

Cités Possibles

Avril 2021

VILLES CHOISIES VILLES SUBIES?



**Perspectives pour la ville
d'après Covid**

Cités Possibles

Directeur de publication

Christian Brunner

Comité de rédaction

Nathalie Bruant-Sérac, Laurent Couture, Simon De Bergh,
Clémentine Yvrel, Samuel Roumeau

Comité éditorial

Anne Berbey, Carole Bringues, Sylvie Lartigue, Xavier Moiroux, Vincent Tinet

Illustrations, infographies

Nicolas Gros, Laurent Patain, Pôle Production graphique Agam

Conception graphique

Laurent Patain, Pôle Production graphique Agam

© Agam - Avril 2021

Éditorial

Dans ses missions permanentes de veille et d'anticipation, l'Agam est engagée au long-court dans l'exploration des transitions auxquelles sont confrontés les territoires.

Dans cette période de crise exceptionnelle, au plan sanitaire, économique, comme au plan des remises en question sociales, environnementales et urbaines, l'Agam est mobilisée avec ses partenaires, pour capitaliser sur ses travaux et être réactive dans l'évaluation de la situation, pour suivre l'évolution de l'activité, de l'emploi, des déplacements... Elle a aussi largement contribué à l'élaboration d'un plan de relance et de renouveau d'Aix-Marseille-Provence qui prépare "la Métropole d'après", délibéré fin juillet.

Devant l'ampleur des impacts et des remises en question de toute nature, nous avons souhaité poursuivre la mobilisation de l'agence dans une démarche collective intitulée "Cités possibles, ville subie ou ville choisie ?"

En effet, à la croisée des enjeux de toute nature, accentués par la crise, notre modèle de ville est particulièrement interrogé : confinement plus difficile en ville, craintes des risques sanitaires dans les transports, les lieux de concentration, arrêt des activités culturelles, des restaurants, de tout ce qui fait battre le cœur de la ville. Pourquoi continuer de choisir la ville aujourd'hui ? Que proposer aux urbains demain ?

La démarche, dont nombre de sujets rejoignent les réflexions de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) pour le colloque (dématérialisé) de cette année, est d'abord conçue comme un exercice collectif et unificateur valorisant la capacité d'une agence d'urbanisme à se projeter, faire évoluer ses propres façons de faire et de penser, et ainsi contribuer à un mouvement plus large de préparation des cités possibles de demain avec tous les acteurs de la ville.

Notre volonté d'associer largement tous ces acteurs à nos travaux s'est heurtée ces derniers mois aux difficultés de se rencontrer et d'échanger autrement que derrière un écran. Nous avons sollicité quelques partenaires dont les propos se retrouvent en citation dans ce magazine, et nous poursuivrons cette ouverture dans la suite de la démarche.

Cette démarche participe aussi d'une volonté de l'agence de développer ses activités de prospective. En 2019, l'Agam avait déjà réalisé, en partenariat avec la Métropole Aix-Marseille-Provence et l'Aupa, un cycle de conférences (www.lesconversationsdesfuturs.com) sur les futurs de la société, des ressources, du travail, des modes de vie. Les conférences, plébiscitées par nos partenaires, reprendront dès que l'évolution de la situation sanitaire le permettra et ces travaux sur la ville de demain nourriront évidemment ces rencontres.

En parallèle, l'agence a aussi créé en interne un "Lab'urbain" chargé de réfléchir aux impacts urbains (notamment immobiliers) des usages numériques accélérés.

En 2021, nous allons continuer de multiplier les initiatives et les productions sur la ville, et nous en nourrir pour injecter plus de prospective dans nos études. Le choix d'un format "magazine" est aussi nouveau pour l'Agam, et traduit l'envie de rendre plus accessibles des approches de techniciens sur la ville.

Je remercie toute l'équipe pour son enthousiasme et son implication dans cette démarche et vous souhaite une bonne lecture.

Christian Brunner

Directeur général de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise

Sommaire

6 Introduction

8 Retour sur 2020

10 Les nouveaux paradigmes socio-économiques

12 L'économie urbaine, moteur de la relance ?

17 La transition écologique

18 L'inclusion sociale

19 Le retour au local

20 La rupture vient des usages

22 Parcours de vie, parcours de ville

29 Derrière les écrans, la ville

34 Télétravail : le risque d'une ville à distance ?

37 La ville de la santé et du bien-être

39 Prendre soin des urbains

40 Santé et pratiques sportives dans nos espaces de vie

45 Un espace urbain favorable à la bonne santé en ville

48 Aménager la ville post-Covid

50 Domicile, quartier, territoires

56 La ville par les vides

60 Mettre en œuvre une mobilité durable et choisie

64 Fresque des possibles



© Infographie : Nicolas Gros-Marker Power – Wild is the game, Agam, 2021

Introduction

La crise sanitaire qui bouleverse le monde autant que notre quotidien trouve un écho particulier dans la ville.

Les confinements et couvre-feux sont vécus très différemment par les habitants selon le lieu de résidence, le type de logement et son environnement, et la nature de l'emploi occupé. Et ils sont ressentis comme particulièrement contraignants en ville, malgré les avantages urbains de la proximité. Par ailleurs, la généralisation du télétravail, du e-commerce et du e-learning impacte l'activité et la dynamique des

centres villes. Sur le long terme, les acteurs de l'immobilier s'inquiètent des impacts du télétravail sur l'évolution des marchés de bureaux. En effet, plusieurs entreprises ont pris les devants en saisissant l'opportunité d'économie de mètres carrés et en commençant à réorganiser les espaces de travail. Avec quelles conséquences? Quel avenir pour les centres vidés des salariés qui il y a quelques mois mangeaient, consommaient, faisaient du sport autour de leur lieu de travail?

Enfin, le manque de nature particulièrement ressenti dans les confinements et l'aspiration à un cadre de vie plus vert "poussent" certains à partir s'installer en périphérie (parfois lointaine), alimentant encore un vaste mouvement de desserrement urbain aux conséquences écologiques déjà connues. Pour ceux qui restent en ville, les prix des logements avec terrasse ou balcon augmentent sensiblement quand ceux des logements sans extérieur se tassent. Les déplacements chamboulés par les premiers confinements sont revenus à un niveau plus important, mais les transports en commun se trouvent en partie désaffectés, au profit d'alternatives individuelles. Comment continuer à financer des systèmes de transports collectifs pourtant indispensables au fonctionnement des villes et collectivement nécessaires face aux enjeux climatiques ?

S'il est difficile de prendre du recul au cœur de la tempête, toute crise est aussi une opportunité de bouger les lignes, de changer de direction. En révélant des fragilités face à des évolutions socio-économiques précipitées, la crise nous offre une opportunité d'accélérer, d'amplifier, d'adapter nos villes aux grands enjeux écologiques, sociaux, citoyens. C'est cette opportunité dont la démarche "Cités possibles, villes choisies, villes subies ?" veut se saisir. Pour cela, les travaux ont exploré deux scénarios :

- un scénario "ville subie" d'un retour progressif au monde d'avant avec quelques adaptations en forme de "leçons tirées de la crise" comme la relocalisation de quelques activités de production ou la réorganisation de quelques filières ;
- un scénario de rupture et de tous les possibles, fondé sur des changements profonds d'objectifs et de méthodes dont certains ont été entrevus pendant la crise mais qu'il faudra ancrer de façon volontaire et optimiste : proximité, nature, entraide, consommation locale, durable...

La démarche interne de l'Agam a mobilisé six groupes de travail distincts mais complémentaires sur le "phygital" (les impacts physiques du numérique sur la ville), les évolutions des mobilités, les emplois et les activités dans la "ville d'après", la santé au cœur du projet collectif, les évolutions du modèle d'aménagement, et les usagers de la ville.

Ce magazine présente une synthèse des travaux des groupes depuis mi-2020. Ces travaux seront poursuivis pour intégrer plus d'échanges, qui se sont trouvés limités par les mesures sanitaires, avec les partenaires de l'agence d'urbanisme et les acteurs de la ville.

Il comporte trois parties et un grand dossier central. La première partie explore les nouveaux paradigmes économiques, supports du redémarrage des activités et des villes. Comment opérer une relance durable, qui participe de la transition écologique, de l'inclusion sociale et du retour au local ? La seconde interroge l'évolution des usages pour mieux repérer les besoins des urbains et adapter la ville à leur besoins. La troisième s'attache à décrire ces adaptations nécessaires du modèle d'aménagement et proposer des évolutions dans les façons de faire et concevoir les villes. Au cœur du magazine, un grand dossier interpelle sur l'enjeu d'une prise en compte bien plus systémique des questions de santé et de bien-être pour une ville plus attentive aux attentes des urbains.

Demain, quels choix collectifs pour la ville ? Effet bulle d'une crise plus ou moins vite effacée par des plans de relance sans précédent qui nous auront remis à moyen terme dans les rails du monde d'avant ? ou accélérations et ruptures profondes qui nous offrent l'opportunité d'une autre voie, plus écologique, plus résiliente, qui donnent envie de choisir la ville ?

Retour sur 2020 : une année

JANV.

FÉV.

MARS

AVRIL

MAI

JUIN

MESURES SANITAIRES

Circulation active du nouveau coronavirus (SARS-COV2) en Chine (Province de Wuhan). Premiers cas en Europe.

Rapatriements depuis l'étranger. Premiers décès en France.

Première Loi d'Urgence Sanitaire. Tensions mondiales sur l'approvisionnement en masques / gel.

14 avril : 1^{er} pic épidémique. 32 000 patients Covid dans les hopitaux. 15 000 morts. Au pire de la crise, 1 500 morts / jour.

2nd tour des élections municipales organisé avec un important dispositif sanitaire.

L'application "Stop Covid" est lancée. Elle sera globalement très peu téléchargée par les Français, évoluant 4 mois plus tard pour devenir "TousAntiCovid".

Premier confinement "strict" (8 semaines)

Déconfinement progressif

CONSÉQUENCES POUR LES VILLES ET LES TERRITOIRES

La population quitte massivement les plus grandes métropoles (-20% à Paris), les départements ruraux avec de nombreuses résidences secondaires gagnent des habitants. Source : INSEE, données Orange

Retour partiel des habitants dans les grandes villes. Les grands pôles universitaires ne voient pas revenir les étudiants.

Source : INSEE, données Orange

Baisse massive des mobilités :

- -80% de circulation routière (région Sud) pendant les 15 premiers jours du confinement, -50% pendant les dernières semaines ;
- -95% de covoiturage (région) ;
- -90% de déplacements à pied ou à vélo (France) ;
- -80 à -90% d'usage des transports en commun.

Source : INSEE, données Apple, Google, Moovit

Reprise massive des mobilités : 80 à 90% des déplacements habituels ont repris dès la fin du mois de mai.

Source : INSEE, données Apple, Google

80% des cadres déclarent télétravailler en mai. Ne plus avoir à se déplacer chaque jour sur le lieu de travail est le premier motif de satisfaction. 25% des emplois tertiaires en télétravail.

Source : DARES

Modes de vie "confinés" et nouveaux usages : travail et apprentissage à distance, sociabilité en ligne, culture et sport trouvent des relais en ligne, consommation davantage locale (changement des chaînes d'approvisionnement).

Biodiversité en ville : espèces végétales plus visibles et incursions plus nombreuses d'animaux sauvages.

1/3 des personnes en emploi ont été (totalement ou partiellement) mises en situation de chômage technique et/ou chômage partiel. Ouvriers, employés, artisans-commerçants y ont le plus recours. Source : INSEE

Des pertes d'activité importantes, différenciées selon les secteurs :

- -10% dans l'agriculture ;
- -44% dans l'industrie (hors agroalim./raffinage) ;
- -68% dans la construction ;
- -27% dans les services marchands (dont -46% dans les commerces/hébergement/restauration).

Source : Banque de France

Essor du e-commerce pendant le premier confinement :

- croissance de 5,3%, portée par la vente de produits en ligne ;
- +83% d'achats en ligne auprès des enseignes-magasins (croissance moindre dans les enseignes 100% en ligne), seulement 6% avant confinement ;
- forte baisse des services en ligne (vente de voyages).

Source : FEVAD

+40 à 45% des besoins d'aide alimentaire d'urgence.

Source : Croix Rouge

sur les activités économiques

sur les inégalités

sur les mobilités

sur les modes de vie

particulière

JUIL.

AOÛT

SEPT.

OCT.

NOV.

DÉC.

2021.

Été : moindre circulation du virus (<1000 cas détectés / jour), reprise de l'épidémie fin août.

Rentrée scolaire avec un important dispositif sanitaire. Les salariés rejoignent massivement leur lieu de travail.

Déploiement progressif de la stratégie "Tester-isoler-tracer", laboratoires sous pression (tests : files d'attente, délais, difficultés d'approvisionnement).

Fortes pressions des commerçants et du milieu culturel pour la réouverture des commerces.

2nd pic d'hospitalisation atteint ?

Des "adaptations" du confinement sont annoncées en prévision des vacances de Noël.

Fin novembre, 2,1 millions de Français ont contracté la Covid-19 (cas confirmés), près de 46 000 en sont morts. Les plus "touchés" par le virus sont les 30-49 ans (cas positifs), les personnes âgées en décèdent le plus (77% des morts ont plus de 75 ans). Les habitants des villes, les travailleurs dans le domaine du soin, les diplômés, les habitants des quartiers prioritaires, les habitants de logements sur-occupés sont sur-représentés parmi les cas confirmés. Source : INSERM, DREES

Retour "à la normale" avec maintien de certaines restrictions et distanciation

2^e confinement (6 semaines)

Reprise massive du travail en présentiel : seulement 12% de télétravailleurs (3% avant crise).

Source : DARES

Universités entièrement en "distanciel". Télétravail à nouveau obligatoire (moindre application de cette mesure) : 15% des salariés du privé. Source : DARES

Le gouvernement présente un Plan de Relance de 100 milliards d'euros (France Relance).

Baisse des mobilités, dans des proportions très inférieures au printemps 2020 : env. -30% de déplacements en France, -33% d'usage des transports en commun.

Source : INSEE, données Apple, Google

Amazon déclare un bénéfice record au niveau mondial de 5,2 milliards au 2^e trimestre.

Perte de PIB estimée à -4% en septembre (par rapport à son niveau pré-pandémie).

Source : Banque de France

Perte de PIB estimée à -12% en septembre (par rapport à son niveau pré-pandémie).

Source : Banque de France

L'activité économique en France a reculé de près de 20% au 2^e trimestre 2020 (par rapport au 2^e trimestre 2019). Bouches-du-Rhône : emploi salarié privé en recul, +3% de demandeurs d'emploi au 2^e trimestre.

Source : INSEE, ACOSS

Arrêt du marché de l'immobilier de bureau : la demande placée baisse de 46% en Ile-de-France au 2^e trimestre 2020, -11% sur Aix-Marseille (par rapport à 2019). Source : ImmoStat

Augmentation de 10% des demandes de RSA.

Source : Départements

Nette augmentation des arrêts de travail de longue durée avec la crise : +33% par rapport à 2019.

Source : Malakoff Humanis

Le revenu disponible (brut) des ménages a reculé de 2,6%. D'importantes disparités selon les ménages : les plus pauvres déclarent être les plus touchés.

Source : enquête INSEE

Entre janvier et septembre 2020, 6,5 millions de consultations en ligne via Doctolib (contre 100 000 en 2019).

Source : Doctolib

Recul de l'activité moins sensible que lors du premier confinement :
• -40% dans les commerces / hébergement / restauration, 12% pour les autres services marchands ;
• Baisse < -10% dans tous les autres secteurs ;
• 1/4 des salariés sont au chômage partiel.

Source : Banque de France

Pétitions en ligne et requêtes d'élus en faveur d'une extension des conditions d'accès aux espaces de nature en période de confinement. Le périmètre de promenade est finalement étendu à 20 km fin novembre.

Lent redémarrage touristique en juillet, bonne saison en août. -62% de trafic passagers (dont -74% à l'international) pendant la 1^{ère} quinzaine d'août à l'aéroport Marseille-Provence (par rapport à août 2019).

Source : Office Métropolitain du Tourisme

La France anticipe une récession aux environs de 10% en 2020 et une hausse de 800 000 demandeurs d'emploi. Certains effets "à retardement" de la crise (et du confinement) doivent être anticipés : risques psychologiques et sociaux en 2021, avec de possibles répercussions politiques. Au regard des enjeux soulevés par la crise sanitaire, des usages et des (nouveaux) besoins que celle-ci a révélés, comment les territoires doivent-ils s'adapter, et en particulier les villes ?



Les nouveaux paradigmes socio- économiques

pour sortir de la crise
et adapter nos villes

La crise sanitaire a engendré une crise économique sans précédent. Le PIB français devrait chuter de 8 à 9 points en 2020 (par rapport à son niveau de 2019), avec une estimation de destruction d'au moins 800 000 emplois.

Mais en mettant à l'arrêt des pans entiers de l'activité, cette crise a aussi mis dans la lumière certains paradigmes : transition écologique, inclusion et retour au local s'affirment clairement comme les piliers d'une relance économique capable de s'inscrire dans la durée. Au niveau national, le plan de relance français présenté le 3 septembre 2020 ("France Relance") s'élève à 100 milliards, avec 70 mesures organisées suivant 3 axes : la transition écologique, la compétitivité, la cohésion sociale et territoriale. Avec la mise en place d'un nouveau confinement à l'automne 2020, d'autres aides devraient être débloquées dans les prochains mois, ciblant les secteurs les plus touchés. De son côté, la Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) se mobilise pour relancer l'économie, et compléter les mesures d'urgence déjà engagées.

Le premier article de cette partie postule que l'économie urbaine, entendue comme l'association de certains pans de l'économie présentielle et de l'économie productive, peut être un levier majeur au service de la relance. Trois courts articles viennent ensuite compléter l'approche en offrant un coup de projecteur sur ces (nouveaux) paradigmes économiques, pour lesquels les collectivités ont un rôle central, et qui sont les leviers d'une relance durable :

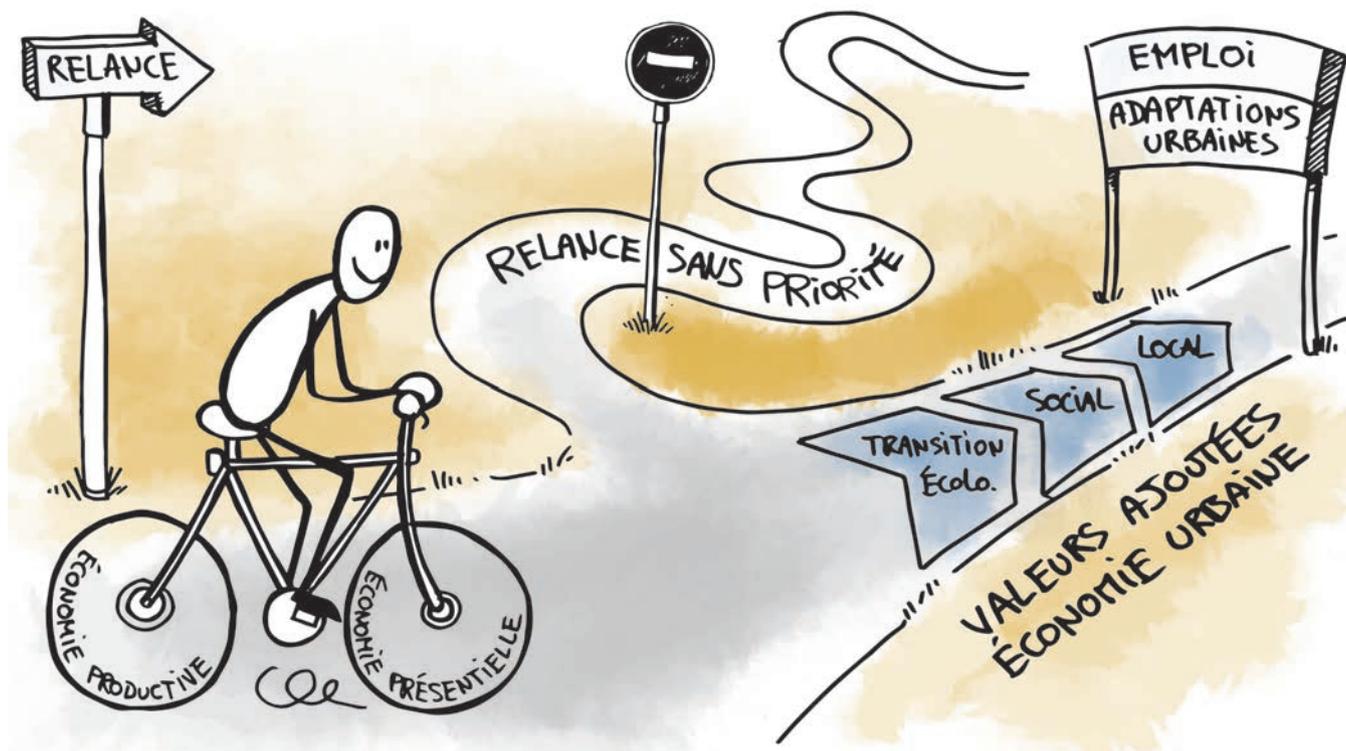
- La transition écologique, d'essence transversale, pose des questions d'organisation du territoire, de ses institutions et de ses acteurs. Elle peut à la fois générer un important potentiel de création d'emplois et de valeur ajoutée d'activités plus "vertes", mais pas nécessairement compenser toutes les pertes d'emplois consécutives à la crise, qui s'ajoutent par ailleurs à celles déjà induites par la numérisation et robotisation des activités. En 2013, des chercheurs d'Oxford estimaient que la moitié des emplois pouvaient être menacés ; une étude plus "optimiste" publiée par France Stratégie en 2016 modulait l'estimation avec 15% des emplois français menacés à moyen terme. Quel que soit le chiffre, on comprend bien que la crise "précipite" des tendances largement à l'œuvre et dépasse largement la question économique.

