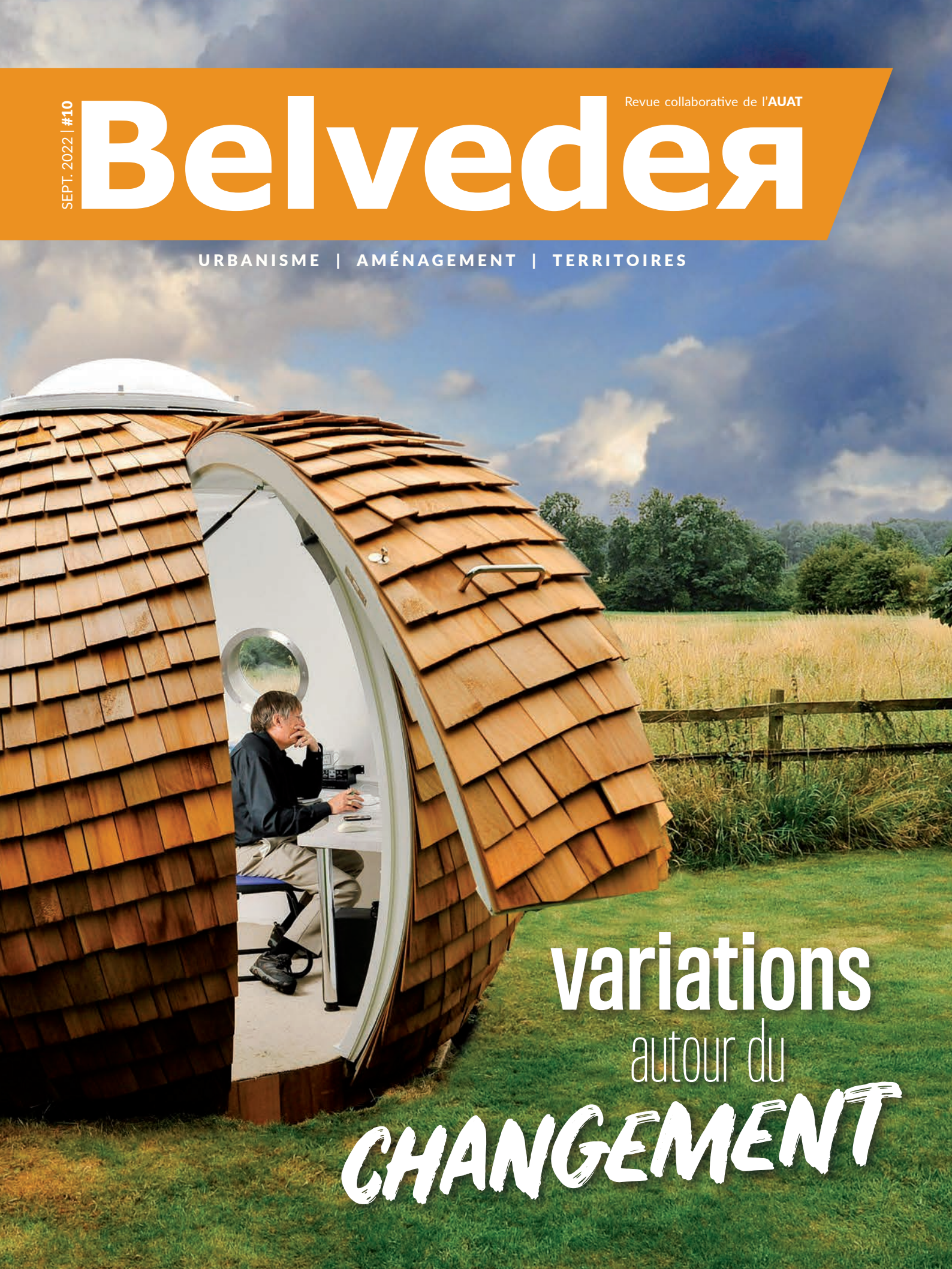
SEPT. 2022 | #10

# Belveder

Revue collaborative de l'**AUAT**

URBANISME | AMÉNAGEMENT | TERRITOIRES



# variations autour du CHANGEMENT

Pour accéder aux articles en ligne et aux contenus additionnels :
**www.revue-belveder.org**

**Belvedeя** la revue collaborative de l'AUAT

Directeur de la publication : Yann Cabrol.

Comité de rédaction partenarial du numéro 10 : Philippe Dugot, Jean-Paul Laborie, Céline Loudier-Malgouyres, Anne Péré, Lionel Rougé, François Taulelle, Julien Weisbein et pour l'AUAT Ninon Barreau, Geneviève Bretagne, Yann Cabrol, Ivanne Dartige du Fournet, Morgane Perset et Frédéric Toupin.

Rédactrice, responsable d'édition : Morgane Perset.

Communication : Olivier Gibert.

Conception graphique : Frédéric Bastier, Fatima Khaldi et Christophe Hahusseau.

Imprimerie : groupe Reprint, Toulouse.

ISSN : 2607-6225. © AUAT 2022.

**Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine**
Le Belvédère · 11 bd des Récollets
CS 97802 · 31078 Toulouse cedex 4
Tél. 05 62 26 86 26
www.aua-toulouse.org

AUAT

# ÉDITORIAL

*Canicules, mégafeux, cours d'eau à sec, effondrements de glaciers… Si l'accélération du changement climatique est connue depuis bien des années, l'été 2022 nous en aura intensément fait ressentir les effets. Il marquera ainsi une prise de conscience accrue de la nécessité de repenser nos modes de vie, de les adapter à cette nouvelle « normalité ». Ceux-ci évoluent déjà sous l'effet de la crise sanitaire, de la recrudescence du télétravail, de la numérisation de nos vies… Les acteurs du monde de l'urbanisme et de l'aménagement sont ainsi projetés aux avant-postes des changements. Qu'en est-il dans l'aire métropolitaine toulousaine ? Comment les changements s'y manifestent-ils ? Quelles nouvelles trajectoires territoriales s'y profilent ?*

*Ce numéro de* BelvedeЯ *vous propose d'interroger l'habitabilité de la métropole toulousaine et de son périurbain, les dynamiques des villes petites et moyennes de son aire métropolitaine, de s'intéresser aux nouvelles modalités de fabrique de la ville et d'aménagement des territoires, aux évolutions des modes de vie, de consommation, d'habiter, de travail. Autant de manifestations du changement (et bien d'autres) à l'échelle de ce grand bassin toulousain, autant de révélateurs de tendances lourdes et à plus grande échelle… autant de « variations autour du changement » !*

# CONTRIBUTEURS




**BAILLET Félix**
Géographe, cartographe
Université Paris Cité



**GRIVAULT Camille**
Ingénieur d'études en géographie
CESAER



**LOUDIER-MALGOUYRES Céline**
Socio-urbaniste
L'usage des lieux



**BALTI Samuel**
Maître de conférences en sciences de l'homme et de la société pour l'architecture
Membre du LRA
ENSA Toulouse



**JAILLET Marie-Christine**
Directrice de recherche au CNRS
Vice-présidente de l'université Toulouse - Jean Jaurès
Responsable scientifique du programme POPSU Métropoles



**MILET Hélène**
Géographe
Directrice du programme POPSU Territoires



**BREUILLÉ Marie**
Chercheuse en économie
Membre du CESAER
INRAE



**LABAT Aurélio**
Docteur en aménagement et urbanisme
Membre associé du LISST-Dynamiques rurales
Université Toulouse - Jean Jaurès



**PÉRÉ Anne**
Architecte-urbaniste
Maître de conférences en ville et territoires
Membre du LRA
ENSA Toulouse



**DELAGE Aurélie**
Enseignante-chercheuse en aménagement et urbanisme
Membre de l'UMR Art-Dev
Université de Perpignan Via Domitia



**LE GALLO Julie**
Professeure en économie
Membre du CESAER
Institut Agro Dijon



**ROUGÉ Lionel**
Maître de conférences en géographie et aménagement
Membre du LISST-CIEU
Université Toulouse - Jean Jaurès



**DUGOT Philippe**
Professeur des universités
Membre du LISST-CIEU
Université Toulouse - Jean Jaurès



**LEGER-SMITH Anaïs**
Ingénieure-paysagiste
Maître de conférences associée en ville et territoires
Membre du LRA
ENSA Toulouse



**TAULELLE François**
Professeur de géographie, aménagement et urbanisme
Membre du LISST
Institut national universitaire Champollion d'Albi



**ESCAFFRE Fabrice**
Professeur des universités en aménagement de l'espace et urbanisme
Membre du LISST-CIEU
Université Toulouse - Jean Jaurès



**LISION Olivier**
Ingénieur d'études en économie
CESAER


AUAT




**BARREAU Ninon**
Chargée de projet Modes de vie et doctorante Cifre (LISST-CIEU)



**ENCINAS Christine**
Chargée de projet Économie



**BRETAGNE Geneviève**
Responsable Transition écologique



**GIBERT Olivier**
Responsable communication



**CABROL Yann**
Directeur général



**PERSET Morgane**
Chargée de mission Dialogues urbains


**Acronymes**

Art-Dev : Acteurs, Ressources et Territoires dans le Développement

CESAER : Centre d'économie et de sociologie appliquées à l'agriculture et aux espaces ruraux

CIEU : Centre interdisciplinaire d'études urbaines

CNRS : Centre national de la recherche scientifique

ENSA : École nationale supérieure d'architecture de Toulouse

INRAE : Institut national de la recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement

LISST : Laboratoire interdisciplinaire solidarités, sociétés, territoires

LRA : Laboratoire de recherche en architecture

POPSU : Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines


**Photographies et illustrations**

Couverture : © PowPhoto.com - Alamy Stock Photo, réalisation Christophe Hahusseau, AUAT / p.11 : © Duncan Cuthbertson - Alamy Stock Photo / p.12-17 : © Fabrice Escaffre, Lionel Rougé / p.18-20 : © Altarea - Crédit Agricole Immobilier - Devillers & Associés, © Céline Loudier-Malgouyres / p.21 : © AUAT / p.24-31 : © Ninon Barreau, AUAT / p.32 : © Aurélie Delage / p.35-38 : © imageBROKER - Alamy Stock Photo, © François Taulelle / p-41 : © Horst Friedrichs - Alamy Stock Photo / p.42-45 : © AUAT, © Philippe Dugot / p.47 : © Ninon Barreau, AUAT / p.49-52 : © Geneviève Bretagne, © AUAT, © Patrice Nin.
Autres crédits : images libres de droits



# SOMMAIRE


8 ENTRETIEN CROISÉ AVEC...
Marie-Christine Jaillet et Yann Cabrol
M. Perset

12 L'habiter en recomposition et l'habitabilité en question dans les espaces métropolitains
F. Escaffre, L. Rougé

18 La préparation au changement, une nouvelle mission du projet urbain
C. Loudier-Malgouyres

21 Les chemins comme support de recomposition urbaine
S. Balti, A. Léger-Smith, A. Péré

24 PORTFOLIO...
Des changements perceptibles à travers des « petits riens »
N. Barreau

32 ENTRETIEN AVEC...
l'équipe POPSU Exode urbain
M. Perset

35 Martel, une petite ville à l'heure des choix
A. Labat, F. Taulelle

39 Métropoles et villes moyennes à l'heure du télétravail
C. Encinas

42 Les entrées de villes commerciales, front pionnier d'une transition urbaine
P. Dugot

46 Les « dark kitchens », ces lieux opaques, témoins de l'évolution des pratiques de consommation
N. Barreau

49 La transition agricole, une nouvelle action publique ?
G. Bretagne

53 **Focus AUAT**



# Un numéro en résonance avec la 43e Rencontre nationale des agences d'urbanisme

**Ce 10e numéro de *BelvedeR* s'inscrit en résonance avec la 43e Rencontre nationale des agences d'urbanisme « Embarquement immédiat pour le changement ». Il propose un éclairage toulousain des changements abordés à l'occasion de cette rencontre : multiplication des crises (climatique, écologique, sanitaire, économique, sociale…), évolution des modes de vie, évolution du regard porté sur les territoires, renouveau des cadres d'intervention législatifs et réglementaires… Autant de sujets qui animent les agences d'urbanisme et l'ensemble des acteurs du monde de l'aménagement en nous demandant de faire évoluer nos pratiques pour accompagner les territoires face à l'incertitude et à l'urgence. C'est le propos de cette édition toulousaine de la Rencontre nationale des agences d'urbanisme des 12, 13 et 14 octobre 2022.**






# Des contributions des programmes de recherche POPSU Métropoles et Territoires

**La revue collaborative *BelvedeЯ* se nourrit du croisement de regards avec des enseignants-chercheurs et des professionnels de la métropole toulousaine. Plus particulièrement dans ce numéro, quatre contributions s'appuient sur les travaux des équipes des programmes de recherche-action POPSU [1] Métropoles et Territoires s'intéressant à la métropole toulousaine et à des territoires d'Occitanie.**

**1** Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines.

# Marie-Christine Jaillet

Directrice de recherche au CNRS, vice-présidente de l'université Toulouse - Jean Jaurès, responsable scientifique du programme POPSU Métropoles

# Yann Cabrol

Directeur général de l'AUAT

*Propos recueillis par Morgane Perset*

**Comment les changements actuels (crises, modes de vie, politiques d'aménagement et d'urbanisme…) se manifestent-ils dans l'aire métropolitaine toulousaine ? Quels sont les grands défis auxquels elle doit faire face ? Quelles sont ses spécificités en comparaison des autres métropoles françaises ? Analyse croisée de la trajectoire de la métropole toulousaine avec Marie-Christine Jaillet et Yann Cabrol.**

**La multiplication et l'accélération des crises ces dernières années nous ont projetés dans un contexte d'incertitude et d'urgence inédit, interrogeant la capacité des territoires à y faire face. Quelles nouvelles trajectoires territoriales se dessinent ? Quels sont les grands changements pour la métropole toulousaine ?**

***Marie-Christine JAILLET*** *: Comme pour toutes les métropoles, l'évolution de la trajectoire toulousaine ces dernières années est liée à trois grands événements. D'une part, la crise des gilets jaunes qui a obligé à poser différemment la question des rapports centre-périphérie. D'autre part, la pandémie qui a modifié le rapport au travail avec des effets sur les stratégies résidentielles. Enfin, la fatigue voire la désertion démocratique constatée lors des dernières élections avec, de manière concomitante, une appétence forte de nombre de citoyens à être partie prenante de la définition et de la mise en œuvre des politiques publiques dès lors qu'elles touchent à leur cadre de vie. Cela oblige à penser différemment la fabrique urbaine, tant du côté du politique qui ne peut plus faire « pour » mais doit faire « avec », que du côté des professionnels de l'urbanisme qui sont désormais obligés de faire place à l'expertise citoyenne. Les processus de fabrication de la ville sont donc fortement interrogés aujourd'hui. Un des effets de la pandémie propre à la métropole toulousaine est d'avoir craint un affaiblissement sérieux de l'industrie aéronautique, une sorte de scénario catastrophe qui ne s'est pas réalisé.*

***Yann CABROL*** *: En effet, l'attractivité de Toulouse et de son aire métropolitaine semble se maintenir. Cela se vérifie aux niveaux démographique et économique. Il est important d'assumer la place de l'aéronautique et de l'aérospatial à Toulouse et d'arrêter de fustiger la monoactivité. En adoptant une lecture par compétences, par savoir-faire, on se rend compte que ce secteur d'activité est d'une grande richesse, capable de mobiliser tout un écosystème depuis l'enseignement, la recherche et développement jusqu'aux sous-traitants spécialisés. La question est plutôt celle de la traduction territoriale de cette croissance. Dans un contexte de changement climatique notamment, le centre de l'agglomération va-t-il rester attractif ? L'hospitalité des métropoles face au changement climatique est une vraie question.*

***Marie-Christine JAILLET*** *: En effet, le risque d'une paupérisation de certains des quartiers les plus denses des grandes villes n'est pas à exclure. Ceux qui ont les moyens financiers et la possibilité de télétravailler peuvent choisir de quitter la ville pour un habitat et un environnement plus adaptés à leurs attentes qu'un appartement urbain, voire développer des*

*stratégies de birésidentialité. Il faut que les politiques publiques continuent à offrir un cadre de vie de qualité à ceux qui n'ont pas le choix, dont le travail les obligera à rester au cœur des agglomérations urbaines. Il faut qu'elles s'attachent à ce que la ville reste ouverte, accueillante, hospitalière. On peut s'étonner que cette question de l'habitabilité de la ville, qui avait fortement réémergé à l'occasion des confinements, ait disparu du débat politique à l'occasion des dernières élections.*

***Yann CABROL** : Ce que nous observons aussi aujourd'hui c'est la décorrélation entre certaines politiques publiques et modes de vie. À l'AUAT, nous invitons régulièrement les élus à élargir leur perception des profils et des aspirations des ménages. Il n'est plus possible aujourd'hui de ne penser les projets que pour des couples de cadres biactifs avec enfants. Les choses sont beaucoup plus complexes. Dans nos territoires d'intervention, la question du vieillissement est cruciale par exemple pour penser la ville de demain, alors qu'on s'y prépare peu. L'évolution du rapport au travail aussi fait que l'offre économique d'un territoire est moins un élément de choix résidentiel que par le passé. L'offre de culture et de nature aussi est de plus en plus plébiscitée. Les territoires hors métropole ont donc beaucoup à faire valoir et peuvent tirer leur épingle du jeu !*

***Marie-Christine JAILLET** : Une difficulté supplémentaire tient à la labilité et à la complexification des structures socio-démographiques (diversification des types de ménages, recompositions familiales, divortialité), auxquelles s'ajoutent l'évolution des rythmes de vie et la montée de l'individualisation… En matière de logement et d'équipement, mais plus largement de fonctionnement de la ville et de ses services, ces éléments ne sont pas toujours intégrés par les collectivités ni par ceux qui fabriquent la ville qui restent souvent sur des schémas traditionnels.*

**En parallèle de la question de l'habitabilité des villes, de leur hospitalité, celle de la solidarité des territoires, qu'il s'agisse de ressources énergétiques ou de desserrement économique, s'impose de plus en plus dans les discours. Comment cela s'organise-t-il ?**

***Yann CABROL** : Il y a une prise de conscience des métropoles qu'elles ne peuvent plus faire seules, mais aussi qu'elles ne peuvent plus faire de la même façon avec ce qu'elles ont. Si l'on prend l'exemple du sol, la différenciation introduite par le ZAN entre occupation et usage demande un changement de grille de lecture. Comment utiliser l'espace différemment et donc utiliser autrement les ressources foncières et énergétiques ? Les limites locales qu'entrevoient les territoires les amènent à se tourner vers les autres. Cela suppose d'inventer de nouvelles scènes de dialogues et de nouvelles modalités d'échanges entre territoires. Arrivera-t-on à coconstruire de nouvelles politiques territoriales pour éviter une financiarisation des échanges entre territoires ? Le travail sur les complémentarités et réciprocités territoriales, dépassant les limites administratives, est encore balbutiant. Certains territoires éloignés des métropoles s'imaginent par exemple encore que leur développement suivra immanquablement le chemin des métropoles alors que d'autres trajectoires sont possibles.*

L'aménagement par réponses à appels à projets qui mettent en concurrence les territoires illustre l'entrée de la fabrique urbaine dans un mode de production néolibéral



L'application du ZAN va être à l'origine des changements sans doute les plus importants depuis 50 ans, pour Toulouse comme pour les autres territoires. Est-on prêt à la rupture induite ?



