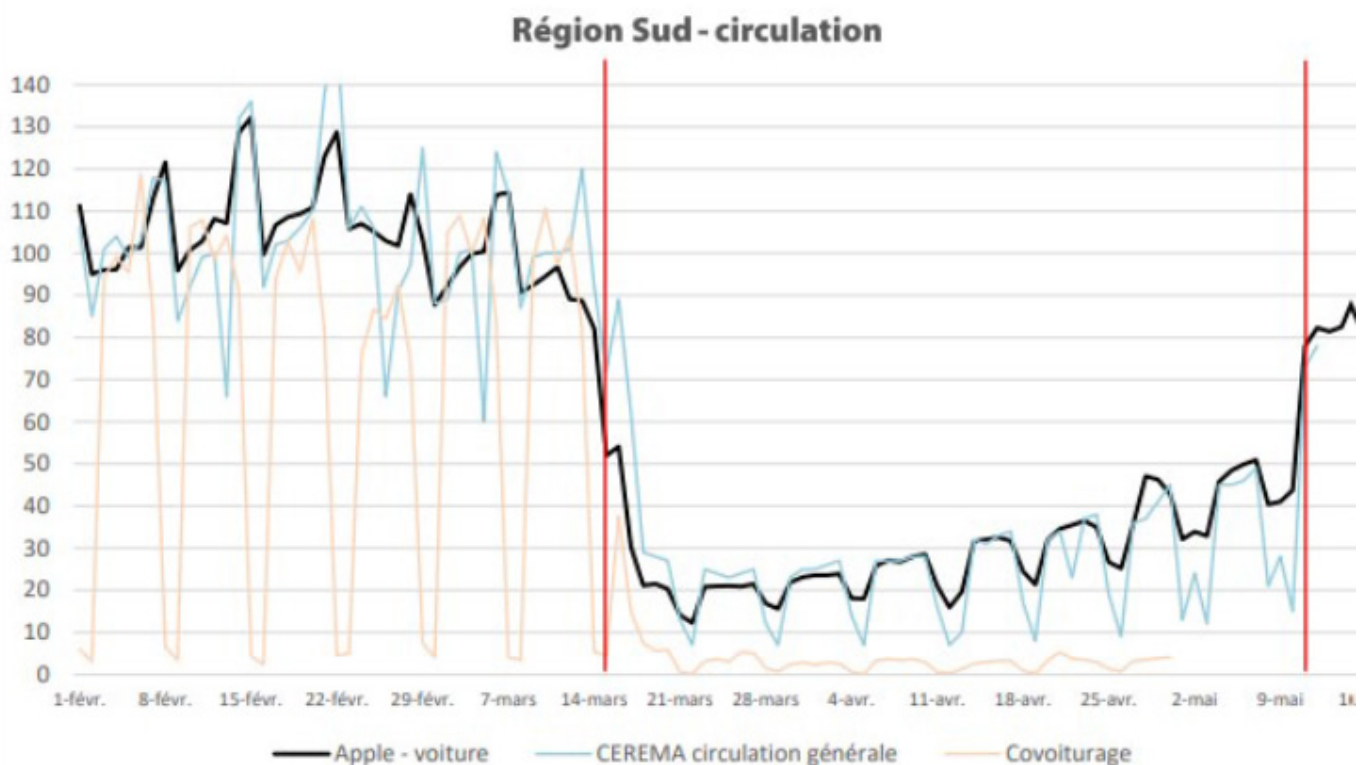
- baisse de 80% de la circulation tendancielle;
- chute de 95% pour le covoiturage;
- diminution de 90% pour les transports en commun ou la marche pied.

Plus largement sur la période Covid incluant les fluctuations liées aux différentes temporalités de la crise, on constate seulement une très légère baisse

des déplacements. À titre d'exemple, sur Marseille on observe 3,2 déplacements pendant cette période contre 3,4 avant la crise, et 3,6 déplacements sur Aix-en-Provence, soit autant qu'avant la crise sanitaire. Les chiffres des déplacements ont donc peu baissé, mais les parts modales ont été modifiées notamment en faveur de la voiture individuelle et au détriment des transports collectifs.

Au regard de ces constats, la mobilité est aujourd'hui questionnée sous un prisme d'enjeux multiples :

- l'équité sociale et territoriale pour répondre aux mobilités du quotidien;
- la sobriété pour assurer une transition vers une mobilité maîtrisée et décarbonée qui réponde aux grands engagements climatiques et environnementaux;
- la résilience dans une période où la crise de la Covid-19 bouleverse notre société et plus particulièrement nos pratiques et nos relations à la mobilité (généralisation du télétravail, aménagement des horaires, diminution des hyper-pointes de déplacements, expérimentation de mobilités alternatives, désaffectation des modes collectifs et partagés au profit des modes individuels...).