- L'inclusion sociale, qui peine déjà à être au niveau des enjeux de pauvreté et d'inégalités du territoire, apparaît aujourd'hui comme l'airbag d'une partie de la société. La solidarité avec les plus démunis et vulnérables est centrale : ne pas y parvenir alimente la ségrégation territoriale et la ghettoïsation des villes. Le soutien au secteur social et à la santé, aux filières d'économie sociale et solidaire, qui génèrent aussi de nombreux emplois, doit être amplifié pour amortir la crise sociale et sanitaire. Plus que jamais, la formation se pose comme un enjeu capital d'insertion dans le monde du travail qui doit faire l'objet d'une mobilisation concertée de l'ensemble des acteurs concernés.

- Le retour au "local" (entendu ici comme le territoire métropolitain, mais qui peut inclure également les échelles nationale et européenne) offre des perspectives intéressantes. Si les possibilités de relocalisation doivent encore être approfondies, le renforcement et la résilience de l'économie de proximité peut générer des pistes nouvelles pour la création de nouveaux emplois "non délocalisables".

9 points
de produit intérieur
brut (PIB) en moins

800 000
emplois détruits



© Infographie : Agam, 2021

L'économie urbaine, moteur de la relance ?

De nombreuses parties des plans de relance peuvent concerner plus particulièrement les villes et y générer de multiples co-bénéfices. Après une tentative de définition de ce qu'est "l'économie urbaine", cet article postule qu'elle peut constituer un moteur essentiel de la relance aujourd'hui – en particulier pour Marseille – générant ainsi de nouveaux gisements d'emplois.

L'économie urbaine : pour une approche renouvelée de ses mécanismes

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.

Conjugués aux nouveaux paradigmes de la transition écologique, du retour au local, et de l'inclusion, l'économie urbaine peut redevvenir un moteur de la croissance économique des métropoles.

Le cœur du réacteur, c'est d'abord la fabrique de la ville (les secteurs du BTP, de l'artisanat, de l'aménagement, de l'environnement...), qui conduit aujourd'hui sa requalification (mise à niveau des immeubles et des équipements publics, nouveaux espaces publics, modularité des bâtiments, dépollution, renaturation, maillage des transports urbains et modes doux...). Cette fabrique intègre d'une part, la transition écologique de la ville à travers la rénovation thermique des logements, des équipements, l'écologie urbaine, l'économie circulaire, et d'autre part, la cohésion sociale (avec l'accent mis sur la formation et la mobilisation accrue de la commande publique).

Sont convoqués également dans cette "régénération urbaine" des pans entiers de l'économie présenteielle comme de l'économie productive :

- l'économie présenteielle, qui se définit comme l'économie locale tournée vers les besoins des habitants ;
- l'économie productive, qui 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 présenteielle : la "proximité" comme moteur des territoires

L'économie présenteielle, à travers les activités d'animation urbaine et de proximité comme les petits commerces, l'artisanat, la culture et les loisirs, les lieux de convivialité (bars, restaurants...), une alimentation de qualité, doit contribuer à l'objectif d'une ville qui protège ses habitants (cf. dossier central "la ville de la santé et du bien-être"). Cela donne l'opportunité de la concevoir la ville différemment, plus écologique, plus dans la proximité, plus harmonieuse (notam-

“L'immobilier d'entreprise dans les centres villes doit s'adapter aux besoins des utilisateurs émergent, du numérique et de l'innovation en général.”

Sandra Chalinet

Constructa Asset Management - Directrice de Portefeuille

ment grâce aux politiques de centre-ville ou en direction des noyaux villageois). Le tourisme urbain, dont l'essor constitue un vivier d'activités et d'emplois, doit également être soutenu dans ses évolutions.

L'expérience du confinement a contribué à cette prise de conscience de l'importance de cette économie, avec l'émergence d'une "solidarité" avec les activités de proximité qui souffrent aujourd'hui de la crise, mais qui peuvent demain en sortir renforcées. L'économie présenteielle constitue également un milieu favorable pour l'économie productive, dans une logique d'hybridation de ces deux économies, présenteielle et productive, dans toutes les métropoles en croissance.

L'économie présenteielle représente 68% des emplois métropolitains

L'économie présentielle dans la Métropole Aix-Marseille-Provence

L'économie présentielle représente 68 % de l'emploi métropolitain. Elle se découpe en plusieurs grands secteurs qui permettent d'ancrer l'économie dans la vie du territoire. Malgré les difficultés actuelles, chacun d'entre eux peut saisir l'opportunité de contribuer à la relance au niveau de la Métropole. Voici quelques perspectives :

- **Activités de proximité et d'animation urbaine** (125 000 emplois) : les cafés-hôtels-restaurants, ainsi que les activités sportives et culturelles sont en grande difficulté. Côté commerce et artisanat, la situation est plus contrastée avec un commerce alimentaire de proximité résilient, contrairement aux centres commerciaux. Plusieurs pistes peuvent aider les petits commerces à faire face au e-commerce et aux confinements successifs : la numérisation de leurs activités, le développement des circuits courts et de la logistique urbaine, ou encore la relance des politiques d'animation du centre-ville. Le secteur de l'artisanat peut trouver de nouveaux débouchés autour du "consommer et produire local" et de l'économie circulaire. Enfin, le tourisme a vocation à se resserrer autour d'un marché national pour compenser les pertes du tourisme d'affaires, en développant une approche "slow" et écologique.
- **Santé, action sociale et enseignement** (80 000 emplois) : particulièrement bien implanté et reconnu pour son efficacité, ce secteur constitue le bouclier social et sanitaire à actionner contre la crise de la Covid-19. Il bénéficie de mesures du Ségur de la santé notamment pour le numérique. Par ailleurs, le secteur de l'économie sociale et solidaire est bien ciblé dans le plan de relance pour créer de nouveaux emplois.
- **BTP, aménagement et environnement** (60 000 emplois) : l'ère de la construction massive est terminée et la construction neuve ne bénéficie d'aucune mesure dans le plan de relance. Le secteur peut être un levier de relance locale en termes de renouvellement urbain et de transition écologique. Les opportunités tournent autour de la requalification des logements et des écoles à Marseille, du recyclage des friches et du foncier artificialisé, ou encore de la requalification des espaces publics, sans oublier la poursuite d'Euro-méditerranée et l'engagement des quelques grandes opérations comme par exemple le secteur de la gare. À l'échelle nationale, le plan de relance prévoit 7 milliards d'euros sur le volet rénovation thermique des bâtiments.
- **Activités administratives et financières** (35 000 emplois) : ayant massivement recours au télétravail, ce secteur ne nécessite pas d'action publique particulière.
- **Transport** (25 000 emplois) : le transport aérien et maritime de passagers (croisières à l'arrêt, trafic de ferries très perturbé) a été fortement affecté par la crise, le ferroviaire et les transports en commun urbains l'ont été dans une moindre mesure. 11 milliards d'euros sont consacrés au transport dans le cadre du plan de relance national, les investissements prévus visent essentiellement les infrastructures. La décarbonation du secteur des transports est une perspective prometteuse.
- **Le secteur public** (17 000 emplois) : les fonctions publiques d'État, territoriale et hospitalière restent à l'abri de la crise économique. L'investissement public vise en particulier la fonction hospitalière et la santé (6 milliards d'euros, dont 4 milliards pour le numérique dans la santé). Les collectivités territoriales bénéficient essentiellement d'une aide au fonctionnement. Plus généralement, le secteur public est attendu dans la relance par la commande publique.

L'économie productive, investie dans l'adaptation des villes

L'économie productive s'est intégrée très largement dans ce que l'on appelle "l'économie urbaine", en particulier par l'externalisation et le développement des services aux entreprises et du "tertiaire productif". Cela a contribué à un très fort développement des programmes de bureaux en choisissant de se localiser en ville, et notamment (pour le "prime" - offre haut de gamme) dans les grands centres tertiaires au cœur des métropoles.

Avec le retour d'activités industrielles (des "biotechs" aux industries créatives et numériques, en passant par les fablabs) et logistiques dans la ville dense et ses faubourgs, l'économie productive urbaine prend d'autres formes : de la messagerie aux vélos cargos, en passant par les centres de distribution urbaine, des contenus renouvelés, une meilleure insertion dans le tissu urbain... La notion de "ville productive" connaît un retour en grâce après des décennies de désindustrialisation.

L'économie productive ressort fortement challengée par la crise, dans un contexte de désorganisation relative des chaînes de valeur et d'approvisionnement international (avec 9,2 % de baisse du commerce international cette année). Pour être innovante et compétitive, l'économie productive doit s'appuyer sur les filières stratégiques du territoire, mais aussi intégrer plus fortement la responsabilité sociale de l'entreprise, envisager la possibilité de reconversions d'activités plus fréquentes, et anticiper des changements éventuels de paradigmes géographiques. La diversification des fonctions économiques apparaît essentielle.

S'il est aujourd'hui difficile encore d'envisager l'après Covid, des tendances engendrées par la crise vont perdurer : la prise de conscience des relations de dépendance, notamment de l'Europe à l'égard de la Chine, pourraient conduire une part des entreprises

“Le projet stratégique du GPMM qui vise “un port vert au service de l'économie bleue” est une réponse particulièrement pertinente pour la relance post-covid, conciliant excellence environnementale, compétitivité et attractivité.”

Hervé Martel

Président du directoire du Grant Port Maritime de Marseille

du secteur productif (dont la grande majorité sont des TPE/PME) à rechercher davantage des solutions dans leur environnement plus immédiat, que ce soit des services, des fournisseurs, des sous-traitants ou de nouveaux marchés. Cela dans une "atmosphère" générale qui plébiscite désormais la proximité, les circuits courts, le développement durable, l'authenticité, le "made in France", les makers, le produire et le consommer local... Mais les obstacles sont nombreux et les possibilités inégales d'une filière à l'autre.

Les systèmes territoriaux de production et d'innovation, fondés sur l'intensité des relations et la collaboration entre les acteurs locaux de l'innovation et de la recherche, les incubateurs, les universités, les start-ups, les PME, les grands groupes et les acteurs publics ont continué à jouer un rôle majeur dans la dynamique économique du territoire : des manifestations récentes comme le Smart Port Day, le projet Theodora ou encore la création de la Cité de l'innovation et des savoirs d'Aix-Marseille en témoignent.

Après l'ère de l'étalement urbain commercial et la perte de la souveraineté économique, la crise actuelle sonnera-t-elle l'heure d'un nouveau départ pour l'économie urbaine ?

L'économie productive
représente
32%
des emplois métropolitains



L'économie productive dans la Métropole Aix-Marseille-Provence

Les services productifs génèrent dans la Métropole environ 185 000 emplois contre 65 000 environ pour l'industrie. Pendant la crise, l'économie productive a été affectée par la désorganisation des chaînes de valeur et d'approvisionnement à l'échelle mondiale. Seule l'industrie agro-alimentaire semble s'en être mieux sortie, s'appuyant sur les demandes nationale et locale.

Aujourd'hui, les "emplois verts" représentent 1% seulement de la population active mais le secteur pourrait générer 200 000 créations supplémentaires. Dans le plan de relance, l'économie productive est particulièrement concernée par le volet technologies vertes (10,7 milliards d'euros) qui s'appuie sur plusieurs leviers, notamment le développement de l'hydrogène vert et le Programme d'Investissement d'Avenir "innover pour la transition écologique". Autre moteur de relance, la "souveraineté technologique" contient une enveloppe globale de 6,3 milliards d'euros. Ce volet comprend le soutien au développement des marchés clés : numérique (cyber, cloud, quantique, medtech) et santé (santé digitale et bio-production de thérapies innovantes PIA), aide à l'innovation et aux projets d'innovation des filières stratégiques.

Au niveau d'Aix-Marseille-Provence, le poids de l'économie productive est plus faible que dans les autres grandes métropoles. Pour rattraper son retard, la relance passe d'abord par la mobilisation des filières stratégiques :

- La filière énergie, eau et environnement peut s'appuyer sur le volet énergie qui comprend l'hydrogène, les énergies renouvelables, la production d'électricité, la fabrication de batteries et le nucléaire (ITER).

- La filière numérique, électronique, télécommunications, industries créatives et culturelles doit à la fois se mobiliser sur les marchés clés, sur l'électronique comme approvisionnement critique, et sur les marchés de la transition numérique (numérisation des territoires, des TPE et PME, des services publics, de la santé), sans oublier les industries culturelles comme le cinéma (projet de Cité du cinéma).

- La filière santé pèse lourd en terme d'emplois et constitue grâce aux biotechnologies une filière d'excellence locale. Elle doit plus que jamais être mobilisée sur les marchés clés, les perspectives offertes par l'enjeu de sécurisation des approvisionnements critiques et les projets à déve-

lopper dans le secteur de la sécurité sanitaire (accès à un vaccin avec un financement de 50 millions d'euros).

- La filière portuaire, logistique et maritime n'est pas au cœur du plan de relance. Pourtant, le secteur portuaire est également très concerné par la transition écologique et numérique : Smart Port, verdissement des ports, Green Ships et reconversion des industries lourdes. Le secteur logistique est touché par l'impact du e-commerce, le report modal, l'alimentation énergétique des véhicules de transport et la blockchain. Côté secteur maritime, les principaux chantiers sont les énergies non renouvelables, l'offshore, la pêche, l'aquaculture, les bio-ressources, les navires propres et la déconstruction de navires.

- La filière aéronautique, avec un secteur des hélicoptères (airbus-hélicoptères) moins affecté par la crise que la fabrication d'avions, et qui étudie déjà des projets d'hélicoptères à l'hydrogène

La transition écologique

La transition écologique est une évolution vers un nouveau modèle économique et social qui renouvelle nos façons de consommer, produire et vivre ensemble. C'est une condition sine qua non pour être à la hauteur des grands enjeux environnementaux de changement climatique, de raréfaction des ressources, de perte de biodiversité et aussi de possibles nouvelles crises sanitaires. La crise de la Covid-19 rappelle l'urgence de cette transition.

D'un point de vue économique à court terme, cette transition écologique peut présenter un risque de pertes d'emplois de certaines filières "carbonées" très présentes sur la Métropole Aix-Marseille-Provence (pétrochimie). Mais, c'est aussi une opportunité de préserver les ressources naturelles et d'y créer de nouvelles filières, une transition d'ailleurs largement amorcée par des acteurs comme le Grand Port Maritime de Marseille et ses partenaires.

Le Plan "France Relance" flèche 30 milliards d'euros sur la transition écologique. La Métropole 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 :

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

Nous prenons aussi conscience collectivement que le sol, qui nourrit et est à la base du maintien de la biodiversité, est une ressource à préserver : le renouvellement urbain devient la nouvelle norme face à l'extension. Dans cette optique, réhabiliter les friches est un levier de dépollution et de création d'emploi. Plus généralement, l'ensemble des espaces urbains doit contribuer à l'amélioration de la qualité de vie dans les centralités. 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.



● Accélérateur N°2

L'inclusion sociale

La crise sanitaire a mis en lumière de profondes inégalités sociales et nécessite des mesures d'urgence à destination des plus démunis et vulnérables.

Au-delà d'aides financières et alimentaires, l'accès à l'emploi, à l'éducation, au logement, à la culture pour tous, sont les déterminants à long terme de l'inclusion sociale, sans lesquels notre pacte social et démocratique se délite.

Le plan de relance national contient un conséquent volet sur la "cohésion", représentant 36 milliards d'euros (soit plus d'un tiers du total). La sauvegarde de l'emploi et l'amélioration de l'accès à l'emploi apparaissent comme les priorités, devant la cohésion territoriale et la santé. Parmi les mesures phares : le prolongement de l'activité partielle de longue durée, la prime à l'embauche des travailleurs en situation de handicap, l'investissement dans la formation professionnelle (compétences / digitalisation), le renforcement des moyens d'intervention de Pôle emploi et des mesures spécifiques sur l'emploi des jeunes. En matière de cohésion territoriale, plusieurs pistes sont évoquées, dont la création de foncières de redynamisation territoriale et les actions de rénovation des commerces de centre-ville. Le soutien aux personnes précaires (800 millions d'euros au niveau national) est particulièrement nécessaire aux associations d'aide du territoire, ainsi qu'en faveur du développement de l'hébergement d'urgence.

Au niveau de la Métropole Aix-Marseille-Provence, huit grands chantiers sont ciblés dans le cadre du plan de relance/renouveau "AMP 2R". Ils participent à retisser le lien social, résorber les fractures sociales, territoriales et numériques, mais aussi agir par l'éducation et l'insertion. Pour ce faire, la Métropole entend travailler fortement sur toute la chaîne éducative, de la scolarité à l'apprentissage en passant par la réinsertion des personnes les plus éloignées de l'emploi.

Les mesures prises seront d'autant plus efficaces qu'elles s'accompagneront d'une nouvelle organisation de la vie démocratique locale, apte à mieux "entendre" pour répondre aux besoins des usagers, jusqu'à impliquer les citoyens concernés comme acteurs des projets. Ces derniers ont mené de nombreuses initiatives privées pour aider les plus fragiles pendant la crise et témoignent d'une envie de s'impliquer. Dans la sphère publique, la mise en place de budgets participatifs et de référendums locaux peut aller dans le sens d'une démocratie participative.

Enfin, la dimension urbaine de l'inclusion conduit à favoriser l'investissement public pour les secteurs et les habitants qui ont le moins d'alternatives privées : desservir en transports collectifs, poursuivre et amplifier l'effort sur les politiques du logement et la rénovation urbaine des 21 quartiers en Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain de la Métropole... L'insertion d'un objectif et des moyens de solidarité dans l'ensemble des politiques publiques locales est une piste pour diffuser "l'inclusion" dans le droit commun, à l'inverse du principe d'exception de la politique de la ville (et de son échec relatif).

Le retour au local

S'il n'est pas nouveau, le phénomène de "retour au local" est amplifié par la crise écologique. L'essor de l'agriculture urbaine, des circuits courts, des productions artisanales illustre ce phénomène. La crise de la Covid-19 a mis en lumière la notion de proximité, marquée par le développement de la solidarité et le retour en force de l'économie présente.

