

## 2ème journée du cycle 2018-2019 Comment relever le défi de la TEE en aménagement opérationnel?

### GT2 - Thème 2018-2019 : Quels renouvellements de la filière de l'aménagement ? Compte-rendu de la séance du 4 juillet 2019 : Comment répondre aux enjeux de la TEE en périurbain ?

Groupe piloté par Anne Fraisse (Europolia) et José-Michael Chenu (Vinci Développement Urbain et vice-président d'EGF BTP), préparé par le CEREMA (Priscille Genesco et Marion Benoist-Mouton), sous la direction des chefs de file et de la DHUP (Emilie Touchard).

*Mode d'urbanisation considéré comme fortement consommateur d'espace, énergivore et renforçant les logiques individuelles, le développement des espaces périurbain est également à l'origine de charges directes et indirectes pesant de plus en plus sur les familles. Les espaces périurbains, du fait d'une plus grande dépendance aux produits pétroliers doivent s'inscrire pleinement dans la transition environnementale et énergétique (TEE).*

*Pourtant les aménageurs n'ont jusqu'à présent que peu investi ces territoires et les pratiques d'aménagement ont été globalement similaires pendant des décennies. Finalement les efforts relatifs à la TEE, notamment en termes de financements, ont porté sur les agglomérations au sens large, alors même que par leur superficie, le nombre d'habitants concernés et les impacts portés à l'environnement, les enjeux de la TEE sont au cœur de ces territoires périurbains.*

*Le groupe de travail, après un cadrage général des enjeux du périurbain abordera la question du développement d'un modèle d'aménagement durable et viable économiquement sur ces territoires avec comme question sous-jacente jusqu'où tirer l'exemplarité à des coûts abordables. Nous nous interrogerons sur la capacité de ces espaces à devenir un démonstrateur pour la TEE avec un focus sur la question énergétique (production in situ) et l'approche par services.*

**Avec les témoignages de :**

- **François MENARD, responsable de programmes de recherche au Puca ;**
- **Adrien GROS, directeur de l'aménagement urbain - AQUITANIS ;**
- **Mirco TARDIO, agence DJURIC-TARDIO architectes, en binôme avec Marie-Françoise GUYONNAUD, SMART USE ;**
- **Camille GEHIN, directrice nationale La Poste Immo.**

## Introduction

Les diverses politiques de promotion de l'accès à la propriété ont engendré pour une large partie de la population des stratégies d'éloignement afin de rendre conciliable désir d'acquisition d'une résidence principale et réalité du marché. En conséquence, on assiste **depuis plus de 40 ans à un phénomène de périurbanisation aujourd'hui décrié car fortement consommateur d'espace et énergivore.**

Parallèlement, les efforts relatifs à la transition environnementale et énergétique (TEE), notamment en termes de financements, ont porté sur les agglomérations au sens large, alors même que par leur superficie, le nombre d'habitants concernés et les impacts portés à l'environnement, concernent au premier plan les territoires périurbains comme l'a rappelé la récente actualité nationale. L'enjeu est de taille dans un contexte où les aménageurs n'ont jusqu'à présent que peu investi ces territoires et que les pratiques d'aménagement ont été globalement similaires pendant des décennies. Pour autant **comment arrive-t-on à faire de l'aménagement durable sur ces territoires ?**

Le groupe de travail traitera du périurbain entendu au sens large, et s'intéressera aux questions suivantes :

- **Quel nouveau modèle d'aménagement durable développer au sein des espaces périurbains ?**
- **Comment impliquer les aménageurs dans l'accompagnement de ces territoires ?**
- **Les espaces périurbains ne peuvent-ils pas être un démonstrateur pour la transition énergétique et environnementale ?**

## Le périurbain : définitions et enjeux

**François MENARD** est responsable de programmes de recherche au Puca, sociologue de formation. Il coordonne des travaux interdisciplinaires en sciences humaines et sociales.

Il introduit le propos et insiste sur la complexité à appréhender la notion-même de périurbain qui fait l'objet de controverses depuis les années 1990. Produits d'un processus d'étalement urbain que l'on cherche à endiguer, ils sont les repoussoirs du développement urbain durable ; résultats du renchérissement des prix de l'immobilier dans les centres d'agglomération dynamiques. Dans les deux cas, la critique légitime du processus de périurbanisation empêche de penser le périurbain comme un espace disposant de potentialités spécifiques de transformation.

### **Peut-on faire autre chose des territoires périurbains ?**

Le Puca et la sous direction de l'aménagement durable ont travaillé ensemble et séparément sur ces sujets et ont notamment publié à l'automne dernier deux ouvrages, l'un intitulé « **Le périurbain : espace à vivre** » issu de l'atelier des **Territoires**, l'autre « **Densifier-dédensifier, penser les campagnes urbaines** » qui se rejoignent dans cette nouvelle « prise au sérieux » des territoires périurbains.