La circulation en Région Sud.

Traitement Agam

L'ACCÉLÉRATION DU DÉVELOPPEMENT DU E-COMMERCE

Jusqu'alors marginal dans le commerce en ligne, le secteur de l'alimentaire est celui qui a le plus contribué à la progression du e-commerce lors de la crise sanitaire. Cette progression a accéléré une tendance présente depuis plusieurs années. À l'avenir, l'intensification du commerce en ligne va engendrer plusieurs transformations urbaines parmi lesquelles :

- la réduction du nombre de lieux traditionnels du commerce et l'hybridation des magasins avec d'autres usages, sortant du format « boutique spécialisée » et transformant le paysage com-

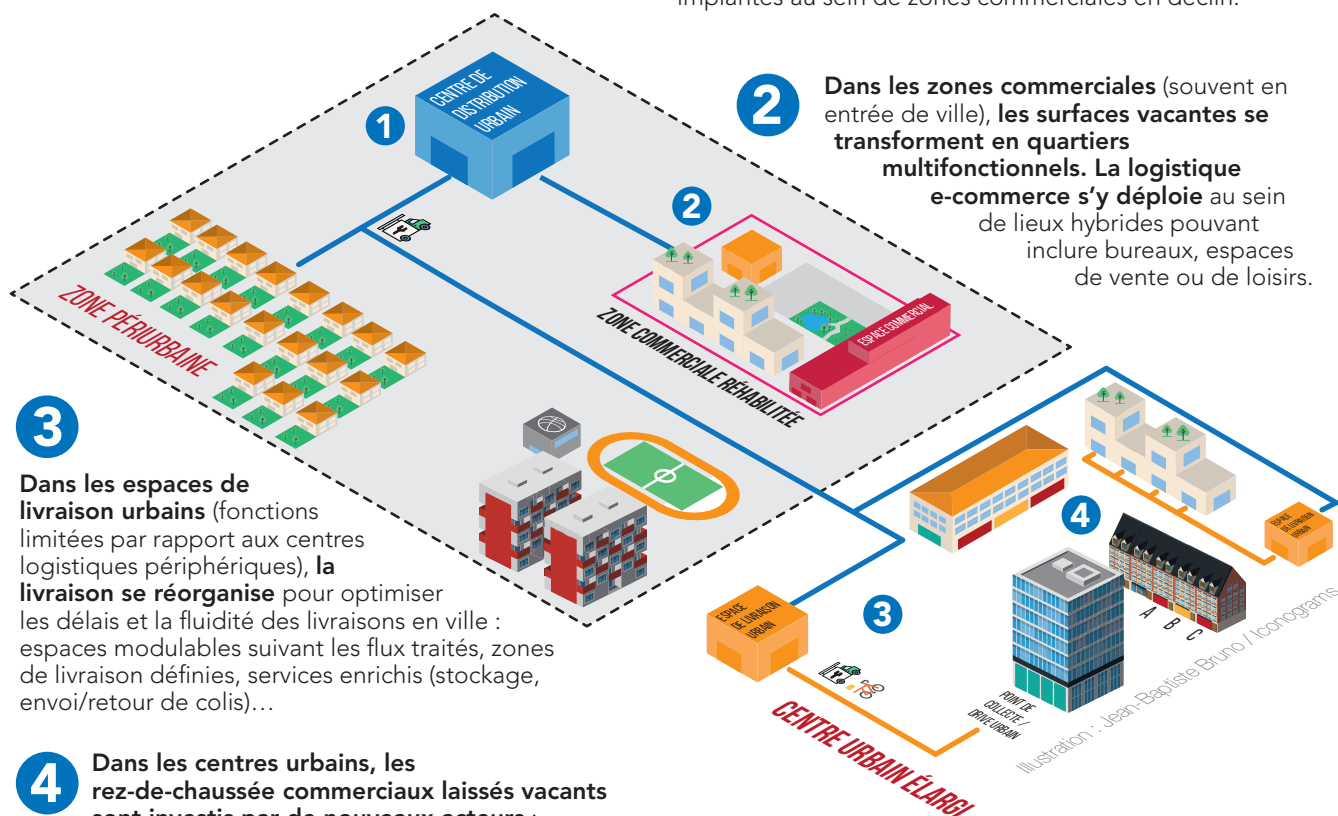
mercial des centres-villes par une dimension plus expérientielle ;

- la détérioration de la compétitivité des zones commerciales monofonctionnelles et l'augmentation de la vacance commerciale ;
- l'accroissement des besoins logistiques et l'usage du « click and collect » ainsi que le développement des systèmes de drive (notamment piétons).