Au cœur de la crise, le risque de pénurie a fait prendre conscience de la fragilité des chaînes d'approvisionnement internationales et de la nécessité de relocaliser certaines productions stratégiques telles que les masques et médicaments. Le retour au local est une forme d'autonomie qui, sur le territoire d'Aix-Marseille-Provence, peut s'appuyer sur plusieurs leviers :

- En matière d'alimentation, 2 % de la consommation alimentaire des Bouches-du-Rhône provient du territoire, et 92 % de la production agricole du territoire est exportée. Une plus grande autonomie alimentaire passe par un aménagement du territoire axé sur le retour des ceintures maraîchères et la poursuite de ce qui a été déjà engagé pour la mise à disposition de foncier agricole. Le Marché d'Intérêt National est engagé dans un projet de restructuration d'un montant de 60 millions d'euros visant à "favoriser les circuits courts, la traçabilité des produits frais et la consommation locale". Drives fermiers, zones de collecte mutualisées, prises de commande via leurs réseaux sociaux... les circuits courts ont fait preuve d'adaptation pendant la crise.

- En matière d'énergie, le concept de Territoires à Énergie Positive est une piste pour décentraliser un modèle énergétique français reposant sur quelques installations nucléaires. La Métropole s'est engagée à horizon 2050 sur la neutralité carbone, la réduction de ses consommations énergétiques à hauteur de 50 % et la production de 100 % de l'énergie qu'elle consomme. Les ressources naturelles du territoire sont un atout pour créer des filières locales.

92% de la production agricole

du territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence est exportée

- En matière d'économie circulaire, un modèle émerge autour de l'écologie industrielle, du recyclage des déchets, de la réparation et réutilisation, de l'usage intensif des ressources locales, du renouveau de l'artisanat (petites séries, fait main, makers).

Le retour au local se traduit aussi par l'essor des "living labs" de santé et du tourisme de proximité. La résilience du territoire, à savoir sa capacité à résister aux chocs, est en jeu.



La rupture vient des usages

Pour adapter nos villes en tirant les enseignements de la crise actuelle, appréhender les évolutions des usages est déterminant. Certaines sont observées depuis longtemps, mais demeurent mal prises en compte. D'autres ont été révélées / amplifiées par la crise. Le confinement a mis l'accent sur les insuffisances de notre modèle de ville. Penser un modèle qui répond mieux aux besoins des usagers, passe par la prise en compte de ces usages et la conception d'aménagements urbains adaptés (voir partie 3).

Pour aborder ces évolutions, un premier article propose de suivre quatre citoyens dans leurs parcours de ville au quotidien (un enfant, deux actifs et une personne âgée), aujourd'hui et demain, dans une ville plus à l'écoute de leurs besoins. Cela permet d'appréhender de façon très concrète l'importance des composantes de nos vies en ville, et de la nécessaire adaptation de leur offre pour rester/devenir des villes choisies...

Ces interactions entre les villes et les populations est ensuite explorée sous l'angle de l'irruption des usages numériques (et de leurs conséquences spatiales) dans tous les domaines (travail, éducation, services, culture, sport) : la ville de demain sera-t-elle bi-canal (une offre physique ET une offre numérique) ?

“La ville de demain devra être solidaire, apaisée et les technologies au service de l'humain.”

Luc L'Hostis

EDF, Directeur Collectivités Méditerranée

Cette analyse se prolonge par un focus sur le télétravail : si celui-ci est amené à devenir plus “courant” dans nos vies, ses conséquences sont potentiellement importantes sur nos villes. La prévalence du domicile (observée pendant le confinement) n'est pas exclusive de la possibilité de voir émerger d'autres lieux hybrides d'exercice du travail.

Comment permettre le maintien des liens et le fonctionnement du collectif tout en assurant la sécurité sanitaire ? Comment adapter nos villes et leur faire jouer davantage un rôle de prévention dans la santé des habitants ? Le dossier central du magazine “La ville de la santé et du bien-être” propose des pistes de réponse pour mieux “prendre soin des urbains”.

Accélération des usages numériques, télétravail, prévalence du domicile. Comment maintenir des liens et un fonctionnement collectif ?



Parcours de vie, parcours de ville : qu'est-ce qui doit changer ?

Afin de dessiner différents parcours de vi(II)e, cet article dresse des scénarios fictifs, du point de vue de l'utilisateur plutôt que de celui de l'aménageur, se réfère à des pratiques et à leur appropriation du territoire. Il décrit la journée d'aujourd'hui et imagine celle de demain (dans le scénario d'une «ville choisie») de :

- Sophie et Pablo, une femme active et son enfant ;
- Jean, un actif en télétravail ;
- Odette, une retraitée en perte progressive d'autonomie.

Cette déambulation prospective vise à appréhender mieux les besoins des habitants pour mieux aménager une ville pour tous à l'aune de la crise de la Covid-19. Elle intègre la possibilité que nous connaissons à l'avenir d'autres crises sanitaires ponctuelles, pour lesquelles la ville s'est adaptée, avec des aménagements dont tout le monde profite aussi hors temps de crise.

RÈGLES SANITAIRES,
DISTANCIATION
PHYSIQUE

VIVRE
EN VILLE
DENSITÉ, MOBILITÉS,
PROXIMITÉ

IMPACTS
SUR LES
PRATIQUES
URBAINES

QUELLE DENSITÉ DE VILLE
DOIT-ON DÉVELOPPER?

QUELLE FORME
DOIT-ON DONNER À LA VILLE?

QUELLE EXPÉRIENCE
SENSIBLE LA VILLE
DOIT-ELLE PROPOSER?

UNE VILLE LUDIQUE
ET RÉCRÉATIVE

PLUS DE NATURE
EN VILLE

UNE PROXIMITÉ ADAPTÉE.
LA VILLE DU QUART
D'HEURE

PABLO 10 ANS

FRONTIÈRES POREUSES
AVEC LA VILLE

ÉCOLE

PARCS
ET JEUX

LA VILLE
À HAUTEUR D'ENFANT

SORTIR LE SOIR.
GARDER LE
LIEN SOCIAL

ODETTE 80 ANS

BESOIN
DE
PROXIMITÉ

SOPHIE 36 ANS

TIERS-LIEUX
DE CO-WORKING
ADAPTATIF

JEAN 45 ANS

PRÊT DE VOITURE
ÉCHANGES
DE SERVICES

GARDE D'ENFANT

CONSEILLER
ET AIDER
SES VOISINS

CONCIERGE
DE QUARTIER

SORTIR POUR
CONSERVER UNE VIE
SOCIALE ET LA SANTÉ

COMMERCES
ET SERVICES
DE PROXIMITÉ

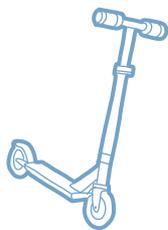
ESPACE
COLLECTIFS
PRIVÉS

LOGEMENT
PUBLICS

LOGEMENT
ADAPTÉ AU
TÉLÉTRAVAIL



Pablo, 10 ans, élève à l'école élémentaire



A ller à l'école

Aujourd'hui : se rendre à l'école est un des premiers motifs de déplacement des enfants. 73 % des enfants utilisent, tous les jours ou occasionnellement, la voiture pour se rendre à l'école alors que l'école se trouve, dans 53 % des cas, à moins d'un kilomètre du domicile.

Demain : les conditions de déplacements autonomes et "actifs" sont assurées pour la santé des enfants et allègent les embouteillages en heure de pointe. Le parcours des écoliers est matérialisé par des couleurs, des traversées de rue ludiques et des dimensionnements adaptés. Ils profitent aussi aux personnes âgées et aux personnes en situation de handicap. Les trottoirs sont un lieu de rencontre grâce à la végétalisation des espaces de stationnement, malgré la distanciation physique quand elle redevient nécessaire. Des pistes cyclables sont sécurisées pour les enfants et les horaires des transports en commun sont affichés à l'école.

Passer la journée à l'école

Aujourd'hui : des mesures sanitaires sont prises mais restent difficiles à appliquer. Les heures d'entrée et de sortie de classe ne sont pas propices au respect des consignes. L'école demeure souvent une entité distincte au sein du quartier, essentielle mais qui manque de porosité avec son environnement urbain.

Demain : le parvis de l'école est visible et aménagé avec une signalétique pour la piétonisation. Le stationnement est orienté vers les vélos et trottinettes. Un casier à l'école permet de ranger casque, équipement vélo et livres. La cour est transformée en îlots de fraîcheur avec jeux et végétation. L'école "hors les murs" investit l'espace public à l'image du "Beit Project" ou d'une place qui devient cour d'école au Danemark. L'école devient un lieu public, multifonctionnel et peut faire office de square pendant les vacances et les weekends en partenariat avec les politiques d'équipements de la Ville. Les frontières entre l'école et la ville sont poreuses.

Jouer au parc

Aujourd'hui : les parcs pour enfants sont très formatés, avec un fort accent mis sur la sécurité des aménagements, souvent au détriment des besoins des enfants et avec une accessibilité très variable selon les lieux (emplacements, horaires, possibilité de s'y rendre seuls...).

Demain : Pablo se déplace de manière autonome grâce à la proximité de l'équipement et l'itinéraire de quartier balisé. Pour jouer et s'oxygéner, il profite de nombreux parcs, jeux et bacs à sable repensés qualitativement pour davantage correspondre aux besoins des enfants : certains d'entre eux sont réversibles. Les équipements sont de taille modeste mais sont reliés aux autres éléments présents dans l'espace public. D'anciennes friches reconverties ou réaménagées de façon provisoire lui permettent également de jouer hors de chez lui. La fermeture temporaire des rues, pour les vacances, les weekends et ponctuellement depuis le confinement, rend la ville plus ludique.

18%

de la population
métropolitaine a
moins de 14 ans

S e loger

Aujourd'hui : les familles monoparentales connaissent des conditions de vie difficiles, qu'il s'agisse des caractéristiques des logements comme de la nature des emplois occupés. Les femmes, en première ligne pendant le confinement et la crise sanitaire, sont les premières concernées.

Demain : il existe des espaces collectifs extérieurs communs aux résidences et la conciergerie de quartier crée du lien avec les habitants pour favoriser l'échange de services (bricolage, garde d'enfants ou autres services de proximité...).

Se rendre au travail

Aujourd'hui : la fréquentation des transports en commun s'améliore, mais la voiture individuelle reste dominante. D'ailleurs, Sophie l'utilise davantage pour faire ses courses. La part de déplacement modal en vélo se renforce même si elle reste majoritairement masculine.

Demain : les transports en commun se sont adaptés à la distanciation physique, mais Sophie préfère se déplacer à vélo grâce au développement des pistes cyclables. Les espaces publics et les lieux de travail sont aménagés, avec notamment la création de parkings à vélo. Les collectivités locales proposent des offres de locations longue durée de vélo électrique, des triporteurs avec des équipements complémentaires tels que des sièges enfant ou des paniers pour permettre à tous la pratique cycliste sans discrimination.

Déjeuner entre midi et deux

Aujourd'hui : la pause déjeuner du salarié est de moindre qualité, trop rapide voire négligée. L'accès aux restaurants, brasseries, cantines a été limité et certains collègues de Sophie développent des stratégies d'évitement.

Sophie, 36 ans, femme active



Demain : les espaces publics modulables et/ou réversibles, inspirés du design universel, permettent des temps de pause, seul ou en petits groupes. Ces tiers-lieux, espaces de coworking adaptatifs proposent aussi tous les outils numériques pour assurer la continuité du travail entre deux réunions.

Sortir le soir

Aujourd'hui : les sorties sont limitées et dépendantes des interdictions qui évoluent selon la situation sanitaire. Cette situation limite les échanges sociaux qui ne peuvent totalement être compensés par les outils numériques. Le cercle de fréquentations de Sophie s'est restreint mais elle a toujours besoin de voir ses amis et de faire garder ponctuellement son fils.

Demain : Sophie contacte un étudiant via la conciergerie du quartier qui met en réseau les particuliers autour d'un système d'échanges de services. Il garde ponctuellement Pablo et, en retour, Sophie l'aide pour divers services : bricolage, démarches administratives ou prêt ponctuel de son véhicule. Certains soirs, elle retrouve des amis dans un restaurant qui peut rester ouvert, même en temps de crise sanitaire, grâce à des aménagements : réduction du nombre de couverts, paravents sanitaires entre les tables à l'intérieur, tables espacées en terrasse gagnée sur du stationnement à l'extérieur. Elle a choisi ce lieu qui diffuse des concerts et spectacles via des plateformes numériques et participe ainsi à la rémunération des artistes.

20%
des familles de
la Métropole sont
monoparentales



Jean, 45 ans, entrepreneur

Se loger

Aujourd'hui : Jean a aménagé son toit-terrasse pendant le confinement pour un usage exclusif et il a installé un coin bureau qui lui permet de travailler dans des conditions satisfaisantes.

Demain : des espaces extérieurs sont accolés à chaque logement : un espace intermédiaire, un jardin ou un toit-terrasse de copropriété. Jean partage ponctuellement le sien pour des événements avec ses voisins, notamment Sophie et Pablo, surtout depuis que des balcons adaptés et qualitatifs ont été apposés sur la façade pour certains logements. Jean s'est engagé avec les copropriétaires à effectuer des travaux d'isolation pour favoriser la cohabitation au cas où un autre confinement serait décidé. À la conciergerie de quartier, il conseille des voisins pour aménager leur espace de travail modulable au sein de leur logement.

Entreprendre des démarches administratives

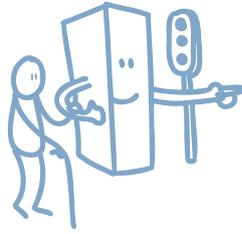
Aujourd'hui : avec des contraintes horaires strictes, Jean ne peut pas se rendre dans les services publics en dehors des heures de pointe. Il doit faire la queue dans la rue et effectuer les démarches pour sa voisine Odette, âgée de 80 ans, qui ne peut patienter 40 minutes debout sans repos.

Demain : des créneaux horaires sont prioritairement réservés à certaines catégories de population comme les actifs ou les personnes vulnérables pour faciliter les démarches et réduire les temps d'attente. En cas de crise sanitaire, cette segmentation en créneaux est renforcée pour lutter contre la propagation des virus et protéger les plus fragiles. L'automatisation accélérée et les personnels dédiés aux personnes qui ont des difficultés avec les outils numériques complètent le dispositif pour désengorger certains lieux. À l'extérieur, la signalétique et le nouveau mobilier urbain permet aux personnes de s'asseoir, d'être à l'abri des intempéries lorsqu'ils font la queue. Pourtant Jean continue d'accompagner Odette jusqu'à La Poste, juste pour profiter de ce moment ensemble.

Faire du sport le soir

Aujourd'hui : Jean est inscrit dans une salle de sport mais il a du mal à s'y rendre régulièrement à cause de ses horaires de travail et de l'alternance des périodes d'ouverture et de fermeture administrative.

Demain : la salle de sport comporte désormais une jauge d'accueil permanente réduite, elle plus aérée. Toutefois, avec les confinements successifs et les nouveaux aménagements urbains, Jean a pris l'habitude d'aller régulièrement pratiquer ses activités sportives directement en ville pour prendre l'air.



Odette, 80 ans, personne âgée

Ê

tre chez soi

Maintenir à domicile les personnes âgées ne renvoie pas seulement à la qualité du logement, mais aussi aux espaces collectifs et publics environnants, au contexte de vie et aux usages des personnes âgées.

Aujourd'hui : comme 85 % des séniors français, Odette a fait le choix de demeurer à son domicile, malgré les premiers signes de perte d'autonomie qui pénalisent sa mobilité. Pour ses ami(e)s retraité(e)s "moins en forme", maisons de retraite et structures médicalisées et spécialisées sont les lieux d'accueil indispensables lorsque leurs conditions physiques, cognitives et psychiques ne sont plus réunies pour un maintien à domicile en sécurité. Durant les confinements, l'inactivité physique et intellectuelle a entraîné une baisse des capacités cognitives ainsi qu'une accélération de la perte d'autonomie chez Odette, au point qu'elle envisage de rester confinée même en dehors des périodes obligatoires, pour éviter tout risque de contamination.

Demain : la promotion de lieux innovants est mise en place : "petites unités de vie", logements groupés, colocation, bégainage... sont des lieux essentiels dans la lutte contre l'isolement et dans le retardement de la perte d'autonomie. Pour Odette, la conciergerie de quartier veille à ce qu'elle reçoive régulièrement de la visite, notamment de quelques voisins, dans le respect strict des règles sanitaires, et l'appelle toutes les semaines afin de maintenir un lien.

Sortir de chez soi et se déplacer

Aujourd'hui : l'environnement urbain quotidien n'est pas adapté aux personnes âgées et s'est même dégradé dans les dernières décennies : insuffisance de mobilier urbain qui permette de faire des pauses, complexité des voies de circulation avec l'apparition des voies de bus et des pistes cyclables, cohabitation sur des trottoirs souvent étroits de plusieurs modes actifs, parfois à vitesse importante. L'arrivée de la Covid-19 aggrave ces tensions.

Demain : Odette "s'oblige" à sortir et à se déplacer pour effectuer les tâches qui lui permettent de conserver une vie sociale et une bonne santé. Pour Odette, les courses alimentaires constituent le premier motif de sortie, qu'il s'agisse d'aller à la boulangerie, au marché ou encore chez le boucher. Elles lui permettent de discuter avec des personnes familières. Le maintien des "petits commerces" et des services au plus proche des lieux de vie – après 500 m, elle fatigue et doit s'asseoir – sans avoir besoin de prendre sa voiture, est essentiel.

90% des plus de 60 ans

jugent important ou prioritaire de
maintenir les commerces et services
à proximité de leur lieu de vie

42%

des personnes
âgées de plus
de 75 ans vivent
seules au sein
d'AMP



85%

des plus de 60 ans jugent important ou prioritaire de favoriser les liens entre générations

Marcher, elle le sait, c'est prévenir les pathologies chroniques liées au grand âge. Les aménagements réalisés dans son environnement urbain ont amélioré son potentiel de mobilité : des bancs pour faire des pauses, des rampes plutôt que des escaliers, des traversées sécurisées, moins de barrières (autant d'obstacles entre lesquels slalomer !), des marquages et une signalisation adaptée lui ont rendu la ville plus "simple", et ce malgré la juxtaposition des circulations : bus, vélos, trottinettes et piétons. La collectivité a entamé une réflexion transversale sur ces sujets et la signalétique et le mobilier urbains ont entièrement été repensés... Et tous ces aménagements profitent à tous !

89% des plus de 60 ans

jugent important ou prioritaire de développer des solutions de transport adaptées

Préserver santé et hygiène

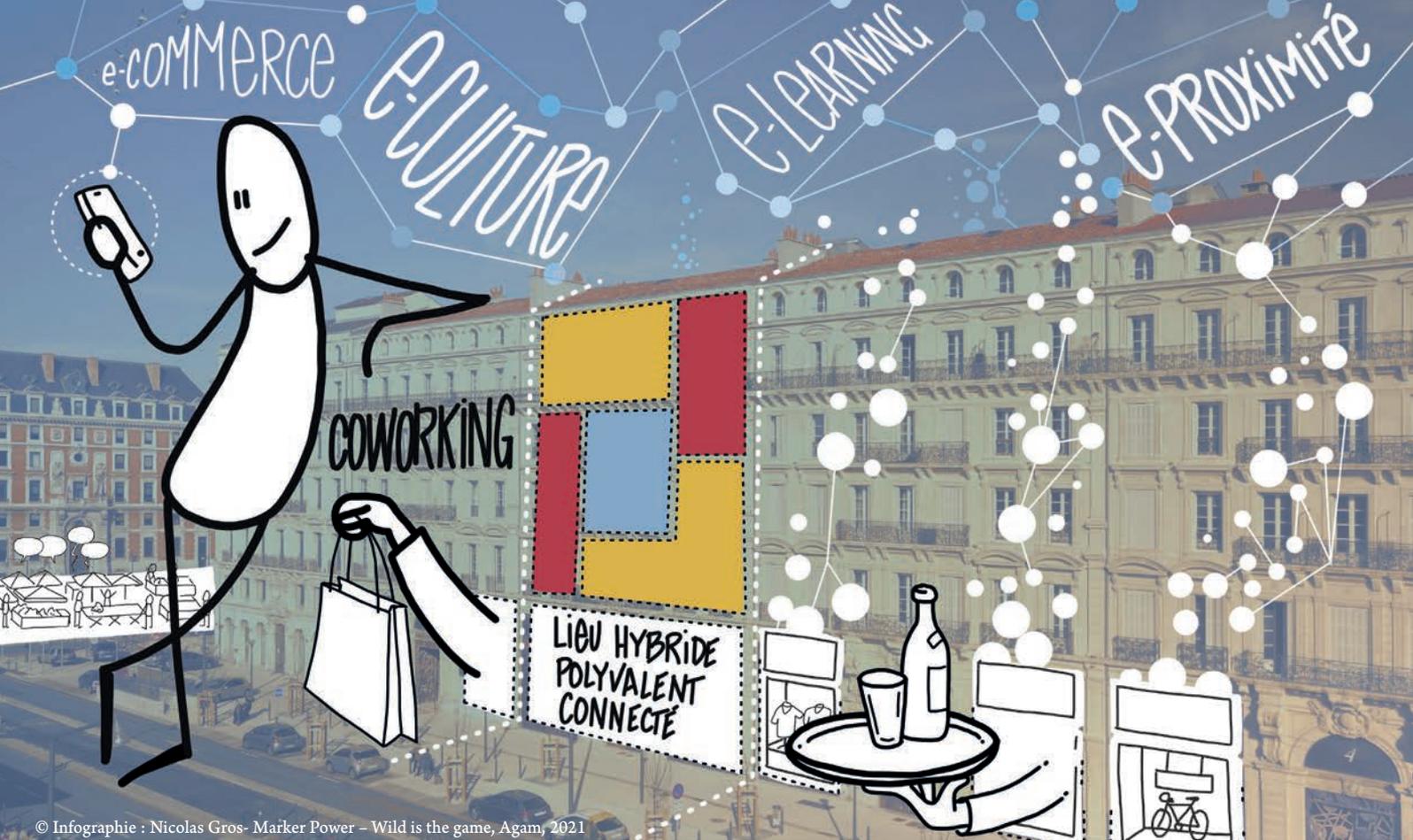
Aujourd'hui : pour chacun de ses déplacements, Odette s'expose à des risques sanitaires plus importants que le reste de la population. Elle ne peut se permettre de porter des charges supplémentaires. De plus, comme beaucoup de personnes âgées, Odette a besoin de s'arrêter régulièrement aux toilettes.