### **Que désigne-t-on par périurbain ?**

Toute localisation à la périphérie des villes, des métropoles ? Où se situe dès lors la ligne de partage ?

Il peut également s'agir d'une métonymie pour désigner un type d'habitat quelle que soit sa localisation ; cela cible ainsi la maison individuelle et en particulier la forme du lotissement.

Toutefois, en 2017, si l'on s'en tient à l'exploitation du MOS (inventaire numérique de l'occupation du sol de l'Île-de-France) 11,5 % de l'habitat en maison individuelle pouvait être considéré comme composé de lotissement dans la couronne périurbaine en IDF.

Il y a enfin une troisième définition plus économique, officielle, de l'INSEE qui définit la couronne périurbaine d'une aire urbaine comme l'ensemble des communes autres que celles du pôle urbain et dont 40 % des actifs travaillent dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci.

Cette définition fonctionnelle est pourtant en train de changer. Elle pourrait considérer les communes dont 15 % des actifs travaillent dans le pôle urbain lui-même. A ce stade il est difficile de mesurer les conséquences de ce nouveau zonage.

La France n'est pas le seul pays confronté à ce phénomène mais les termes pour le désigner diffèrent, traduisant des approches sensiblement différentes et, jusqu'à une période récente, ne facilitant pas le dialogue (*la citta diffusa* en Italie, « l'entre villes » allemande, etc.).

Pour mieux en saisir les enjeux, il n'est pas inutile de **retracer brièvement l'histoire de sa place dans le débat public et scientifique.**

De manière caricaturale, il y a une première période qui va de la fin des années 70 aux années 90 au cours de laquelle c'est la déstabilisation des espaces ruraux, le mitage de l'espace, les coûts présents et futurs engendrés qui retiennent l'attention. Critique à laquelle répondent ceux qui s'intéressent aux modes de vies et aux aspirations des Français et qui réclament de prendre acte d'une ville émergente à laquelle il faut rendre droit et qu'il faut accompagner.

Une nouvelle critique du périurbain a émergé dans les années 90 sous la pression des questions environnementales (voir les diagrammes produits par Newman et Kenworthy en 1989 dans leur ouvrage « *Cities and automobile dependence* ») et qui identifie les espaces de basse densité comme générateurs de CO2 sous les effets de la mobilité individuelle induite et qui pointe l'augmentation de la portée des déplacements domicile - travail sous les effets croisés du desserrement de l'habitat et de la polarisation de l'emploi. A cette critique ont été objectées en France des analyses qui, prenant en compte les déplacements de loisir, ont pointé ce que l'on nomme « l'effet barbecue » et les déplacements de moindre distance de ceux disposant du confort spatial offert par l'habitat individuel dans le périurbain.

Aujourd'hui, la plupart des travaux parlent d'un **périurbain pluriel : pluriel dans ses formes (campagne urbaine, périurbain absorbé par la tâche urbaine, etc.), comme dans les modes de vie de ses habitants. Il s'ancre dans le paysage et ses habitants, eux-mêmes s'y ancrent** (il accueille aujourd'hui un tiers des urbains)...

Ces travaux montrent que ces **espaces sont aussi des espaces de solidarité de voisinage et pas seulement des lieux de replis individuels, que leurs habitants essaient d'optimiser leurs modes de vie** en tirant parti de leur environnement avec une attention particulière à l'optimisation de leurs déplacements. Cela ne constitue pas une transition mais offre certaines possibilités.

On peut ainsi **envisager aujourd'hui plusieurs scénarios ou trajectoires pour faire évoluer le périurbain face aux enjeux de transition énergétique et environnementale :**