Ces évolutions méritent d'être suivies dans le cadre d'un projet global de territoire, traduit dans les documents d'aménagement et d'urbanisme, dans une logique de rationalisation de l'espace (en articulant le commerce à d'autres activités).

L'impact du e-commerce sur la ville

- 1** Dans les grands centres de distribution périphériques (à proximité des grands axes de transport), le transport de marchandises est concentré et optimisé pour désencombrer les zones denses. Pour éviter l'urbanisation de nouvelles zones, ces centres sont implantés au sein de zones commerciales en déclin.



- 3** Dans les espaces de livraison urbains (fonctions limitées par rapport aux centres logistiques périphériques), la livraison se réorganise pour optimiser les délais et la fluidité des livraisons en ville : espaces modulables suivant les flux traités, zones de livraison définies, services enrichis (stockage, envoi/retour de colis)...

- 4** Dans les centres urbains, les rez-de-chaussée commerciaux laissés vacants sont investis par de nouveaux acteurs : entreprises « pure players » en quête d'espaces physiques (showrooms) y développent d'autres expériences de magasinage, acteurs de la logistique du dernier kilomètre, commerçants indépendants s'ouvrant au e-commerce en créant leurs plateformes et mutualisant entre eux l'espace physique. Le paysage commercial des centres-villes devient plus expérientiel.

LA VILLE QUI PREND SOIN DES URBAINS

Le confinement a donc été vécu de façon extrêmement différente selon le lieu de résidence, le niveau de revenus, le contexte et l'activité exercée ou l'inactivité conjoncturelle. Il a pu se traduire de différentes manières suivant les situations, allant de «j'ai pu télétravailler dans ma maison de campagne, m'occuper de mes enfants, et conserver mon salaire, aller me promener dans mon jardin» jusqu'à «je n'avais plus aucun revenu, mes enfants ont décroché scolairement, j'ai cru devenir fou en vivant à 5 dans un appartement sans extérieur quand les parcs étaient fermés». Démultiplié à l'échelle de la population, le confinement accroît ainsi considérablement le risque de morcellement social et sociétal. Pour beaucoup, la contrainte de l'isolement et d'un entre-soi pour préserver la santé individuelle se heurte de façon contradictoire avec le renforcement d'une promiscuité existante vécue dès lors comme un facteur d'augmentation du risque, dans un contexte de moyens disparates d'accès aux soins. L'urbanisme et les aménagements, façonnés pour être vécu dans un contexte dynamique et de liberté de déplacement se révèlent alors inégalitaires et ségrégatifs, au travers de la présence insuffisante de parcs et jardins dans certains quartiers ou du manque d'aménagements et d'équipements dédiés répondant aux besoins de populations vulnérables.

Ce constat amène à se questionner sur la définition et la nature possible de ce que serait idéalement une «Ville du care», définie comme une «Ville du prendre soin» de ses habitants de manière intégrée. En effet, 50% des déterminants de la santé sont liés aux modes de vie, il ne s'agit donc pas d'une médicalisation de l'urbanisme. La «Ville du care» embrasse donc une définition large de la santé, en dépassant l'unique vision hygiéniste de la ville. Elle place l'humain, l'habitant en tant qu'acteur de sa santé, au cœur des expériences urbaines et de son vécu quotidien.

Bouger plus: placer la santé au cœur de la cité

La pandémie a montré combien la protection des plus vulnérables était centrale pour sauver des vies. Une prévention efficace passe par une activité physique et sportive de l'ensemble de la population. Le sport trouve ainsi une dimension hygiéniste, au cœur d'un projet de société inclusif permettant de lutter contre l'augmentation des maladies chroniques liée à la sédentarité. Le sport et l'activité phy-

sique (marche, vélo) dans la ville de demain doivent être accessibles à tous les publics, notamment à ceux qui en étaient jusqu'alors éloignés (personnes handicapées, seniors, sédentaires), aux actifs et aux jeunes.

La pratique d'une activité physique est également un vecteur de socialisation et les bénéfices sur la santé sont multiples: amélioration des conditions physiques (cardio-vasculaires, musculaires, qualité du sommeil, capacité cognitives...), réduction et prévention des risques (diabète, obésité, dépression liée à l'isolement), ainsi que l'épanouissement personnel (bien-être, image de soi). Chacun doit pouvoir trouver le moyen de se réaliser dans une activité sportive de son choix en fonction de ses possibilités.. Divers moyens peuvent inciter à bouger au quotidien, depuis l'offre d'accompagnement virtuel sur les réseaux sociaux jusqu'aux campagnes de marketing social en passant par des plateformes d'utilisateurs ou des programmes associatifs visant à modifier nos comportements (cf «Bouge dans ta Ville»).