***Marie-Christine JAILLET** : Une des conséquences de la prise de conscience de la vulnérabilité des métropoles quant aux ressources est de poser la question des solidarités voire des réciprocités entre territoires, entre les métropoles et leurs voisins, « en lieu et place » du discours sur la fracture territoriale qui opposerait des métropoles riches et égoïstes à des territoires à leur service ou à l'abandon. Les métropoles prennent conscience de leur dépendance, pour l'eau ou l'énergie, mais aussi pour nourrir leurs habitants, à des ressources localisées chez leurs voisins avec lesquels il devient nécessaire de nouer des relations. S'agit-il simplement pour les métropoles de s'assurer qu'elles pourront demain disposer de ces ressources, ou s'engagent-elles dans des transactions dans lesquelles chacune des parties peut faire valoir ses besoins, ses attentes ? L'entrée des métropoles dans un régime relationnel, dont on observe les prémices, refonde-t-elle d'une autre manière les rapports centre-périphérie, ou ébauche-t-elle de nouvelles figures de coopération entre territoires, sur la base de la reconnaissance de leur singularité/spécificité et de leur complémentarité ? Cela dépendra pour partie de la posture des métropoles, mais également de la capacité des autres territoires à se doter de l'expertise et de l'ingénierie nécessaires. Quelles seront les scènes et les modes de gouvernance de ces transactions ? Les agences d'urbanisme ont toujours joué un rôle dans la médiation entre territoires, que l'on pense au rôle de l'AUAT dans l'élaboration, hier du SDAU, aujourd'hui du SCOT de la grande agglomération toulousaine, ou encore de son rôle dans l'Interscot ou le Dialogue métropolitain de Toulouse. Sans doute ont-elles de sérieux atouts pour prendre leur place dans ces transactions territoriales.*

**Le développement de l'agglomération de Toulouse a longtemps été porté par des grandes politiques d'aménagement, avec une mobilisation des acteurs locaux pour créer un environnement propice à l'application de ces politiques (métropoles régionales d'équilibre, politique de la ville, zone aéroportuaire…). Qu'en est-il aujourd'hui ? Peut-on toujours parler de politiques d'aménagement ? Le ZAN tout comme le modèle des appels à projets type ACV ou PVD ne sont-ils pas l'illustration d'un renouveau de la vision aménagiste ?**

***Marie-Christine JAILLET** : Le ZAN va imposer de fabriquer la ville autrement. Mais cette évolution était déjà contenue dans la loi SRU et la volonté de « construire la ville sur elle-même », soit de faire de la densité le primat de l'aménagement urbain. On peut néanmoins s'interroger sur l'échelle à laquelle le ZAN est apprécié et sur son application décontextualisée. Une autre évolution bien identifiable aujourd'hui dans la conception de l'aménagement est que l'attention portée dans les exercices de planification bascule d'une centration sur ce qui doit occuper l'espace, le bâti (logements, équipements, activités), à l'espace lui-même, « le vide », ses qualités, ses fonctions (vivrière, écosystémique, paysagère, etc.). Troisième évolution, celle d'un aménagement par réponses à des appels à projets qui, certes, apportent des moyens, mais mettent aussi en concurrence les territoires, illustrant l'entrée de la fabrique urbaine dans un mode de production néolibéral. Outre son caractère délétère en l'absence de régulation, il entre en contradiction avec l'injonction faite aux villes et à l'ensemble des territoires de coopérer.*



***Yann CABROL** : Cela démontre qu'il n'y a plus de politiques d'aménagement comme on l'a connu par le passé. Les logiques d'appels à projets et de « zéro » [artificialisation nette] s'adressent soit aux collectivités déjà préparées et donc à même de répondre à des appels à projets, soit relèvent d'une lecture monolithique des territoires avec en plus des formes injonctives non négociables. Mais ne nous trompons pas, c'est la modalité de mise en œuvre du ZAN qui pose problème, pas l'objectif de trajectoire de sobriété foncière qu'il faut continuer à défendre ! L'application du ZAN va être à l'origine des changements sans doute les plus importants depuis 50 ans pour Toulouse comme pour les autres territoires. Est-on prêt à la rupture qui est introduite dans la prise en compte des enjeux écologiques et climatiques ? Nous allons vers un moment de l'impensé de la ville, notamment car nous sommes face à des injonctions contradictoires. Comment densifier la ville tout en y développant la place de la nature ? Avec le ZAN, c'est la première fois que l'on a une loi d'application immédiate sans disposer des outils nécessaires.*

***Marie-Christine JAILLET** : À quelles conditions peut-on consentir au modèle d'urbanisation qu'appelle le ZAN qui va modifier le cadre de vie ? Plus largement, à quelles conditions peut-on consentir à l'injonction à une sobriété qui va impacter les modes de vie ? S'il s'agit d'embarquer la société dans son ensemble dans une autre séquence, sans doute faut-il parvenir à établir un nouveau pacte social. L'été que nous venons de vivre et qui a fait prendre conscience de l'urgence du changement peut y aider. Cela suppose d'en organiser les conditions et de produire un récit qui ne saurait reposer sur la seule nécessité ou la contrainte. Un récit dans lequel l'ensemble des groupes sociaux puisse se retrouver et qui embrasse toutes les échelles, de son environnement immédiat à celle de la planète. C'est pour partie de la responsabilité du politique de l'initier, en prenant appui sur la capacité de la société à se mobiliser, à faire preuve de solidarité, à expérimenter. En la matière, l'agglomération toulousaine peut s'inspirer de ce qui s'est expérimenté suite à la catastrophe d'AZF : les initiatives des associations ou de collectifs, la solidarité interindividuelle, la capacité de faire face au drame ensemble, une autre manière de fabriquer l'action publique, plus agile, transcendant les clivages institutionnels ou partisans. On a pu mesurer, in situ, l'incroyable ressort d'une société confrontée à une situation inédite. Pour autant, une fois le drame surmonté, ces dynamiques se sont étiolées et les réflexes routiniers ont repris leur place dans l'action publique. Comment parvenir à maintenir dans la durée cette capacité de mobilisation pour construire des politiques publiques à hauteur des enjeux ?*



*Pibrac*

# L'habiter en recomposition et l'habitabilité en question dans les espaces métropolitains

Fabrice ESCAFFRE
Lionel ROUGÉ

*Avec la collaboration de Séverine Bonnin-Oliveira (Aix-Marseille université) et à partir des mémoires de master de Jules Gales et Louisa Bekaddour et des travaux des étudiants des promotions 2019-20-21 du master Villes, habitat et transition écologique de l'université Toulouse - Jean Jaurès.*

**Comment qualifier les espaces métropolitains et leur habitabilité ? Comment les habitants vivent-ils dans ces territoires ? Comment se les approprient-ils ? C'est l'objet du travail mené au cours des trois dernières années par l'équipe toulousaine du programme national de recherche-action POPSU Métropoles Toulouse.**

Face au constat de leur difficile définition/délimitation[1], voire à la remise en question de leur rôle dans les dynamiques territoriales[2], les tentatives de qualification des espaces métropolitains fleurissent ces dernières années[3]. Ce bourgeonnement participe du comblement d'au moins deux lacunes : d'abord, à travers la distanciation d'une définition dominante ayant une double face économique et politique[4] ; ensuite, en cherchant à faire atterrir les métropoles dans leur environnement proche sans occulter ce qu'elles doivent aux flux de plus longue portée[5]. Ces deux perspectives invitent à approfon-

dir la connaissance de l'habitabilité[6] des environnements métropolitains considérés ici à la fois dans leurs dimensions naturelles et construites[7], vécues et représentées. Autrement dit à étudier, en faisant directement appel aux récits des usages quotidiens ou ordinaires de leurs habitants, les multiples composantes et pratiques à partir desquelles les individus non seulement y vivent mais se les approprient[8].
Au cours des trois dernières années, l'équipe POPSU Métropoles Toulouse a collecté et analysé ce type de récit dans deux transects de l'espace métropolitain toulousain, entendu ici dans une acception large, allant, à l'ouest, de Toulouse à L'Isle-Jourdain, et au nord jusque vers Fronton. Diversifiés du point de vue de leurs paysages comme de leurs profils fonctionnels mais aussi des profils de leurs habitants, ces transects offrent l'opportunité d'observer l'environnement métropolitain sans le segmenter selon des catégories spatiales et statistiques fréquemment mobilisées (ville, banlieue, agglomération, périurbain, etc.). Nous y avons rencontré une soixantaine de ménages dans le cadre d'entretiens réalisés entre 2019 et 2020, les invitant à revenir sur les ressorts de leur installation résidentielle, leur mode de vie au travail et dans le hors-travail ainsi que sur les modalités de construction de leurs identités territoriales. L'analyse de ces manières d'habiter par le recueil de discours, de pratiques, de représentations et du sens donné à ces dernières, nous a permis de caractériser les capacités des ménages à fabriquer du territoire par un ajustement des pratiques quotidiennes et par la modification des représentations de leur habitat et de son environnement (c'est-à-dire l'ensemble des composantes physiques, naturelles, matérielles, esthétiques, symboliques et signifiantes qui concourent à dessiner la « qualité de vie » d'un lieu)[9].
Se dessinent ainsi les contours d'un habiter caractéristique des espaces métropolitains, tout au moins en faisons-nous l'hypothèse. Si celui-ci peut être dessiné à grands traits à partir de quelques attributs, il convient de souligner qu'ils peuvent se combiner différemment selon les individus. Certains de ses attributs déjà bien identifiés, en matière de mobilité ou de contraintes résidentielles par exemple, en confirment les traits saillants, mais semblent aussi témoigner d'inflexions. À propos de ces dernières, nous nous arrêterons sur le rôle clé des espaces de nature dans l'activation d'un désir d'ancrage résidentiel.

## Une mobilité structurante mais des inflexions et des attentes

Un point commun aux différents récits recueillis confirme le caractère mobile et protéiforme de l'habiter métropolitain. Le modèle d'une « ville à la carte », particulièrement dépendant des mobilités automobiles, reste ainsi encore présent dans les pratiques et les discours recueillis, notamment auprès de jeunes retraités ou d'actifs périurbains vivant dans des lieux où les alternatives à l'automobilité sont encore jugées insuffisantes. Pour autant, les mobilités décrites signalent plusieurs ajustements. Ils semblent renvoyer à la réémergence de la figure d'un « local » qui s'exprime autour d'une repolarisation fonctionnelle et relationnelle sur l'espace à proximité du domicile, mais dans laquelle pointe aussi l'idée du « village », du « quartier », de la « petite ville » ou de la « ville moyenne », sans pour autant la limiter aux périmètres politiques et administratifs leur correspondant. Cette réémergence s'opère largement à partir de pratiques de mobilité, qui peuvent pour certaines profiter des transformations en cours dans les rapports à l'emploi du fait de la réorganisation du travail, en particulier du télétravail, ou parce qu'une partie notable des habitants ne s'y réfère pas ou plus, à l'instar des retraités ou des plus jeunes. Elle est aussi fortement exprimée à propos des temps et des lieux de loisirs par exemple, ou avec le développement des mobilités actives[10].

> « Si je veux de la vie urbaine je peux y aller d'un coup de voiture, et puis surtout il y a une vie locale que j'ai envie d'essayer, de voir à quoi elle ressemble. »
>
> Homme, 35 ans, propriétaire d'une maison, Fronton

En contrepoint, l'échelle métropolitaine est, dans nombre de discours, pondérée comme horizon quotidien de vie. La ville-centre, Toulouse, ou son centre-ville s'effacent ainsi souvent du registre de la fréquentation régulière, sauf pour ceux y résidant ou y travaillant, pour intégrer soit le champ des pratiques contraintes soit, au contraire, celui de l'usage hédonique et ponctuel. Cette dualité se retrouve aussi mentionnée à propos des principales centralités ludo-commerciales de périphérie. Les discours sur les contraintes sont dans les deux cas largement reliés aux questions de mobilités difficiles et coûteuses, voire à leur dimension environnementale, et soulignent ainsi un des aspects qui pèsent sur l'habitabilité des espaces métropolitains, les fragilisant.

### Une habitabilité sous contraintes et des perspectives incertaines face à l'urbanisation

Les contraintes pesant sur l'habitabilité métropolitaine sont mentionnées à propos d'autres pans des modes d'habiter. En matière de logement par exemple, les besoins se confrontent aux aspirations à la qualité de vie. La taille et le type du logement, la possibilité d'accéder à la propriété, la localisation de son chez-soi appellent des arbitrages individuels ou familiaux dans le cadre d'un marché où les prix du logement sont globalement considérés comme élevés. À côté des accédants à la propriété dans leur diversité, certains optent ainsi pour la colocation afin de rester dans le centre de la métropole, d'autres arrivent à s'inscrire dans l'offre sociale ou locative privée récemment produite, mais plusieurs considèrent qu'à terme ils ne pourront pas y demeurer, les prix y augmentant.

Le rôle des projets urbains ou des quartiers récents face à ces difficultés de logement est différemment perçu. Pour certains, ils ouvrent des possibles, alors que pour d'autres ils apparaissent comme les marqueurs d'une ville où il est de moins en moins facile d'habiter. Ces projets, et plus largement les constructions neuves en diffus, sont aussi perçus à partir des transformations paysagères qu'ils induisent. Parfois marqueurs positifs d'un terri-

« […] aujourd'hui la moindre maison qui se vend est remplacée par un immeuble et la politique de densification on la ressent au quotidien, on la perçoit au quotidien et on la subit au quotidien. Même si elle est nécessaire, il faut loger des gens mais il n'empêche que voilà, c'est des nuisances quotidiennes… C'est bien de faire du logement et des immeubles il en faut, mais pas n'importe comment et pas en dénaturant ce qui fait la qualité et le charme de ce secteur. »

Homme, 44 ans , propriétaire d'une maison, Toulouse



*La Cartoucherie, Toulouse*

toire en développement, ces transformations font fréquemment craindre la remise en question des identités paysagères auxquelles les habitants sont attachés. Les craintes ou les oppositions face à la densification s'accompagnent ainsi plus profondément de l'impression d'un processus d'urbanisation dont la dynamique semble difficilement contenue.

## Des attentes massives et multiformes en direction des espaces de nature

L'un des changements marqueurs d'une bifurcation tient à la place prise par les espaces naturels ou agricoles dans les discours des habitants. De tels lieux sont fréquemment mis en opposition avec la densification à l'œuvre, particulièrement dans des secteurs où elle est jugée rapide, massive, et où elle s'opère sur des fonciers jusque-là non bâtis. On retrouve ici les questions d'identités paysagères, mais elles sont approfondies à partir d'autres grilles de lecture : celle des enjeux écologiques liés à l'artificialisation des sols, à la biodiversité, au climat urbain, etc. ; celle aussi de l'alimentation et de son lien avec une agriculture autant que possible de proximité ; celle enfin des loisirs qui orientent régulièrement vers les lieux de nature, en particulier lorsque ceux-ci sont ouverts, accessibles et qu'ils fonctionnent comme des espaces publics. Les attentes face aux espaces de nature ne se limitent donc ni au seul jardin privé ni à la « vue sur vert », même si ces deux dimensions restent prégnantes. Elles semblent traduire, non sans contradiction ni tensions parfois, un besoin et un désir d'ancrage dans l'environnement résidentiel de proximité qui peut conduire, via des chemins voire des infrastructures vertes, à fréquenter des lieux (au centre comme en périphérie) plus lointains dans la métropole élargie à l'espace périmétropolitain, voire au-delà, à l'échelle élargie du Sud-Ouest.

## L'ancrage résidentiel comme socle d'un habiter multiscalaire

Cet ancrage dans l'environnement résidentiel via les espaces naturels et agricoles a d'autres facettes. Il s'opère, comme les récents confinements l'ont souligné, entre l'accélération quotidienne dont l'habiter métropolitain est souvent synonyme et la recherche de son ralentissement. La description des déplacements vers les lieux de travail ou les autres destinations du quotidien atteste l'importance des problèmes de transport endurés par les actifs qui ne sont pas seulement les captifs des transports en commun. « Gagner du temps » est une quête signalée tout autant pour la vie personnelle, familiale, que pour la productivité du travail. Elle se traduit par des pratiques multiples d'ajustement horaire, de jonglage multimodal, mais aussi par un souhait, réalisé pour



*Sept-Deniers, Toulouse*

certains des interviewés, de maximiser leurs activités quotidiennes dans et en proximité de leur sphère résidentielle. Cette quête d'optimisation n'est pas seulement justifiée par une recherche d'efficacité, elle renvoie aussi à une attention à son bien-être et à celui de ses proches, voire à la limitation des impacts environnementaux de son mode de vie. Avec de notables nuances sociales, l'ancrage résidentiel semble s'organiser en ménageant des « alvéoles » valorisant, outre le logement, l'accès à des aménités fonctionnelles autant que naturelles aux échelles proches du quotidien comme à celles plus éloignées des fréquentations occasionnelles. Ces alvéoles peuvent se comprendre comme la formalisation par les individus d'un sous-système de lieux capables d'offrir un bouquet de services et supports de relations sociales plus « choisies » ou « maîtrisées », offrant ainsi une « respiration » et un « équilibre » face à « l'accélération métropolitaine ». Cette quête, partout valorisée mais inégalement maîtrisée, n'exclut pas la mobilité, en particulier celle de proximité, très souvent encore du point de vue automobile, mais parfois à partir des modes actifs et plus particulièrement lorsqu'ils s'adossent à des réseaux cyclables et aux trames vertes et bleues. C'est ainsi la question de la qualité des espaces publics dans leur environnement qui est non seulement posée mais renouvelée. C'est aussi celle de leurs connexions à l'échelle de l'espace métropolitain comme au-delà, pour éviter que cet ancrage résidentiel ne se traduise par des fermetures subies ou souhaitées.

Un tel ancrage résidentiel se construit donc au croisement entre des conditions favorables offertes par un environnement et ses évolutions récentes (renforcement des centralités de proximité, améliorations progressives des systèmes de mobilités alternatifs à l'automobile, amélioration de la place des espaces de nature, etc.) et des pratiques habitantes qui « font avec » le territoire (ses potentialités comme ses défauts). Il interroge les décalages entre ce que permet l'environnement métropolitain et les manières dont les habitants s'en saisissent concrètement, en lien avec des moments, leurs moyens, leur âge, leur parcours personnel.

Les caractéristiques de l'habitabilité des environnements métropolitains ici mises en évidence ne sont pas limitées à la métropole au sens souvent réducteur du terme, puisqu'elles concernent un espace métropolitain élargi et divers (villes, villages, quartiers, banlieues, périurbain, etc.). Les vécus des alvéoles résidentielles s'y articulent d'ores et déjà avec des espaces hors métropole pour les pratiques récréatives d'abord (la randonnée dans les Pyrénées, le week-end à la mer, le dimanche à la campagne...) mais pas uniquement. Les discours recueillis soulignent aussi par exemple l'importance structurante des réseaux sociaux et notamment familiaux. Ces fréquentations et réseaux tendent alors à dessiner une autre échelle spatiale et temporelle d'habitabilité – plus régionale – venant articuler les villes moyennes comme les territoires plus ruraux, mais aussi les principales composantes des milieux physiques (rivières, fleuves, montagne, littoral...).

À l'heure où l'on interroge l'exode urbain [11], comment ces caractéristiques influeront-elles sur les territoires d'installation d'habitants qui décideraient de s'éloigner des métropoles, ou comment ces territoires, avec leurs spécificités, les changeront-ils ?

« Je suis très bien à Toulouse et j'ai besoin de campagne, et ça serait bien que Toulouse puisse rester comme ça ! Connectée avec sa campagne ! Y a pas beaucoup de grandes villes qui peuvent avoir ce lien, ça serait dommage que ça disparaisse. »

Femme, 38 ans, Toulouse

**1** BOURDIN A., « Les métropoles se ressemblent-elles ? », POPSU II, 2017.

**2** FABUREL G., *Les Métropoles barbares. Démondialiser la ville, désurbaniser la terre*, Le passager clandestin, 2018.

**3** OFFNER J.-M., *Métropoles invisibles. Les métropoles au défi de la métropolisation*, 2019. BROWN L., REIX F., GODIER P., GONZALEZ A., *La Métropole coopérative et ses ressources. Récits sur la gestion de l'eau et de l'alimentation à Bordeaux*, « Les cahiers POPSU », Autrement, 2022.

**4** BOUBA-OLGA O. et GROSSETTI M, *La Mythologie came (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence) : comment s'en désintoxiquer ?*, 2018.

**5** BARLES S. et DUMONT M., *Métabolisme et métropole. La métropole lilloise, entre mondialisation et inter-territorialité*, Autrement, 2021.

**6** DELABARRE M. et MARRY S., « Habitabilité et nature urbaines : vers un outil d'évaluation des projets urbains », *VertigO*, volume 12, numéro 2, septembre 2012.