Demain : Odette bénéficie désormais de toilettes publiques plus nombreuses. Les aménités urbaines en faveur de l'hygiène se sont multipliées et facilitent les déplacements de tous, en premier lieu des personnes âgées, des femmes et des enfants, qui en sont plus dépendants. Elles contribuent aussi plus largement à la propreté des espaces publics.

Se divertir, échanger, se rencontrer

Aujourd'hui : l'isolement a durement affecté Odette pendant le confinement. Privée des visites de sa famille et amis, un réseau de voisins lui a néanmoins permis de faire ses courses et d'échanger avec d'autres personnes.

Demain : des actions locales, à l'échelle du quartier et de son immeuble lui permettent de conserver du lien avec le monde extérieur : bibliothèque itinérante, criées publiques, jardin partagé au pied de son immeuble. L'accessibilité de l'offre des équipements culturels pour Odette, peu à l'aise avec les outils numériques, est garantie par des créneaux d'activités réservés, des équipements spécifiquement dédiés et du mobilier adapté à l'échelle du quartier.



© Infographie : Nicolas Gros- Marker Power – Wild is the game, Agam, 2021

Derrière les écrans, la ville

Accélération des usages numériques

L'émergence du numérique questionne les usages et la spatialité des fonctions urbaines, qui ne sont plus nécessairement rattachées à un lieu identifié et à un déplacement associé.

Selon toute vraisemblance, la ville de demain sera hybride, oscillant entre une offre physique et une offre numérique. De nouveaux lieux émergent : tiers-lieux, projets de réhabilitation multifonctionnels et plateformisation des commerçants et producteurs indépendants. L'interaction entre ville et nouvelles technologies interroge donc directement la fabrique urbaine.

Les effets de cette transformation sont déjà visibles et quantifiables dans plusieurs domaines clés : e-commerce, e-learning, e-proximité, expérience culturelle hybride et renouveau des pratiques sportives. Si toutes ces pratiques ne demeureront pas aussi "numériques" qu'elles l'ont été lors des périodes de confinement, la bi-canalité (qui renvoie à des solutions reposant à la fois sur des expériences "physiques" ET des espaces de rencontres numériques) devient un nouvel horizon urbain.

Vers une extension du domaine du e-commerce

Avec la crise, c'est l'alimentaire qui a le plus contribué à la progression du e-commerce, alors qu'il s'agissait d'un secteur jusqu'alors marginal dans le commerce en ligne. Elle accélère une tendance observée depuis plusieurs années. À l'avenir, l'intensification du commerce en ligne va engendrer plusieurs transformations urbaines :

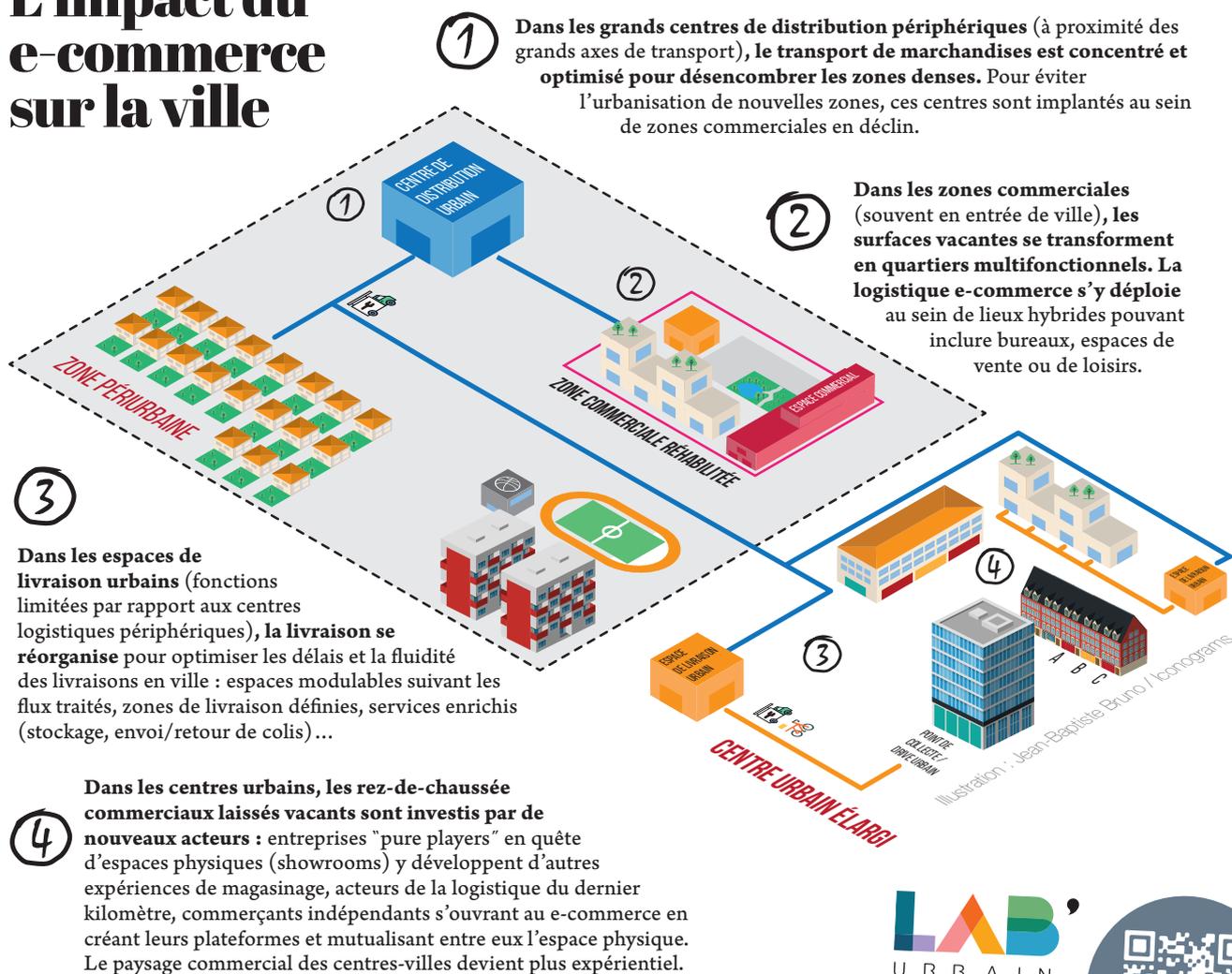
- la réduction du nombre de lieux traditionnels du commerce physique et l'hybridation des boutiques vers d'autres usages pour sortir du format "boutique spécialisée", transformant le paysage commercial

des centres-villes vers 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 liant le commerce aux autres activités qui font la ville).

L'impact du e-commerce sur la ville



Retrouvez toutes les infos concernant le Lab'Urbain de l'Agam en scannant le flashcode



E-learning : effet bulle ou répétition générale ?

L'apprentissage en ligne s'est accéléré avec la crise, confirmant une tendance préexistante. À l'université, les contraintes de distanciation sociale combinées à une technologie déjà disponible pourraient maintenir cet usage dans le temps, d'autant que le niveau d'acculturation semble atteint pour une majorité de la population étudiante.

Ce scénario de modification profonde de la géographie universitaire pourrait entraîner une perte de centralité pour les grandes villes. La déconcentration d'étudiants suppose de nouvelles infrastructures, relais propices à l'enseignement à distance (bibliothèque, prêt de matériel). Les marchés du logement et de la restauration étudiants doivent s'adapter à l'isolement et à la dispersion des étudiants (logements modulaires, colocations, possibilité de sous-louer). Un enseignement 100 % en ligne prive les étudiants d'une "vie étudiante", expérience particulière et étape de transition dans la vie d'adulte. Conséquence préoccupante, des risques psychosociaux peuvent apparaître avec la disparition des travaux de groupe et des événements de sociabilité des campus, ce qui interroge quant à la façon d'intégrer cette génération sur le marché du travail. Une offre d'apprentissage bi-canal ferait coexister une offre numérique, qui ne nécessite pas de quitter le domicile familial, et une offre en présentiel dans les métropoles.

Dans l'entreprise, les webinaires et autres formats en ligne prospèrent et les outils numériques ont été rapidement adoptés par les salariés. Les villes-hôtes de congrès et séminaires sont durement touchées, ainsi que l'économie associée (restauration, hébergement, loisirs). Seuls les événements les plus prestigieux, avec un fort effet de réseau, demeurent en physique. Ainsi, des offres mixtes sont à l'étude pour les lieux d'accueil : salles réversibles avec présentiel et visioconférence possibles, suivant un modèle adaptable en fonction de la jauge

des participants et des outils permettant un haut niveau d'interactions sociales. Point positif, la diffusion en ligne de formations et d'événements permet de toucher un plus grand nombre de personnes.

E-proximité : un effacement des services urbains ?

Avec la dématérialisation des actes administratifs, les rendez-vous "physiques" laissent place à des opérations davantage en ligne. La télémédecine, boostée par la 5G, permet désormais les consultations à distance. Les signatures d'actes authentiques (bancaires, notariaux, immobiliers) et votes en ligne (Conseils d'administration, syndicats) ont bénéficié de dérogations liées à l'état d'urgence sanitaire, qui pourraient à l'avenir se généraliser. D'autres secteurs ont accéléré leur transformation numérique : l'immobilier avec les visites en ligne, les entreprises avec les signatures électroniques ou encore les banques avec la fermeture progressive de nombreuses agences de proximité. La bi-canalité est ici aussi opérante. De nouveaux concepts sont à inventer pour maintenir une offre publique dans la ville.

Ces transformations entraînent une mutualisation (maisons de santé), une hybridation (showrooms) voire une disparition (agences bancaires, immobilières...) de certains espaces en ville. Les espaces physiques de proximité risquent de désertir les centres-villes au profit des périphéries, les secteurs les plus tendus en termes de prix étant les premiers à s'excentrer. Le rendez-vous physique devient l'exception, motivé par l'urgence ou l'importance de l'acte. Les services à faible valeur ajoutée sont systématiquement proposés à distance ou deviennent payants pour être obtenus en présentiel.

Ce modèle accentue la fracture numérique de par son coût (matériel, formation aux usages multimédias), des inégalités d'accès au réseau (couverture nationale, problématique technique) et exclut des pans entiers de la population.



Il pose également la question de la qualité des services rendus, avec un retrait progressif du service public au profit d'une optimisation de certains services par le privé.

Culture : une expérience sensorielle (toujours ?) irremplaçable

La crise sanitaire a incité les acteurs de la culture et du tourisme à créer de nouvelles formes de communication, de diffusion, de partage et d'information. Alors que les musées nationaux ont dû fermer leurs portes et que les événements culturels et touristiques ont été annulés ou reportés, les acteurs du tourisme et de la culture ont alors mis en place de nouvelles alternatives afin de maintenir un lien avec la population. Une offre numérique émerge en s'appuyant sur les réseaux sociaux (expositions et événements live sur Youtube ou Facebook, animations via Instagram ou Tik Tok ou encore concerts live sur Fortnite).

(numérisation d'exposition, ouverture à un plus large public, proposition technique impossible à réaliser dans le monde réel...) qui enrichit l'expérience sensorielle.

Sport : un désir de pratiques bien réelles, l'événementiel sportif et les clubs fragilisés

Les pratiques sportives amateurs et professionnelles sont également chamboulées par la crise sanitaire.

Côté amateurs, les clubs et fédérations sont en difficulté économique. Les clubs pratiquent une hausse des prix des licences pour tenir et/ou durcissent les conditions de remboursements des cotisations, ce qui exclut les plus précaires de la pratique sportive. Nombre de salles, clubs et infrastructures sont contraints de fermer, réduisant ainsi liens sociaux et générationnels. La diversité des équipements publics participe à la qualité de vie de ses habitants : s'il devient difficile de les utiliser, l'attrait des centre-villes sera moindre. Parmi les solutions pouvant être testées : des pratiques sur des horaires aménagés en groupes restreints, mobilisant ainsi davantage d'infrastructures, une adaptation du mobilier urbain des villes pour une pratique plus individuelle, plus spontanée et libre. Enfin, le e-sport¹ se développe fortement et son rapport à la ville physique reste à organiser.

Côté professionnels, certains événements gratuits vont devenir payants. Le sport-spectacle se développe de plus en plus autour de shows télévisés (Superbowl), remplaçant ainsi l'ambiance des supporters par les effets de spectacle (sons, lumière). Sans la présence et l'engouement du public, les grands événements (Championnats du Monde, Jeux Olympiques, Tour de France) devront se réinventer.

“ Le Fablab a assuré une forme de continuité culturelle pendant le confinement, via les outils numériques. ”

Axelle Benaich
Directrice de La Fabulogie

De nombreuses questions restent en suspens : l'accompagnement des acteurs culturels vers de nouveaux métiers, l'évolution du rapport du public à l'œuvre d'art et au spectacle vivant, les nouvelles formes de communication pour les artistes peu connus, l'équilibre entre art numérique et physique, le devenir des villes reposant sur le tourisme culturel, la réticence des usagers à (re)venir dans un lieu clos et très fréquenté et enfin, la dimension irremplaçable de l'expérience du réel. Pour certains professionnels, l'enjeu consiste à faire du virtuel un appui à l'expérience physique

¹. Par analogie au e-commerce, e-learning... le e-sport est défini ici comme une pratique sportive utilisant un média numérique, a contrario de la définition du "e-sport" habituelle qui renvoie à la pratique de jeux vidéo.

Le point de vue...

Par rapport aux outils numériques que le Mucem avait mis en place ces dernières années, qu'est-ce que la crise Covid a changé ? Quelles tendances voyez-vous émerger dans le monde de la culture en ligne ?

Depuis plusieurs années, la communication en ligne du Mucem se faisait via les réseaux sociaux "classiques" (Instagram, Facebook, Twitter, Youtube). En développant des contenus en ligne, on garantit un minimum de notoriété et d'intérêt pour le musée. Mais c'est par la promotion d'événements "réels" que l'on cultive une audience en ligne. Nous avons par exemple transformé nos visites d'expositions en avant-première par des émissions live sur Facebook.

Pendant le premier confinement, les enseignants et leurs élèves ne sont plus venus : nous avons créé pour eux des dossiers pédagogiques, mais le numérique ne peut pas tout faire. Les enseignants veulent que l'on vienne dans les classes (nous travaillons sur le "hors les murs" depuis que les visites scolaires ne sont plus organisées), pour le lien humain, le rapport avec l'artiste, l'importance du médiateur qui reste irremplaçable, notamment pour des enfants.

On parle beaucoup de formes hybrides : c'est l'idée de déployer des contenus, soit en réel soit en virtuel, et qu'on se serve de l'un ou de l'autre pour s'adapter à un contexte particulier comme celui du Covid. Mais c'est aussi un moyen de capter des publics à distance (qui habitent loin de Marseille).

C'est quelque chose qu'on a intérêt à faire pour enrichir l'audience, mais c'est important que cela ne se substitue pas à l'expérience réelle ! Il y a une matérialité de l'objet dans la plupart des cas, du patrimoine et de la création artistique. Et, d'une émotion liée à la matérialité de l'œuvre et le lien qu'on crée avec celle-ci.

Si la situation sanitaire exigeait qu'il y ait une fermeture durable des musées, adviendrait un monde où tout se ferait à distance. Si l'on veut préserver quelque chose de l'ordre de l'émotion (artistique, esthétique ou de la rencontre), les arts numériques prendraient mécaniquement le pas sur les autres, car eux ont été conçus pour. Ce n'est pas la même chose de donner à voir un tableau de Van Gogh sur un écran que de proposer à un vidéaste, qui travaille déjà dans le numérique, de faire une création numérique à partir de l'œuvre du peintre : elle sera de toute façon faite pour les écrans. Dans ce scénario, il faudrait encourager plus fortement les arts numériques. Mais que faire du "patrimoine" ? À défaut d'accéder aux œuvres, une visite virtuelle est toujours possible. La surenchère serait de dire qu'il faudrait faire des hologrammes, de la 3D... mais est-ce que cela apporterait véritablement quelque chose, puisque l'on perd le rapport à l'œuvre ? Heureusement, je ne pense pas qu'on arrivera à cela. Avec la crise, être privé de quelque chose comme la culture a justement renforcé le désir de culture. À l'issue du premier confinement, on a vu le besoin de convivialité. Je ne pense pas que les gens vont se dire qu'ils veulent "tout faire depuis chez eux" et ne plus aller au musée.

Cécile Moulin
Julie Basquin

Propos rapportés
par le Service
Communication
du Mucem



Télétravail : le risque d'une ville à distance ?

Le contexte sanitaire actuel bouleverse des notions préconçues sur la pratique du travail, à commencer par la culture du présentiel. Si le télétravail demeurait une pratique marginale ces dernières années (3% selon les chiffres de la Dares en 2019), réservée à des catégories spécifiques de salariés, il s'est généralisé depuis le printemps 2020.

Le télétravail s'est imposé comme une alternative à la mise au chômage partiel dans de nombreux secteurs d'emploi, essentiellement tertiaires, ne connaissant pas tous une baisse de leur activité. Une évolution dans nos modes de travail qui n'est pas sans conséquences d'un point de vue humain et urbain. Juridiquement, cette pratique demeure peu encadrée et ses effets induits encore mal identifiés.

À l'avenir, certaines entreprises pourraient être tentées d'alléger leurs charges immobilières en mettant davantage de leurs effectifs en télétravail, ce qui modifierait profondément leurs stratégies de localisation et perturberait durablement le marché de l'immobilier de bureau. Cette possibilité pourrait impacter la centralité économique que sont les villes, fondant une partie de leur attractivité sur la polarisation d'activités tertiaires dans les parcs d'activités ou en centre-ville. En s'imposant comme une alternative crédible et durable au présentiel, le télétravail contribue à réorganiser les différents espaces en ville, au-delà du seul logement.

Le télétravail, un mode généralisé ?

Le télétravail renvoie à un travail salarié, théoriquement réalisable dans les locaux de l'employeur mais qui, de manière régulière, est effectué dans un autre lieu (proche ou lointain). Cette pratique n'est pas nouvelle et son évolution est liée aux changements de nos sociétés : plus individualiste, flexible et compétitive. Ce "travail à distance" est par ailleurs indissociable des nouvelles technologies du numérique.