Enfin, une alimentation saine est un complément indispensable de l'activité physique. L'école est le premier lieu de sensibilisation au bien manger, notamment par sa déclinaison expérientielle au profit d'une consommation de produits locaux dans les cantines, et de parcours découverte (décryptage des nutriscores, cueillette de fruits et légumes dans les jardins partagés, écoles de cuisine).

La Ville du care, une ville dont le cœur bat H24

Une ville qui prend soin de ses habitants, qui les maintient en bonne santé, est une ville désirée par tous. Pendant le confinement, de nombreux équipements ont été fermés et les autorisations de sorties fortement restreintes ont mis en exergue toute l'importance et la nécessité de l'activité physique pour le bien-être de l'individu. Le confinement a ainsi contribué à accélérer la diffusion des pratiques sportives, et cela notamment en ligne (fitness, bien-être). Il a donné une plus grande visibilité aux activités physiques possibles dans un contexte urbain contraint et pouvant être compatibles avec une appropriation opportuniste et diversifiée des espaces publics. L'exercice sportif comme motif de déambulation dans la ville s'en est également trouvé amplifié. L'espace public devient ainsi «le plus grand terrain de sport praticable». Les pratiques émergentes

comme le street workout (utilisation de l'espace public) ou l'urbex (utilisation des lieux désaffectés) deviennent déterminantes lorsque gymnases, salles de sport et piscines sont fermés.

LES USAGES ET L'APPROPRIATION DE LA VILLE

L'inscription des espaces publics dans de nouvelles logiques d'usage

Cette crise sanitaire a aussi permis à chacun de réaliser l'importance de son cadre de vie et de s'interroger sur la qualité de son environnement proche. Par le jeu des restrictions de déplacements, notamment à un rayon d'un kilomètre autour du domicile, elle s'est traduite pour chacun par une meilleure connaissance de ce qu'offre l'environnement de proximité, de l'accès ou non aux services ou à des espaces publics.

Dans la pratique même de l'espace public, cette période de crise a ouvert la porte à l'occupation informelle des lieux, qu'il s'agisse de pratiques pour s'aérer voire se retrouver en comité restreint. Ainsi, des lieux habituellement occupés par des terrasses de restaurants se sont improvisés lieux de retrouvailles pour les enfants après l'école, point quotidien de sociabilisation en fin de journée. Libérés de leur fonction habituelle, certains espaces ont donc offert de nouvelles perceptions de la ville, de nouveaux usages, ouvrant ainsi possiblement à tout un chacun un sentiment d'appartenance plus manifeste à sa ville ou du moins son quartier.

Les pratiques nouvelles de ces lieux ont aussi révélé parfois une qualité des aménagements des espaces publics mal adaptée à ces nouveaux usages spontanés. Le mobilier urbain s'est avéré insuffisant ou nécessitant des modifications d'implantation (afin d'éviter la promiscuité des usagers), voire même inadapté aux usages plus marqués du numérique... Les pistes de réflexions sont multiples et variées quant aux possibles évolutions des espaces publics afin qu'ils puissent répondre à de nouvelles logiques d'usage différenciées.

L'appropriation par les habitants et l'urbanisme tactique

La tendance observée à l'investissement et à la réappropriation des espaces extérieurs par les habitants eux-mêmes grâce au développement de jardins ou d'espaces partagés et autogérés permet de



Couvent Levat à Marseille : résidence d'artistes et jardins partagés dans le cadre d'une occupation temporaire

retisser des liens et, souvent, une confiance en soi parfois mise de côté. L'appui sur les compétences humaines des habitants permet également de réactiver les solidarités et de rendre les habitants acteurs de l'amélioration de leur propre cadre de vie. Parfois, cela permet simplement de valoriser les capacités et la créativité des habitants.

La reconnaissance de la maîtrise d'usage et du « pouvoir d'agir » des habitants, le fait d'associer les usagers concernés aux projets d'aménagements des espaces qu'ils pratiquent à partir d'expériences innovantes constituent sans nul doute autant de champs d'interventions stratégiques pour l'avenir.

Parallèlement, l'évolution de pratiques de la ville de plus en plus « expertes » et/ou dépendantes du numérique, porte aussi un risque de plus grande exclusion pour les plus démunis, notamment les personnes sans domicile. Ces dernières années, plusieurs démarches portées par les pouvoirs publics visent à éviter cela. C'est le cas de la démarche « Lab Zéro », portée localement par la Préfecture de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et dont la méthode ambitieuse de sortir des logiques de silos en favorisant les actions transversales et le partenariat. À Marseille, l'objectif « Zéro sans-abrisme » à horizon dix ans est en cours de déploiement en mobilisant des leviers multiples.