- **Mieux organiser ces espaces, les densifier, les doter de transports en communs performants, en renforcer la densité et les polarités.** Cette solution-là peut être une option mais ne peut pas être la seule, c'est un **instrument à côté des autres.** Il serait illusoire d'attendre des espaces périphériques et de basse densité qu'ils adoptent de façon tout aussi performante les modalités de fonctionnement de la ville historique, dense et centrée ;
- **Travailler sur la mutation des espaces périurbains de faible densité en réinvestissant ces territoires.** On constate en effet qu'ils peuvent être des espaces assez propices et favorables au **développement d'énergies renouvelables par exemple, ce qui n'interdit pas pour autant d'envisager des dispositifs et formes inédites de mutualisation énergétique.**  
On peut regretter que les schémas énergétiques des grandes villes font peu cas des espaces périurbains et ruraux, alors-même que les interfaces des espaces agricoles et naturels peuvent représenter un potentiel important, pour de la méthanisation par exemple.  
**Outre les possibilités d'une agriculture périurbaine ou du maraîchage domestique, ce sont aussi des espaces qui voient se développer des formes originales de circuits courts** (de par leur proximité avec les espaces agricoles mais aussi en raison de leurs dispositions « logistiques » propres, pour la livraison, le stationnement et le stockage à domicile des produits). Des expériences militantes ou associatives existent, des collectivités s'y impliquent, mais on est loin d'avoir tiré tout le parti de ces dispositions, ni épuisé les formes d'aménagement, d'équipements et de services associés qui en permettraient le développement.
- Enfin, plus récemment on a vu avec le mouvement des gilets jaunes la mise sur le devant de la scène de **l'accès aux services publics ; or la charge de cet accès est une vraie question pour les habitants.** En troquant depuis une dizaine d'années le maillage de proximité pour une accessibilité en véhicule individuel, **on a fait porter la charge de l'accessibilité et celle de son coût environnemental aux seuls usagers et habitants. Ne peut-on pas mieux partager cette « charge d'accessibilité » ?** Quelle peut être la participation des aménageurs à cette réflexion et aux alternatives à inventer ?
- Dans le même esprit, on peut se demander si **la redynamisation des petites villes en déclin qui voient malgré tout l'habitat de leur périphérie croître passe nécessairement par le réinvestissement de leur centre.** Ne peut-on pas s'intéresser à la proche périphérie de ces villes, négligée et laissée aux opérateurs de l'immobilier d'activité pour les urbaniser, les paysager, mettre à profit leurs qualités fonctionnelles pour en faire le « nouveau littoral » de villes-atolls dont le centre, effondré, accueillerait non pas du vide, mais de nouveaux aménagements

plus légers, faisant la part belle à la nature, au vivant et à l'écosystème environnant ?

Anne Fraise demande si des travaux de recherche ont été menés sur les modèles économiques permettant de développer les transports en communs dans ces territoires et limiter l'empreinte carbone dans la mesure où le modèle de développement de ces territoires est essentiellement lié à la voiture individuelle. Comment arrive-t-on à les mettre en œuvre, car ils sont coûteux ?

Des recherches ont été conduites sur ce sujet mais n'apportent pas vraiment de solution. Sous une certaine densité (comme on en rencontre en Allemagne notamment) la solution « transports collectifs » ne marche pas ou se révèle insuffisante. On peut évoquer d'autres pistes, venant paradoxalement d'acteurs n'ayant pas d'expertise particulière sur le sujet. Ainsi, récemment un opérateur privé proposant du calcul de trajectoire en transports collectifs via smartphone a approché une grande collectivité pour lui proposer ses services : recevant des requêtes pour des trajets dans des zones non pourvues, il était en mesure de cartographier précisément les besoins à pourvoir, leur fréquence et leur temporalité... et ainsi d'en choisir la meilleure forme.

Après ce rappel des enjeux et du concept du périurbain, la parole est donnée à un opérateur, Aquitanis, bailleur. Comment la conception de projet urbain s'adapte t-elle à ces territoires ?

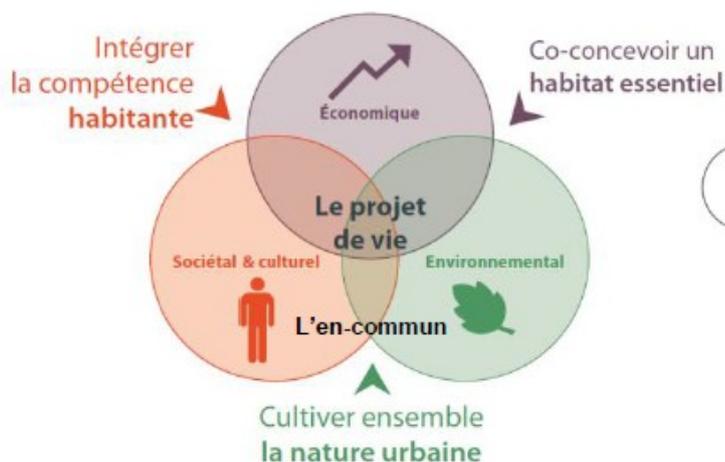
### Les modes d'intervention d'Aquitanis, bailleur, sur le territoire périurbain : le cas de Loupiac

**Adrien Gros est directeur de l'aménagement à Aquitanis, office public de l'habitat de la métropole bordelaise** qui gère 20 000 logements et qui exerce le métier d'aménageur depuis 20 ans.

Qui est Aquitanis et pourquoi ce bailleur intervient-il ?