Dans les débats actuels, le télétravail peut être perçu comme une source potentielle d'isolement et de contrôle de l'employeur sur les salariés, ne profitant plus d'un véritable ancrage social et professionnel. A contrario il peut aussi être considéré comme un outil d'émancipation, loin des contraintes physiques du présentiel. Les salariés évitent ainsi les déplacements domicile-travail (c'est d'ailleurs le principal motif de satisfaction qu'ils citent dans toutes les enquêtes) et disposent d'une plus grande autonomie dans la gestion de leur temps.

Mais le télétravail ne pose pas uniquement des questions sociétales, son usage pourrait également avoir un impact significatif sur l'urbain. Les transformations sont potentiellement majeures, qu'il s'agisse de l'immobilier de bureau comme des activités qui gravitent autour des lieux de travail (notamment commerciales et de restauration). À ce titre, la demande placée en mètres carrés de bureau, au plus haut en France ces dernières années, va-t-elle continuer de garder un rythme en constante progression ou au contraire connaître un ralentissement dû à un besoin en surface moindre ? La récession qui s'annonce semble problématique à court terme, la demande placée en immobilier de bureau étant intrinsèquement liée à la bonne santé de l'économie.

12% de télétravailleurs en septembre

Le travail en présentiel reprend massivement sans atteindre ses proportions d'avant crise

Avec l'alternance possible de périodes de confinement (même allégé) / déconfinement, les habitudes se prenant, le télétravail va-t-il véritablement se généraliser ? Malgré un retour en présentiel à la fin du mois de juin (et surtout à la fin de l'été), à l'issue du premier confinement, les statistiques sur le télétravail en France demeurent à un niveau plus élevé qu'avant-crise. Le port du masque généralisé dans les espaces communs, les bureaux et les espaces publics, mais aussi les interdictions de rassemblements peuvent être des catalyseurs d'une organisation mieux planifiée et généralisée du télétravail dans de nombreuses structures privées comme publiques. L'engouement des salariés autour du télétravail met en lumière la nécessité de réinventer l'espace de bureau pour le mettre en lien avec ce nouveau paradigme. Le principe d'unicité du lieu de travail ne tient plus : les modes de travail, en rupture avec l'ordre ancien, entraînent une modification possible de la géographie économique des villes.

Le télétravail perturbe l'immobilier de bureau

La décennie 2010 a été prospère dans le secteur de l'immobilier de bureau. De nombreuses métropoles françaises ont connu une croissance exponentielle de la demande placée sur leur territoire. Depuis 2015, le marché des bureaux en région a chaque année battu son record établi l'année précédente. L'année 2019 a marqué l'apogée de cette augmentation, avec plus de 900 000 m² placés au premier semestre (hors Île-de-France). Au niveau national, la crise sanitaire a donc porté un coup d'arrêt à cette dynamique (au premier semestre 2020 le marché en région a connu une forte chute, et accuse une baisse de 46% par rapport au premier semestre 2019). L'impact a été cependant très amorti sur Aix-Marseille-Provence, où le marché tertiaire a fait preuve d'une grande résilience en 2020, avec une contraction de seulement 5% par rapport à 2019 (les programmes neufs aixois ayant stimulés la demande).

Actuellement les interrogations demeurent quant à l'échéance de la reprise du marché. Les tendances actuelles vont-elles se poursuivre ? Ou au contraire la demande retrouvera-t-elle son niveau d'avant crise et potentiellement le dépassera-t-elle ? Il est pour l'instant difficile de répondre à ces questions, mais la crise économique qui s'annonce ne laisse pas présager d'une reprise immédiate. Dans ce contexte d'incertitude économique, le maintien de l'usage du télétravail n'est pas sans conséquence sur les marchés. Sur ce point, il est possible d'identifier et de spatialiser, ces impacts potentiels sur quelques fondamentaux du marché de l'immobilier de bureau.

Les professionnels du secteur avancent des pistes quant à l'avenir du bureau et une évolution des schémas classiques structurant la trame urbaine autour du travail. Les outils numériques et la qualité des réseaux ont permis l'avènement d'une bi-canalité des usages et des pratiques. Dans cette optique, le bureau va évoluer, se transformer et aussi se relocaliser.

25%
des emplois
tertiaires
étaient en télétravail
pendant le premier
confinement



La pratique du télétravail impactera la géographie d'implantation des lieux du travail, avec l'apparition d'autres espaces interstitiels entre la résidence et le bureau

La mobilité est devenue un enjeu majeur, notamment pour les jeunes générations qui, pour certaines, font le choix de ne pas posséder de voiture. Elles ont des aspirations plus écologiques où la qualité de vie et la réduction des temps de déplacement imposés est primordiale. Ce besoin de "démobilité" ou de moindre mobilité, est à prendre en considération : il va être difficile de rester attractif pour des parcs de bureau situés en deuxième ou troisième rideau urbain dans des espaces déconnectés, où la mixité fonctionnelle est quasi nulle. La pratique du télétravail ne va pas déconnecter physiquement le salarié de son lieu de travail et de l'espace urbain dans lequel il se situe. Mais il va entraîner des changements à la fois dans les aspirations urbaines des salariés (proximité, multimodalité, mixité fonctionnelle), au détriment des structures et des lieux qui ne vont pas réussir à s'adapter à ces nouvelles attentes. En d'autres termes, l'obsolescence de certains lieux de travail pourrait aussi entraîner une dégradation de l'image des entreprises qui les occupent.

Le télétravail réinterroge le fonctionnement économique des villes

Les polarités tertiaires périphériques souffrent encore d'un manque d'accessibilité. Leur implantation dans des zones monofonctionnelles, éloignées des centres urbains poussent les usagers à utiliser des moyens de déplacement individuels (notamment la voiture). Avec une augmentation de la congestion des axes routiers mais aussi de l'étalement causé par la nécessité de réaliser des espaces de stationnement. Tous ces facteurs pourraient entraîner une

obsolescence plus rapide de ces parcs au profit d'une relocalisation vers les centres urbains, avec des besoins moindres en mètres carrés.

Les aménités, services et activités associés à l'implantation d'un parc tertiaire seraient fortement impactés par la baisse journalière du nombre de salariés pratiquant le télétravail. Les espaces tertiaires peu diversifiés pourraient souffrir d'une désertification croissante causée par la disparition d'activités (restauration, commerces, services...) auparavant liées à la présence de salariés. La relocalisation dans des locaux plus petits serait une opportunité pour intégrer ces espaces de bureaux dans des zones plus denses et multifonctionnelles.

Le marché de bureau évolue au gré des mutations technologiques et sociétales. Avec l'avènement des outils numériques, le bureau traditionnel trop rigide n'est souvent plus adapté à des modes de travail plus "nomades". Cette tendance, tout de même cantonnée à certaines catégories de salariés, a entraîné l'émergence de nouveaux lieux de travail. Ces tiers-lieux sont des environnements plus flexibles et hybrides qui s'adaptent aux besoins des salariés (et non l'inverse !). La pratique du télétravail impactera donc la géographie d'implantation de ces lieux qui pourraient devenir des espaces interstitiels entre la résidence et le bureau. Il est possible d'imaginer une nouvelle organisation spatiale du travail protéiforme et multi-sites, faisant davantage de place aux tiers-lieux de tous types : certains sont pensés pour être au plus près des logements, d'autres sont dans les centres-villes ou dans les espaces d'activités.

La ville de la santé et du bien-être

CHANGEMENT CLIMATIQUE

DÉFI ENVIRONNEMENTAL

DE GRANDS DÉFIS À SAVOIR ARTICULER!

POLIQUES NATIONALES
MÉTROPOLITAINES
ET POUVOIRS LOCAUX

VECTEUR DE SOCIALIZATION

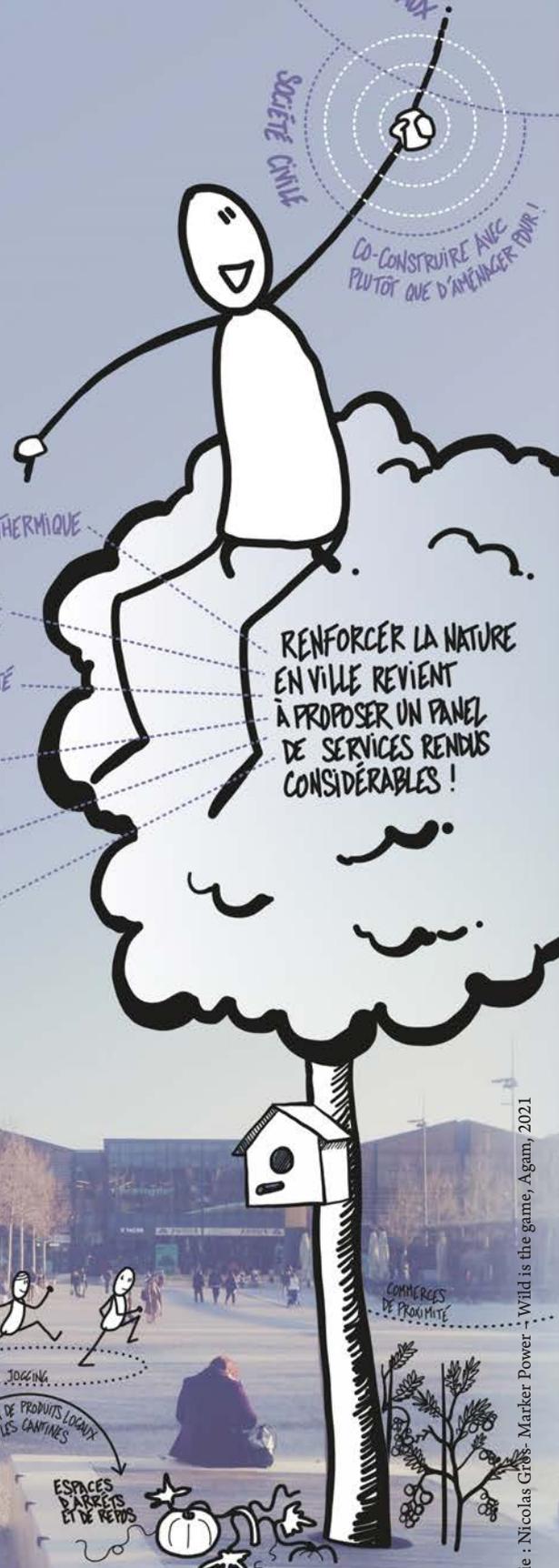
RÉDUCTION DE RISQUES ET PRÉVENTION

DÉVELOPPEMENT PERSONNEL

PRATIQUE DU SPORT

SOCIÉTÉ CIVILE

CO-CONSTRUIRE AVEC PLUTÔT QU'AMÉNIAGER POUR!



PLACER L'HUMAIN EN TANT QU'ACTEUR DE SA SANTÉ!

CONFORT THERMIQUE

RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE

SUPPORT DE BIODIVERSITÉ

ÉPURATION DE L'AIR ET DE L'EAU

EFFETS SUR LE BIEN-ÊTRE ET LA SANTÉ MENTALE

QUALITÉ ET CADRE DE VIE

RENFORCER LA NATURE EN VILLE REVIENT À PROPOSER UN PANEL DE SERVICES RENDUS CONSIDÉRABLES!

UNE ALIMENTATION SAINNE

UNE VILLE QUI PREND SOIN DE MOI

BOUÉE DANS LA VILLE!

PARCOURS DE DÉCOUVERTE ET DÉCRYPTAGE NUTRISCORE

SENSIBILISATION DANS LES ÉCOLES

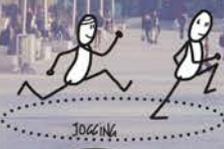


TAI CHI

LE SPORT S'INSCRIT DANS LA PROGRAMMATION URBAINE AU MÊME TITRE QUE L'OTRE CULTURELLE, DE MOBILITÉ, DE SERVICES



JOGGING



CONSOMMATION DE PRODUITS LOCAUX DANS LES CANTINES

ESPACES D'ARRÊTS ET DE REPOS



COMMERCES DE PROXIMITÉ

AMÉNAGER LA VILLE EN PARTANT DES USAGES ET PERMETTRE UNE APPROPRIATION MULTIPLE DE L'ESPACE

JARDINS PARTAGÉS

Prendre soin des urbains

En restreignant les possibilités de sorties autour du domicile, le confinement a mis l'accent sur l'importance de la qualité de ce domicile, mais aussi sur celle de l'aménagement de l'espace urbain de proximité, pour pouvoir se promener et respirer.

Bien-au delà de l'agrément, ce cadre de vie est un déterminant des modes de vie, et donc de la santé des habitants. On sait aujourd'hui qu'environ 50% des déterminants de la santé sont liés au mode de vie.

Il ne s'agit pas de verser dans l'utopie : un aménagement très qualitatif de l'espace public ne peut pas remplacer la décision d'un individu de manger équilibrer et de bouger.

Mais, cet aménagement peut favoriser la décision de bouger, parce que c'est plus agréable de marcher ou de courir dans un espace aéré, propre, vert, sécurisé, voir ludique.

50%
des déterminants
de la santé
sont liés aux
modes de vie

À l'heure épidémique, il s'agit aussi de permettre une plus grande adaptation et modularité des espaces pour garantir la pérennité des pratiques dans le respect des gestes barrières.

Ce dossier vise à approfondir ce que serait une ville de "la santé et du bien-être" qui prend davantage soin de ses habitants de façon intégrée. Loin d'une médicalisation de l'urbanisme, l'approche embrasse une définition large de la santé, en dépassant largement la 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.

Santé et pratiques sportives dans nos espaces de vie

Bouger plus : placer la santé au cœur de la cité

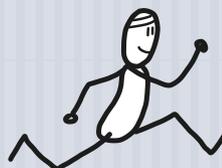
La pandémie a montré combien la protection des plus vulnérables était centrale pour sauver des vies. Une prévention efficace passe par une activité physique et sportive de l'ensemble de la population. Le sport trouve ainsi une dimension hygiéniste, au cœur d'un projet de société prenant mieux en compte le vieillissement de la population et l'augmentation des maladies chroniques.

Le sport et l'activité physique (marche, vélo) dans la ville de demain doivent être accessibles à tous, à de nouveaux publics jusque-là éloignés (personnes handicapées, seniors, sédentaires), aux actifs et aux jeunes. C'est 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 des risques (chutes, addictions), prévention (diabète, obésité, cancer, chute, dépression liée à l'isolement), et également développement personnel (bien-être, image corporelle).

Chacun doit pouvoir trouver le moyen de se réaliser dans une activité sportive en fonction de ses possibilités. Quelques pratiques sont simples à mettre en place : natation, aquagym, yoga, Qi Gong, Tai Chi, jogging ou vélo.

Divers outils peuvent inciter à bouger au quotidien : des influenceurs sur les réseaux sociaux aux campagnes de marketing social en passant par des plateformes d'utilisateurs ou des programmes associatifs visant à modifier nos comportements ("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", et 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 de jardins partagés, écoles de cuisine).



La ville de la "santé et du bien-être", 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, au moment même où ils s'avèraient le plus utiles.

Le confinement a accéléré la diffusion des pratiques sportives et notamment en ligne (fitness, bien-être). Il a donné une plus grande visibilité aux opportunités offertes par la ville confinée, qu'il s'agisse de jogging dans les rues ou d'appropriation de nouveaux espaces publics. L'exercice sportif comme motif de déambulation dans la ville s'est trouvé amplifié. L'espace public devient "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.

Pour 17% des Français, ne plus faire de sport est ce dont ils ont le plus souffert pendant le confinement. L'enjeu consiste à construire la ville et l'aménager en partant des usages, prendre en compte toute leur diversité et permettre une appropriation multiple de l'espace public. Les aménagements provisoires, temporaires, réversibles sont à combiner pour accélérer la diffusion du "design actif".

L'espace urbain de demain peut être un terrain d'expression, de mise en scène des lieux inspirants, en donnant la possibilité d'une temporalité élargie. Les pratiques en nocturne, non encadrées, hors équipements dédiés et avec des horaires flexibles réinventent la notion d'accessibilité. La ville, lieu de pratiques hybrides, doit se saisir des opportunités pour donner une nouvelle vie aux espaces délaissés, au mobilier urbain et aux bâtiments en friche.

Le sport s'inscrit dans la programmation urbaine au même titre que l'offre culturelle, de mobilité, de services. Il s'entrelace et "croise" d'autres fonctions telles qu'acheter, se déplacer et se divertir.

Plus qu'une accélération, il s'agit d'une rupture : organiser l'expression "pleine et entière" de ces pratiques foisonnantes. Structurer la pratique sportive est un défi à articuler aux défis climatique et environnemental. Les bénéfices sur la santé de courir, marcher, se relaxer, nager dans la rade de Marseille, faire du skate ou du vélo, seraient annulés dans un espace saturé de pollution, de nuisances sonores et de trafic automobile.

Un scénario d'accélération vers une offre urbaine résiliente, généreuse et verte

Une ville plus verte permet de répondre aux aspirations exprimées durant la crise sanitaire et porter l'ambition d'une résilience territoriale. La présence d'espaces verts et d'une multiplicité d'équipements à une distance raisonnable du lieu de résidence constitue le principal facteur déterminant les mobilités actives. Les personnes vivant dans des environnements verts sont trois fois plus nombreuses à pratiquer une activité physique et ont 40% moins de risque d'être en surpoids.

Les fonctionnalités et "services rendus" par la nature à la ville sont nombreux : confort thermique, réduction des gaz à effet de serre, support de biodiversité, épuration de l'air et de l'eau, effet sur le bien-être et la santé mentale, et bien sûr qualité et cadre de vie (connexion à la nature...). Réintégrer la nature revient à proposer un panel de services rendus considérables, gratuits et moins coûteux que des infrastructures de transport ou la consommation de produits alimentaires.

Un quartier favorisant les déplacements à pied ou à vélo est à échelle humaine, il s'inscrit dans une ville de la proximité : diversité d'activités, d'équipements et de commerces de proximité, mixité des fonctions. Un environnement favorable aux modes actifs dispose d'infrastructures dédiées (trottoirs confortables, pistes et bandes cyclables, stationnements vélo) et bénéficie de mesures d'apaisement de la circulation. La présence d'un éclairage suffisant et la mise en place d'une signalétique exprimant les temps de trajet sont aussi incitatifs. À noter, les personnes habitant dans les quartiers propices à la marche se déplacent quatre fois plus souvent à pied que celles habitant dans des quartiers où les voitures sont omniprésentes.

La marche et la mobilité pour tous sont des enjeux pour une ville inclusive. La marche constitue la principale activité physique chez les personnes âgées, fragilisées par des déplacements à pied difficiles et moins nombreux. Chaque année, environ 30% des personnes âgées sont victimes de chutes dont plus de la moitié en dehors du domicile.

À suivre p.44 →

Un simple aménagement ludique peut avoir un impact sur l'activité physique. À Stockholm, un escalier peu emprunté du métro a été peint en noir et blanc comme un piano et rendu sonore. Résultat : + 66 % d'utilisation !

Les lieux et supports de la pratique sportive dans la ville



Le mobilier urbain

-  Bancs
-  Escaliers
-  Fontaines
-  Bornes Wifi, interactives
-  Brumisateurs, jeux d'eau...

Les lieux et les supports urbains

- | | |
|---|---|
|  Équipements publics |  Friches |
|  Équipements privés |  Trottoirs |
|  Pistes cyclables |  Places |
|  Parkings |  Toitures |

La pratique de disciplines traditionnelles et nouvelles

- Street workout
- Glisse urbaine, skate...
- Running, trail...
- Sports de balle et de ballon
- Sports nautiques
- Yoga et bien-être
- Parkour
- Urbex

Le point de vue...



Cédric Martin

Responsable de l'association Parkour 13

Quelles perspectives pour co-construire, le plus en amont possible, une ville où les pratiques sportives et ludiques soient intégrées et s'expriment pleinement, dans une logique de complémentarité des usages ?