3 / LES TRAJECTOIRES POSSIBLES : QUELLES PERSPECTIVES POUR NOS MODÈLES D'AMÉNAGEMENT ?

Paradoxalement, la crise aura aussi permis de mieux mettre en lumière les grands enjeux pour la ville de demain, notamment pour faire évoluer les modèles d'aménagement et prévoir une ville plus résiliente et adaptée.

UNE NÉCESSAIRE ADAPTATION DES LOGEMENTS

« Des logements confortables et sains, avec un espace extérieur privé ».

Dans un scénario ambitieux, la taille des logements (une pièce supplémentaire dédiée au travail à distance ou des espaces modulables), ses prolongements extérieurs (balcon, jardin en cœur d'îlot, toit-terrasse de copropriété), la valorisation d'espaces communs mutualisables revêtent une importance capitale. Cela correspond au scénario de « la ville adaptative ».

Ce scénario imposerait de renforcer les exigences de qualité et de revoir en partie le modèle économique actuel de la construction. Au-delà des espaces extérieurs et de la surface de distribution des pièces, il nécessite de travailler la forme urbaine et la densité (afin de limiter les covisibilités), l'adaptation au climat local (mieux vivre son logement hiver comme été), l'isolation acoustique (lors d'un confinement, tout le monde est chez soi en même temps), ainsi que la contribution au lien social (espaces partagés, logements partagés). Ce scénario de la ville adaptative s'inscrit dans un rapport public/privé qui est à réinventer, dans lequel d'autres modes de gestion collectifs seront nécessaires pour voir émerger de tels espaces communs au sein des résidences privées.

LE QUARTIER COMME ESPACE RESSOURCE

« Recentrer l'organisation de notre vie quotidienne à l'échelle du quartier ».

Le concept de « la ville du quart d'heure » (Carlos Mareno) ou encore celui de « la ville en pantoufle » (Philippe Madec) insistent sur un accès aux fonctions essentielles dans un périmètre restreint « habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner, apprendre, et s'épanouir ».

La ville des proximités « se met au service de ». Pour optimiser les avantages de la concentration, il est aussi nécessaire d'y développer plus de mixité avec un couplage habitat/emploi et une diversité des activités. Sur le plan opérationnel, cela peut se traduire par la mise à disposition de foncier, de façon définitive ou provisoire, permettant l'aménagement d'espaces mutualisés et appropriés par les usagers (coworking, espaces de jeux, de sport) au cœur des quartiers.

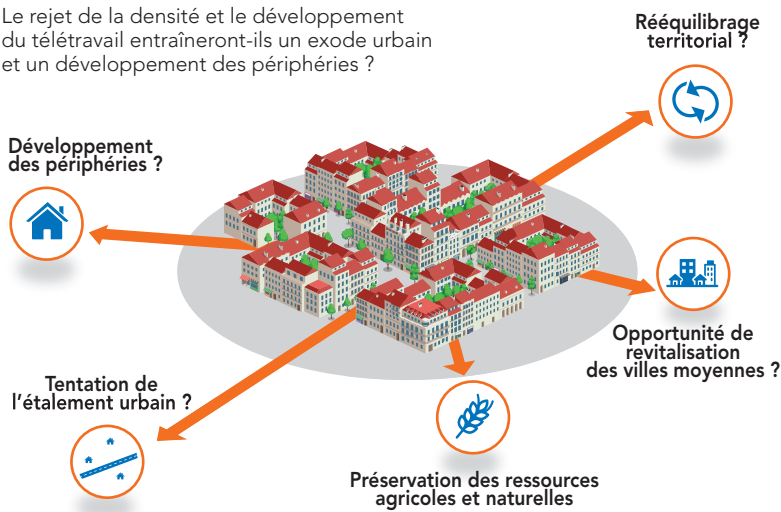
DISTANCES ACCEPTABLES ET ÉQUILIBRES TERRITORIAUX

Depuis les années 1970, de nombreuses fonctions ont été mises à distance des centres villes et des habitants. La crise sanitaire a rappelé les limites de l'éloignement des lieux de vie, d'emploi et de consommation dans un modèle extensif. En parallèle, elle a rendu plus désirable le modèle de la « maison avec jardin » offrant plus d'espace et de nature. Aujourd'hui, ces périphéries restent pour la plupart équipées mais très dépendantes des centralités pour certaines fonctions. Des drives en zone périurbaines se développent, ainsi que des micro centralités (polarités commerciales, création de petits lieux de vie), mais cette forme de polarisation renforce la dévitalisation en cours des centres villes. Pour ses impacts environnementaux à grande échelle, ce modèle d'aménagement extensif ne paraît pas soutenable. La préservation des sols et l'arrêt de leur artificialisation, l'absence d'alternative à la voiture individuelle et la difficulté de développer des transports en commun dans les secteurs plus diffus, sont une limite à la poursuite du développement périurbain. D'un point de vue sociétal et environnemental, les objectifs de limitation de la consommation énergétique induits par les déplacements nécessaires vont aussi à l'encontre de ce modèle de ville éclatée.