**Aquitanis intervient en milieu périurbain dans un contexte où la production de logement social est un secteur moins concurrentiel qu'au sein de la Métropole.** Par ailleurs, la création d'une SPL d'aménagement dédiée sur la Métropole a entraîné de fait qu'Aquitanis s'intéresse au territoire de la Nouvelle Aquitaine, autant sur ses Agglomérations que sur des territoires péri-urbains. Pour autant intervenir sur ces territoires répond à un principe d'équité territoriale "si on n'intervient pas qui d'autre le ferait ?". Aquitanis propose ainsi son intervention auprès des collectivités qui n'ont pas les moyens d'ingénierie des Métropoles sous forme de contrat de conseil et d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Aquitanis depuis 10 ans a souhaité se différencier sur le territoire selon 3 axes de priorités :



1. **le retour à la terre, la nature en ville et ce que cela comporte en réflexion sur la biodiversité et l'alimentation.** Cela nous amène en tant que bailleur social à s'intéresser à d'autres métiers et actions

2. le logement à partir d'un constat : ce n'est pas forcément le progrès technologique qui va nous sauver du réchauffement climatique mais plutôt en **travaillant sur un habitat frugal, décarboné**, ce qui ne passe pas forcément par le high tech

3. **replacer les habitants et usagers au coeur du dispositif** pour mieux connaître leurs besoins, attentes : la question écologique se travaille avec eux, il faut les "embarquer".

Adrien Gros considère que **l'aménageur a un rôle de conseil et d'accompagnement de la TEE sur ces territoires ; à ce titre, Aquitanis porte des projets écologiques et participatifs.** Il prend l'exemple de Loupiac qui est avant tout une rencontre d'intentions.

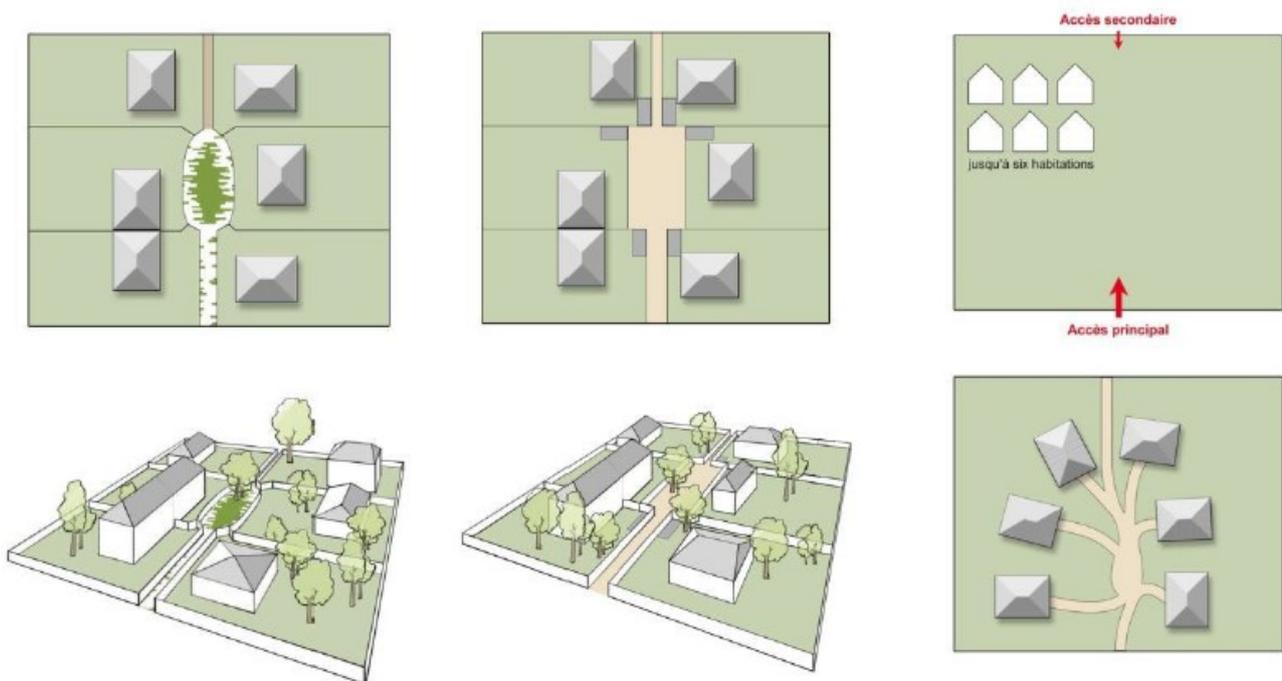
Le projet est né d'une volonté politique de se saisir d'une dent creuse en plein cœur du village pour construire un projet partagé avec les habitants. Aquitanis, accompagné de l'atelier Philippe Madec, a conduit ce travail participatif auprès des services et élus de la collectivité en invitant les habitants sur le site, en menant un diagnostic en marchant qui a permis de récolter de la matière et de concevoir le programme et le plan du projet. L'association des services de l'État y a été très fructueuse, le rôle du Sous-Préfet y a été déterminant.

Au-delà du plan qui s'inscrit dans un **schéma de bourg**, le travail a été prolongé sur le sujet de l'**architecture souhaitée à Loupiac**. Adrien Gros constate en effet que de plus en plus d'élus veulent en finir avec la forme du lotissement, forme qui produit de l'individualité là où il y a plein de ressources de convivialité et de mises en commun.