Pour cela, le défi est d'arriver à concilier les fonctions de mobilier urbain accessible à tous, avec les usages des pratiques sportives urbaines actuelles. Certains objets de l'espace public (bancs, escaliers, esplanades, fontaines, barrières...) et pourquoi pas les œuvres d'art essaimées dans la ville, devront correspondre à travers leur conception, leur design, leurs matériaux aux besoins des nouvelles pratiques sportives urbaines, tout en gardant leur fonction initiale. La solution est de passer d'un "détournement" des usages à une logique de "co-construction" pour une double utilité. Un rapprochement entre les collectivités et les associations animatrices de l'espace urbain pourrait être le socle privilégié d'un cadre opérationnel à inventer.

Les espaces verts et de nature

- Parcs, jardins...
- Mer, littoral...
- Massifs
- Itinéraires plantés

Les personnes à mobilité réduite rencontrent également des difficultés à se déplacer : incapacité sensorielle ou intellectuelles, personnes en fauteuil roulant, personnes de petite taille ou femmes enceintes. La ville de "la santé et du bien-être" propose donc des commerces de proximité, d'espaces verts et de sentiers piétons, du mobilier urbain permettant de

s'arrêter et de se reposer (bancs, fontaine à eau...), des revêtements de sols réguliers, non glissants lors des épisodes pluvieux et entretenus (absence de trous), des éclairages, des rampes en cas de fortes pentes, des espaces partagés avec les cyclistes et nouvelles mobilités (skate, roller, trottinettes...), et des marqueurs permettant de se repérer dans l'espace.



Le point de vue...

Emmanuel Dujardin

Architecte, directeur du cabinet Tangram basé à Marseille

Pourquoi est-il urgent de réinvestir massivement la ville-centre, afin que celle-ci prenne davantage soin des urbains ?

La ville-centre est l'endroit de tous les possibles (moins de temps de déplacement signifie plus de temps libre, avec de nombreuses possibilités pour le mettre à profit en centre-ville). Mais la ville, et en particulier son centre, est en difficulté : dense, sèche, imperméabilisée, parfois sale... celle-ci peut se transformer pour mieux "soigner" celles et ceux qui la pratiquent.

Prendre soin de la ville, c'est :

1. renforcer l'intérêt d'être en centre-ville : améliorer les transports en commun, prendre soin de l'espace public, créer de l'ombre, mettre des bancs, retirer les obstacles à la circulation, offrir des logements décents... ;

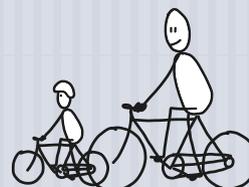
2. remettre de la nature en ville : ce n'est pas seulement avec des arbres d'alignement que l'on y parviendra ! La nature peut revenir en centre-ville en quelques années, il est possible d'accélérer le mouvement ;

3. désencombrer nos centres : les voitures prennent trop d'espace (besoin de mutualiser ces équipements, rationaliser leur usage), diminuer les obstacles (caméras, potelets, coffrets...). D'un autre côté, "oser réprimer" certains comportements permettrait de retirer certains de ces obstacles...

Tout cela contribue à donner envie de pratiquer le centre-ville, plutôt que les centres commerciaux (même s'ils ont l'air plus pratiques, propres...), ou tout autre espace qui n'aurait qu'une seule fonction.

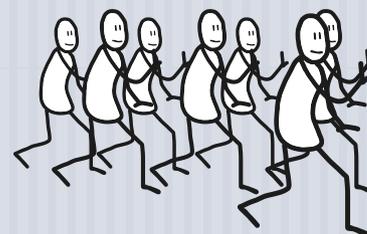


Retrouvez l'intégralité de cet entretien et bien plus encore en scannant le flashcode www.agam.org



Intervention réalisée dans le cadre des "conversations des futurs", organisées par l'Agam et l'Aupa en 2019, sur le thème "futurs des modes de vie".

Un espace urbain favorable à la bonne santé en ville



Déterminants sociaux et cadre de ville

La moitié de la population mondiale vit en ville ($\frac{3}{4}$ des Français), pour une projection à un taux de 70% en 2050 (source : OMS). Les interrelations entre environnement urbain et santé des habitants sont devenues une problématique cible de l'OMS. À ce titre, de nombreux responsables se sont engagés à replacer l'homme au cœur du système et à aménager des espaces urbains favorables à la santé et au bien-être (pour une meilleure santé et plus de bonheur dans les villes pour toutes et tous, consensus de Copenhague du 13 février 2018).

Il est communément admis par la sphère scientifique que l'environnement (physique, social) influe à près de 40% sur la qualité de la santé de chacun. Les politiques locales en matière d'aménagement du territoire sont variées :

- politique de santé publique et environnement physique : bruit, sol, eau, déchet et sécurité ;

- protection des populations face aux conséquences du changement climatique : risques naturels (inondation et feux), canicule (îlots de chaleur), maladies vectorielles et allergènes ;

- lutte contre les inégalités de santé : cohésion sociale ;

- amélioration du cadre de vie : mobilités actives et accessibilité, espaces verts et nature en ville, mixité et espaces de sociabilité.

Les personnes vivant dans des environnements verts sont trois fois plus nombreuses à pratiquer une activité physique et ont 40% moins de risque d'être en surpoids

Les pouvoirs locaux comme régulateurs et maîtres d'œuvre des politiques nationales

Les collectivités continuent à établir ou appliquer des objectifs sectoriels sur les questions de santé ou favorables à la santé, dans une série de démarches et de politiques publiques : documents d'urbanisme, de gestion des risques, de programmations scolaire, sanitaire et sociale...

En matière de prévention et protections des populations, les axes d'actions sont nombreux :

- Lutte contre les pollutions en réponse aux engagements internationaux et nationaux en matière de changement climatique.
- Éloignement des populations des sources de risques (PPRn) et des lieux les plus pollués (zone de bruit intense, sols pollués).
- Réduction des émissions des pollutions atmosphériques : réduction de l'usage de la voiture et incitation aux autres mobilités, offre de services et équipements à proximité des lieux d'habitation, limitation des extensions urbaines, politique de plantation, information et charte pour éviter la plantations d'espèces allergènes.
- Offrir des logements et lieux de vie sains et isolés
- Prévention : maîtrise du nombre d'habitants dans les lieux reconnus à risque, protection des po-

pulations les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, hôpitaux, hôpitaux de jour, stades).

- Poursuite de politique en matière d'amélioration de l'alimentation : Projets Alimentaires Territoriaux, repas scolaires, jardins familiaux...

Il s'agit, aujourd'hui, d'assurer une meilleure hybridation d'ensemble.

Les collectivités comme animatrices du territoire : vers un urbanisme des usagers

Les collectivités deviennent des puissances publiques animatrices et garantes dans le temps de la robustesse des projets pour créer un socle de connaissances disponible (open source, applications, diagnostics en marchant). De par leurs compétences et leur proximité, elles sont un centre permettant d'informer sur les problématiques de santé de leur territoire, et la clé de voûte pour le dialogue avec le niveau national et le monde de la recherche. En tant qu'interlocutrices de proximité, elles apportent des informations aux usagers et aux habitants-experts.

Aujourd'hui, la rue est un cumul de différentes compétences. La ville de la "santé et du bien-être" doit retourner vers des politiques transversales qui reflètent la réalité du quotidien des habitants. Pour cela, les collectivités doivent être agiles dans leurs manières d'accompagner leurs projets.

Il est possible de réaliser des réseaux en intensifiant les usages des équipements sportifs et de loisirs et en couplant écoles et lieux d'accueil post scolaires.

Il est souhaitable de créer des réseaux de mobilités lentes ou rapides selon les moments de vie sans forcément penser les aménagements des paysages à partir du point de vue de l'automobiliste. Il est nécessaire de remettre le cadre de vie de proximité au cœur des politiques d'aménagement (paysages, nature et saisons en ville, habitations avec extérieur).

Tout comme l'urbanisme tactique, les budgets citoyens sont un levier pour tester, expérimenter des solutions localisées. De plus en plus d'expériences dissocient les usages de la propriété foncière (ex bail Réel Solidaires dans les Yvelines, Coco Velten et urbanisme transitoire) pour un urbanisme plus inclusif. La co-construction renforce l'implication de chacun dans la mise en œuvre d'une ville ambitieuse. Le nouveau paradigme : "co-construire" plutôt qu'"aménager pour" gagne du terrain.



Le point de vue...



Retrouvez l'intégralité
de cet entretien
et bien plus encore
en scannant le flashcode
www.agam.org



Raphaël Besson

Chercheur, expert en
socio-économie urbaine,
directeur du bureau d'études
"Villes Innovations"

Qu'avez-vous appris des expériences que vous avez suivies où les citoyens "font" véritablement la ville ? Comment cela cohabite-t-il avec la planification "traditionnelle", menée par les pouvoirs publics ?

En travaillant sur les collectifs d'habitants à Madrid, j'ai pu voir que ceux-ci sont partis de questions très concrètes : comment mieux se loger, se nourrir, lutter contre la pollution ? Devant la complexité des solutions, se heurtant parfois aux limites du système démocratique délibératif, ils ont expérimenté des micro-solutions, faisant de la politique "en bas de chez eux".

À Madrid, ville touchée par la crise de 2008 où les grands projets urbains se sont arrêtés, de nombreux espaces et bâtiments publics sont devenus vacants. Face aux limites de l'action publique (qui ne parvient pas à trouver de réponse pour ces espaces), ils agissent sur les infrastructures urbaines (routières, places, délaissés, bâtiments vides...) avec les codes de "l'open source". Ils proposent des "guides pratiques", sortes de kits méthodologiques pour fabriquer cette ville collaborative et son mobilier urbain, faciliter la mise en œuvre juridique au moyen de conventions de gestion ou d'animation temporaire, favoriser la participation citoyenne pour que chacun puisse porter et défendre ses projets, évaluer les réalisations... Ces "tiers-acteurs" jouent un rôle d'intermédiaire avec la municipalité, ceux qui réalisent

les travaux et les habitants, dans la régulation des conflits, ou l'expérimentation.

Cette approche, très liée à ce que propose le mouvement "maker" (avancer à petits pas, prototyper, évaluer, se tromper, recommencer) a produit des bénéfices très concrets (lien social, accès à l'éducation, au sport ou à la culture, systèmes d'échanges locaux, requalification d'espaces publics dégradés...). En face, les pouvoirs publics madrilènes sont passés d'une approche "laisser faire" (en signant des conventions de gestion) à un intérêt plus marqué. L'administration municipale s'est progressivement rapprochée de ces tiers-acteurs, afin de s'acculturer à ces nouveaux modes de faire, à ces modèles économiques (fonctionnant souvent par crowdfunding et réponse à des appels à projets européens).

L'ingénierie acquise par les agents de la ville de Madrid est un acquis durable, même si une disjonction perdure entre de nouvelles manières de conduire des démarches participatives (sur lesquelles l'administration a progressé au contact des collectifs), et la persistance de démarches de planification "classiques", plus descendantes. Mais la mécanique enclenchée est néanmoins structurelle : ces laboratoires citoyens survivront probablement à une alternance politique.

Intervention réalisée dans le cadre des "conversations des futurs", organisées par l'Agam et l'Aupa en 2019, sur le thème "futurs des modes de vie".



Aménager la ville post-Covid

La crise sanitaire a fait naître et a renforcé certains usages, transformant des modes de vie pouvant à terme questionner l'organisation du territoire. Elle a eu une influence sur notre rapport à la distance (acceptable) entre les lieux, pour nos activités et notre sociabilité.

Avec les confinements et couvre-feux, le domicile est devenu, pour beaucoup, le premier des cadres de nos vies. Une large part des fonctions et activités habituellement éclatées dans la ville (travail, vie sociale, éducation, démarches, achats, loisirs) ont été recentrées au sein du logement, notamment via des solutions numériques.

Au printemps, la contrainte des déplacements dans un rayon de 1 km autour de son domicile a renouvelé le regard porté sur le voisinage. Au-delà des commerces et équipements autour du lieu de résidence ou du lieu de travail, la crise a révélé une dimension véritablement "sensible" à cette notion de proximité, un terme faisant partie depuis longtemps du lexique des urbanistes. Pour les citoyens, il est question d'exercer diverses formes de lien social, avec un besoin de partage et un sentiment d'appartenance à un collectif, au plus près de chez soi.

À l'échelle du territoire, la "démobilité" (temporaire) imposée par la crise, conjuguée à d'autres facteurs socio-économiques, a produit une nouvelle géographie des usages qui questionne le modèle centre-périphérie et sa structuration actuelle. Cette troisième partie interroge notre façon de concevoir et de réaliser les aménagements pour passer d'une ville subie à une ville vraiment choisie. Elle explore deux pistes en matière d'aménagement : la ville des proximités, en réponse à la tendance d'a-territorialisation des pratiques et l'aménagement "par le vide".

Un premier article présente les évolutions nécessaires de nos "modèles d'aménagement", à l'échelle du logement, de la proximité et des équilibres entre territoires, en interrogeant le sens de notre rapport au territoire, face à l'apparent paradoxe d'une dématérialisation accélérée des usages et une volonté d'ancrage dans la proximité. L'article suivant explore une nouvelle stratégie pour "faire la ville", en la pensant par ses vides (plutôt que de chercher à la remplir), cherchant à transformer le regard sur les opportunités de créer et/ou de valoriser des espaces de respiration.

Le dernier article vient en focus sur les mobilités de demain, dont la crise – entre démobilité et besoin vital de mobilité, évolution individuelle des pratiques et adaptabilité (ou non) des infrastructures – laisse présager de profondes évolutions, et renvoie à des choix de financement des déplacements. L'article propose plusieurs pistes dans ce sens.

L'ensemble des évolutions décrites dans cette partie concerne tous les acteurs de la ville et interpelle leurs pratiques, leur capacité à échanger entre eux pour prendre en compte les usages, rendre la ville plus agréable et donc plus attractive. Elle interpelle directement les collectivités et les urbanistes sur les évolutions nécessaires et sur le contenu des documents de planification. Passer d'une logique d'interdiction de fonctions et/ou de formes urbaines à une mission de promotion de l'innovation et de l'expérimentation peut faciliter l'émergence de villes qui donnent envie d'être choisies.



Domicile, quartier, territoires

Nouveaux horizons pour nos modèles d'aménagement

La crise sanitaire et le confinement ont modifié nos usages et la géographie de ces usages. Ils posent la question des lieux, du temps et des pratiques. Nos perceptions ont évolué, ce qui vient interroger le sens que l'individu donne au territoire. Et cela se passe à trois échelles, qui sont apparues bien plus distinctement avec la crise :

- Le domicile, devenu pour un temps un lieu de vie presque exclusif, et à l'épreuve de cohabitation de fonctions (travailler, se former, faire du sport...) auparavant extérieures et rapatriées en son sein pendant les périodes de confinement. Comment les logements peuvent s'adapter ? Être plus modulables, mieux vivables pour les urbains ?

- Le quartier, devenu pour beaucoup l'horizon de vie lors du confinement : comment construire un tissu de proximité en phase avec les besoins des habitants, entre intérêt individuel et intérêt général ?

- Les territoires (ville, périurbain, rural), dont les problématiques et les besoins diffèrent dans la crise : quelle géographie des fonctions et quels équilibres alors que les distances (acceptables) s'allongent ou se raccourcissent avec la crise, suivant les activités autorisées / interdites ?

La ville "à domicile" et la nécessaire adaptation des logements

La crise actuelle induit un recentrage de l'individu autour d'un seul espace physique (l'habitation, devenant espace de travail, de loisirs, de culture, d'apprentissage, de consommation, de lien social à distance...), une réduction des lieux des pratiques physiques mais, dans le même temps, la géographie de ses activités se distend, avec l'éloignement du domicile qui interroge directement l'adaptation du logement.

Dans un scénario "ville subie", les logements restent inadaptés, s'ils demeurent trop exigus, sans extérieur... Ne restent que ceux qui ne peuvent pas déménager. Le parc immobilier, ancien comme neuf, devient obsolète : le risque est alors grand de voir advenir une ville ségrégative, où l'individu subit son habitat. Dans un scénario plus ambitieux, la taille des logements (une pièce supplémentaire dédiée au travail à distance ou des espaces plus modulables) et ses prolongements extérieurs (balcon, jardin en cœur d'îlot, toit-terrasse de copropriété), la valorisation d'espaces communs mutualisables acquièrent une importance capitale : c'est le scénario d'une ville adaptative. Ce modèle suppose de renforcer les exigences de qualité et de revoir en partie le modèle économique de la construction : au-delà des extérieurs, de la surface et de la distribution des pièces, travailler l'isolation acoustique (lors d'un confinement, tout le monde est chez soi en même temps), la densité (afin que celle-ci soit mieux vécue : co-visibilités, percées...), l'adaptation

au climat local (mieux vivre son logement l'hiver comme l'été) et sa contribution au lien social (espaces partagés, logements partagés, intergénérationnels). Le rapport public/privé est à réinventer et d'autres modes de gestion collectifs seront nécessaires pour voir émerger de tels espaces communs au sein de résidences privées.

Les proximités : le quartier comme ressource

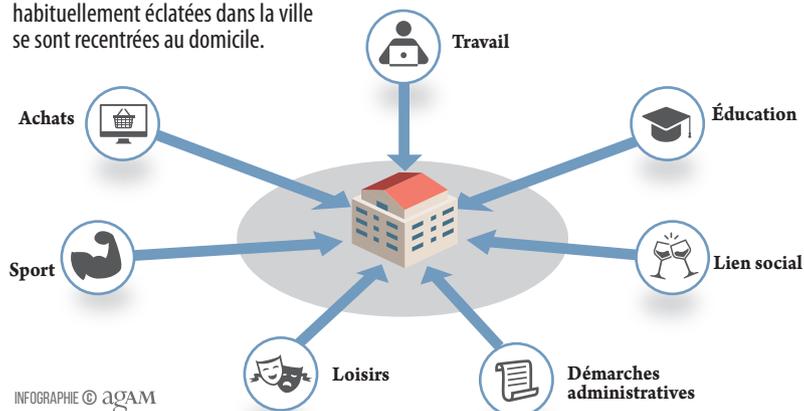
Aujourd'hui, la proximité est plutôt fonctionnelle, définie par la distance des services et équipements autour du lieu de résidence et de travail. La crise a révélé certaines dimensions plus "sensibles" de cette notion de proximité. Par exemple, le lien social, le sentiment de partage et d'appartenance au collectif sont apparus comme des besoins de première nécessité. La proximité suscite des émotions, et n'est donc pas uniquement un espace de services.

La crise a également révélé des "trop pleins" ou des "trop peu" : promiscuité, manque d'intimité, manque d'espaces extérieurs des logements, manque d'espaces verts ou naturels accessibles... des manques souvent liés à une densité mal organisée et au déficit de qualité urbaine. Par ailleurs, la réduction des déplacements et les rues vides ont fait prendre conscience du "trop-plein" de place dévolue à l'automobile dans l'espace public.

La crise révèle la nécessité de recentrer l'organisation de notre vie quotidienne à l'échelle du quartier. Des concepts tels que la "ville du quart d'heure" de Carlos Moreno (*étude OCDE sur l'adaptation des villes à la Covid-19*) ou encore "la ville en pantoufle" de Philippe Madec insistent sur un accès aux fonctions essentielles dans un périmètre restreint : "habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner, apprendre et s'épanouir". Après l'expérience de la crise sanitaire, "s'épanouir" apparaît d'autant plus nécessaire.

À l'échelle du logement

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



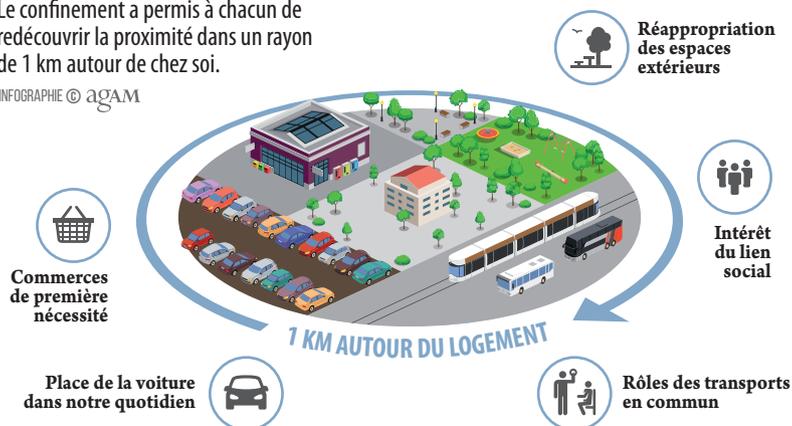
INFOGRAPHIE © AGAM

La ville des proximités est aussi celle qui 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 exemple, par la mise à disposition de foncier, de façon définitive ou provisoire, permettant l'aménagement d'espaces mutualisés et appropriés par les usagers (coworking, espace de jeux, de sport) au cœur des quartiers. Dans son Plan d'Adaptation 2020, Milan permet une flexibilité des usages avec l'utilisation des bâtiments scolaires durant l'été pour y accueillir des gens et rendre leurs espaces verts accessibles.