La maîtrise de l'éclatement des fonctions, des usages, et plus largement des territoires, porte avant tout à penser le territoire au regard des liens qui s'y développent. Mieux répondre aux attentes et contraintes des entreprises, des habitants, des consommateurs passe par un équilibre entre les besoins individuels et l'intérêt général. Dans cette optique, la question des coûts (économiques, sociaux et environnementaux) de notre modèle d'aménagement apparaît centrale.

Faire évoluer les modèles d'aménagement

Le rejet de la densité et le développement du télétravail entraîneront-ils un exode urbain et un développement des périphéries ?



ÉQUILIBRES TERRITORIAUX

- Mise à distance des centres-villes et des habitants.
- Cloisonnement des fonctions.
- Relations distances-temps.

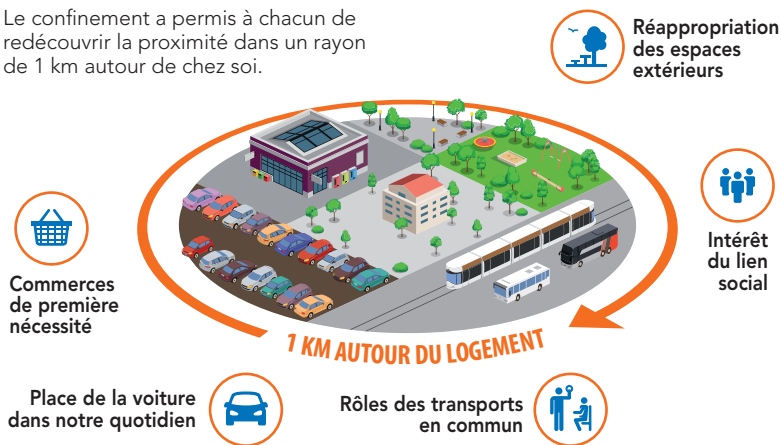
Les **+** : **LA VILLE RECENTRÉE**

- Armature urbaine et fonctionnelle repensée.
- Local/autosuffisance.
- Rapprochement des lieux d'habitat.

Les **-** : **LA VILLE EXTENSIVE**

- Modèle coûteux
- Concurrences
- Modèle extensif et pavillonnaire
- Dévitalisation des centres-villes

Le confinement a permis à chacun de redécouvrir la proximité dans un rayon de 1 km autour de chez soi.



PROXIMITÉ

- Courte distance
- Lien social
- Partage
- Diversité de l'offre

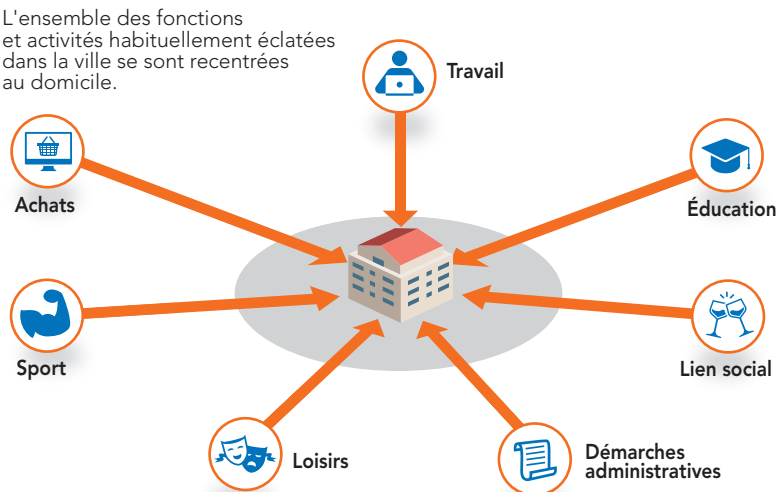
Les **+** : **LA VILLE CHOISIE**

- Ville des voisins
- Ville ressource
- Ville désirable
- Ville des liens

Les **-** : **LA VILLE SUBIE**

- Manque d'espaces verts
- Densité
- Ville agressive
- Pollution

L'ensemble des fonctions et activités habituellement éclatées dans la ville se sont recentrées au domicile.