**7** COUTARD O., LÉVY J.-P., BARLES S., BLANC N., « Écologies urbaines », *in* EUZEN A., EYMARD L., GAILL F., *Le Développement durable à découvert*, 2013.

**8** BLANC N., « De l'habitabilité urbaine », *in* COUTARD O. et LÉVY, J.-P., *Écologies urbaines*, Economica-Anthropos, 2010.

**9** HUCY W., « L'habitabilité des milieux urbains : un objet au croisement des disciplines », *in* MATHIEU N. et GUERMOND Y., *La Ville durable, du politique au scientifique*, Quae, p. 237-260, 2011. DELABARRE M. et MARRY S., « Habitabilité et nature urbaines : vers un outil d'évaluation des projets urbains », *VertigO*, volume 12, numéro 2, septembre 2012.

**10** BOURDIN A., *Faire centre. La nouvelle problématique des centres-villes*, éditions de l'Aube, 2019.

**11** MILET H., MEYFROIDT A., SIMON E., *Exode urbain ? Petits flux, grands effets. Les mobilités résidentielles à l'ère (post-)Covid*, POPSU Territoires, 2022.



# La préparation au changement, **une nouvelle mission du projet urbain**

Céline LOUDIER-MALGOUYRES

**Dans la fabrique du projet urbain, il est une préoccupation qui s'affirme de plus en plus : celle du fonctionnement des nouveaux quartiers aux lendemains de leur livraison. La préfiguration des usages et de la gestion des espaces publics dans le projet Guillaumet à Toulouse en est un bon exemple.**

## Anticiper le fonctionnement urbain des nouveaux quartiers

Si la conception des futurs espaces prévoit « tout ce qu'il faut » pour créer un nouveau morceau de ville, qui en prendra soin, les entretiendra et les nettoiera, qui aidera à leur « activation sociale » lorsqu'ils seront livrés (fréquentation des publics, appropriation des usagers, animation des lieux) ? Plus précisément encore, quel sera le coût de fonctionnement de ces nouvelles missions de gestion, en matière de moyens humains, techniques et budgétaires ? Faut-il prévoir de nouveaux agents, de nouveaux horaires, de nouvelles responsabilités ? Faut-il prévoir de nouveaux partenariats avec les acteurs locaux ?
Ce qui est nouveau n'est pas tant de se poser ces questions que le fait qu'une partie des réponses à celles-ci s'intègre désormais dans le processus même du projet urbain, en parallèle des phases de



*Image du futur quartier Guillaumet*

programmation et de conception, et constitue, de fait, un chapitre du projet piloté par la même maîtrise d'ouvrage.
On le voit dans les cahiers des charges des maîtrises d'ouvrage comme dans les réponses des maîtrises d'œuvre qui ouvrent le champ à l'urbanisme transitoire. Les grands projets urbains, qu'ils soient pilotés par des aménageurs publics ou privés, dans la mesure où ils prévoient des morceaux de ville à part entière, semblent désormais se fixer des ambitions autour de la manière dont les futurs espaces prendront vie et seront gérés (organisés, animés, régulés).

## La préfiguration des usages et de la gestion des espaces publics dans le projet Guillaumet à Toulouse

Le projet Guillaumet à Toulouse, aménagé par Altarea Cogedim et Crédit Agricole Immobilier et conçu par une équipe emmenée par l'agence Devillers & associés et D'une Ville à l'Autre, est un bon exemple de cette évolution des pratiques du projet urbain.
Ce projet vient remplacer l'activité et les locaux du CEAT adossés à l'école d'ingénieurs de l'ENSICA relocalisés hors de la ville. Il vient ainsi réouvrir un site de plus de 13 hectares, propriété de l'armée, et fermé pendant des décennies, finalement une figure ancrée de verrou entre trois quartiers des faubourgs de la ville : Jolimont, Roseraie et Soupetard. Par sa programmation mixte et par l'ouverture de ce site charnière entre des quartiers aux centralités peu affirmées, le projet Guillaumet se fixe comme ambition de constituer une nouvelle centralité urbaine, à l'échelle locale comme métropolitaine. Il prévoit la construction de 1 250 logements avec une programmation innovante autour de l'habitat inclusif dont une résidence intergénérationnelle et un programme d'habitat participatif, mais aussi des bureaux, des commerces regroupés autour d'une place centrale, des équipements sportifs (gymnase, dojo, salle de gym, tennis, plaine de jeux, etc.) et une crèche. Le projet comprend aussi deux tiers-lieux : la « Halle aux Cheminées » dédiée à l'écoresponsabilité avec une ferme urbaine et la « Soufflerie » (dans un bâtiment conservé, où des tests de l'Airbus A380 ont été réalisés) qui sera un lieu de dimension métropolitaine pour des activités culturelles.
Plusieurs raisons intrinsèques au projet et à son contexte urbain expliquent pourquoi ce nouveau quartier en particulier est l'objet d'une préoccupation permanente sur la vie et le fonctionnement urbain aux lendemains des livraisons. Tout d'abord, le site jusque-là fermé n'a jamais été intégré dans les habitudes de pratiques locales. Ensuite, l'ambition d'une attractivité locale et métropolitaine induit que le quartier fera l'objet d'une importante nouvelle fréquentation par des publics variés. Enfin, le projet représente en somme une profonde rupture de rythme dans un contexte urbain de faubourgs toulousains dont le mode d'habiter se caractérise plutôt par de la tranquillité et de la convivialité résidentielle.
La transformation sera donc forte, d'autant que le projet Guillaumet n'est pas le seul à bâtir dans le secteur (plusieurs centaines de logements dans les environs). L'accompagnement au changement semble dès lors nécessaire pour une mise en route progressive et non pas du jour au lendemain sur la page blanche de nouveaux bâtiments flambants neufs, pour garantir les conditions de gestion de tous ces nouveaux espaces ouverts. Aussi, l'enjeu *in fine* est bien que cette transformation s'intègre dans son milieu urbain et que tous en voient les bénéfices.
Éviter « la brutalité de la livraison », préparer l'arrivée d'un nouveau quartier aux aménités plurielles pour l'ancrer dans un contexte existant, travailler aux conditions du fonctionnement urbain aux lendemains des livraisons, telle est donc aussi la feuille de route du projet Guillaumet sous la responsabilité de l'aménageur. Tout cela s'inscrit dans le temps long de la fabrique du projet, depuis la phase de concours et de concertation jusqu'à la démarche de préfiguration. Tout cela constitue un fil, une préoccupation permanente et continue. Cela, il faut le dire, réinvente les compétences et les missions de chacun et en premier chef celles de l'aménageur.

> Éviter « la brutalité de la livraison », préparer l'arrivée d'un nouveau quartier, travailler aux conditions du fonctionnement urbain [...] tout cela s'inscrit dans le temps long de la fabrique du projet



*Signalétique du chantier du projet Guillaumet*

Pour décliner cette feuille de route, une série d'actions concrètes sont conduites avec les acteurs-relais du quartier, les porteurs de projets et les futurs gestionnaires des lieux. Parmi elles, deux sont à retenir.

La première se préoccupe de la mise en route de la résidence intergénérationnelle, qui arrive au début du calendrier de livraison du quartier. Le pari de cette résidence, gérée par Habitat et Humanisme et Patrimoine Languedocienne, avec l'association l'Esperluette (pour les publics en situation de handicap), est d'accueillir autour d'un projet de vie sociale et partagée des seniors, des publics en situation de handicap ou fragilisés, des jeunes et des familles aidées. Préfigurer la venue de ces publics, c'est donc préparer les conditions de leur arrivée en cherchant à ce qu'ils trouvent leur place aussi en dehors de la résidence, dans les espaces publics du quartier et les lieux de vie collective. C'est là l'idée de la ville inclusive, la ville universelle, qui part du dénominateur le plus sensible. Avec les porteurs et les gestionnaires de la résidence, en lien avec les acteurs locaux (le centre social Jolimont notamment), sont mis au point une signalétique inclusive (conception de cartes, de plans et de panneaux lisibles « universellement ») mais aussi des dispositifs de relais humains pour bien accueillir ces publics dans les commerces ou les équipements du quartier. Ces outils doivent permettre, au fur et à mesure que le projet se construit, de donner et de renouveler les repères et les appuis à l'orientation de ces publics, pour qu'ils se déplacent librement, en sécurité et en confiance, dans leurs parcours du quotidien, du logement au quartier, du logement à la ville.

La seconde action est plus opérationnelle, plus innovante aussi, en élargissant les compétences initiales et les responsabilités de chacun. Elle concerne la préparation à la gestion des nouveaux espaces ouverts du quartier. La part d'espace public sera majoritaire dans le futur quartier, puisque 60 % de ses espaces seront publics : voiries, venelles, place, jardin, squares, espaces verts, plaine des sports. La question est simple : dans un contexte où les collectivités souffrent de budgets de fonctionnement contraints, comment tenir cette ambition et pérenniser la qualité et l'ouverture de ces espaces, face aux premières pressions d'usages ? Une démarche de travail partenarial a alors été initiée entre l'aménageur et les services gestionnaires de la collectivité en charge de la maintenance, de l'entretien, de la propreté des espaces publics et des espaces verts, pour dimensionner le coût de gestion et les modalités propres à chacun de ces espaces. Plusieurs réunions de travail ont produit une typologie des différents espaces publics (croisant usages, niveau de fréquentation, qualité des aménagements, modalités de gestion) et ont abouti à un prévisionnel de gestion, par type d'espaces, qui doit permettre aux services d'anticiper leur organisation.

La préfiguration en tant que préparation à la gestion et aux usages des futurs lieux est une dimension à enjeu aujourd'hui. Cela appelle un renouvellement des compétences et des responsabilités, au sein des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre. Car pour que la ville soit habitable et que son offre urbaine soit désirable, il faut aussi garantir son organisation et son fonctionnement et cela appelle des moyens. C'est l'enjeu de demain, que de savoir donner des moyens pour garantir et pérenniser ce à quoi on croit quand on fabrique la ville.

# Les **chemins** comme support de **recomposition urbaine**

Samuel BALTI,
Anaïs LEGER-SMITH,
Anne PÉRÉ

**Depuis quelques années, les chemins ruraux de la métropole toulousaine sont réinvestis, devenant des espaces très fréquentés pour les loisirs et les trajets utilitaires à vélo. Supports de déplacement et nouveaux marqueurs identitaires territoriaux, ils participent à la recomposition de l'échelle locale. C'est ce que démontre le travail de l'équipe toulousaine du programme national de recherche-action POPSU Métropoles Toulouse.**



À la fin du XIXe siècle, les communes de Brax, Léguevin et Pibrac font partie d'un territoire riche, sur la terrasse intermédiaire de la Garonne traversée par l'Aussonnelle et son affluent le Courbet, juste avant les coteaux du Gers. Les chemins ruraux organisent une trame isotrope du territoire entre villages, exploitations, bâtiments agricoles. À cette époque, le temps de déplacement est celui du chemin, parcouru le plus souvent à pied, dimensionné au plus près des sites. Seules les voies d'accès vers la ville-centre, entre Toulouse et Auch, sont calibrées pour la circulation « rapide ». Au début du XXe, le chemin de fer est construit, empruntant la vallée du Courbet, installant un arrêt dans les villages de Brax et Pibrac. Jusque dans les années 1950, l'urbanisation évolue peu, les boisements du XIXe se raréfient au profit d'espaces d'agricoles plus importants. Le système rural prédomine encore, les tracés existants perdurent, mais le dessin de la maille change ; en s'adaptant à l'utilisation de la voiture, nombre de chemins deviennent des voies roulantes. L'expansion de l'Ouest toulousain démarre dans les années 1970 autour de la ville nouvelle de Colomiers et de l'extension des sites de production de l'aérospatiale qui forment le pôle d'attractivité le plus important de l'agglomération. Dans cette aire d'influence, les villages commencent à s'étendre fortement à partir des bourgs centraux et forment de vastes espaces périurbains, morcelant les terres agricoles. À l'ouest, la forêt domaniale de Bouconne constitue une frontière et un poumon à l'échelle de l'agglomération. La voie rapide en direction d'Auch, mise en service en 2013, devient l'armature principale du déplace-

ment métropolitain vers l'ouest. Les zones commerciales et de services s'installent sur les entrées de ville le long de cet axe.

Dans ces espaces paraissant dominés par la voiture, les chemins ruraux se réduisent mais persistent. Depuis quelques années, leurs parcours sont de plus en plus empruntés pour les loisirs mais sont aussi supports de trajets utilitaires [1]. Leurs tracés, prenant la forme par exemple des pistes et des sentiers de promenade, sont redécouverts et réapparaissent dans la toponymie des territoires parcourus. Les vallées de l'Aussonnelle et du Courbet deviennent des espaces très fréquentés, aux usages diversifiés selon les temporalités et les types d'usagers. S'y côtoient des pratiques locales et des pratiques métropolitaines : des habitants qui accèdent aux aménités et aux loisirs de proximité ; des « vélotafeurs » accédant aux sites d'Airbus ; des promeneurs se dirigeant vers la forêt de Bouconne ; des randonneurs qui suivent le chemin de Saint-Jacques en passant par Pibrac… La qualité des parcours est revendiquée par les utilisateurs à l'exemple d'un habitant de Brax se rendant en vélo sur le site d'Airbus, qui considère tout autant l'infrastructure comme support de déplacement et paysage agréable : « Je ne prends pas forcement le trajet le plus court, je prends le plus campagnard. » [2]

La demande de plus en plus forte des résidents de pouvoir se déplacer autrement dans leur bassin de proximité amène les collectivités à renforcer, sécuriser ou construire de nouveaux itinéraires comme des pistes cyclables, même si les discontinuités et les dangerosités de certains tronçons constituent des freins importants aux mobilités actives. C'est le cas notamment du franchissement d'une route départementale très empruntée pour accéder au lycée Nelson-Mandela de Pibrac qui dissuade de nombreux parents de laisser leurs enfants prendre le vélo le matin.

À l'échelle métropolitaine, les trajectoires cyclables en projet traverseront ce même secteur : une voie faisant partie du futur REV (Réseau Express Vélo) depuis Brax rejoignant la ville-centre ; une voie liant les communes nord de l'agglomération à la forêt de Bouconne.

Cette montée en puissance d'un réseau de mobilités actives s'inscrit la plupart du temps dans les traces des anciens réseaux ruraux sillonnant le territoire de Brax et Pibrac, et donne un nouveau statut à la vallée du Courbet. Une nouvelle typologie spatiale, entre infrastructures de mobilité, paysages et espaces publics de nature, émerge progressivement au fil des années sans projet préalable, comme l'ont été « les urbanisations sans urbanisme » du périurbain. Elle s'apparente aux « *green infrastructures* » [3] permettant à la fois l'installation et le déplacement dans un paysage reconnu comme partie prenante de la ville nature.

Le secteur de Brax et Pibrac est emblématique des évolutions qui se jouent aujourd'hui dans de nombreuses franges du périurbain, dans un rapport renforcé entre les zones construites et les espaces ouverts alentour. Les liens locaux mais aussi territoriaux décrivent de nouvelles formes d'usages et de pratiques dans l'espace périurbain. Ces évolutions sont complexes car elles sont confrontées à la fragmentation institutionnelle, l'éclatement des acteurs et des compétences. À cela s'ajoutent les frictions ponctuelles entre usages agricoles et urbains, et plus largement la difficulté de conjuguer stratégies de grand territoire et initiatives locales.

La dynamique observée pourrait constituer seule-

*Émergence de l'infrastructure verte*



ment un palier, difficile à franchir, pour aller vers un système plus intégré, passant de réseaux ruraux aux maillages verts, pouvant insérer des mobilités actives dans des infrastructures de nature.

Cette dynamique se retrouve pourtant, à différents degrés, dans tous les espaces métropolitains. Depuis de nombreuses années, les métropoles cherchent à ouvrir aux marcheurs et aux cyclistes une façon nouvelle d'en faire partie et de les reconnaître en renouant avec l'espace physique, en créant notamment, à partir des sites et tracés existants, des sentiers métropolitains [4]. De leur côté, les élus des communes périurbaines construisent également des morceaux de voies piétonnes ou cyclables pour accéder aux équipements et aménités locales. Les chemins ruraux, comme structure déjà existante reliant espaces naturels, agricoles et urbains, deviennent un enjeu de proximité et d'appartenance à un paysage particulier. En s'intégrant progressivement dans des réseaux de promenades et de déplacements de plus en plus étendus, ils permettent une recomposition de l'espace local et deviennent des marqueurs identitaires des espaces périurbains. Cela d'autant plus depuis l'épidémie de Covid et leur fréquentation renforcée. Ces connecteurs discrets raccordent également par endroits la ville dense à son territoire agricole et naturel plus large, la métropole aux « autres ».

Certes, ce modèle reste sujet à de nombreux freins et complexités insuffisamment abordés dans les politiques publiques comme dans les planifications territoriales. Ainsi, la réactivation (ou la création) de chemins existants est difficilement finançable aux échelles communales mais aussi intercommunales, considérée encore comme un apport complémentaire et non indispensable. Les chemins, comme les ruisseaux, traversent les barrières administratives des communes et les intercommunalités, rendant les continuités d'aménagement et d'entretien complexes. Dans les planifications, il manque sans doute un échelon entre communes et grands territoires qui permettrait d'aborder la proximité d'un bassin de vie. Les intercommunalités, aux périmètres très larges et pas toujours calqués sur les pratiques des habitants, résolvent difficilement ces contraintes, d'autant plus que les compétences en matière de mobilités peuvent être portées par différentes structures.

Néanmoins, le potentiel des tracés existants et des continuités géographiques pourrait être majeur. La vie dans l'espace périurbain, qui reste plébiscitée par les habitants malgré les contraintes de déplacement, pourrait devenir plus vertueuse en trouvant de vraies alternatives aux déplacements voitures qui constituent l'essentiel des déplacements de proximité.

La réduction forte de l'artificialisation des sols inscrite dans la loi [5] devient une obligation, les trames vertes et bleues du Grenelle de l'environnement s'inscrivent dans la planification mais sont encore rarement des supports de projets entre ville et nature. Les dynamiques en cours pourraient accélérer la venue d'un nouveau modèle d'urbanité périurbaine, qui optimiserait l'espace urbain déjà construit, tout en préservant et renforçant les continuités et les qualités des mobilités actives dans les zones urbanisées et les liens avec les espaces agricoles et naturels alentour. Réseaux de chemins et infrastructures vertes pourraient alors être les supports d'organisation et outils de projets, plus seulement émergents, mais véritablement intégrés dans une vision de l'évolution des modes de vie dans les espaces périurbains.

**1** Brès + Mariolle, « Les figures de l'éco-mobilité périurbaine entre intermodalité obligée et densité dispersée », IPRAUS SAUsser programme de recherche « La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable », PUCA, rapport final, 2011.

**2** Travaux issus du programme POPSU Métropole Toulouse 2019-2021 sur la partie « les nouveaux chemins de la métropole, mobilités actives dans le périurbain toulousain », PÉRÉ A., BALTI S., LEGER-SMITH A., *Cahiers POPSU* en cours.

**3** LEGER-SMITH A., « Les systèmes territoriaux et paysagers comme médium du développement métropolitain, l'exemple de la "Green Infrastructure" à Bristol au Royaume-Uni », *BelvedeЯ n° 5*, 2019.

**4** LAVESSIÈRE P.-A., *L'Art des sentiers métropolitains*, éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2020.

**5** Loi Climat et résilience du 22 août 2021.



## Une nouvelle typologie spatiale, entre infrastructures de mobilité, paysages et espaces publics de nature, émerge progressivement

PORTFOLIO

# Ninon BARREAU

Chargée de projet modes de vie (AUAT)
et doctorante Cifre (LISST-CIEU)

# Des **changements perceptibles** à travers des « petits riens »

Cette série de photographies est tirée d'une enquête menée par l'AUAT entre 2021 et 2022 auprès d'habitants de l'aire métropolitaine toulousaine. À travers des entretiens, des exercices de carte mentale et de la photographie, la démarche a pour ambition d'éclairer les modes de vie métropolitains par des approches qualitatives. Les photographies et extraits d'entretiens qui suivent ont été sélectionnés parce qu'ils montrent des usages, des aspirations et des réflexions que l'on pourrait qualifier d'« ordinaires » : se déplacer à vélo, fréquenter les espaces verts de proximité, vouloir vivre proche de la nature... Pourtant, c'est dans ces usages du quotidien, relevant de logiques individuelles, que des changements à l'œuvre peuvent se révéler. Des « petits riens » qui en disent pourtant beaucoup sur les évolutions des modes de vie à l'œuvre.