À l'échelle du voisinage

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

INFOGRAPHIE © AGAM



Logique d'opportunité

Modèle coûteux

Modèle extensif et pavillonnaire

La ville extensive

Logique inflammatoire
La périphérie qui absorbe

Concurrences

Déconnexion distance-temps

Ville du «zoning»

Dévitilisation des centres-villes

Logique "anti"

Manque d'espaces verts

Promiscuité
Densité

Ville agressive
Pollution
Bruit
Voiture

La ville subie (contre)

Quand la proximité devient oppressante

Proximité

= courte distance
Lien social
Diversité de l'offre
Ce que l'on partage

Lien social à reformuler,....

Ville des voisins

La ville choisie (avec)

Celle qui rend service et prend soin de ses habitants

Ville-ressource

Ville des liens

Ville désirable

Logique de co-construction

Équilibres territoriaux

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

Armature urbaine et fonctionnelle repensée

Local / autosuffisante

La ville recentrée

Logique de scénarios portés par la puissance publique et d'arbitrages

Logique d'anticipation

Densité plus acceptable (forme urbaine, nature en ville)

Rapprochement des lieux d'habitat, d'emplois et de consommation

Modèles d'aménagement

La ville "domicile"

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

La ville adaptative

Réponses aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles pratiques dans une logique d'intérêt général

Nouveaux besoins
Nouveaux usages

Forme urbaine
Qualité de vie

Espaces mutualisables et modulables

Logique d'intelligence collective

Habitat subi

La ville ségrégative

Repli de l'individu sur lui-même et accroissement des inégalités

Fracture territoriale

Obsolescence

Fractures sociale et générationnelle

Fracture numérique

Logique individualiste

Une crise comme celle-ci (re)met au jour un paradoxe entre dématérialisation des usages et ancrage au quotidien dans une plus grande proximité

Distances acceptables et équilibres territoriaux : changements de perception

Le scénario d'une ville subie est celui d'une accélération des logiques centrifuges vers la périphérie avec toutes les conséquences territoriales, économiques et résidentielles que l'on connaît.

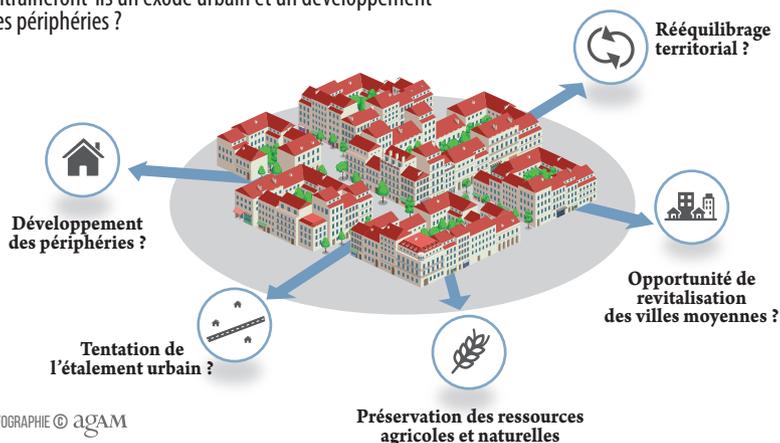
Dans un scénario de ville choisie, la ville/quartier-ressource rend service et facilite la vie. L'environnement urbain s'adapte aux besoins des habitants, la ville redevient désirable. Elle devient la ville des voisins, elle stimule les cinq sens.

Depuis les années soixante-dix, 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", pour plus d'espace et de nature. Aujourd'hui, ces périphéries restent pour la plupart mal équipées et très dépendantes des centralités pour certaines fonctions. Des drives en zones 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 n'apparaît pas soutenable. La préservation des sols et l'arrêt de l'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 vont aussi à l'encontre de ce modèle de ville éclatée.

À l'échelle du territoire

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



INFOGRAPHIE © agAM

Maîtriser l'éclatement des fonctions, des usages, et plus largement des territoires c'est avant tout 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, environnementaux) de notre modèle d'aménagement apparaît centrale.

Le risque d'une ville éclatée ? Dispersion des lieux de vie et envie de proximité

Cette réflexion à plusieurs échelles montre que derrière l'évolution des usages, c'est notre rapport au territoire qui se joue. Une crise comme celle du Covid-19 (re)met au jour un paradoxe entre dématérialisation des usages et ancrage au quotidien dans une plus grande proximité.

D'une part, cette crise a accentué l'a-territorialisation des pratiques (par l'essor du télétravail, du commerce en ligne, de l'accès aux services, mais aussi du sport, de la culture...): le support territorial apparaît de moins en moins nécessaire pour "faire" telle ou telle activité (même si le numérique ne produit pas en lui-même de "déterritorialisation": il a besoin de lieux physiques pour constituer une offre). Il en résulte que la proximité entre domicile et travail conditionne moins les choix de vie qu'auparavant. Ce constat pourrait renforcer un mouvement démographique et résidentiel centrifuge et donner un nouvel élan à la périurbanisation encore plus lointaine. Cette tendance risquerait d'accroître des fractures territoriales et sociales, avec un nouvel exode urbain des classes moyennes.

D'autre part, la crise a aussi fait émerger un avantage concurrentiel de la proximité. La limitation des déplacements a permis une prise de conscience des besoins fondamentaux, en particulier le lien social, les besoins d'extérieur et les loisirs.

Elle a également éveillé un nouveau regard sur l'environnement, notamment l'importance des échappées visuelles et la sérénité d'un espace public sans voiture. Avec la crise, la proximité retrouve tous ses attraits. Elle fait gagner du temps, permet d'ancrer des pratiques (commerciales, de loisirs) dans un parcours quotidien.

La crise révèle aussi le rôle "sensible" du territoire et le besoin d'un ancrage des habitants. Support du lien social, des valeurs, de la sensibilité de chacun, certains professionnels reconsidèrent l'aménagement du territoire sous le prisme du "sens" que celui-ci a pour les individus.

Entre forces centrifuges (a-territorialisation des pratiques) et centripètes (besoin de proximité), la recomposition en cours des territoires interroge ce que doit être la ville de demain. La requalification des centralités apparaît fondamentale pour freiner le développement périurbain. Les démarches en cours sur la requalification des centres-villes sont un début de réponse qui devra s'inscrire dans le temps long.

Dans cette
recomposition
des territoires,
la crise révèle aussi
le rôle "sensible" du
territoire et le besoin
d'un ancrage des
habitants

COMMENT VALORISER LES VIDES DE LA VILLE ?

LES VIDES SONT ATTRACTIFS POUR LES HABITANTS ET UNE POSSIBILITÉ DE RÉSILIENCE POUR LES VILLES

→ CRÉER DU VIDE ?
→ ET POUR QUELLE FONCTION ?

ESPACE DE POTENTIELS ET DE CHOIX
INFRASTRUCTURES ET BÂTIS
HABITANTS USAGERS

IL FAUT REPENSER L'ARTICULATION ENTRE LE DUR ET LE SOFT POUR LE BIEN-ÊTRE DES HABITANTS

LE VIDE NE PEUT PLUS ÊTRE LA VARIABLE D'AJUSTEMENT ET DOIT ÊTRE VALORISÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

ZONES AGRICOLES

TÔITURES

ESPACES D'EXPERIMENTATION

DEBITS CROUSÉS

JARDINS ET PERS D'IMMÉDIAT

CŒURS D'ÎLOTS



© Infographie : Nicolas Gros-Marker Power – Wild is the game, Agam, 2021

La ville par les vides

La ville est composite : elle est constituée de "dur" (bâtiments, infrastructures) mais aussi de "soft" (habitants, usagers, visiteurs...). S'il apparaît relativement facile à des urbanistes d'agir sur le "dur", il est beaucoup plus complexe d'intervenir sur ce qui ne l'est pas : les comportements, les flux et les perceptions. Au-delà de l'intervention des ingénieurs et des architectes, celle des sociologues, des géographes mais aussi des paysagistes, est indispensable pour mieux articuler le "soft" et le "dur". L'un des enjeux de la ville contemporaine semble résider dans la capacité à articuler espaces bâtis et non bâtis mais aussi le "dur" et le "soft" au-delà d'une simple logique de juxtaposition.

L'aménagement durable est érigé comme modèle, lequel s'organise selon un principe alliant densité et compacité afin de préserver les espaces naturels et agricoles. Toutefois, la crise sanitaire a montré les limites que peut rencontrer le modèle de densité urbaine mal équilibrée entre promiscuité, réduction des espaces de vie et conflits d'usage. L'aménagement par les vides propose un point de vue différent sur les principes de la ville durable en centrant celle-ci sur le bien-être des habitants. Cela passe par l'ouverture physique, visuelle, sensorielle des espaces non bâtis, ces espaces pouvant également contribuer à la mixité des usages.

Un espace "vide" peut être défini comme un espace "accueillant". Il peut s'agir de tout espace libre de bâti : espaces publics, cœurs d'îlots, zones agricoles, naturelles, toitures, jardins, pieds d'immeubles, délaissés... quelles que soient ses dimensions. Le vide est une notion qui existe à toutes les échelles, qui s'imbriquent ensuite entre elles : du grand territoire (espaces naturels, agricoles) à la ville (armature paysagère, espace public, parcs) en passant par le quartier (place, jardin, friche, dent creuse) ou l'immeuble (forme urbaine, cœur d'îlot, toiture).

L'espace vide offre des fonctions, qualités et usages multiples : récréatifs et de loisirs, environnementaux, climatiques, de circulation, paysagers ou d'agrément, économiques, de ressource agricole, de sociabilité, de rencontre. Le "vide", longtemps considéré comme un état provisoire ou comme une réserve pour un projet futur, ne doit désormais plus être la variable d'ajustement de l'aménagement.

Une nouvelle façon de concevoir la ville

Remettre le vide au cœur de nos réflexions est un moyen de modifier la manière de vivre la ville. Il s'agit de donner aux espaces vides une importance égale à celle des espaces bâtis, de les repositionner dans les pratiques d'aménagement du territoire. La valorisation du vide peut offrir des solutions à des problématiques d'aménagement :

- À une échelle fine (quartier, projet urbain, gestion urbaine de proximité), valoriser le vide permet d'améliorer la perception de la densité et de la qualité de vie. Au-delà du non-bâti, il s'agit aussi de favoriser le développement de vocations aux vides considérés comme non-utiles (dents creuses, bâti de faible hauteur, toits terrasses...) afin d'apporter du confort et de nouveaux services aux habitants. Ces espaces deviennent plus attractifs pour les habitants : en y apportant de la qualité, ils revalorisent la ville et lui confèrent un surcroît d'attractivité.

“ À travers la question des "vides", qui ne sont pas des "riens", l'enjeu est bien celui de passer à un urbanisme par l'usage. L'usage n'est pas rationnel, il est difficile à appréhender. Des démonstrateurs d'usage permettraient de réveiller les consciences.”

Fabrice Alimi

Président chez Fédération Française des Clubs Immobilier

- À une échelle plus large (aménagement du territoire), valoriser le vide limite la fragmentation du territoire et des fonctions. Cela passe par la reconquête des continuités physiques, la cohérence formelle et fonctionnelle.

La ville du vide est aussi celle du potentiel et du choix. En effet, le vide est modulable, il ouvre sur un large panel d'usages et de modes de faire. Il est le lieu de l'expérimentation et de la découverte : émergence de nouvelles formes d'espaces publics, lieux ouverts privilégiant la rencontre, diversité des usages et des formes d'appropriation. En laissant des possibilités d'adaptation, ces espaces vides offrent aux villes la possibilité d'être résilientes face aux risques, aux situations ou événements ponctuels ou sur des temps plus longs. C'est aussi l'occasion, dans les pratiques, de favoriser la co-construction des projets pour donner ensemble du sens à l'espace et favoriser le lien social.

Les travaux des prospectivistes le montrent, la ville-nature est largement plébiscitée par les habitants. À taille humaine, ce modèle de ville plus verte, réservoir de diversité, fonctionne en harmonie avec la nature et favorise les proximités. Les attentes des habitants exprimées à travers ce concept de "ville-nature" sont celles de la ville apaisée, des proximités,



mais aussi celle du lien social et de la réponse aux défis environnementaux. Si "espaces vides" n'équivaut pas à "espaces de nature", cette ville appelée de leurs vœux par les habitants s'appuie sur l'équilibre des fonctions, des usages, des volumes... permis par un travail sur les espaces non bâtis. Le vide répond, par ailleurs, aussi, à d'autres problématiques, comme par exemple la gestion de l'eau en permettant l'infiltration dans les sols.

Les espaces non bâtis s'inscrivent dans la logique de la ville qui prend soin. Ils sont un potentiel pour fournir des aires de respiration aux citoyens, ouvrir des lieux de rencontres propices à la cohésion sociale et améliorer l'acoustique. Sur l'îlot d'Amaranthes à Lyon, sous l'impulsion de la galerie Roger Tator, une dent creuse issue de la démolition d'immeubles est ainsi devenue un lieu d'expression artistique éphémère et expérimental.

“ Les espaces verts seront à développer car ils jouent un rôle sous-estimé pour leur capacité à réguler la température et l'hygrométrie, à capter le CO₂... Par ailleurs, les solutions énergétiques devront veiller à ne pas créer des îlots de chaleur dans un contexte de réchauffement climatique. ”

Luc L'Hostis

EDF, Directeur Collectivités Méditerranée

Pour produire une ville compacte qui reste supportable, il est nécessaire de revoir l'équilibre entre espaces bâtis et non bâtis. Les espaces vides permettent une meilleure acceptabilité à la présence d'un bâti plus dense. Repenser le territoire par les vides est aussi une opportunité de rééquilibrer les attractivités notamment entre centre et périphérie. En effet, la valeur du vide est aussi celle de son potentiel de valorisation et de l'attractivité qu'elle peut conférer pour les habitants ou les entreprises misant sur la qualité du cadre bâti et de l'environnement.

Les espaces vides, ressource à préserver et à valoriser

Le centre de la réflexion sur l'aménagement de la ville par le vide est l'inversion du regard : ne plus penser le vide comme un potentiel qui attend d'être rempli mais plutôt comme une manière de sublimer le plein. Ce postulat implique de faire un pas de côté et d'innover dans les pratiques.

Se focaliser sur le vide équivaut à réinterroger l'idée de "remplissage". Lors d'une relation plus équilibrée entre l'aménagement du territoire et les besoins des habitants, intégrant aussi la possibilité de réversibilité.

L'approche de l'aménagement par le vide questionne la notion de propriété du foncier. Si le non-bâti peut être public, il est également souvent privé. Ce statut privé s'accompagne du développement d'outils pour négocier un droit d'utilisation (permettre le passage par exemple) ou pour imposer des règles d'usage allant dans le sens de l'intérêt général (suppression des clôtures, choix d'espèces). Aménager par le vide c'est aussi créer un espace de confrontation pour les acteurs de la ville pour qu'ils puissent exprimer leurs envies, leur créativité.

À un urbanisme de la structure et de l'enveloppe se substitue un urbanisme de l'usage. Ce n'est pas la forme qui fait l'usage mais l'usage qui fait la vocation du sol et fait évoluer l'occupation de celui-ci. Si les vides sont une ressource rare, la réflexion se porte sur les temporalités d'usage. Cela implique de favoriser la concertation et d'anticiper les éventuels conflits.

L'urbanisme par le vide est aussi celui du flux. Il priorise la circulation avec l'ouverture des espaces, la circulation repensée et la priorité donnée aux connexions.

Cette logique s'oppose aux tendances actuelles de fermeture, ainsi qu'à celle d'espaces mono-fonctionnels. L'approche par le vide s'appuie sur un principe de mixité spatiale et la confrontation des publics et usages.

Une nécessaire adaptation des pratiques

Nombre d'espaces existent mais sont inaccessibles, peu valorisés voire privatisés. Ils pourraient faire l'objet de modes de gestion collectifs et être valorisés en tant qu'espaces partagés. Améliorer l'image des vides, des espaces délaissés, en friche ou désaffectés contribue à les rendre désirables. L'indispensable animation de ces espaces peut passer par une logique de contractualisation. Des outils de dissociation du foncier et de l'usage peuvent être développés. L'urbanisme transitoire est un bon levier pour ces adaptations, car il permet de tester in situ la cohabitation de différents usages et offre le droit à l'expérimentation. Les servitudes peuvent également publiciser les vides.

La création de nouveaux espaces vides peut devenir une nouvelle stratégie qui complète la logique traditionnelle qui est de recenser le foncier libre ou mutable. Le "vide" s'inscrit alors dans une démarche plus globale de projet de territoire, notamment pour des questions de déplacement où la notion de continuité et de mise en réseau sont importantes. Une "trame de vide" mettrait en réseau des vides existants ou planifiés, et donnerait des principes pour favoriser leur occupation.

Le renouvellement urbain par le vide, ou soustraction positive, vise à retrouver des espaces libres dans des tissus considérés comme trop remplis, afin de retrouver de la lumière, de l'espace, de l'aération et de la végétation. Si ces stratégies de dé-densification ont été particulièrement mises en œuvre dans des contextes de villes décroissantes ou

de revitalisation de centres-villes, cette stratégie peut également être appliquée dans des secteurs plus "dynamiques", en offrant des espaces de respiration améliorant ainsi directement la qualité du cadre de vie.

Le point de vue...

Oscar Landais

Yes We Camp – Collectif déployant des utilisations inventives d'espaces urbains disponibles (friches, vacance, urbanisme transitoire)

En quoi l'urbanisme transitoire peut-il être une occasion de "faire avec" les habitants et comment transposer ces enseignements aux autres projets urbains ?

Les citoyens ont une place centrale dans nos projets qui associent toujours les habitants et les personnes appartenant à des associations de quartier. C'est le cœur même de nos interventions : permettre aux différents acteurs du territoire de se rencontrer et de "faire ensemble", réfléchir et agir sur leur territoire, leurs lieux du quotidien. Si on prend le site de Coco Velten, c'est faire cohabiter des personnes de milieu et de niveau social différents : le centre d'hébergement et les bureaux de trente structures associatives et artistiques. La temporalité a un rôle essentiel, car les synergies ne se mettent pas en place tout de suite.

Le terme "urbanisme transitoire" est un terme qui a déjà évolué : au début des Grands Voisins, on parlait davantage d'urbanisme temporaire, ce qui change la nature des projets. On est passé de l'occupation temporaire à un accompagnement. On parle aussi d'urbanisme tactique, de marketing territorial : dans le projet urbain, il existe beaucoup de lignes budgétaires, on aimerait pouvoir faire accepter que dans n'importe quel aménagement, au même titre que le 1% artistique par exemple, il puisse y avoir une ligne pour la préfiguration, l'accompagnement qui ne pourra qu'alimenter et orienter le projet futur.