LA VILLE DOMICILE

- Individualisation des comportements.
- Recentrage de l'individu sur lui-même.

Les **+** : **LA VILLE ADAPTATIVE**

- Nouveaux besoins, nouveaux usages
- Formes urbaines
- Qualité de vie
- Espaces mutualisables et modulables

Les **-** : **LA VILLE SÉGRÉGATIVE**

- Habitat subi
- Obsolescence
- Fractures sociales et générationnelles

LA VILLE COMME CREUSET DE LA RELANCE

En arrêtant massivement les activités, la crise sanitaire a considérablement fragilisé l'économie à l'échelle nationale. Considérant l'ampleur des plans de relance nécessaires, les crédits publics d'urgence débloqués afin de maintenir un équilibre sont susceptibles d'être plus particulièrement captés par les villes, et d'y générer de multiples co-bénéfices. Ainsi, « l'économie urbaine » peut notamment constituer un moteur essentiel de la reprise en cours, et générer ainsi de nouveaux gisements d'emploi.

Depuis plusieurs années, la montée en puissance des enjeux de renouvellement urbain et d'urbanisme circulaire, de mixité urbaine et fonctionnelle, remettent aujourd'hui au premier plan la valeur d'usage des sols plutôt que leur valeur foncière. L'intensification et la permutableté de ces usages, la transformation de l'existant et le recyclage des espaces déjà urbanisés deviennent des priorités. Conjugés aux nouveaux paradigmes de la transition écologique, du retour au local, et de l'inclusion sociale, l'économie urbaine peut redevenir un moteur de la croissance économique des métropoles.

Le cœur du réacteur, c'est d'abord la fabrique de la ville

Différents secteurs d'activités tels que le BTP, l'aménagement, l'environnement ou l'artisanat participent aujourd'hui de la régénération de la ville. Ces secteurs interviennent dans une pluralité de domaines et à différentes échelles, qu'il s'agisse de la réhabilitation des immeubles en péril ou des logements insalubres, des équipements (écoles, bibliothèques, équipements sportifs et culturels...), mais aussi des espaces publics, des espaces d'activité, la dépollution, la renaturation, voire encore du maillage en transports urbains et modes doux. En termes de support, cette « fabrique » intègre la transition écologique de la ville à travers la rénovation thermique des logements, des équipements, l'écologie urbaine, l'économie circulaire. Les effets du changement climatique vont nécessiter une adaptation du territoire conjuguant la sobriété énergétique et la réduction de la consommation foncière (au regard de laquelle la loi « Climat et Résilience » constitue un virage majeur). Concernant les habitants, elle doit intégrer également la cohésion sociale (avec l'accent mis sur la formation et la mobilisation accrue de la commande publique).

Dans cette régénération urbaine, s'inscrivent aussi des pans entiers de l'économie présentielle comme de l'économie productive :

- l'économie présentielle se définit comme l'économie locale tournée vers les besoins des habitants ;
- l'économie productive concerne les activités produisant des biens majoritairement consommés hors de la zone, ainsi que les activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.

L'économie urbaine renvoie ainsi à la coexistence de ces activités au sein d'un même espace urbain. Leur mobilisation, si celle-ci est pilotée de manière intégrée, peut créer de la valeur dans un contexte d'accès plus restreint aux marchés étrangers, et la proximité (au sens physique) peut alors s'avérer comme un avantage.

LES VILLES DE LA RÉGION SUD DEMAIN : DES LEVIERS DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

D'un point de vue économique à court terme, cette transition écologique est susceptible de présenter un risque de pertes d'emplois pour certaines filières carbonées très présentes en Région Sud, notamment sur la métropole Aix Marseille (pétrochimie). Toutefois, elle constitue également une opportunité de préserver les ressources naturelles et d'y créer de nouvelles filières.

Le Plan « France Relance » flèche 30 milliards d'euros sur la transition écologique, soit 30% du montant global. La Région peut s'en saisir pour initier plusieurs chantiers stratégiques :

- la rénovation énergétique du bâti pour (ré)orienter la filière BTP et ses 47 000 emplois, notamment autour du résidentiel/tertiaire (30% du total des émissions de gaz à effet de serre) et des équipements scolaires ;
- la production d'énergies renouvelables, pour renforcer la production locale d'énergie (seulement 15% de ses besoins, dont 4% d'énergies renouvelables) autour d'atouts naturels de la région (soleil, mer, vent) et de nouvelles filières (hydrogène notamment, faisant l'objet d'un Plan national) ;
- la valorisation des ressources pour développer plusieurs filières: celle des déchets pour amélio-

rer le pourcentage de déchets ménagers triés (seulement 10% actuellement) dont le recyclage de l'aluminium, du carton ou du verre; celle de la filière bois pour offrir plusieurs débouchés autour de la construction, de l'énergie, du papier et contribuer au maintien du milieu forestier; celle de la filière génie écologique pour restaurer les écosystèmes terrestres et littoraux qui contribuent à l'attractivité et mobilisent des compétences à haute valeur concurrentielle.