Une des conclusions de l'ensemble de ce travail est que **l'aménageur et la MOE urbaine apprennent énormément en allant et en étant immergés dans ces territoires périurbains. On y trouve en particulier une facilité de relations avec les services et les élus. Il est plus facile sur ces territoires de s'autoriser à innover, car il n'y a pas de technostructure lourde** ; le contact avec les services et les élus est plus facile, plus direct. Par voie de conséquence, **la TEE peut y être certainement plus franche et plus facile à révéler. Pour Aquitanis, il s'agit d'honorer un contrat « ville / campagne » comme le préconise les territorialistes.**

En termes financiers, **Aquitanis n'arrive pas à sortir de l'économie du lot à bâtir et rentre dans ses frais à minima** (taux de rémunération de l'ordre de 5%) ; ce sont les autres gros projets qui rémunèrent. **L'un des enjeux d'avenir est de trouver comment produire de la qualité avec l'économie du lot libre. Comment challenger la maison individuelle, comment remettre de l'architecture ?**

**Une piste de solutions consiste à retrouver des petites communautés de 5, 6, 7 lots qui permettent des mises en commun sur des espaces de convivialité.**



**Une autre piste consiste à challenger la construction de maisons individuelles pour leur donner plus de qualité, de types maisons écologiques.** Car la maison individuelle pose des vrais sujets de revente. Cela se traduit notamment par le fait d'imposer que les constructeurs candidatent avec leurs architectes ; un certain nombre de prescriptions architecturales et environnementales leur sont imposées dans les cahiers des charges de vente, ce qui permet de **mettre en concurrence des constructeurs qui savent répondre à ces niveaux d'exigences**. D'autres réflexions sont également menées sur les nouveaux programmes pour anticiper le rajout, le complément et **permettre une évolution de l'architecture de la maison individuelle.**

La métropole de Bordeaux indique que cette présentation est particulièrement intéressante, car on se rend compte que les démarches des grandes villes peuvent être proposées dans d'autres territoires. Il est très encourageant de constater qu'un bailleur porte une telle démarche de transition, car la mixité dans ces territoires n'est pas toujours facile à mettre en place.

On constate par ailleurs que les lotisseurs de ces territoires sont dans une nouvelle logique. Il y a une nouvelle convergence pour proposer une diversité d'interventions. Cela plaide également pour ne pas définir le périurbain et ne surtout pas le stigmatiser.

En réponse aux prix pratiqués, il est indiqué que les charges foncières sont vendues à très faible prix. Les lots à bâtir sont aux prix du marché.

Adrien Gros précise qu'il **existe une attractivité, différente, de ces territoires, alors qu'on les présente toujours comme des territoires subis**. Il semble que de plus en plus de citoyens choisissent ces territoires avec une fibre écologique, en pensant qu'ils y ont davantage la main sur leur empreinte carbone.

Aquitanis va d'ailleurs mandater auprès d'étudiants de Sciences Po une étude sur la sociologie de ces territoires pour bien identifier les **valeurs citoyennes spécifiques sur lesquelles prendre appui** (possibilité de recours à des matériaux biosourcés) et **définir le niveau de surcoût acceptable**.

José Michael Chenu demande s'il y a du bâti ancien libre sur ces territoires.

Adrien Gros précise que les maisons libres sont souvent rachetées par des privés. On a aussi des anciens presbytères ou autres que la collectivité confie à un bailleur ou qui le garde en régie pour proposer une offre sociale de logements. En effet, **l'accueil des réfugiés, le logement d'urgence** par exemple se pose avec acuité sur ces territoires et sont en premier lieu relayés par la population.

L'USH indique qu'il s'agit d'un **bel exemple de la solidarité des territoires entre métropole et hinterland**. Il est intéressant de voir qu'un **outil de la métropole propose son ingénierie et son expertise pour toutes les populations**. **A contrario, il est tout aussi intéressant de constater que l'on s'enrichit de ces territoires pour proposer des choses avantageuses pour la métropole**.

Adrien Gros indique que **dans le cadre de ce « contrat ville campagne », on pourrait tout à fait envisager que la métropole finance une partie des équipements périurbains**.

Selon François Ménard, une ligne de partage possible des territoires périurbains pourrait être ce qui délimite toute zone d'intervention d'une intercommunalité.

Quelles sont les **demandes en termes de mobilité** exprimées par les habitants dans ces territoires ?

Ce qui revient en premier lieu est la question du service : par exemple pouvoir se rendre en vélo à la gare de manière sécurisée. On **constate en effet d'ores et déjà des évolutions de comportements** : le modèle « 2 actifs qui font la navette à temps plein » disparaît. Certains pratiquent le télétravail, se rendent vers des espaces partagés, en cherchant. Néanmoins **il est à noter que Loupiac est encore dans un territoire sous influence de la métropole en matière de marché et bénéficie en fait d'une relative proximité de la Métropole** (15' en vélo+ 15' en train). Pour Marmande par exemple, qui est plus loin, ce modèle économique n'est pas garanti.