# L'effet « colibri » des initiatives habitantes pour faire face aux enjeux climatiques et écologiques





« Ma femme aime bien jardiner, elle essaie d'organiser le jardin de manière un peu différente. C'est-à-dire qu'il y avait beaucoup plus de rosiers, et ma femme elle aime bien les plantes colorées, les couleurs, les fleurs, mais elle se disait aussi il faut repenser parce qu'il fait de plus en plus chaud, il faut donc un achat de plantes qui résistent à la sécheresse [...]. La température augmente, pour garder certaines plantes ça demande beaucoup d'eau, surtout en été. Du coup, il fallait penser à ça. Ah oui, aussi, elle fait un stage de formation, quelques heures avec la mairie pour avoir le composteur [...]. Donc on y met les épluchures et après, de temps en temps, on vide les fonds et on les réutilise pour le carré potager. Je pense qu'elle aimait bien l'idée d'avoir ce compost, c'est mieux de réduire les déchets. On est dans cette démarche et dans l'appartement on n'avait pas cette possibilité-là. Ici on a un peu plus de place, on s'est dit oui, il faut absolument le faire. »

**Francesco**, 40 ans, habitant de Saint-Cyprien, Toulouse

# Travailler, se divertir, consommer à domicile : le risque de l'absence de frontières




« Le piège du travail à domicile, c'est qu'à partir du moment où on accède au travail à domicile, il n'y a potentiellement plus de limites sur les horaires. Mais c'est aussi une liberté. J'ai toujours eu l'habitude de décaler, de faire des horaires nocturnes ou d'avoir cette liberté d'aménager, et du coup à ne pas me forcer à être derrière mon écran quand je ne suis pas productif et de me dire "bon là ça marche pas, je m'arrête, je vais faire un tour, je vais faire du sport", même si c'est en plein milieu de la journée, quitte à travailler très tard le soir ou un jour ou une semaine plus tard. »

**Nicolas**, 35 ans, habitant de Saint-Cyprien, Toulouse

# Acheter local depuis son domicile




« En alimentaire effectivement ici on a une AMAP, il y a ici dans l'îlot tout un tas de groupements d'achats qui permettent d'avoir pas mal de choses en termes alimentaires : une AMAP légumes, une AMAP fruits, des livraisons de poulets, œufs, volaille, tout l'hiver on a des agrumes qui viennent de Sicile ou d'Espagne, il y a du fromage de chèvre qui vient du Tarn, et une voisine qui agrège tout un tas de bons plans, qui ne sont pas forcément des AMAP, mais un peu au coup par coup, il peut y avoir du veau, des noix… »

**Lucie**, 37 ans, habitante de la Cartoucherie, Toulouse

« Faire les courses, pff… et faire les courses avec deux enfants, même pas en rêve ! Pour moi c'est un cauchemar. C'est vrai que la solution des courses en ligne est ce qu'on préfère parce qu'on le fait le soir. Les enfants sont couchés, on commande et après on se fait livrer à un moment où on est disponible ou on les récupère dans le cas du Chronodrive. […] Sinon, j'ai trouvé un truc qui s'appelle le Comptoir d'Anselme où on commande en ligne, mais c'est des productions locales. […] Moi j'aime bien consommer au maximum local et encore plus bio, et mon cœur balance à chaque fois entre les deux. »

**Agnès**, 36 ans, habitante de Saint-Cyprien, Toulouse

# Moins de voitures et plus de modes actifs : des revendications portées par les habitants



« On a ici, dans le hall, un local. C'était une volonté dans notre programme que l'accès vélo soit facile, pratique, donc pour tous nos vélos du quotidien ils sont rangés [...]. Il faut que la voiture soit plus compliquée à utiliser que les autres modes de transport. Notre immeuble, on s'est battus avec Oppidea pour ne pas avoir de places de stationnement en sous-sol parce que ça coûte excessivement cher, et on a dit "les places affectées à notre immeuble, mettez-les en silo et donnez-nous-en moins que ce qui est nécessaire d'habitude parce qu'on est très peu motorisés". Oppidea n'a pas souhaité, ils ont accepté qu'on en ait moins, donc on a 10 places de parking pour 17 logements. Par contre ils nous imposé qu'on les ait en sous-sol. Donc on a quand même des places de parking en sous-sol, mais on en a moins que ce qu'on aurait dû avoir normalement. Donc on a dix places de parking, on est 17 logements, et on en a 8 qui sont utilisées. On en a deux du coup qui sont vides, une qu'on sous-loue à des gens qui travaillent dans le quartier et qui du coup l'utilisent en journée, et une qu'on a en plus qui est collective et qui nous permet, quand on accueille des amis ou de la famille, de pouvoir leur permettre de se garer. »

**Lucie**, 37 ans, habitante de la Cartoucherie, Toulouse

# Apprécier de moins apprivoiser la nature



« Le jardin du Barry, ça c'est vraiment un poumon du quartier. Ce que j'aime bien avec ce jardin-là c'est qu'il est assez sauvage, ça pousse quoi, et du coup ça j'aime bien. Ce qui est bien aussi c'est qu'ils coupent pas l'herbe très souvent, je pense qu'ils coupent deux fois par an. Il y a des parties plus vertes ici, ou il y a les prairies qui sont coupées plus fréquemment parce que les gens les utilisent pour faire des pique-niques etc. Du coup ça c'est bien, mais il y a quand même une grosse partie du parc où l'herbe est coupée que deux fois par an. »

**Anton**, 33 ans, habitant de la Cartoucherie, Toulouse

# Privilégier la sociabilité et la vie commerciale : des conditions essentielles pour une vie de quartier




« Quand on a commencé à râler en disant qu'on voulait pas de tours de bureaux, ça disait "mais qu'est-ce que c'est ces bobos, ils veulent pas de tours, ils avaient pas qu'à s'installer là !". Alors que ça n'était pas le sujet : la densité d'accord, mais pas n'importe comment. Mais on s'est rendu compte qu'il y avait quand même pas mal de gens qui avaient choisi d'habiter ici, et qui étaient attachés au quartier, et qui avaient l'envie de faire plein de choses. Donc il y a quand même une vie de quartier qui se construit, mais pour qu'elle se construise, il faut qu'il y ait des temps d'échanges, des lieux de rencontres. »

**Lucie**, 37 ans, habitante de la Cartoucherie, Toulouse.

« Ça commence à vivre. Là, par exemple, je viens de croiser deux personnes que je connais [...] quelqu'un que je vois à la salle de muscu. Donc, c'est ça qui est sympa, petit à petit on commence à avoir ses repères, ça évolue, c'est pas figé. »

**Léa**, 25 ans, habitante de la Cartoucherie, Toulouse.

« J'avoue que quand on a déménagé ici, c'était un chantier... Il y avait des petites choses : une pharmacie, le SPAR en face, la boulangerie et les petits restaurateurs à côté. Mais après on savait que c'était un quartier en construction et c'était déjà planifié d'avoir une place centrale avec beaucoup de commerces, de services, de choses comme ça. On a regardé le plan de masse du quartier, ce qui était prévu, et ils s'y tiennent à peu près : donc ça c'est bien. »

**Anton**, 33 ans, habitant de la Cartoucherie, Toulouse.

# En quête de sociabilités et de nature : élire domicile dans une petite ville



« Depuis toute petite, je me disais “le Gers, on y mange bien, c’est beau, il y a de belles maisons…”. C’est tous les clichés du Gers qui m’attiraient et puis voilà. Et puis là on était pas loin de L’Isle-Jourdain, et quand on venait ici on trouvait que c’était joli, pas trop gros, c’est une ville sans être trop grosse, ça nous correspondait bien […]. C’est exactement ce qu’on s’est dit quand on est partis, “il nous faudrait quelque chose où à la fois on puisse voir des gens et à la fois on puisse s’isoler, être à la campagne […]”. Ici c’est vraiment parfait, parce qu’à la fois on est très proches du centre-ville et à la fois on traverse la rue, il y a un centre équestre là et on est tout de suite dans la campagne, on est dans les champs. »

**Nadège**, 34 ans, habitante de L’Isle-Jourdain.

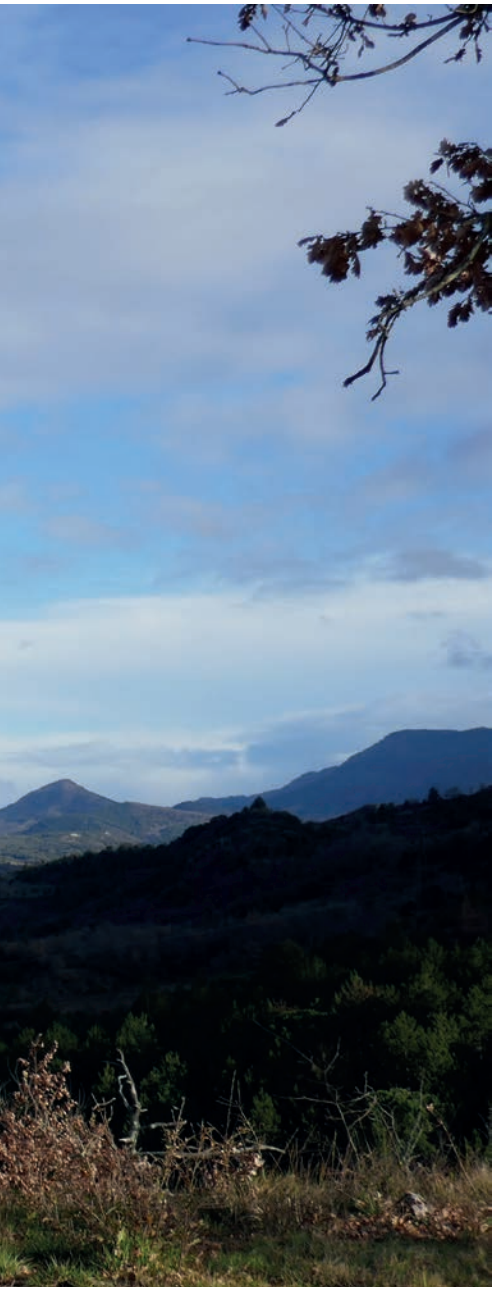
*Entretien réalisé avec **Hélène Milet**, directrice du programme POPSU Territoires [1], coordinatrice de l'étude « Exode urbain : impacts de la pandémie de COVID-19 sur les mobilités résidentielles » ; **Aurélie Delage** (université de Perpignan Via Domitia) pour l'équipe de recherche qualitative pluridisciplinaire ; **Félix Baillet**, **Marie Breuillé**, **Camille Grivault**, **Julie Le Gallo** et **Olivier Lision** pour l'équipe de chercheurs en économie et géographie du CESAER [2], travaillant sur les données meilleursagents.com, seloger.com et La Poste.*

*Propos recueillis par **Morgane Perset***

L'étude POPSU *Exode urbain ? Petits flux, grands effets : Les mobilités résidentielles à l'ère (post-)Covid* a permis de lever le voile sur l'impact réel de la pandémie sur les trajectoires résidentielles des Français. Nuançant l'emballement du discours médiatique autour de l'idée d'un exode urbain, des équipes de recherche ont croisé analyses quantitatives et qualitatives pour objectiver les dynamiques à l'œuvre depuis mars 2020.

# EXODE URBAIN ?





**Quel a été le déclencheur de votre étude ? S'agissait-il de répondre au mythe de l'exode urbain entretenu par les médias, de l'objectiver ?**

***Hélène Milet** : L'étude a été lancée en juillet 2021 au moment où un discours médiatique se construisait autour de l'exode urbain à force de références dans des reportages et des magazines. Or, en face du discours médiatique, peu de données permettaient de saisir ce qu'il se passait : l'exploitation de données téléphoniques pendant le confinement laissait entendre une fuite des citadins hors des villes, les notaires observaient une hausse des prix et un marché immobilier sous tension, des élus ruraux aussi évoquaient des pénuries d'offres sur leur territoire. L'ampleur du discours autour de l'exode urbain a donc commencé à poser question aux acteurs institutionnels, en particulier au Réseau rural français (RRF) et au Plan Urbanisme Construction Architecture, qui ont confié au programme POPSU Territoires le soin d'ouvrir une consultation de recherche. La communauté des chercheurs a donc été interrogée pour proposer une analyse rapide des dynamiques en cours. Il faut noter à ce sujet qu'il est assez inédit que le monde de la recherche travaille sur un phénomène du présent, de l'immédiat, puisqu'on a peu de données à notre disposition dans cette temporalité.*
*La consultation a permis de retenir trois équipes de recherche complémentaires. Une équipe de chercheurs en sociologie et en géographie quantitative a travaillé sur les données de consultation des annonces de la plateforme leboncoin.fr. Une autre équipe de chercheurs en économie a travaillé sur les données des plateformes meilleursagents.com, seloger.com et sur les contrats de réexpédition de courrier de La Poste. Enfin, une équipe d'une dizaine de chercheurs en sociologie, géographie et aménagement développant des méthodes de recherche qualitatives a réalisé des entretiens dans les Vosges, le Pilat, les Cévennes, les Pyrénées-Audoises et le Lot auprès d'habitants, de collectivités locales (élus et services techniques) et d'agents immobiliers. Ce travail de terrain a été enrichi par l'analyse du fichier des créations d'entreprises dans ces territoires par une économiste. Une douzaine d'agences d'urbanisme ont également été interrogées, aussi bien dans ces territoires qu'ailleurs en France pour compléter le panorama.*

**Quels sont les grands enseignements de cette étude ? Peut-on parler d'exode urbain et donc d'inversion des dynamiques territoriales que l'on connaît ?**

***Hélène Milet** : L'enseignement principal est qu'il n'y a pas d'exode urbain dans le sens où il n'y a pas de phénomène inverse de l'exode rural du XX^e^ siècle. Le terme d'exode urbain a été utilisé comme un « fourre-tout » pour décrire des stratégies et des profils très divers. On ne peut pas parler d'un mouvement sociologique uniforme dans ce que l'on a observé. À l'échelle nationale, notre étude démontre en premier lieu un phénomène de déconcentration urbaine. À la suite du Covid, les centres urbains ont été désavoués, des ménages ont souhaité accéder à un plus grand confort de logement, télétravail aidant. Cela est venu alimenter un phénomène de périurbanisation. Nous sommes là dans la lignée des dynamiques territoriales que l'on connaît. Arrêtons-nous un instant sur cette question du télétravail car elle est présentée dans le débat public comme un vecteur de beaucoup d'espoirs et de solutions dans les territoires ruraux. À ce stade, il est certain que l'accès renforcé au télétravail a pu être un vecteur de déménagement : vers plus d'espace et de confort, vers une résidence*

**1** Le programme POPSU Territoires (Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines) est un programme de recherche-action qui vise à mobiliser le monde de la recherche pour éclairer l'action publique dans les petites villes et les territoires ruraux.

**2** Centre d'économie et de sociologie appliquées à l'agriculture et aux espaces ruraux.

*secondaire, ou vers un changement de vie qui mêle télétravail et création d'une nouvelle activité. Néanmoins, il faut être prudent sur les effets escomptés du télétravail. D'une part, il ne concerne qu'une faible partie de la population active (30 % tout au plus) et la corrélation entre accueil de télétravailleurs et développement territorial n'est pas encore prouvée. Beaucoup d'acteurs locaux s'interrogent aujourd'hui sur l'opportunité du télétravail en milieu rural. Certes le phénomène existe, mais on le connaît assez mal.*

**Quelles dynamiques ont pu être mises à jour par l'analyse des données de La Poste et des sites meilleursagents.com et seloger.com ?[3] L'agglomération toulousaine se distingue-t-elle du reste du territoire métropolitain ?**

***Félix Baillet, Marie Breuillé, Camille Grivault, Julie Le Gallo et Olivier Lision** : Nous montrons à partir des estimations réalisées sur le site meilleursagents.com que les intentions des urbains de déménager dans une commune urbaine (en comparaison d'une commune rurale) ont diminué en probabilité depuis le début de la crise sanitaire. S'il serait exagéré de parler d'exode urbain, les données des contrats de réexpédition de courrier de La Poste montrent cependant depuis le début de la crise sanitaire un renforcement des flux sortants d'Île-de-France vers la Bretagne, le littoral du Sud-Ouest, des villes moyennes ou des espaces plus ruraux du Bassin parisien, ainsi que vers les zones de montagne des Alpes et du Massif central. Il y a également un renforcement de la dynamique de périurbanisation et une accélération du processus de rééquilibrage de la hiérarchie urbaine. Il faudra cependant confirmer sur un prochain jeu de données actualisées si ces phénomènes sont durables. Nous avons pu identifier trois catégories d'espaces qui ont gagné en attractivité entre mars 2020 et mars 2021 par rapport à la période pré-Covid : d'une part des villes petites et moyennes dans les aires urbaines de moins de 50 000 habitants ; d'autre part des espaces périurbains éloignés, conséquence du desserrement urbain, notamment sensible à Paris et dans les aires urbaines de plus de 700 000 habitants ; enfin des espaces ruraux dans la continuité du phénomène de renaissance rurale. Pour la région toulousaine, les données de La Poste montrent une perte d'attractivité des communes de l'aire de Toulouse et une stagnation ou légère diminution de l'attractivité de sa couronne périurbaine. En revanche, les aires d'attraction de villes plus modestes, situées en périphérie de l'aire de Toulouse ont bénéficié d'importants gains d'attractivité.*

**Quels sont les profils des nouveaux arrivants ? Des particularités ressortent-elles des entretiens menés dans les territoires d'Occitanie ?[4]**

***Aurélie Delage** : Il y a une grande diversité dans les profils, les aspirations et les territoires de prédilection des nouveaux arrivants. Nous les avons regroupés en cinq catégories. D'une part, des retraités et pré-retraités qui ont rejoint des zones traditionnelles de villégiature bien desservies et équipées, c'est-à-dire le littoral et des campagnes préservées comme Martel dans le Lot. Il s'agit là d'un mouvement bien connu de mobilité résidentielle du nord-est de la France vers le sud-sud-ouest, mouvement que le Covid a peut-être accéléré. On trouve après la grande famille des télétravailleurs sur laquelle la pandémie a eu un impact certain. D'une part des professions intermédiaires en télétravail mais toujours dépendantes de leur lieu d'emploi. Ces nouveaux arrivants se retrouvent dans du périurbain lointain, là où les prix de l'immobilier permettent d'avoir une pièce en plus et des espaces naturels à proximité. L'autre catégorie de télétravailleurs est celle, très médiatisée, des cadres supérieurs qui ont un rapport plus distancié à leur lieu d'emploi, mais surtout la capacité financière de choisir des lieux pittoresques tout en conservant un pied-à-terre dans une métropole. Ce phénomène, qui alimente une forme de gentrification rurale, n'est pour autant pas nouveau. La quatrième catégorie est celle des ménages en reconversion professionnelle ayant tout quitté pour s'installer dans des territoires ruraux. Ils participent ainsi au mouvement de renaissance rurale qu'on connaissait déjà avant la pandémie Covid. Cette dynamique s'observe par exemple avec plus d'intensité depuis six ans dans les Pyrénées-Audoises, terre traditionnelle d'accueil de néoruraux. Pour autant, la pandémie semble avoir été un accélérateur ou tout du moins un catalyseur pour ces personnes. Ce sont souvent des ménages jeunes, très diplômés, avec un fort capital culturel, social et financier. Enfin, on a rencontré des populations marginales et précaires qui quittent davantage les villes depuis le premier confinement pour adopter un mode de vie alternatif plus ou moins radical. Cette dynamique est bien réelle dans le pourtour méditerranéen, à l'image des Pyrénées-Audoises et des Cévennes qui sont depuis longtemps des « territoires refuges ». Leur souhait de rester « sous les radars » est parfois choisi, parfois subi. Pour certains, c'est aussi une alternative à des conditions précaires de vie en ville. Cependant, il est trop tôt pour évaluer la pérennité de ces installations, dont certaines sont notoirement difficiles, notamment les reconversions professionnelles. De même, leurs retombées économiques locales, parfois ambivalentes sur le court terme, seront à évaluer plus finement sur le moyen terme.*

**3** Ces travaux ont été réalisés en collaboration avec Barbara Castillo-Rico, Thomas Lefebvre, Alexandra Verlhiac et Pierre Vidal de Meilleurs Agents et grâce au partenariat avec La Poste.