Au-delà de cette approche économique, une prise de conscience collective commence à émerger sur la fonction nourricière du sol, dont la mise en culture participe du cycle alimentaire et peut s'inscrire dans les circuits courts, tout en constituant également un support fondamental du maintien de la biodiversité. Le sol représente donc une ressource précieuse qu'il convient de préserver, notamment par la mise en œuvre du renouvellement urbain comme nouvelle norme face à l'extension. Dans cette perspective, la réhabilitation des friches est un levier de dépollution et de création d'emploi. Plus généralement, l'ensemble des espaces urbains doit être pensé différemment pour contribuer à l'amélioration de la qualité de vie dans les centres-villes et permettre de limiter le départ des habitants vers la périphérie. Parmi les «aménités urbaines» sur lesquelles il conviendra de se pencher pour en maximiser les qualités, l'accessibilité en modes actifs (marche à pied, vélo) et en transports en commun, la présence de la nature en ville, le confort thermique des bâtiments, la qualité de l'air respiré et celle des eaux de baignade sont autant de pistes à explorer.

Rappel du Plan France relance

Chacune des métropoles de la Région Sud a établi sa stratégie concernant le Plan France relance mis en place par le gouvernement français pour permettre la relance économique du territoire national face à la crise économique liée à la Covid-19 sur la période 2020-2022.

En quoi consiste-t-il dans les grandes lignes ?

- Il consacre 6,7 Md€ à la rénovation énergétique des logements privés, des locaux de TPE/PME, des bâtiments publics de l'État et des logements sociaux.
- Il mobilise 1,2 Md€ pour aider les entreprises industrielles à investir dans des équipements moins émetteurs de CO₂.
- 1,2 Md€ au vélo et au développement des transports collectifs tels que métro, tramway, bus et RER métropolitain, pour apporter des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement.
- Il consacre 4,7 Md€ au soutien du secteur ferroviaire. L'objectif: offrir une alternative attractive et efficace au transport routier, tant pour les passagers que pour les marchandises. Ce soutien contribue à la diminution de l'empreinte carbone et environnementale des transports.
- Il mobilise 2,5 Md€ pour la reconquête de la biodiversité sur nos territoires, la lutte contre l'artificialisation des sols et l'accélération de la transition de notre modèle agricole pour une alimentation plus saine, durable et locale.
- 6 Md€ du plan de relance sont consacrés à l'investissement dans les secteurs sanitaire et médico-social ainsi que dans le numérique en santé.
- 1,6 Md€ sont mobilisés pour augmenter le nombre de formations qualifiantes à disposition de l'ensemble des jeunes qui arrivent sur le marché du travail dès septembre.

Bibliographie

Cette publication résulte de la lecture, de l'analyse d'études, travaux, publications, parmi lesquels:

Des travaux et publications Agam:

- Cités possibles
- Regards de l'Agam n°104: Habitat des séniors, une population diverse, des enjeux multiformes
- Regards de l'Agam n°99: Ville végétale, ville désirable
- Regards de l'Agam n°96: Les centres des villes et des villages
- Envie de ville - diagnostic territorial: synthèse

Articles de presse:

- Emmanuelle Wargon lance un grand débat sur l'habitat de demain/ Les Échos - ElsaDicharry - 26/08/2021
- Quartier, rue, bâtiment: immersion dans la ville rêvée de 2050 / The Conversation - 01/07/2021
- L'immobilier après le Covid-19: vers des logements plus verts, plus modulables, plus chers? / Le Monde, Ludovic Clerima - 01/07/2021

Le partenariat entre les agences d'urbanisme et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mis en place en 2015 dans le cadre d'une convention triennale, ce partenariat d'une ampleur inédite en France, permet la mutualisation des capacités d'études et d'observation à l'échelle régionale. Relevant soit de la mise en commun d'expertises, soit de productions de données et d'analyses, ces actions couvrent des thèmes variés et transversaux, comme la mobilité, la planification, le développement durable, l'aménagement ou l'économie. L'objectif de ces travaux est de permettre une meilleure coordination des politiques publiques au niveau régional.



site : regionpaca.fr/connaissance-du-territoire