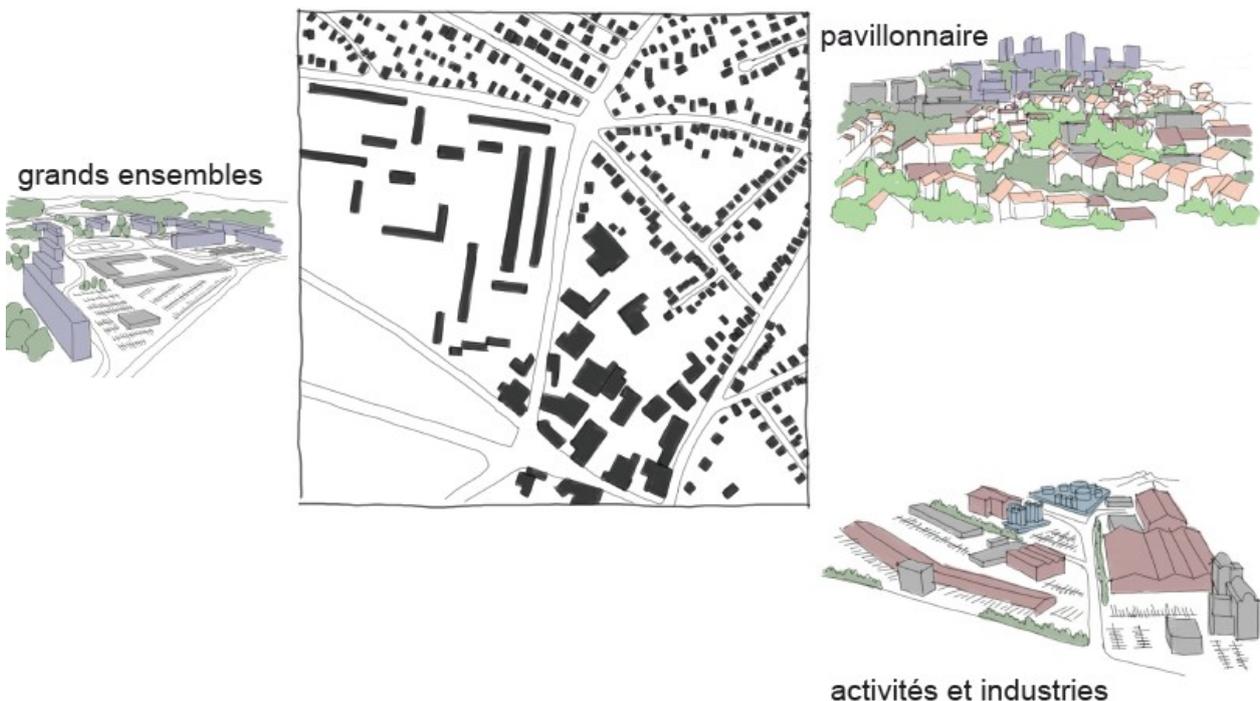
### **L'approche de l'éco-conception par Mirco Tardio**

En complément de ces approches d'aménagement émergent des approches nouvelles en matière d'éco-conception architecturale et urbaine et de nouveaux services. **Mirco Tardio, architecte présente son concept de densité éco-maitrisée appliqué à différents types de tissus urbains**.

Selon lui il ne faut pas donner une définition du **périurbain qui englobe des réalités multiples**. **Le périurbain est une périphérie de l'urbanité qui est différente d'un site à l'autre**. **La périurbanité commence là où le transport en commun se raréfie et où le niveau social n'est plus le même**. Dès lors, comment accompagner la TEE sur ces territoires en tant qu'architecte ?