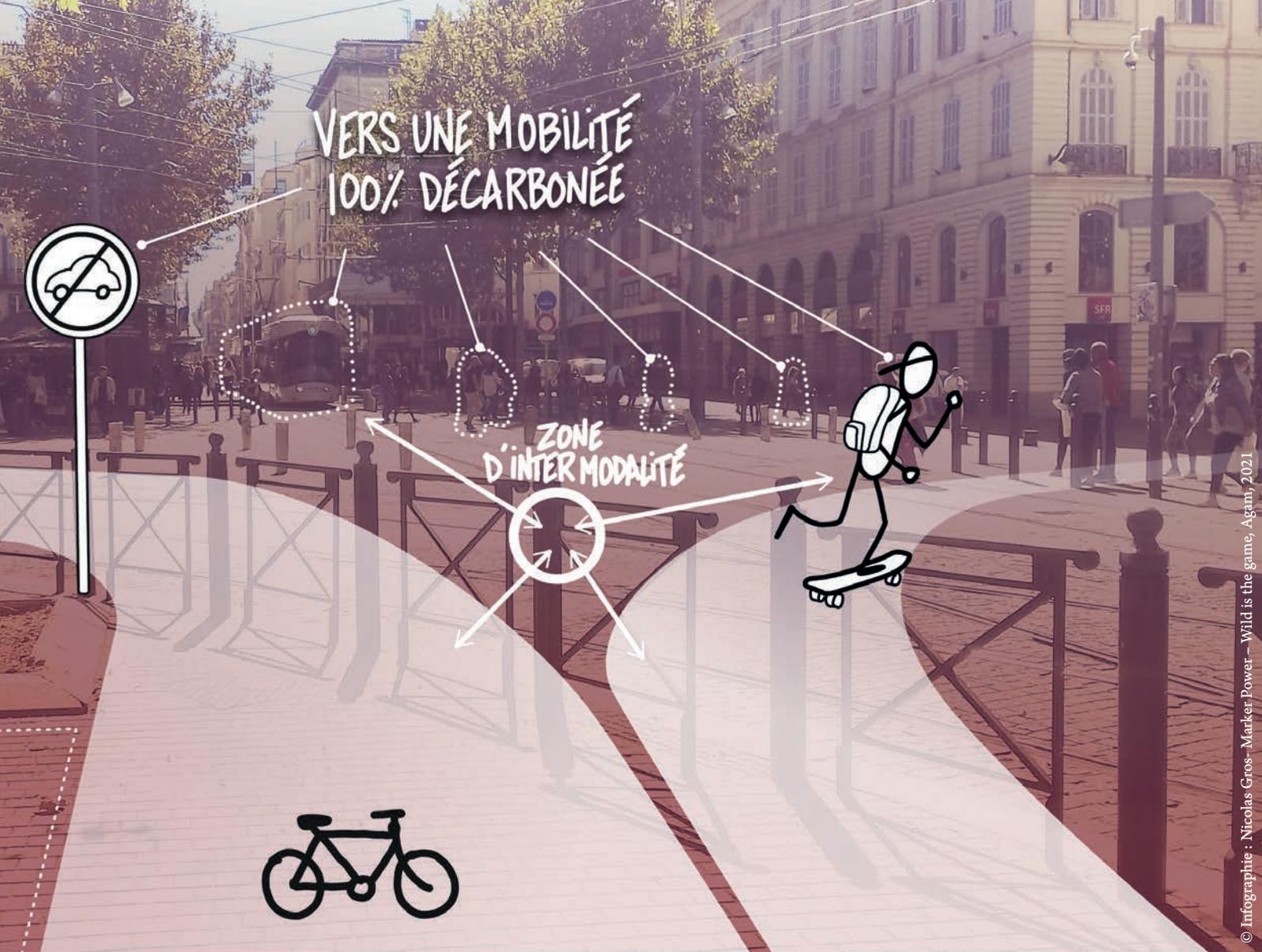
Mettre en œuvre une mobilité durable et choisie

Avec la continuité du confinement, la crise sanitaire a été à l'origine d'un moment (inédit) d'immobilité collective. Certaines évolutions plus globales (transformations digitales, désir de proximité) font débat quant à leurs effets sur une possible dé-mobilité à plus long terme. Néanmoins, la rapidité avec laquelle les déplacements ont repris après le premier confinement rappelle aussi que se déplacer reste essentiel au fonctionnement de nos sociétés.

Certains comportements ont cependant changé avec la crise : baisse (durable ?) de l'usage des transports en commun, retour manifeste du vélo, télétravail massif, essor des ventes de véhicules électriques... Dans les prochaines années, mettre en œuvre un système de mobilité durable implique de transformer en profondeur les manières de se déplacer, les espaces publics et l'organisation territoriale. Car les conditions d'exercice de certaines mobilités vont pro-

fondément se réorganiser : certains usages numériques se substitueront à des déplacements peu agréables (télétravail, achats en ligne...), tandis que de nouvelles activités (loisirs, déplacements entre lieux de résidences multiples) généreront d'autres besoins de déplacement. Cet article décrit un scénario à long terme, considérant la mobilité comme un service universel, ce qui n'est pas sans effet sur le partage de l'espace public, les modes de transport individuels et collectifs, ou encore le pilotage et le financement d'un tel système.





Un service universel de mobilité : scénario sur le long terme

Le scénario de mobilité d'une "ville choisie" serait celui d'un service universel de mobilité, physique et dématérialisé, donnant accès à toutes les solutions de mobilité des personnes et des biens. Il remplace l'automobile comme "couteau suisse" de la mobilité personnelle, en définissant une nouvelle offre. Il achève une révolution culturelle, ne considérant plus la mobilité comme une évidence, mais un service dont l'accès est maîtrisé collectivement. Des besoins de mobilité évalués, rationalisés, négociés en amont, se matérialisent sur des sites, des pôles plus ou moins générateurs de déplacements.

Ce scénario est celui d'une plus forte spécialisation des modes de transport légitimes en fonction des espaces (urbains, périurbains, ruraux). La ville de proximité (celle du "quart d'heure") se structure à l'échelle du vélo, dans les sites denses et mixtes, de grandes villes jusqu'aux grands bourgs. La voiture et la camionnette sont des solutions d'appoint, en généralisant l'autopartage. Si un véhicule motorisé reste indispensable en milieu périurbain ou rural et pour la grande logistique, il est devenu propre grâce à l'électrique voire l'hydrogène, et partagé grâce au covoiturage.



Un nouveau partage de l'espace public

La création progressive de contraintes à l'usage s'inscrit dans une tendance de fond d'exclusion des voitures et scooters des espaces urbains. Elle est une condition nécessaire à la valorisation du cadre de vie (bruit, pollution). Elle permet aussi une utilisation différente des parkings, pour la livraison urbaine par exemple, mais nécessite de tenir compte des risques de ségrégation sociale et de baisse d'attractivité des villes, si ce processus n'est pas accompagné.

Disparaissant des centres urbains, moins utilisées en périphérie, les places de stationnement deviennent des ressources. Les espaces libérés accompagnent le développement du vélo et permettent d'accroître la nature en ville ou les terrasses. Les zones d'activités ou commerciales, les parkings en ouvrage urbains deviennent des pépites foncières permettant de densifier la ville là où elle est nécessaire, ou au contraire de l'aérer.

L'espace public urbain se conçoit différemment dans ce contexte de "nouveau partage" : il facilite la vie des piétons et des cyclistes, favorise le retour de la nature en ville, contribue à la désimperméabilisation, "prend soin" des usagers et de leurs conditions / confort de déplacement (femmes, enfants, personnes âgées et à mobilité réduite). La plus grande accessibilité d'une "ville du quart d'heure" implique de prolonger les itinéraires piétons ou cyclables, de concevoir les continuités d'espaces publics à des échelles plus larges, du quartier aux pôles urbains entiers. La compétence voirie devient partout intercommunale pour faciliter leur mise en œuvre.

Les pôles économiques et commerciaux de périphérie se réinventent : particulièrement touchés par le développement du télétravail ou l'achat en ligne, leur conception historique (fondée sur le stationnement, l'absence de mixité et la faible densité) est dépassée.

Ils se réinventent autour de transports en commun en site propre (TCSP), de modes actifs, d'une limitation de la voiture et d'une renaturation partielle. La question des parkings recoupe plusieurs évolutions : pépite foncière, autopartage, covoiturage, lieu de recharge pour les véhicules électriques et espace d'intermodalité. Les outils de planification urbaine et de programmation des mobilités doivent être réorganisés dans ce sens.

Davantage de lieux "phygitaux" articulent "rencontres physiques" et digital en ville : espaces de télétravail, points de livraison, maisons du service public ou pôles d'échanges. Ces lieux hybrides en eux-mêmes (et qui pourraient s'hybrider davantage entre eux) s'appuient sur les pôles d'échanges, lieux de passage indispensables.

Généraliser les véhicules propres et partagés

Le covoiturage et l'autopartage complètent le report modal et le contrôle d'accès pour permettre de diminuer massivement l'espace "stérilisé" car dédié uniquement à la voiture. Devenue un service (et non plus un objet à acquérir), l'automobile et son stationnement s'intègrent dans le service universel de mobilité, la fiscalité personnelle (cf. *compte mobilité pour le covoiturage*), l'immobilier d'entreprise ou de logement, ou encore les résidences universitaires. Cette évolution prépare l'apparition de la voiture autonome.

Obtenir des véhicules 100% propres est un enjeu majeur. Les actions nécessaires à la conversion du parc de voitures à l'électrique sont largement engagées, aussi bien du côté public (points de recharge, émergence de la filière hydrogène) que des industriels ("Airbus" de la batterie en Europe, avec une électricité peu carbonée). L'hypothèse de 100% de voitures électriques pose cependant un défi d'équipement de l'espace public pour la recharge, un défi d'autant plus maîtrisable si l'utilisation de la voiture est restreinte et partagée.

Avec le confinement, le retour en force des modes doux dans les déplacements contraints

Recentrer les transports en commun sur leur cœur de pertinence

Face au développement du vélo et de la voiture électrique, les transports collectifs se recentrent sur leurs principales plus-values : la gestion des flux de masse et leur rôle d'armature dans les stratégies de développement urbain. La finalisation des projets de transports en commun en site propre, incluant le développement de RER métropolitains (réseaux express) va polariser les besoins d'investissement dans les années à venir. Ces besoins massifs d'argent public, nécessaires à l'achèvement de Systèmes Express Métropolitains, doivent être accompagnés de gains d'efficacité et de productivité (véhicules hybrides ou hydrogènes, véhicules autonomes, sites propres sur autoroute). Ces innovations permettront de rendre les transports en commun plus réguliers, plus confortables et plus fréquents.

La hiérarchisation des transports publics est une tendance de fond appelée à se renforcer avec l'apparition du vélo comme solution massive en ville et de correspondance en périphérie. Elle implique une meilleure compatibilité entre ces modes (ex: transport de vélos dans TCSP ou solutions de gardiennage).

Réinventer le pilotage et le financement de la mobilité

La création d'un "service universel de la mobilité" appelle de nouvelles formes de gouvernance partagée entre collectivités publiques et acteurs privés (GAFA, exploitants). Les acteurs publics sont garants de l'équité du dispositif et favorisent l'utilisation optimale des infrastructures, en incitant par exemple au télétravail ou au covoiturage. Ils fixent le cadre normatif (en régulant les effets de concurrence aux échelles nationale et européenne) et le niveau de service (tarifs, localisation) suivant les situations des territoires.

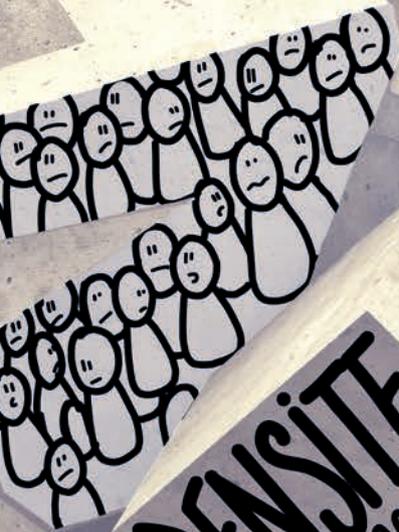
Ils organisent le dialogue entre acteurs locaux (entreprises, associations, services publics) dont les activités génèrent des mobilités, pour évaluer ensemble les coûts qu'ils engendrent, organiser la mise en œuvre de stratégies de (dé)mobilité pour leurs salariés, réfléchir aux choix d'implantation.

La perspective d'un financement universel de la mobilité repose sur plusieurs leviers : élargissement de l'assiette de financement (contribution des usages individuels, de tous les acteurs économiques, évolution des périmètres de calcul des taxes), des taxations modulées selon les secteurs, périmètres, efficacité énergétique / sociale / environnementale du mode de transport, taxation des usages... La crise sanitaire ayant fragilisé les finances des opérateurs de la mobilité, une évolution rapide est nécessaire, l'innovation et la souplesse des outils devant être recherchée. Elle rencontre plusieurs questions : gratuité des transports, possibilités de participation des entreprises... et doit éviter que les coûts sociaux et territoriaux soient concentrés dans la sphère publique, les bénéfices des zones rentables allant au secteur privé.

Un tel scénario de mobilité prolongera les tendances engagées depuis dix ans, accompagnées par le législateur (loi LOM) et confirmées par la période de (dé)confinement récente. En contribuant à la modération des distances et à l'essor des mobilités actives / électriques, il contribuera à l'objectif de neutralité carbone (engagement pris par la France à l'horizon 2050). Sa mise en œuvre ne se fera pas en un jour, du fait des latences inhérentes à la mobilité : longs processus de renouvellement du parc auto, durée d'investissement et des chantiers, processus de mise en cohérence et d'arbitrage entre projets... Mais il est possible d'être plus agile, à l'image des "coronapistes", pistes cyclables rapidement tracées au lendemain du confinement pour accompagner le retour des mobilités en ville.

LA PRISE EN COMPTE DES USAGES
DOIT ÊTRE LE POINT DE DÉPART
DE NOUVEAUX MODELES
D'AMENAGEMENT

LA CRISE SANITAIRE
SOULIGNE LES ASPECTS
SUBIS DE LA VILLE



DENSITÉ
OPÉCISANTE
MANQUE
DE
NATURE

IMPACTS
NUMÉRIQUES

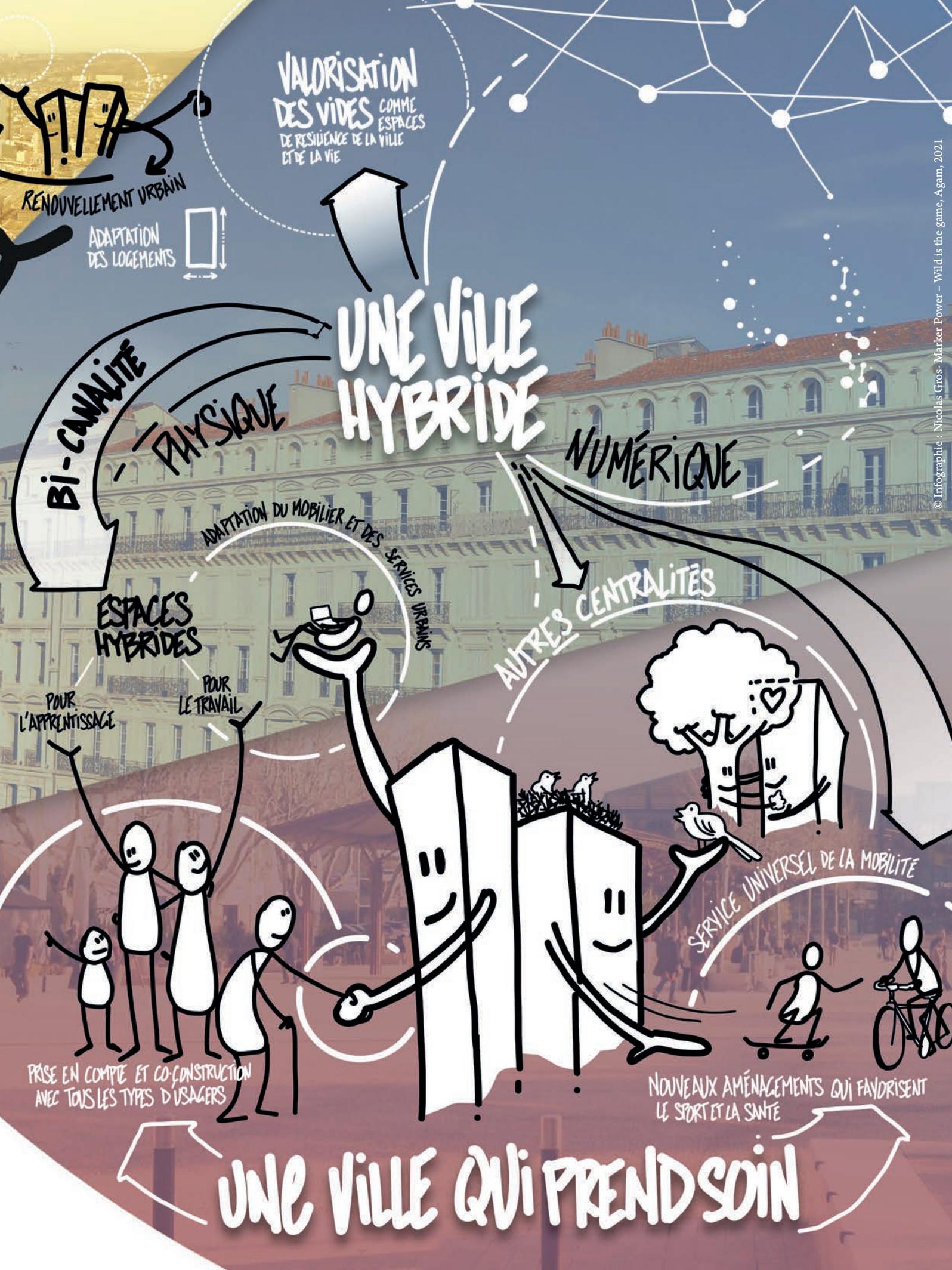
PERTE
D'ANIMATION
URBAINE

PROMISCUITÉ

BRUIT

LA RUPTURE
VIENT DES
USAGES





VALORISATION
DES VIDES COMME
ESPACES
DE RESI-DENCE DE LA VILLE
ET DE LA VIE

RENOUVELLEMENT URBAIN

ADAPTATION
DES LOGEMENTS

UNE VILLE HYBRIDE

PHYSIQUE

NUMÉRIQUE

BI-CANALITÉ

ADAPTATION DU MOBILIER ET DES SERVICES URBAINS

AUTRES CENTRALITÉS

ESPACE
HYBRIDES

POUR
L'APPRENTISSAGE

POUR
LE TRAVAIL

SERVICE UNIVERSEL DE LA MOBILITÉ

PRISE EN COMPTE ET CO-CONSTRUCTION
AVEC TOUS LES TYPES D'USAGERS

NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS QUI FAVORISENT
LE SPORT ET LA SANTÉ

UNE VILLE QUI PREND SOIN

Remerciements

À toute l'équipe Agam et tout particulièrement les collaborateurs directement mobilisés sur la démarche :

Jonathan Allfree, Cécile Angenard, Rémi Aymard, Anne Berbey, Jeanne-Marie Brémond, Marion de Tata, Mathilde Delahaye, Louis-Laurent Dupont, Élise Fargetton, Sébastien Fibla, Martine Lamballe, Suzanne Marco, Agathe Miton, Xavier Moiroux, Charlene Morel, Gweltaz Morin, Catherine Nevoret, Hervé Nolo, Jean Picon, Sylvie Pinna, Anne-Clarisse Rebeyrole, Peggy Rousselot, Nicolas Sablier, Stéphanie Suquet, Aurélie Thomas, Christophe Trinquier.

À nos partenaires, qui ont répondu avec enthousiasme à notre sollicitation, et n'ont pas toujours pu participer, comme nous l'aurions souhaité, dans cette période compliquée :

Axelle Benaich, directrice de "La fabulerie" ;
Cedric Martin, Responsable de l'association Parcours 13 ;
Fabrice Alimi, Président chez Fédération Française des Clubs Immobilier ;
Hervé Martel, Président du directoire du Grand Port Maritime de Marseille ;
Julien Langlet, Directeur Général Adjoint transports, mobilité, grands équipements, Région Sud ;
Luc Hostis, EDF, Directeur Collectivités Méditerranée ;
Oscar Landais, Yes we Camp ;
Sandra Chalinet, Constructa Asset Management - Directrice de Portefeuille ;
Valentine Verne, Responsable de projet, Région Sud ;
le service communication du Mucem.

Également à :

Raphael Besson, chercheur, directeur de "Ville et Innovation" ;
Emmanuel Dujardin, Architecte, Directeur de Tangram ;
dont nous reprenons dans cette publication les interventions d'une précédente rencontre de prospective dans le cadre des Conversations des futurs (www.conversationsdesfuturs.com) en octobre 2019.