**4** Ce volet de l'étude a été coordonné par Anaïs Collet, Aurélie Delage et Max Rousseau (coordinateurs d'une équipe pluridisciplinaire de onze chercheurs) et réalisée en partenariat avec les agences d'urbanisme de Saint-Étienne, Perpignan et Nîmes Alès.



Comment concilier tourisme et qualité de vie ?

# Martel, une petite ville à l'heure des choix

Aurelio LABAT,
François TAULELLE

**En 2021, dans le cadre du programme national de recherche-action dédié aux petites villes et territoires ruraux, POPSU Territoires, un collectif mêlant universitaires, bureaux d'études et institutionnels s'est intéressé à l'enjeu d'accessibilité aux services de l'ensemble des populations de la ville de Martel, que ces populations soient permanentes ou de passage. Comment concilier tourisme et qualité de vie à l'année ?**

## Martel et ses problématiques : un collectif pour accompagner le territoire

La vallée de la Dordogne est un axe touristique majeur entre les départements de la Corrèze, de la Dordogne et du Lot. Martel (1 600 habitants) est l'une des 7 petites villes (comptant entre 1 000 et 3 500 habitants) qui maillent le territoire du nord du Lot. Ces petites villes composent l'armature urbaine locale de la communauté de communes des Causses et Vallée de la Dordogne (Cauvaldor), une intercommunalité XXL de 77 communes, peu dense (35 hab./km² en 2018, selon l'Insee). L'armature urbaine des villes moyennes est plus lâche, puisque Brive se situe à 35 minutes, Cahors à 1 h et Montauban à 1 h 20. L'armature supérieure, composée des métropoles, est relativement éloignée, puisque Toulouse est à 2 h de route et Bordeaux à 2 h 30. Limoges, la grande ville la plus proche, se situe à 1 h 20.

Ces éléments de situation nous permettent d'emblée de repérer qu'il s'agit d'un territoire relativement éloigné des principales centralités de services liés aux villes moyennes et supérieures.

Martel, labellisé « Plus Beau Village de France » en juin 2022, symbolise l'attrait de cette partie de la région Occitanie : un bourg médiéval, ramassé autour de son église et de ses sept tours, entouré de champs et de forêts, avec un patrimoine agricole et gastronomique riche autour de la truffe, de la noix ou encore du fromage de chèvre.

En parallèle, la ville dispose d'un certain nombre de services : école, collège, maison pluridisciplinaire de santé, médecins généralistes, EHPAD, commerces diversifiés ou encore bureau de poste. L'offre actuelle est jugée relativement satisfaisante par les habitants et les professionnels, quel que soit le secteur en question. Cependant, des limites apparaissent au maintien de ce bon niveau de services, comme peuvent le rappeler le départ de médecins à la retraite ou la fermeture d'une pharmacie. Au même moment pourtant, la demande de services est croissante : d'une part, Martel gagne quelques habitants du fait d'un solde migratoire légèrement positif et, d'autre part, le vieillissement de la population est régulier depuis plusieurs années.

De même, la ville a la chance de disposer d'emplois industriels proches, composant un tissu économique diversifié. La plus importante entreprise, la Solev (usine de flaconnage), à Martel, emploie environ 200 salariés et le pôle fruitier d'Andros, à Biars-sur-Cère, est à 30 minutes.

Enfin, la ville est marquée par une forte saisonnalité : de mai à septembre, c'est la saison estivale, alors que par comparaison la deuxième partie de l'année est très calme. Cette temporalité se lit dans l'espace : à la dynamique commerciale dans le bourg pendant la période d'été, succèdent des fermetures de commerces, annonçant la « morte saison ». L'exemple le plus évident est celui des restaurants : 17 étaient ouverts en été 2021, un seul durant l'hiver 2021/2022.

Le risque encouru est de basculer dans la spécialisation : des communes proches sont ainsi tombées dans le « tout-tourisme », annihilant une vie de bourg : c'est le cas de Rocamadour ou de Collonges-la-Rouge. Martel est donc dans un moment d'incertitude : soit le modèle touristique s'imposera définitivement, soit la régulation de celui-ci permettra de développer aussi une vie à l'année. C'est bien cette seconde option que retiennent aujourd'hui les élus, visant l'amélioration de l'accessibilité des habitants permanents aux services, aux commerces et, plus généralement, aux lieux de sociabilité.

Dans le projet du programme POPSU Territoires [1], la problématique centrale consiste à aider la collectivité pour maintenir autant que possible une vie agréable à l'année tout en accompagnant au mieux la saison touristique. Les nombreuses heures de discussions en ateliers avec les habitants et les acteurs institutionnels, ainsi que l'analyse de travaux sur le commerce et les études démographiques, ont permis de constituer un matériau solide dont la synthèse a tracé une feuille de route soulevant les défis de la commune. La construction d'un programme d'actions priorisant des interventions constitue le cadre de concrétisation des choix que la collectivité devra opérer.

## Le tourisme, un facteur de transformation de la vie locale à maîtriser

La saison touristique se décline sous des formes variées. C'est d'abord la présence de magasins qui ciblent la clientèle de passage et restent de fait ouverts seulement une partie de l'année : vendeurs de produits du territoire, restaurants ou encore cafés. Un certain nombre de locaux commerciaux ont aussi été récemment transformés en galeries d'art.

La saisonnalité a un impact très fort sur le logement puisque les locations orientées vers le tourisme, la bi-résidentialité et les résidences secondaires occupent une part importante du volume de logements. Cette demande crée de fortes tensions sur le marché immobilier avec un accroissement des coûts d'achat qui excluent une part de la population de l'accès à la propriété. Ces tensions ont été renforcées depuis la pandémie [2]. Les logements locatifs à destination de populations souhaitant résider à l'année manquent fortement, ce qui exclut en particulier les actifs. Les agences immobilières confirment ces tendances et disent ne plus avoir de biens à vendre, en soulignant la quasi-impossibilité de trouver des locations. Les saisonniers travaillant pour le secteur touristique éprouvent ainsi de grandes difficultés à

**1** Le programme POPSU Territoires (Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines) est un programme de recherche-action qui vise à mobiliser le monde de la recherche pour éclairer l'action publique dans les petites villes et les territoires ruraux. Le projet de Martel en a été lauréat au même titre que 15 autres équipes en France. Le collectif du projet POPSU Martel comprend aussi Patricia Panegos et Sébastien Rayssac (LISST) ainsi que les bureaux d'études Relief Urbanisme et Échelles et Territoires.

**2** Voir les résultats de l'étude POPSU à laquelle les auteurs ont participé : *Exode urbain ? Petits flux, grands effets. Les mobilités résidentielles à l'ère (post-)Covid*, POPSU Territoires, 12 p., 2022.

Les logements locatifs à destination de populations souhaitant résider à l'année manquent fortement, ce qui exclut en particulier les actifs

se loger. La tension foncière est encore plus palpable pour la recherche de terrains.
Enfin, les commerces de proximité quittent le cœur du bourg pour aller se regrouper dans une zone commerciale greffée sur l'une des entrées de ville, autour d'un supermarché qui assure le rôle de point de ressources pour la population à l'année. Cette greffe est standardisée et inesthétique : on y trouve ainsi des distributeurs de pain et de pizzas, machines posées en bord de route à l'entrée du bourg comme pour assurer le minimum de services. Si les commerces ciblent les touristes, alors les rues du bourg seront désertées par les flux de clients à la morte saison, le nombre de permanents à l'année sera réduit, et ceci provoquera une rétraction des services de santé et des écoles, traduisant de fait l'impossible attractivité du bourg pour les familles avec enfants, nécessaires pourtant à la vitalité de la commune. C'est un cercle vicieux.

### Les coopérations de proximité à favoriser pour répondre aux multiples enjeux

À ce modèle du tout-tourisme s'oppose la recherche d'une qualité de vie à l'année et de l'accueil de nouvelles populations permanentes. En raison des emplois offerts dans le bassin de vie, un accroissement démographique peut dynamiser à la fois les commerces de proximité mais aussi les services qui sont le souci des usagers rencontrés : les écoles, la santé, les commerces de proximité. Cette stratégie devra cependant être maîtrisée pour éviter la greffe de lotissements mal pensés et juxtaposés au tissu urbain de qualité : le caractère patrimonial du bourg fait son attractivité, le dégrader contreviendrait à l'enjeu économique du maintien du tourisme. Dans le cadre d'un PLU intercommunal, la mairie tente donc résoudre une équation des plus complexes : ouvrir des droits à construire pour attirer des couples avec enfants, sans dégrader la structure du bourg par des extensions de lotissements, tout en anticipant le zéro artificialisation nette qui préconise la densité urbaine.
D'ores et déjà, des actions sont entreprises pour s'orienter vers le scénario choisi. La commune et l'intercommunalité tentent d'agir sur le tissu commercial : c'est ainsi qu'a été déposé un appel à manifestation d'intérêt pour investir un local dans le centre du bourg, permettant à la ville de cadrer la définition du projet privé. D'autres mesures de planification sont envisagées, notamment dans le cadre du PLUi, pour maîtriser la trajectoire du territoire en déterminant la typologie des commerces autorisés selon les secteurs ou en limitant la transformation de logements en locaux commerciaux.
Au-delà de ces initiatives, les travaux du collectif des chercheurs et professionnels ont bien montré que les bourgs du bassin de vie sont complémentaires,

les habitants piochant çà et là les services dont ils ont besoin dans une grande proximité : c'est ainsi, par exemple, que les habitants de Martel se rendent à Vayrac pour aller au cinéma, quand ceux de Vayrac viennent au marché de plein vent de Martel. Ces pratiques nécessitent un renforcement des coopérations de proximité entre petites villes pour consolider et diversifier l'armature urbaine. C'est dans ces interrelations du quotidien (Vanier, 2005, Davezies et Talandier, 2014) et ces complémentarités que se construit le devenir de ce territoire. La mutualisation est en cours sur les services à la population puisque la stratégie des maisons France Services vise à mieux articuler l'offre de service aux citoyens. Sur les écoles ou la santé, la mise en réseau est largement entamée mais fragile. La stratégie de Martel passe donc à une échelle supérieure, celle du bassin de vie et de l'intercommunalité. C'est à cette échelle que se construiront les solutions. La coopération économique existe déjà autour du tourisme, avec l'office de tourisme intercommunautaire (et interdépartemental) de la vallée de la Dordogne. Le principe serait d'amplifier le dialogue sur d'autres thématiques comme celles des services aux usagers, de la coopération énergétique territoriale (Laurent, 2022) ou encore des mobilités, sujet inévitable dans les espaces de faible densité. Si des actions sont menées, elles le sont souvent à l'échelle d'une seule institution – par exemple en matière de mobilité et d'accessibilité avec la mise en place d'un bus France Services se déplaçant pour des demi-journées sur les communes voisines. Bien que nécessaires, ces mesures doivent être complétées par des coopérations plus larges, systémiques. L'essentiel serait donc de créer de réelles solidarités de proximité, garantes d'un avenir porteur de bien-être.

Ces articulations entre territoires de faible densité modifient notre appréhension des coopérations territoriales, la plupart du temps abordées avant tout comme une articulation métropoles et territoires périphériques. Répondre aux besoins des populations passe donc par une réflexion sur les adaptations locales du dialogue interterritorial, complémentaire à des relations systémiques plus larges (à l'armature urbaine supérieure, aux collectivités locales que sont le Département et la Région, et à l'État). Le cas de Martel est révélateur d'incertitudes quant au devenir du territoire. Les acteurs locaux devront affirmer leur projet de territoire basé sur la qualité de vie à l'année et, de fait, prendre toutes les mesures pour défendre cette orientation. Cela passera forcément par des choix tranchés et décisifs.



*Martel, vue depuis le chemin de Sous les Murs (© F. Taulelle 2021)*

**Bibliographie :**


BOUBA-OLGA O., *Dynamiques territoriales. Éloge de la diversité*, Atlantique, éditions de l'actualité scientifique Nouvelle-Aquitaine, 2017.

CHARMES É., *La Revanche des villages. Essai sur la France périurbaine*, Seuil, « La République des idées », 2019.

COURCELLE T. *et alii*, *Services publics et territoires. Adaptations, innovations, réactions*, Presses universitaires de Rennes, « Espaces et territoires », 2017.

DAVEZIES L. et TALANDIER M., *L'Émergence des systèmes productivo-résidentiels. Territoires productifs – territoires résidentiels : quelles interactions ?* La Documentation française, « CGET », 2014.

LAURENT É., *La Raison économique et ses monstres*, Les liens qui libèrent, 2022.

MATHIEU N., « Mode d'habiter : un concept à l'essai pour repenser les interactions hommes-milieux » *in* CHENORKIAN R., ROBERT S., *Les Interactions hommes-milieux. Questions et pratiques de la recherche en environnement*, Quae, p. 97-130, 2014.

RIEUTORT L., « La ruralité en France : des potentiels oubliés ? », *Population & Avenir*, 2017/1, n° 731, p. 4-7.

VANIER M., « L'interterritorialité : des pistes pour hâter l'émancipation spatiale », p. 317-336, *in* ANTHEAUME B. et GIRAUT F., *Le Territoire est mort, vive les territoires !*, IRD Éditions, 2005.

VANIER M., *Le Pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Economica, 2010.

Quelles nouvelles stratégies territoriales pour les entreprises ?

# Métropoles et villes moyennes à l'heure du télétravail

Christine ENCINAS




**La fin de l'unicité du lieu de travail interpelle la place de l'économie dans les métropoles. Cette nouvelle organisation du travail va-t-elle reconfigurer les territoires en donnant un nouveau rôle aux villes moyennes ?**

## Télétravail, tiers-lieux, coworking… nouvelle donne pour les villes petites et moyennes ?

Dans nombre de villes moyennes, l'essor du télétravail et le développement de tiers-lieux et autres espaces de coworking font espérer un regain d'attractivité résidentielle et économique aux collectivités. « Nous sommes convaincus que nous sommes à un moment où la place de l'économie sur les territoires se modifie et va profiter aux villes moyennes » explique ainsi Marika Repond, directrice du pôle économie de l'Agglomération Foix-Varilhes. « Nous observons une demande émergente de grandes entreprises toulousaines qui souhaitent trouver des lieux destinés à leurs télétravailleurs. »

À l'image de Foix, les villes moyennes de l'aire métropolitaine toulousaine bénéficient d'une image positive grâce à la qualité de leur cadre de vie, à leur bon niveau de services et d'équipements (scolaires, médicaux, culturels, sociaux…) et à leur bonne connexion au poumon économique régional. Si l'éloignement n'est plus un frein pour elles, c'est la connectivité aux réseaux Internet qui est désormais déterminante. Leurs atouts en font des territoires attractifs pour une partie des salariés ayant pris conscience que les contraintes d'habiter dans ces villes moyennes sont aujourd'hui gommées par la pérennisation du télétravail depuis le début de la crise sanitaire. Les conventions de télétravail montrent bien l'évolution de ce phénomène sur le territoire toulousain. Si 808 conventions étaient signées en 2018, plus de 2 700 l'ont été sur la seule année 2021. « Deux ans après le premier confinement, l'engouement reste fort de venir s'installer dans des villes moyennes, bien reliées à l'agglomération toulousaine et, dans une moindre mesure, sur des territoires ruraux » confirme Pascal Rassat, gérant de CITICA, entreprise qui conseille et accompagne entreprises et collectivités sur le télétravail et les tiers-lieux.

Au-delà des villes moyennes, le périurbain mais aussi certains territoires ruraux s'invitent dorénavant dans les stratégies d'implantation des PME/PMI et des grands établissements économiques. Ceux-ci prennent en compte l'évolution des lieux de résidence des salariés et de nouvelles demandes d'installation dans des centralités de proximité pour réfléchir à la réorganisation de leurs locaux. Pour favoriser cet ancrage sur les polarités éloignées des métropoles, des solutions immobilières se développent avec la création de tiers-lieux d'activité et de coworking. Les entreprises peuvent ainsi réduire les surfaces occupées dans les agglomérations et donc diminuer sensiblement leurs coûts locatifs. Pour Pierre Souloumiac, directeur régional adjoint d'Action Logement Services, « les avantages dont la réduction du temps de trajet, les économies de loyer, des coûts de transport… gomment aujourd'hui les inconvénients et en particulier ceux liées à la gestion managériale des équipes à distance ».

## Le développement d'une nouvelle offre économique aux portes de la métropole

Dans les territoires de faible à moyenne densité, on observe ainsi depuis quelques années le développement de nouvelles structures d'accueil d'entreprises avec un large éventail d'espaces de travail. Ces nouveaux lieux de travail prennent souvent place dans des bâtiments existants comme d'anciennes friches industrielles, des immeubles de centres-villes vacants, des bâtiments du patrimoine local… Au pourtour de l'agglomération toulousaine, ces espaces sont aujourd'hui à différents stades de maturité. Les collectivités espèrent pérenniser ces lieux en trouvant un équilibre économique viable et favoriser ainsi une plus grande attractivité de nouveaux actifs.

Les projets portés par Action Logement, Gers Développement, Kanopé SCAE, l'Agence Ariège Attractivité, l'Agglo de Foix-Varilhes ou encore par la communauté de communes du Volvestre ont ainsi tous pour objectif de renforcer la dynamique des territoires en structurant une offre économique qui réponde aux attentes des acteurs locaux et en ciblant de nouveaux utilisateurs potentiels. Il s'agit d'espaces de coworking, de fablabs, de centres d'affaires, de pépinières d'entreprises ou encore de tiers-lieux. « Afin de conforter son fonctionnement

« Nous observons une demande émergente de grandes entreprises toulousaines qui souhaitent trouver des lieux destinés à leurs télétravailleurs »

Marika Repond, Agglomération de Foix-Varilhes

et donc son modèle économique, la collectivité doit avoir un rôle d'accompagnement et d'animation du tiers-lieu d'activité » explique Marika Repond. Ces projets visent des entreprises endogènes ou exogènes, des salariés en télétravail ou encore des autoentrepreneurs. Certains proposent un fonctionnement en réseau avec une offre de services analogue pour l'ensemble des espaces de travail et une grille tarifaire unique, à l'image d'Action Logement qui lance ses premiers centres sur les communes de Fronton, Rabastens et Gimont. Cette offre est calibrée pour accueillir une centaine de postes dans un bâtiment de 1 500 m² sur chacun des sites. Le positionnement géographique a été déterminé à partir de l'analyse de données des lieux de résidence des salariés d'une centaine d'entreprises toulousaines. Ces premiers coworkings devraient ouvrir dès 2023. À terme, cette offre sera complétée et comprendra une dizaine de coworkings. D'autres projets encore sont radicalement différents et développent un espace pour répondre à un écosystème spécifique, voire unique, fruit d'un collectif. « Ce ne peut pas être que de l'immobilier » pour Krystel Hottois, responsable des actions collectives et de la communication chez Kanopé. « C'est aussi une initiative d'acteurs qui enclenche un projet de développement local et favorise une attractivité sur sa commune sur le long terme sur des thématiques diversifiées comme des projets culturels, alimentaires par exemple. »

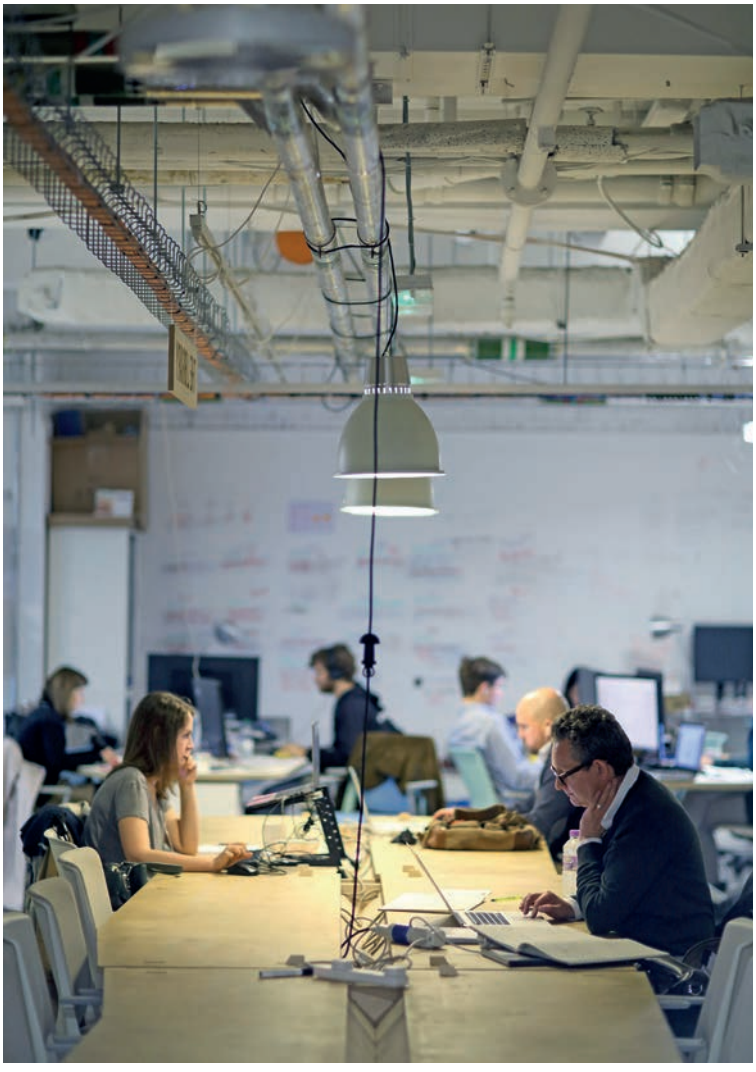
## Au cœur des métropoles, vers une recomposition de la carte de l'immobilier d'entreprise ?