# ENJEUX

## MORPHOLOGIES PÉRIURBAINES



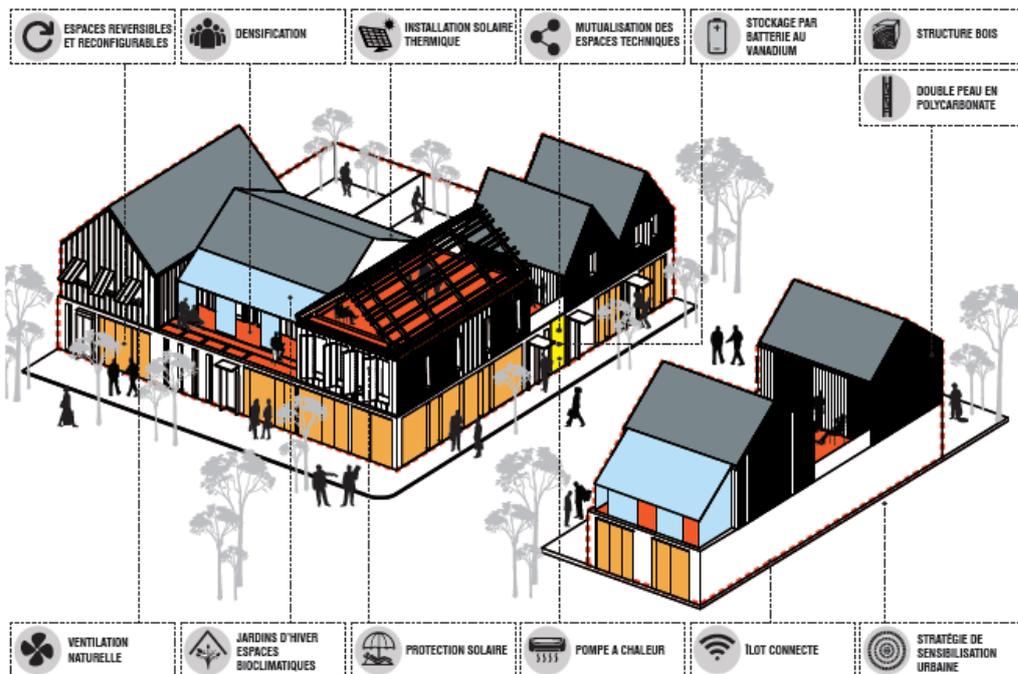
Si on souhaite limiter l'étalement urbain, il faut travailler sur le périurbain : il est peu dense et des fonciers ne servent plus, tout en étant proches des métropoles. Travailler à des **projets de densification maîtrisée dans les gabarits urbains existants.**

Plusieurs types d'intervention sont présentées, notamment :

- **sur des tissus de grands ensembles souvent peu denses**, au sein desquels le foncier disponible peut être réutilisé et valorisé sans pour autant densifier au plafond du PLU ;
- **dans des zones industrielles dans lesquelles on peut proposer de la mixité de fonction, permettant de faire cohabiter activités et logements.** Ce qui est le plus complexe sur ces opérations est de gérer les flux (distinguer les voies de desserte pour les activités et pour le résidentiel). Il constate par ailleurs qu'il existe un potentiel de construction de logements sur les toits des zones d'activités ;
- **sur le pavillonnaire où la demande d'accompagnement de la mutation de ces zones est exprimée par les élus, en particulier pour répondre aux besoins de petits logements.** On constate ainsi qu'il est possible de doubler le nombre de logements en proposant des logements de typologies diversifiées (maisons en bandes, imbrication de logements) tout en conservant des espaces verts. Ce type d'opérations est fait plutôt avec des coopératives HLM (exemple de Gennevilliers). L'objectif est que ces bâtiments deviennent des piles urbaines. Conçus avec des matériaux biosourcés, ils stockent l'énergie et versent le surplus au voisin. La pile urbaine, travaillée en partenariat avec EDF permet une gestion et distribution de l'énergie via le numérique. EDF y a trouvé son intérêt car n'a pas à gérer les pics de consommation ;
- **en milieu rural, la problématique porte sur la transition écologique de la forme du lotissement.**

## EFFET BAS CARBONE

## LA PILE URBAINE



Selon Mirco Tardio, la concertation avec les habitants doit être cadrée, car les attentes des usagers pourraient être contradictoires avec les objectifs environnementaux et paysagers poursuivis. Le souhait de vie est d'être à la campagne avec le même confort qu'à la ville, avec un modèle plus durable.

Les formes (« raquette ») de développement à une dizaine de km du bourg, avec un habitat de mauvaise qualité, une utilisation du foncier non considérée et un recours nécessaire à la voiture est à dépasser, il faut proposer autre chose ! Il est possible d'aller vers « le quartier campagnard », et de différencier l'offre par la qualité, sans forcément de jardins pour tous.

Les solutions proposées passent par :

- **la densification maîtrisée de bourgs existants ;**
- **couplée à l'aménagement d'espaces publics, de lieux d'échanges sociaux** pour trouver une alternative aux ronds points, une trame d'espaces constituée de la place, de la rue maîtresse, la venelle, le signal, le parc campagnard, le parking... ;
- **la mobilisation de la ressource locale et les circuits courts en mobilisant des matériaux biosourcés et bas carbone ;**
- **la mobilisation des outils numériques pour offrir de nouveaux types de mobilités et étudier leur mutualisation ;**
- **un habitat diversifié** comme l'illustre le cas du Parray en seconde couronne de Paris.

ur la question de l'approche économique, il fait le constat que le seul modèle qui fonctionne actuellement est celui des coopératives type bailleur social qui peuvent réinjecter du financement dans la recherche et l'innovation (bioclimatisme, matériaux biosourcés,...).