Depuis le début de la crise sanitaire et l'installation d'un télétravail pérenne et régulier, les stratégies immobilières des entreprises évoluent pour prendre en compte les ruptures dans les modes d'organisation et de gestion du personnel. Selon une récente modélisation réalisée par l'AUAT, cette nouvelle modalité concerne localement environ 125 000 salariés. Les conséquences sur l'attractivité des territoires sont déjà visibles. Les évolutions décrites ci-avant ne doivent pas laisser croire que le cœur des métropoles perd en dynamique.

Ainsi, la demande déjà forte sur le centre-ville de Toulouse s'accentue selon les commercialisateurs de l'Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise. Une tendance observée depuis plusieurs années, à Toulouse comme sur les autres métropoles régionales, qui se confirme depuis la crise sanitaire. Le centre-ville de Toulouse est un secteur immobilier très prisé par les entreprises selon les observateurs locaux. Cette plus grande attractivité des quartiers d'affaires de centre-ville aura, selon ces experts, des conséquences sur la dynamique des zones périphériques, souvent monofonctionnelles et sur lesquelles le niveau de vacance progresse. À terme, cela pourrait engendrer une dépréciation de certains pôles économiques historiques et favoriser le développement de l'obsolescence d'une partie du patrimoine bâti ancien.

Aussi, les directeurs immobiliers ont aujourd'hui le recul nécessaire pour mesurer les répercussions du télétravail sur leurs besoins immobiliers. Certaines entreprises estiment ainsi pouvoir réduire les surfaces occupées de 20 à 30 % et ce à effectif constant. Pour ce faire, elles réaménagent leurs bureaux avec des plateaux en open space, voire en flex office. On passe ainsi d'une moyenne de 20 m² par salarié à 14 m² et ce ratio est sensiblement plus faible sur de nouveaux programmes.

La place prise par le télétravail a et aura donc des conséquences sur la consommation des surfaces de bureaux. Selon l'Institut de l'Épargne Immobilière et Foncière, l'impact de ces changements se traduirait même par une diminution, à terme, du parc tertiaire francilien entre 2 % et 12 % selon les différents scénarios.



# **Les entrées de villes commerciales,** front pionnier d'une transition urbaine

Philippe DUGOT

**Si les préoccupations autour de la fin du commerce rural, de la crise des villes moyennes et des petites villes ne datent pas d'hier, les entrées de villes font en revanche l'objet de moins d'attention. Pour autant, la vacance commerciale progresse dans ces espaces, symboles du modèle de consommation fordiste et d'un modernisme peu économe en ressources. Ne faudrait-il pas s'inspirer des moyens mis en place dans les centres-villes pour penser le renouveau de ces espaces ?**

C'est en 1972 que Carrefour implante un hypermarché à Portet-sur-Garonne. Ce n'est pas le premier de l'agglomération toulousaine, mais il s'affirme alors comme le plus vaste d'Europe. Dans un assez grand désordre, celui-ci est rejoint par diverses grandes surfaces spécialisées dessinant ce paysage d'entrepôts plus ou moins améliorés qui est encore visible aujourd'hui. C'est ce même paysage que l'on retrouve le long des autres pénétrantes de la métropole régionale, mais aussi à Cahors ou Castres sans oublier une myriade de petites villes. Toutes proportions gardées, les entrées de ces villes sont marquées d'une même fonctionnalité commerciale criarde à la vocation placardée sur des panneaux publicitaires. Ce paysage reflète un moment de modernisme triomphant peu économe, ni en ressources foncières, ni en nombreuses autres ressources à commencer par les hydrocarbures largement mis à contribution dans le cadre d'une accessibilité pensée pour l'automobile.

Mais pour drainer encore de nombreux chalands automobilisés (60 % du chiffre d'affaires du commerce de détail s'y réalise), ces vastes espaces commerciaux sont questionnés ou questionnables. D'un point de vue économique, on ressent une fatigue de la consommation à leur égard. La vacance com-

*Zone commerciale de Portet-sur-Garonne*



merciale progresse dans les galeries marchandes (112 cellules vacantes dans la périphérie toulousaine selon une enquête de la CCI Occitanie en septembre 2020) avec des friches qui peinent parfois à trouver un repreneur. Du point de vue urbanistique, ces transcriptions urbaines d'un modèle de consommation fordiste apparaissent aux antipodes d'une ville idéalisée, celle de la proximité, de la mixité des fonctions, des mobilités douces. Les externalités négatives qui y sont attachées sont de moins en moins tolérables et vont de toute façon entrer en confrontation avec des obligations d'aménagement visant, par exemple, à améliorer la qualité de l'air ou à diminuer la consommation de foncier.

## Un alignement des intérêts à agir ?

On est alors peut-être à un moment où il est temps de réinterroger ces vastes étendues commerciales, d'autant qu'il existe des opportunités croisées entre nécessité d'évolution économique pour les entreprises, évolution des modèles de promotion commerciale et projets de collectivités amenées à prendre en compte de façon croissante les implications environnementales de leur développement. Du côté des entreprises (de distribution comme des promoteurs et foncières spécialisés), quoi qu'il en soit de la santé économique des zones, il y a des opportunités : revalorisation du foncier, point d'appui pour des stratégies de diversification d'actifs au-delà de la seule activité commerciale, mais aussi support de communication supplémentaire en matière de responsabilité environnementale. L'incitation à agir, y compris dans le contexte de zones commerciales en bonne santé, est que ces entrées de villes, dans une métropole comme Toulouse par exemple, n'en sont de fait plus, enkystées dans un urbain les ayant largement débordées. Il y a là de possibles articulations urbaines renforcées, valorisables par une diversification fonctionnelle. Ainsi, le PDG du groupe Frey, foncière importante en immobilier commercial, évoque « une opportunité fabuleuse car ce sont les stocks de terres artificialisées sur lesquels on va fabriquer la ville de demain »[1]. Et de fait, à Nantes (Beaujoire), Bordeaux (Mérignac Soleil), Strasbourg (zone nord), Montpellier (Ode à la mer), les projets mixant fonctions commerciales, autres activités et logement se multiplient avec plus ou moins d'ambition et de réussite. La sphère privée peut d'autant plus être incitée à anticiper une requalification urbaine que la loi, comme une citoyenneté active, empêche tout nouveau projet d'artificialisa-



tion[2]. L'agglomération toulousaine en porte témoignage avec la guérilla judiciaire ayant conduit aux vicissitudes du projet du centre commercial de Val Tolosa, tout comme les aléas des Portes des Pyrénées au sud de Muret. Du côté des collectivités, dans le cadre de la limitation de l'artificialisation des terres, face à des contraintes législatives, face là aussi à la pression d'un associationnisme citoyen, l'implication dans un tel chantier n'est plus discutable. C'est le front pionnier d'une autre ville, le principe d'articulation urbaine pouvant être l'occasion d'une intermodalité repoussée en périphérie entre territoires de l'automobile et ville plus dense.

On ne part pas de rien dans ce chantier à venir. Du côté des acteurs du commerce et de la promotion commerciale, cela fait déjà plus de deux décennies que l'on cherche à améliorer ces espaces en proposant des centres commerciaux à l'architecture renouvelée. Les pouvoirs publics se saisissent aussi de la question des périphéries commerciales. En 2013, dans le cadre de l'Atelier national Territoires économiques et d'une évolution des critères d'autorisation commerciale, les questions d'un renouvellement de l'accessibilité et d'améliorations paysagères sont posées. En 2018, on propose de « repenser les périphéries commerciales » au travers de divers exemples de traitements plus ou moins ambitieux de polarités périphériques. Plus récemment, en décembre 2021, des travaux initiés au sein des « Assises du commerce » ont aussi posé la question du devenir de ces espaces commerciaux, dessinant un champ d'actions à construire.

## Les périphéries commerciales sont l'un des avant-postes de la construction de « paysages de l'après-pétrole »

### Une ambition à géométrie variable

Toutes les périphéries commerciales ne peuvent pas connaître le même destin. Parfois ne faut-il pas « oser le désert » et prendre acte que des zones commerciales ne répondent plus à des aspirations de vie, en bref accepter l'inéluctable ? D'autres se portent bien et l'urgence à l'action peut sembler moindre. Mais faut-il attendre la friche pour agir ? Et de toute façon, le calendrier de l'urbain doit-il être uniquement réglé sur l'économique ? Il faut anticiper et cultiver cet alignement des intérêts évoqués plus haut. La réponse et les moyens sont évidemment différents selon que l'on se situe dans une ville moyenne ou une métropole régionale, et selon le degré de dynamisme. Le chantier de réflexion et d'action autour des polarités commerciales périphériques doit donc se faire selon un gradient d'ambition variable : cela peut prendre la forme d'un simple toilettage, occasion de repenser les mobilités et d'améliorer l'esthétique urbaine, ce qui est déjà souvent fait ou en cours. Mais cela peut aller plus loin aussi, avec une renaturation des espaces lorsque la crise est là et le marché de l'immobilier incapable de valoriser les espaces ainsi dégagés. À l'inverse, si la pression foncière est réelle et la gourmandise des investisseurs forte, une nouvelle valorisation appuyée sur un projet urbain est possible. Les agglomérations de Toulouse et de Montpellier fournissent d'importantes occasions de penser/panser ces espaces urbains. L'arrivée du métro jusqu'à Labège, en périphérie toulousaine, est une illustration de ce que l'on peut réaliser[3]. L'alignement potentiel des sphères d'intérêt publiques et privées y autorise l'ambition. Le terrain s'avère fertile pour y expérimenter ce que l'on pourrait qualifier d'« entrées de villes transitionnelles », cadre d'innovations urbaines multiples dans le domaine des mobilités, de l'énergie (consommation et production), des façons d'habiter, mais cadre aussi de défis industriels et architecturaux (nouveaux matériaux) dans l'optique d'une anticipation du réchauffement climatique par l'atténuation d'îlots de chaleur urbains. Cela donne l'opportunité de réfléchir aux façons de construire, de recycler, de penser toute une « écologie du démantèlement » ou une nouvelle économie de la fabrique urbaine, le tout sans consommation de nouveau foncier rural.

Les freins sont nombreux. Passons sur une mutabilité plus ou moins évidente de ces secteurs. Pollution des sols, désamiantage sont des contraintes techniques parmi d'autres, à ne pas minimiser. On se heurte surtout à divers droits, celui de la propriété, celui de la liberté d'entreprendre, celui de la concurrence. L'hypothèse d'un enlisement dans une jungle inextricable de multipropriétés, de la gestion de nombreux baux commerciaux, ne peut être évitée. Ces remises en cause sont d'autant plus discutables ou justifient les résistances de certains, que les activités commerciales installées continuent de réaliser des affaires. Il y est alors difficile d'imposer des réaménagements sans compter que, vue des centres-villes, cette nouvelle attention portée aux périphéries peut aussi être vue comme une aide déloyale à des espaces privés qui ont déjà largement exercé un rôle de prédation de la chalandise.

## Un nouveau contrat urbain pour une autre chrématistique[4] foncière

C'est un nouveau contrat urbain qu'il faut construire, alliant une « inter-fonctionnalité » du projet d'aménagement urbain, la diversité des intérêts de tous ceux qui font la ville, avec pour toile de fond la prise en compte des valeurs tutélaires. Au-delà de tous les autres acteurs à mobiliser, la garantie de ce contrat ne peut se faire sans l'implication de l'État. Lorsque Rousseau évoque des « biens communs » qui doivent être garantis par le législateur, il ne contredit pas l'individualisme ni l'utilitarisme des relations mutuelles. Il n'en appelle pas moins à prendre garde aux intérêts privés dont il expose la possible contradiction à l'égard du bien-être commun. Voilà qui devrait résonner dans nos sociétés urbaines consommatrices où la question du partage de la dette environnementale se pose à peine.

Mais tout cela implique une maîtrise d'ouvrage publique et des outils fonciers puissants. Pour le coup, les moyens juridiques et organisationnels mis en place pour les centres-villes sont une source d'inspiration. Les ORT (opérations de revitalisation du territoire)[5], dont une quarantaine ont été signées en Occitanie, en facilitant la préemption, en mobilisant les actions autour du commerce mais aussi du logement et, plus largement, du développement économique, apparaissent bien adaptées. Sans doute est-il paradoxal d'évoquer des outils qui n'ont pas été pensés pour les périphéries, voire contiennent des dispositifs coercitifs visant à limiter leur essor. Cela impose surtout de sortir de l'opposition stérile entre centre et périphérie, les deux étant menacés par une même virtualisation de la consommation. Cela amène à imposer une gouvernance publique à l'échelle des zones de chalandise. Mais cela n'est acceptable, et pas simplement au sens juridique, que si le projet s'inscrit dans des impératifs dictés par un rééquilibrage de la fabrique urbaine dans son rapport à des ressources dont on mesure de plus en plus la finitude, qu'il s'agisse des terres agricoles ou de l'air que l'on respire. C'est d'utilité publique qu'il faut parler. Cela amène aussi à penser de nouveaux modèles d'une coproduction urbaine alliant sphère publique et privée, la simple délégation de la maîtrise d'œuvre pour raisons de compétences et de moyens financiers à des acteurs professionnels ne devant pas servir d'excuse à la relégation d'une réelle ambition urbaine.

Il s'agit de dépasser la classique chrématistique économique par une nouvelle chrématistique urbaine où la valeur du foncier n'est pas un objectif mais un outil pour accompagner la requalification de l'espace urbain là où celui-ci, né sous d'autres auspices, ne répond plus aux nécessités urgentes de faire évoluer nos modes de consommation. Les périphéries commerciales sont l'un des avant-postes de la construction de « paysages de l'après-pétrole »[6] sous l'impératif de penser les cadres d'un « convivialisme »[7] appliqué à l'urbanisme, soit une capacité à faire converger les intérêts pour nourrir la créativité indispensable à la fabrique d'un urbain davantage durable.



*Friche Alinéa, zone commerciale de Saint-Orens-de-Gameville*

**1** *La Gazette des communes*, 16/05/2022.

**2** Loi Climat et résilience, ZAN…

**3** C'est le projet Enova succédant à Labège Innopole. Il s'agit d'une transformation importante d'une zone d'activités, dont du commerce, vers plus de mixité fonctionnelle, vertébrée par à la fois l'arrivée du métro et une « Diagonale » réservée aux modes doux. Une SPL, Enova Aménagement, permet une maîtrise partielle du foncier. On peut sans doute regretter le maintien d'une sectorisation fonctionnelle forte de ce vaste espace, mais l'ensemble fait sens.

**4** Qui se rapporte à la production des richesses.

**5** Les ORT ont été créées par la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ÉLAN) du 23 novembre 2018.

**6** Du collectif éponyme.

**7** *La Revue du Mauss*, n° 57, « Demain un monde convivialiste. Il ressemblerait à quoi ? », mai 2021.

# LES « DARK KITCHENS »

## CES LIEUX OPAQUES, TÉMOINS DE L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE CONSOMMATION

Ninon BARREAU

**Depuis 2018, les dark kitchens investissent les grandes villes françaises. Que signifie l'émergence de ces lieux à travers la ville ? À quelle demande répondent-ils ? Sont-ils les préludes de formes urbaines qui pèseront dans l'animation urbaine ?**

### Un phénomène nouveau débarqué à Toulouse

Des locaux opaques d'où se dégagent d'abondantes odeurs, des vélos, des scooters amassés devant l'unique porte du bâtiment, des livreurs qui gardent les yeux rivés sur leur téléphone… C'est un curieux spectacle que l'on peut voir à l'angle des rues Camille-Pujol et Denis-Papin à Toulouse. La « dark kitchen » (ou « restaurant virtuel ») qui y est implantée accueille des restaurants sans salle ni service, produisant des repas uniquement dédiés à la livraison en un temps record, en passant par des plateformes numériques. Les coursiers se livrent là à une course permanente contre la montre pour parvenir à l'adresse des commanditaires entre 10 et 20 minutes. En avril 2022, la dark kitchen Foudie a rapidement été détrônée de son monopole par Popafood, désormais la plus grande dark kitchen toulousaine, installée dans le quartier des Chalets. Pour l'instant, elle accueille 8 restaurants mais douze sont prévus au final. Chaque enseigne loue un box de cuisine équipé sur des surfaces allant de 13 à 21 m² et pour des coûts d'occupation relativement bas puisque seule la cuisine est nécessaire pour « faire tourner la machine », soit 400 repas livrés au quotidien. Plus loin, dans le nord de Toulouse, une autre dark kitchen est en projet dans le marché d'intérêt national porté par le toulousain Locacuisines, avec 18 modules attendus.

### L'émergence de lieux révélant des évolutions de pratiques de consommation

En France, les premières dark kitchens ont été ouvertes en 2018 sous ce nom à Paris et Bordeaux, mais depuis la crise sanitaire, le concept fleurit dans les grandes villes en France : à Toulouse, Foudie a ouvert dès fin 2020. Ces quelques lieux semblent en tout cas être les révélateurs d'une évolution des modes de consommation et plus largement des modes de vie, où la possibilité d'avoir accès à de la restauration depuis chez soi rend moins nécessaire – peut-être aussi moins souhaité – le service sur place. Il est vrai que consommer depuis le domicile est une pratique de plus en plus adoptée : un simple clic, et l'on peut avoir accès à une diversité de repas depuis son canapé. La facilité du geste répond là à une quête plus générale et partagée de tous : celle de gagner du temps. Mais alors, ce phénomène signe-t-il pour autant la fin des restaurants ? Pas tout à fait. Lorsqu'on regarde de près l'offre de restauration proposée par ces dark kitchens, on trouve essentiellement de la cuisine rapide : burgers, pizzas, cuisine du monde… Une série d'entretiens menée dans le cadre de la démarche Mod/Us[1] à l'agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse complète ces premiers éléments d'observation. L'enquête qualitative consistait à interroger des habitants de l'aire métropolitaine sur leurs pratiques depuis le domicile, et sur les rapports qu'ils avaient de fait à leur logement, à leur quartier et aux territoires vécus. Sur la question de la livraison à domicile, pour ceux qui la pratiquent, tous sont quasiment unanimes : se faire livrer et aller au restaurant, ce sont deux choses différentes. Il apparaît en effet que ces services de livraison sont notamment appréciés pour tout ce qui est « fast food » (burgers, kebabs, pizzas et autres), mais ne remplacent pas pour autant la fréquentation des restaurants. Il s'agit là plutôt d'une pratique cumulative à celle de la sortie en extérieur, où la recherche d'une

**1** La démarche Mod/Us a été initiée par l'AUAT pour observer les modes de vie et les usages à l'échelle de l'aire métropolitaine. Pour chaque étude menée, l'agence cherche à croiser les méthodes qualitatives pour saisir ce que les chiffres ne peuvent révéler : le vécu des habitants, leurs représentations, leurs aspirations, les raisons qui motivent telle ou telle pratique.

expérience et la qualité du moment passé sont privilégiées. Pour ce qui est de la cuisine rapide, se rendre sur place est moins nécessaire, voire moins apprécié que de l'avoir à domicile : elle participe à un effet « cocoon » qui privilégie le confort du chez-soi. On peut d'ailleurs élargir l'observation de cette tendance à d'autres pratiques que celle de la consommation : à travers les entretiens menés entre 2021 et 2022, nombreux sont ceux pour qui l'accès à des films et à des séries à domicile via des plateformes de streaming n'a pas nécessairement d'impact sur leur fréquentation du cinéma. En revanche, beaucoup d'interrogés mentionnent aller au cinéma pour « vivre une expérience » et donc privilégient les films à sensation, avec des effets spéciaux qui se vivent plus intensément en salle, avec l'équipement dédié.

## Dark kitchen, dark store : tensions entre privilège du choix et menace pour l'animation urbaine

À côté de la dark kitchen émerge aussi une autre forme du quick commerce, le « dark store ». Ces surfaces de stockage qui apparaissent dans les villes denses en France, mais qui sont déjà monnaie courante aux États-Unis ou en Espagne par exemple, ne sont accessibles qu'aux livreurs. À l'intérieur s'y entassent des rayons entiers de produits du quotidien, essentiellement alimentaires, uniquement dédiés à la livraison. Le premier dark store toulousain de la start-up Cajoo occupe un local de 700 m² dans le quartier de Saint-Cyprien depuis mai 2021, et un deuxième s'est récemment installé au nord de la ville.

Les dark kitchens comme les dark stores émanent avant tout d'une demande sociétale qui privilégie le choix : le choix des lieux que l'on fréquente, le choix des activités en fonction du « mood » du moment, le choix d'être là ou ailleurs, entouré ou seul, attablé ou sur son canapé. En même temps, ce type de structure répond à une autre demande sociétale montante, celle d'avoir accès à des biens et à des services toujours plus vite. Une forme de « ville du quart d'heure » possible non pas qu'à pied, mais aussi à travers le smartphone.

Cela n'est pas sans interroger alors la fabrique territoriale en train de se faire. L'exemple de la dark kitchen révèle en effet des tensions quant à la production d'espaces que certains qualifieront de déshumanisés, avec la création de lieux dédiés au service à distance, à mi-chemin entre le réel et le virtuel. La dark kitchen Popafood est d'ailleurs sujet à résistances et tensions multiples dans le quartier prisé où elle est implantée, Les Chalets à Toulouse. Ses opposants ont notamment eu l'occa-



*Dark kitchen Foudie, avenue Camille-Pujol, Toulouse*

sion de signaler ses futures nuisances olfactives et sonores lorsqu'elle n'en était qu'au stade de projet, dans une pétition qui a récolté plus de 700 signatures. Ils dénoncent également des risques pour la sécurité routière compte tenu des flux que l'activité engendrerait, et même des risques sanitaires avec les nuisibles que l'activité de restauration peut amener. La dark kitchen soulève plus largement la question d'une animation urbaine et d'une urbanité en péril : à l'heure où de nombreux territoires peinent à maintenir une vie commerciale, une urbanité, en leur cœur, l'émergence de lieux de consommation virtuels ne risquent-elles pas de justement lui porter atteinte ? Certaines villes se saisissent de la question en interdisant l'installation de dark kitchens sur leur territoire, se positionnant ainsi contre une course à la vitesse, source de nuisances multiples et considérée comme pouvant altérer l'animation locale, parfois aussi pour des raisons écologiques et sociales. C'est le cas par exemple de Villeurbanne ou de Lyon où le refus de leur implantation est inscrit dans le PLUi-H. À Paris, la Ville a intenté plusieurs procès-verbaux contre des dark kitchens qui n'avaient pas fait de déclaration préalable pour le changement de destination en entrepôts, et récemment, l'association France urbaine s'est adressée directement à l'État pour réguler l'essaimage des dark stores et encadrer leurs activités. Enfin à Toulouse, il est question dans le futur PLUi-H en cours d'élaboration de développer des outils de régulation de leur développement. Ainsi, il semble émaner une part de crainte quant à ces « nouveaux » lieux qui motive la mise en place de freins pour tenter d'enrayer leur émergence, bien qu'ils ne soient finalement que les symptômes et non les causes d'une évolution des modes de vie et de consommation. Et s'ils incarnent de potentielles menaces pour des linéaires commerciaux existants, ne peuvent-ils pas aussi constituer une opportunité d'occupation de locaux de rez-de-chaussée vacants dans certaines poches de territoires ?

Certaines villes se saisissent de la question en réglementant l'installation de dark kitchens dans leurs documents d'urbanisme

Au-delà de l'espace urbain, qu'est-ce que l'émergence des dark kitchens produit comme système social ? En effet, derrière le clic s'active toute une chaîne logistique reposant sur des métiers précaires. L'art de gagner du temps en consommant depuis chez soi est non seulement pas accessible pour tous, mais il suppose l'existence de petites mains « invisibles » derrière pour gérer les stocks, préparer les commandes et, surtout, les livrer à bon port. Or, souvent, ces métiers-là sont peu rémunérés, peu stables (souvent, les livreurs sont en intérim ou sous statut d'indépendant) et génèrent un haut niveau de stress étant donné les promesses de livraison toujours plus rapide. Les plateformes de livraison sont d'ailleurs caractérisées par leur fort turn-over, mais inarrêtable est la machine : y aura-t-il toujours quelqu'un pour occuper le job ?

## Des lieux témoins d'une ville désormais disponible à domicile

Des dark kitchens aux dark stores, ces lieux opaques fleurissent à l'heure de l'épanouissement d'une ville disponible à domicile. Ils s'inscrivent dans la lignée d'évolutions multiples en matière d'urbanisme commercial, de pratiques de consommation, et plus largement des modes de vie, liées aux avancées technologiques de ces dernières décennies. Ces nouveaux services à la personne à domicile ne reflètent-ils pas aussi des évolutions en matière d'amélioration du confort individuel, dans une logique d'individualisation, servicielle et d'immédiateté, le tout rendu possible par le numérique ? Ces évolutions sont-elles d'ailleurs souhaitables à l'heure où l'on recommande la sobriété et la low-tech pour faire face à la crise climatique et sociale ? Cette vi(ll)e sous *cloud* est-elle véritablement compatible avec des discours prônant l'animation des territoires et la multiplication de lieux de sociabilité ?

Ce phénomène interroge les changements à venir, tant dans les formes que dans les modes d'habiter la ville de demain. En tout cas, ces tendances à élargir l'accès aux biens et aux services par le numérique semblent sur une trajectoire stable et montante. Il s'agit donc pour nos politiques publiques non pas forcément de s'attaquer aux lieux que ces évolutions sociétales produisent, mais de voir comment on peut y répondre en prenant en considération tous les enjeux sociaux, environnementaux et d'animation de la vie urbaine qu'elles produisent.

# La **transition agricole,** une nouvelle **action publique ?**

Geneviève BRETAGNE

**L'approvisionnement des restaurants collectifs en légumes et fruits frais est un véritable défi : fréquence des livraisons, volumes et calibrages des produits, calendriers scolaires inadaptés à la temporalité de la production… Encore peu répandue en France, la régie agricole municipale a ainsi comme objectif premier de garantir aux crèches et cantines scolaires, en qualité et en volume, des produits à la fois bio et locaux.**

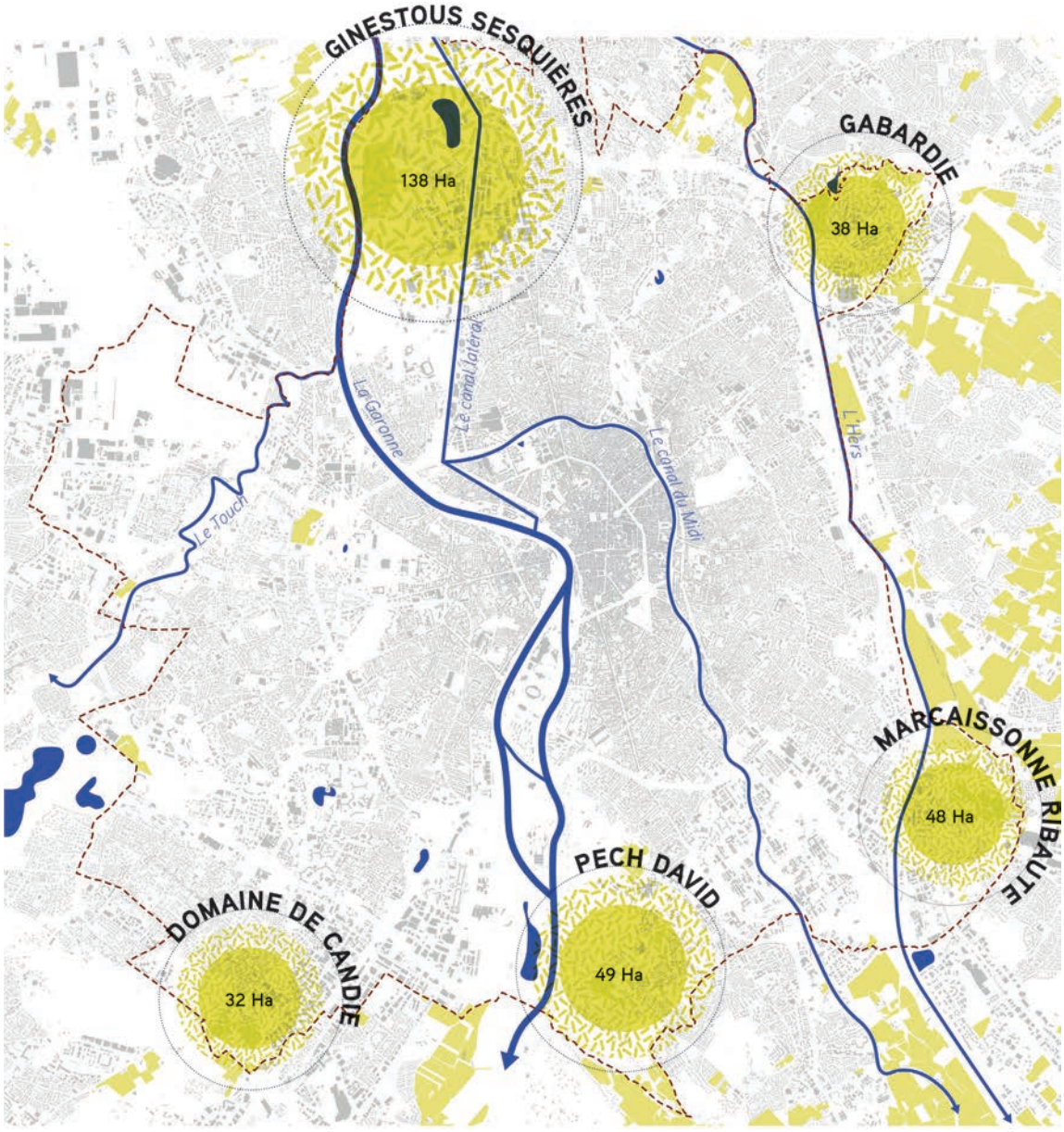


*Champ d'orge à la Ribaute*

## Quand la collectivité devient exploitante

Véritable pionnière, la régie agricole de Toulouse a été créée en 1975 pour entretenir les parcelles agricoles de la ville, ainsi qu'une partie de ses réserves foncières. Actuellement, plus de 250 hectares sont exploités en grandes cultures (blé, orge, soja, sorgho...) et en prairies. Ces champs, ainsi que 100 hectares de réserves foncières et d'espaces de compensation écologique cultivés ou entretenus, sont situés sur l'ensemble de la commune où ils enrichissent la biodiversité et le paysage. Les débouchés de proximité sont favorisés, tels que la cuisine centrale de Toulouse. Depuis 2015, l'ensemble du domaine et de ses productions est certifié en Agriculture Biologique, ce qui en fait l'un des plus grands d'Occitanie. La régie exploite également en bio un vignoble et héberge un verger de pommes, kiwis et raisins de table, sur 25 hectares au total. Ils se trouvent au siège du domaine à Candie qui s'étend sur 32 hectares comprenant également les bâtiments de l'exploitation agricole ainsi qu'un parc associé au château du XIII$^{e}$ siècle, inscrit au titre des monuments historiques et qui abrite le chai.

Le domaine existe depuis près de 800 ans et la Ville de Toulouse le renouvelle constamment. En lien avec le projet agricole et alimentaire métropolitain (PAAM), il évolue désormais vers une diversification de ses cultures et de produits en circuits courts et de proximité, dans un objectif de transition agroécologique. Il prépare d'ici 2024 une ouverture plus large du siège à Candie, marqueur sud du futur Grand Parc Margelle.




*Les terres gérées par la régie agricole de la Ville de Toulouse*

À la suite de Toulouse, et parfois de façon plus visible, plusieurs collectivités se sont lancées dans l'aventure. Créée en 2009, la régie agricole de Mouans-Sartoux (Alpes-Maritimes) illustre nombre de propos sur le sujet. Les communes de Firminy (Loire), Vannes (Morbihan), Saran (Loiret), Ungersheim (Haut-Rhin), Cussac-Fort-Médoc (Gironde) et d'autres ont suivi cette démarche depuis les années 2010.
Aux côtés de la régie agricole municipale, cinq projets pilotes sont également stimulés et accompagnés par Toulouse Métropole à travers son PAAM. Initiés pour certains dès 2012, ils représentent aujourd'hui 371 hectares de terres agricoles protégées, où travaillent 13 maraîchers installés ou pérennisés. Il s'agit de la valorisation du secteur maraîcher des Quinze-Sols à Blagnac, de la création d'un parc agricole et naturel de 220 ha sur la commune de Pin-Balma, de la préservation d'une centralité maraîchère au cœur de l'opération de renouvellement urbain du quartier des Izards-Trois-Cocus, à Toulouse, de la réhabilitation d'une ferme agro-écologique à vocation économique et socio-éducative, sur la commune de Quint-Fonsegrives, et enfin de la relocalisation d'une activité de maraîchage biologique, portée par la commune de Fenouillet.

## Agriculture et alimentation au cœur des initiatives locales

Lauréat du Programme national pour l'alimentation en 2018, et s'inscrivant dans le plan d'actions du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de la métropole, le projet agricole et alimentaire métropolitain engage la collectivité sur des actions en faveur du maintien et du développement d'une agriculture de proximité. Au-delà de la préservation du foncier agricole, de l'accompagnement de projets, de l'approvisionnement de restaurations collectives ou encore de la structuration de filières, le sujet de la résilience alimentaire est également posé à l'échelle des quartiers avec la démarche « Quartiers fertiles » de l'ANRU, comme dans la construction de coopérations avec les territoires ruraux voisins. La métropole n'est pas seule à s'impliquer. Le PPAM est élaboré de manière concertée, rapprochant producteurs, transformateurs, distributeurs, collectivités territoriales et consommateurs. Il figure parmi les plus de 370 projets alimentaires territoriaux reconnus par le ministère au 1er avril 2022. Ces initiatives collectives jouent un rôle essentiel pour accélérer la transition agricole et alimentaire, en donnant un cadre stratégique et opérationnel pour structurer l'économie agricole locale et mettre en œuvre un système alimentaire territorial.

Conscientes de la nécessaire transition agricole à l'œuvre face au changement climatique et à ses effets sur la biodiversité et la ressource en eau, les collectivités s'impliquent pour conserver une agriculture innovante et dynamique

## Des démarches collaboratives qui visent l'innovation

C'est bien la recherche d'innovation, et finalement de sens de l'action publique, qui invite progressivement les collectivités à construire de véritables stratégies foncières agricoles et territoriales, stimulées par les États généraux de l'alimentation lancés en 2017. Leurs objectifs, repris par la loi EGalim [1], incitent à retrouver un processus de création de valeur agricole, afin de permettre aux agriculteurs de vivre correctement de leur travail, mais aussi à accompagner l'évolution des modèles de production en réponse aux attentes des consommateurs en matière d'alimentation saine, sûre et durable. Pour ce faire, les projets alimentaires territoriaux (PAT) sont ainsi de véritables opportunités pour mettre à l'honneur les initiatives locales et structurer l'approvisionnement local en circuits de proximité.
Désireuses de s'inscrire dans la dynamique de transition écologique et sociale de l'agriculture, en accompagnant différemment les porteurs de projets et en imaginant de nouvelles collaborations, les collectivités s'appuient sur de nouveaux tiers de confiance et opérationnels. La coopérative « Le Labo du Centième Singe » par exemple est un de ces tiers-lieux agroécologiques qui propose ainsi des formes de travail et de projets innovantes autour de la production agricole et de l'alimentation. Sur le sujet du foncier, crucial s'il en est, le mouvement Terre de Liens collabore pour sa part depuis plusieurs années avec les collectivités attentives à préserver leur foncier agricole au profit d'exploitations respectueuses de l'environnement. Il s'inscrit en complémentarité des sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER), partenaires historiques des collectivités dans la mise en œuvre de leurs politiques foncières et de leurs projets d'aménagement.

**1** Loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous, 2018.

## De nouveaux rôles pour les collectivités

Longtemps affaire des seuls agriculteurs, la question agricole s'est ainsi ouverte à des acteurs territoriaux aussi divers que des entreprises agricoles et agroalimentaires, des artisans, des consommateurs citoyens ou encore les collectivités. Celles-ci y trouvent l'opportunité de nouveaux rôles à jouer, en soutenant les initiatives agricoles, par l'attribution de moyens humains et financiers plus ou moins importants. Facilitatrices dans la mise en place du projet (accompagnement administratif, expertise, mise en réseau), elles peuvent également s'engager plus directement via le portage de l'investissement nécessaire, ou la mise à disposition de foncier ou de bâtiments pour lancer ou pérenniser une activité. Leurs objectifs sont multiples : répondre à une demande croissante des citoyens pour des aliments de qualité et de proximité, maintenir et diversifier des exploitations sur leur territoire ou éviter la désertification rurale et toutes ses conséquences en matière de déqualification paysagère et d'extension urbaine.

Conscientes de la nécessaire transition agricole à l'œuvre face au changement climatique et à ses effets sur la biodiversité et la ressource en eau, les collectivités s'impliquent, accompagnent, initient ou encore expérimentent pour conserver une agriculture innovante et dynamique, étroitement interreliée à leurs politiques publiques territoriales en matière d'environnement, d'alimentation, de climat, de santé, de gestion de la ressource en eau et bien sûr de développement économique.

Cette transversalité est complexe à assurer. Les démarches, quelles qu'elles soient, se doivent d'être ancrées localement. Elles sont par essence multipartenariales, légitimant ainsi les collectivités à porter les questions agricoles et alimentaires et propices à susciter de l'innovation. L'alimentation est un sujet fédérateur, qui a la capacité de réunir autour des mêmes enjeux des acteurs aux préoccupations et aux objectifs a priori dissemblables, si ce n'est opposés. Encore faut-il ouvrir assez largement le partage des diagnostics et des stratégies, et animer la dynamique sur le temps long pour que l'action publique soit véritablement source de synergies positives sur les territoires.



*Domaine de Candie*

# FOCUS AUAT




54 COMPRENDRE
50 ans d'observation du territoire toulousain





56 ACCOMPAGNER
Observer l'occupation du sol à grande échelle pour lutter contre l'artificialisation





58 CO-CONSTRUIRE
Un guide pour encourager la revitalisation des territoires en Occitanie

# 50 ans d'observation du territoire toulousain

**Le 50e anniversaire de l'AUAT est l'occasion de partager une analyse de l'évolution de l'aire toulousaine depuis la création de l'agence en 1972. Un récit écrit par l'agence et résultant d'un travail d'observation de 50 ans d'évolution du territoire.**

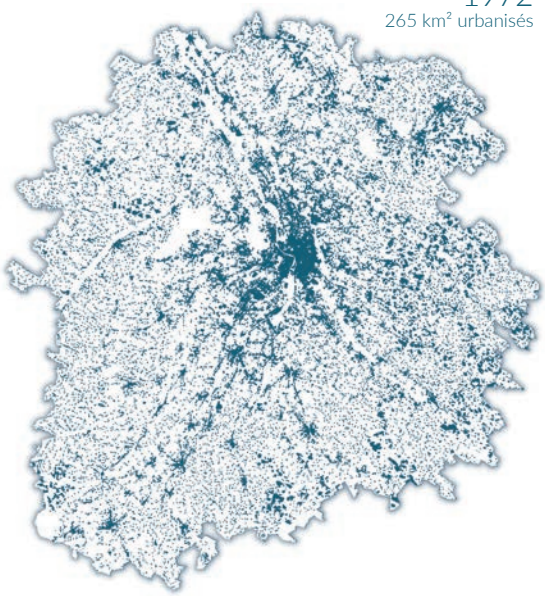
Partager de la connaissance est une mission historique des agences d'urbanisme. Résultant de l'observation, celle-ci est majoritairement restituée de manière conjoncturelle, de manière à prendre le pouls du territoire. L'exercice est plus rarement mené sur le temps long et le 50e anniversaire de l'AUAT nous en a donné l'occasion. Voici un récit dessinant l'évolution du territoire que nous connaissons aujourd'hui : un territoire toujours attractif mais en proie au changement climatique, aux îlots de chaleur urbains et confronté à la nécessité de s'adapter face aux défis énergétiques.

## Une population croissante

Depuis 50 ans, le territoire toulousain connaît une croissance démographique extrêmement importante. L'aire d'attraction de Toulouse a vu sa population doubler sur cette période pour dépasser aujourd'hui 1,4 million d'habitants, avec un rythme bien plus soutenu que celui de la région Occitanie et des 14 aires d'attraction les plus proches (Montauban, Albi, Foix, Carcassonne, Tarbes…). Cette croissance démographique s'est accompagnée d'une création d'emplois hors norme. Depuis une trentaine d'années, 5 000 à 15 000 emplois sont créés annuellement sur le territoire toulousain, un rythme que seules les années de crise 2008-2009 (subprimes) et 2020 (Covid-19) sont venues perturber, avec des effets très vite résorbés.

Les 160 000 étudiants de l'aire métropolitaine toulousaine sont une composante essentielle de la population. En constante évolution depuis la fin des années 2000, la population croît aujourd'hui de façon significative dans les aires d'attraction des villes moyennes proches de Toulouse (Albi, Foix, Tarbes…). Bien qu'encore jeune par rapport à celle de la plupart des villes françaises, la population toulousaine est néanmoins rattrapée par une tendance au vieillissement qui accélère et va s'accentuer dans les années à venir.
Les 50 dernières années ont aussi été marquées par une forte diminution de la taille moyenne des ménages qui a perdu une personne dans chaque foyer (passant de 3,18 à 2,13 personnes par ménage entre 1968 et 2018). Cette tendance structurelle a eu un impact très important sur les besoins en logements du territoire en s'ajoutant à l'effet « croissance ». L'aire d'attraction de Toulouse compte aujourd'hui près de 800 000 logements avec un poids des logements collectifs qui pèse de plus en plus.

1972
265 km² urbanisés



Mobilité, démographie, habitat, environnement, foncier, économie… retrouvez sur notre site Internet tous les chiffres sur lesquels cette analyse s'appuie.

## Un étalement urbain important

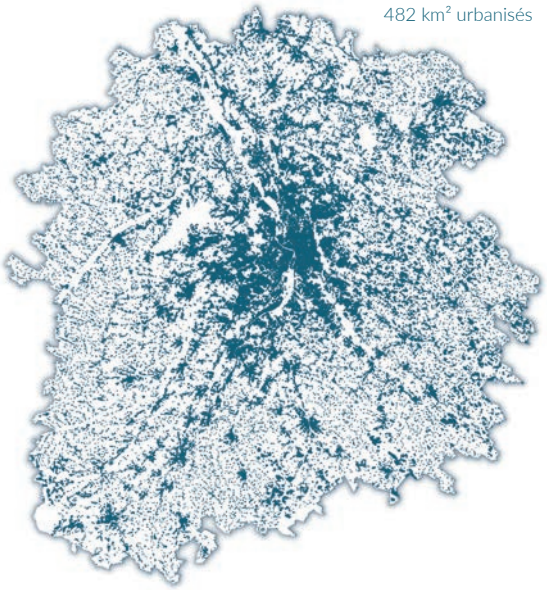
Plusieurs facteurs expliquent l'étalement urbain très important, observé les 50 dernières années dans l'aire toulousaine : la construction d'infrastructures de transport en étoile autour de Toulouse, les dynamiques foncières et immobilières qui facilitent l'accès à la propriété dans les territoires périphériques, le développement de nouvelles centralités autour de Toulouse… Plus globalement, le modèle sociétal de la maison individuelle a conduit peu à peu les Toulousains à s'installer de plus en plus loin de la ville-centre. La forte croissance démographique, couplée à l'absence de fortes contraintes géographiques, a transformé cette tendance en phénomène d'ampleur rarement égalée en France. Ainsi, la tache urbaine a été multipliée par 2,5 avec un mode de construction très peu dense. De nombreuses communes périphériques ont connu des taux de croissance démographique exceptionnels, posant aujourd'hui des problèmes d'équipement de ces territoires et de mobilité, la voiture individuelle étant le seul mode performant.

## La métropolisation

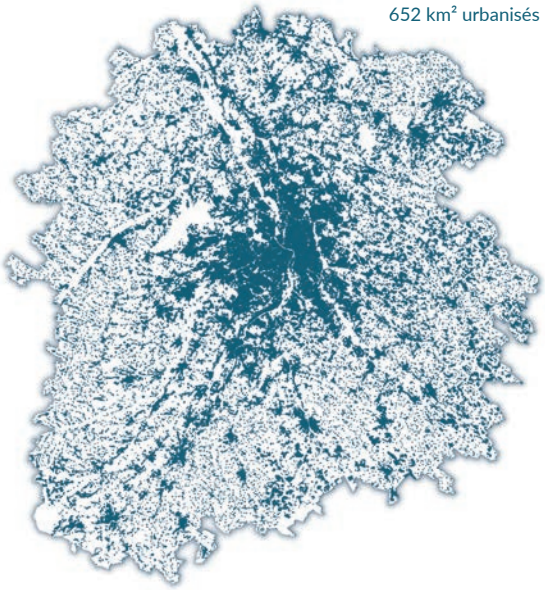
Le phénomène de métropolisation est la troisième caractéristique du développement du territoire. Il se traduit par une forte concentration des emplois et des équipements à Toulouse et dans sa première couronne, par des interdépendances entre territoires à l'origine de nombreux échanges avec les autres métropoles européennes et avec les polarités proches (centres commerciaux de périphérie, centres-bourgs, villes moyennes…), par une répartition socio-spatiale des populations. Ce mode de développement a eu un effet très fort sur les pratiques de mobilité. Outre l'usage hégémonique de la voiture pour les déplacements locaux, l'usage de l'avion s'est également beaucoup développé : l'aéroport Toulouse-Blagnac enregistrait près de 10 millions de passagers avant le Covid-19. La congestion chronique des infrastructures de transport est reconnue aujourd'hui comme l'un des critères principaux de dégradation de la qualité de vie. Le développement des réseaux de transports collectifs et les modes actifs ont eu des effets positifs sur une période relativement récente, avec un recul de la voiture particulière principalement dans le cœur d'agglomération.

*L'irrésistible expansion de l'agglomération toulousaine au fil des décennies*

1999
482 km² urbanisés



2019
652 km² urbanisés



# Observer l'occupation du sol à grande échelle pour lutter contre l'artificialisation

**L'OCS GE fait partie des derniers outils développés pour décrire l'occupation des sols. Décryptage de cette base de données vectorielle destinée à outiller les démarches des territoires qui s'engagent sur la trajectoire zéro artificialisation nette.**

La loi Climat et résilience a impulsé bien des changements. Son article 191 fixe l'obligation pour les territoires de réduire de moitié le rythme de consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers d'ici à 2031. L'enjeu étant d'atteindre d'ici à 2050 l'absence de toute artificialisation nette des sols.
Pour y parvenir, les collectivités ont besoin d'outils permettant de dresser un état des lieux identifiant, par catégories de surfaces, celles qui sont ou non artificialisées sur un territoire défini. L'OCS GE (pour occupation du sol à grande échelle) en fait partie. Développée par un consortium autour de l'IGN, l'OCS GE propose une nomenclature classifiant les sols en deux dimensions : la couverture (ce que l'on voit du ciel) et l'usage des sols. Cet outil est à la base de la rédaction d'un des décrets d'application de la loi Climat et résilience sur la nomenclature des catégories de surfaces artificialisées ou non, paru au *Journal officiel* le 30 avril 2022. Préconisée à l'échelle nationale, cette base de données vectorielle va servir de référence pour la description de l'occupation des sols et la mesure de l'artificialisation.

## Les millésimes de l'OCS GE

La première génération de l'OCS GE développée par l'IGN s'appuie sur un lourd travail de photo-interprétation. Elle est tributaire de prises de vues aériennes (tous les 3 ans sur un département donné) pour établir les millésimes d'occupation des sols.  Pour répondre aux évolutions du contexte législatif, l'OCS GE a récemment évolué à l'aide de procédés utilisant l'intelligence artificielle.
En 2024, deux millésimes, avec 3 ans d'écart, seront disponibles à l'échelle de la France entière.

L'OCS GE s'appuie notamment sur les données :
- BD TOPO pour les éléments structurants (bâti, réseaux routier, ferré, hydrographique) qui permettent en particulier de définir une ossature partitionnant le territoire (routes principales et réseau ferré non souterrain) ;
- BD Forêt pour les zones arborées ;
- RPG (registre parcellaire graphique) pour des classes agricoles.

Ces informations sont ensuite validées et complétées par photo-interprétation des orthophotographies de l'IGN.

## Exemples d'usages de l'OCS GE

L'AUAT travaille avec l'OCS GE depuis 2015, en étroite collaboration avec l'IGN. Les exercices de planification réalisés pour les territoires de l'aire métropolitaine de Toulouse livrent des exemples d'usage.

### HABITAT : exemple d'opération d'aménagement à vocation résidentielle









**Surface NAF consommée entre 2010 et 2020**

Les surfaces non encore bâties de l'opération ne sont pas considérées comme consommées (pas de consommation effective) et sont sans usage en 2020.

### HABITAT : exemple de non-consommation d'ENAF









**Surface NON consommée entre 2010 et 2020**

En 2010, le terrain est déjà considéré comme artificialisé en correspondant à une surface végétalisée à usage résidentiel. La maison construite par voie de division parcellaire n'a donc entraîné aucune consommation d'espace.

### ÉQUIPEMENT : exemple d'un parc photovoltaïque au sol



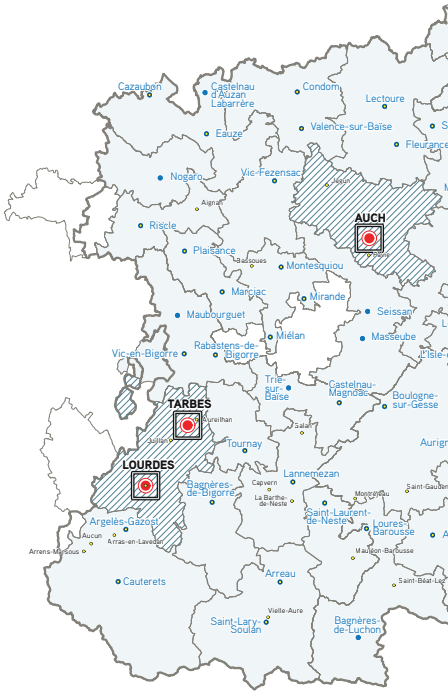




Pour ne pas être comptabilisée comme espace consommé, l'installation ne doit pas affecter durablement les fonctions écologiques du sol ainsi que son potentiel agronomique. Elle ne doit pas non plus être incompatible avec l'exercice d'une activité agricole ou pastorale sur le terrain sur lequel elle est implantée, si la vocation de celui-ci est agricole.

# Un guide pour encourager la revitalisation des territoires en Occitanie

**Le collectif des agences d'urbanisme d'Occitanie publie un guide à l'attention des collectivités lauréates du programme national Petites villes de demain engagées dans une « opération de revitalisation de territoire ». Une mine d'informations ciblées et pratiques.**




Créée par la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ÉLAN), l'opération de revitalisation de territoire (ORT) vise prioritairement à lutter contre la dévitalisation des centres-villes. Elle s'inscrit dans la lignée du programme national Petites villes de demain et en complémentarité avec le dispositif régional Bourg-centre Occitanie.

## Faciliter l'appropriation de l'ORT et sa mise en œuvre

En lien avec la DREAL Occitanie, les trois agences d'urbanisme de la région (réseau Coll'Oc) ont coconstruit un guide méthodologique de l'ORT. Celui-ci s'appuie sur l'expérience issue de l'accompagnement des territoires et de la démarche de communes déjà engagées.
Le guide débute avec une cartographie de toutes les communes engagées dans les programmes Action cœur de ville, Petites villes de demain, Bourg-centre Occitanie et ORT.
La première partie du guide indique ensuite 6 principes essentiels à la réussite d'une ORT. Tous sont détaillés et illustrés d'exemples et de témoignages. Un mode d'emploi de l'ORT et des points de vigilance est également détaillé pour éclairer le chemin des chefs de projets dans les collectivités.

Téléchargez le guide ORT




## Habitat, commerce et artisanat, urbanisme et services publics

L'originalité de ce guide réside plus particulièrement dans sa deuxième partie. Vingt outils touchant à 4 thématiques sont présentés pour aider les territoires à mobiliser l'ensemble des leviers en matière d'habitat, de commerce et artisanat, d'urbanisme et de services publics. Chacun des outils est présenté en réponse à plusieurs questions : de quoi s'agit-il ? Dans quel but ? Avec quel autre outil l'articuler ? Dans quel périmètre ? Les lecteurs du guide trouveront aussi des liens directs vers les références juridiques.

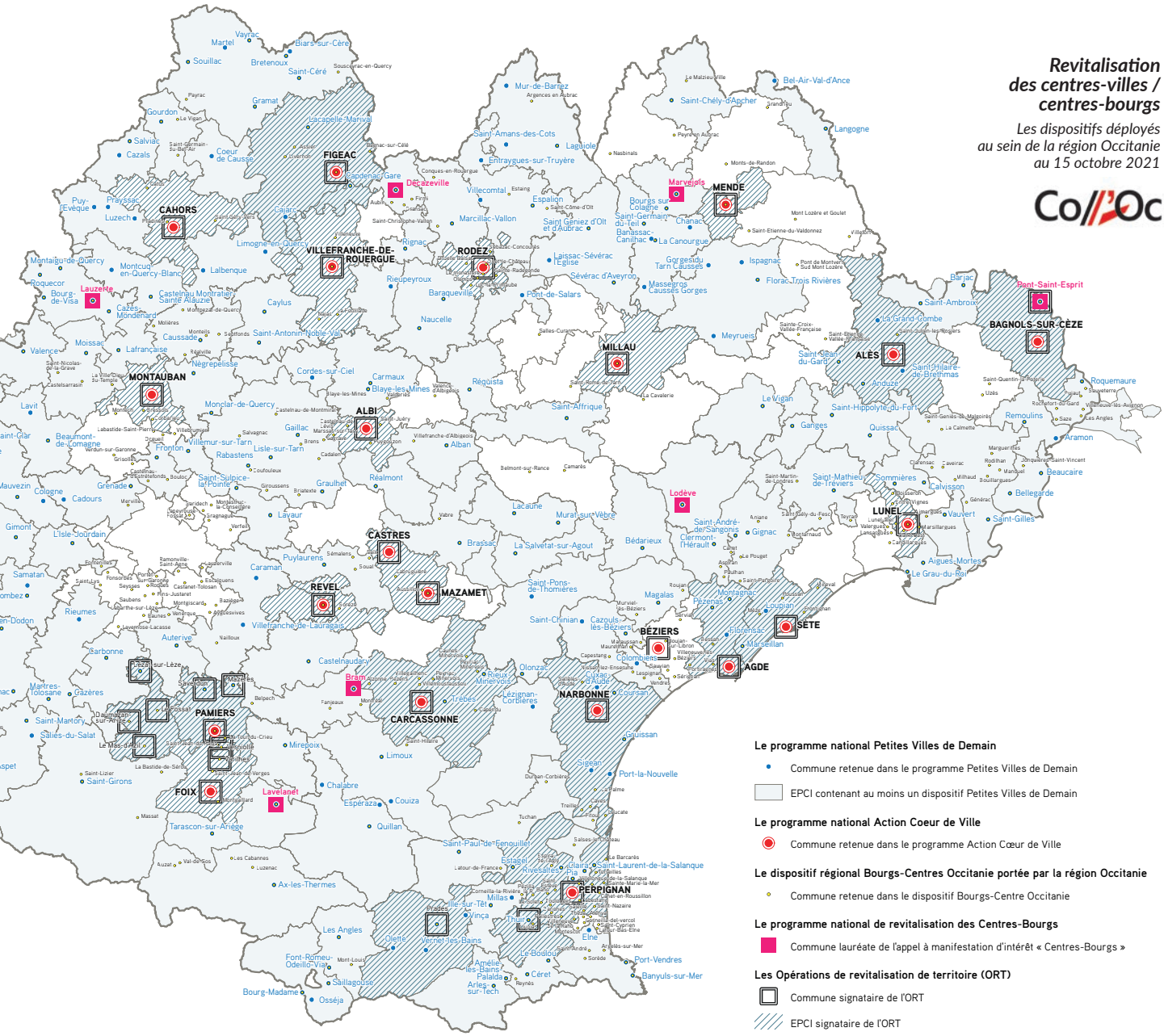
## Le réseau Coll'Oc en action

Le réseau Coll'Oc est formé par les 3 agences d'urbanisme d'Occitanie – Toulouse (AUAT), Perpignan (AURCA), Nîmes-Alès (A'U). Elles mutualisent leur savoir-faire et partagent leurs connaissances en soutien des réflexions et projets des collectivités territoriales régionales.
Des coopérations sont aussi engagées sur la santé et l'urbanisme, la reconquête des friches et l'adaptation climatique.

***Revitalisation des centres-villes / centres-bourgs***

*Les dispositifs déployés au sein de la région Occitanie au 15 octobre 2021*

Co//Oc




## Ils ont piloté la création du guide

**AURCA (agence d'urbanisme catalane Pyrénées Méditerranée)**
Aurore Geneste, chargée d'études en urbanisme et ingénierie de projet, et Louise Chasset, chargée d'études mobilités

**A'U (agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne)**
Clotilde Watier et Arnaud Rollet, chargés de missions projets urbains

**AUAT (agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine)**
Sylvain Chapu, chargé de projet de planification, et Isabelle Boulet, chargée de mission partenariats et méthode

## Les collectivités qui ont partagé leurs expériences

- Commune d'Alès
- Communauté de communes des Aspres
- Communauté de communes Conflent Canigó
- Communauté d'agglomération du Grand Cahors
- Communauté de communes du Grand Figeac
- Commune de Figeac
- Commune de Narbonne
- Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées
- Communauté d'agglomération du Pays Foix-Varilhes
- Commune de Prades
- Commune de Sète
- Communauté de communes Terre de Camargue
- Commune de Thuir


AUAT