Anne Fraisse demande si les modèles d'éco-conception présentés par Mirco Tardio sont réalisés ou en études. Les projets présentés sur le tissu pavillonnaire sont en réalisation. Sur les zones d'activités, une SA est en développement avec Eiffage .

Les projets sur les grands ensembles seront opérationnels lors du prochain mandat municipal de Gennevilliers, en lien avec OPH, hors ANRU. Selon Mirco Tardio, l'ANRU est pertinent et nécessaire quand les Grands Ensembles présentent des dysfonctionnements importants irréversibles. Les opérations de valorisation du foncier présentées sont un modèle

adapté dans les cas où il y a nécessité d'une réhabilitation thermique ou d'une amélioration de l'habitat HLM.

**L'USH s'interroge sur le modèle économique présenté en matière de grands ensembles. Si cela était viable on n'aurait pas besoin de l'ANRU.** Ce modèle de densification avec panneaux photovoltaïques en autoconsommation collective ne suffit pas. Les problématiques sont plus complexes avec des questions intrinsèques au bâti. Ces projets nécessitent un investissement public colossal, comme l'a illustré le dernier Comité d'engagement à Gennevilliers où des compléments financiers très importants ont été demandés à l'ANRU.

### **« Smart Territoires, mode d'emploi : cas d'usage et réalisations » par Smart Use**

Marie-Françoise Guyonnaud intervient par la suite pour développer le cas du Perray en Yvelines. Smart Use est une société privée experte en Développement durable, participation citoyenne, Smart Building et Smart City qui accompagne les entreprises et les territoires dans leur transition numérique, énergétique et sociale.

Marie-Françoise Guyonnaud précise que le **contexte du Perray est celui d'un territoire de la grande couronne parisienne où l'on compte 2,6 voitures par ménage. L'enjeu est d'avoir le courage collectivement d'aller plus loin sur le volet automobile en développant de nouvelles approches liées à la mutualisation de l'usage d'un actif et non sa propriété.**

Dans cette collectivité, qui est ISO 50001, tout a été fait en termes de systèmes de management orienté résultats, de dématérialisation d'information afin de **développer une orientation forte sur les services à la population. Pour la partie énergie, les dispositifs de gestion ont été complétés par le développement de capacités de production photovoltaïque (PV) favorisant un schéma d'autoconsommation**, avec la réalisation d'un cadastre solaire pour identifier les potentiels de production de PV.

**En matière d'infrastructures, il est essentiel de travailler leur mutualisation en intégrant la diversité des usages** et l'exemple est notamment donné sur un **dispositif parisien – Paris2Connect** - en appui du développement des mobilités autonomes et de la smart city.

Pour ce faire, il est important d'avoir une vision prospective des nouveaux usages et d'anticiper – a minima dans les infrastructures – leur accueil futur.

En matière d'usages de mobilité, Marie Françoise Guyonnaud interroge l'assistance afin de tester les personnes qui ont déjà utilisé un système d'autopartage. Une seule personne lève le doigt. Marie-Françoise Guyonnaud insiste sur le fait que **pour porter ces nouveaux usages souhaités dans les projets d'aménagement, il faut individuellement tester ces nouvelles solutions et comprendre ce qui permettra ces évolutions collectives.**



En termes de méthode, **le projet s'est construit en s'appuyant sur la participation citoyenne.** Des ateliers se sont tenus dans un ancien bâtiment de la Poste sur du **design de services** dont ont émergé un ensemble d'usages.

10 mois après, **11 emplois en insertion par l'économique ont été créés au sein d'une ressourcerie et d'un magasin participatif qui ont fait revivre le centre-bourg.** Le propre de toutes ces démarches est qu'elles sont participatives, agiles et itératives.

Ce sont les usages (et non du BIM pour le BIM) qui sont au coeur du projet : il doit être travaillé en coût global et en co-responsabilités pour proposer des solutions et services en adéquation avec les objectifs et **garantir des objectifs de performance à la gestion et à l'usage** (cf loi de Pareto : 80% des enjeux sur le cycle de vie sont dans la gestion et l'usage) . L'enjeu a notamment consisté à **créer des communs numériques.** Cela nécessite une approche itérative et

agile pour accompagner de nouveaux usages : **on prototype les services avec les habitants pour répondre à un enjeu du territoire**. A ce jour, la ville est partie prenante d'un **programme TIGA de la région Ile-de-France pour lancer un laboratoire des nouveaux usages et essaimer sur les territoires dit péri-urbains, partageant les mêmes enjeux / problématiques de transition**.

José Michael Chenu constate qu'il y a un **grand absent : les entreprises**. Or il y a 25 ans on habitait près de l'**entreprise**. Comment s'intéresse-t-on à l'entreprise, qui est aussi une source de gisement du territoire ? On constate aujourd'hui que quelques territoires s'intéressent aux territoires de production et cela est véritablement remarquable, mais il y a une politique nationale à construire sur ce sujet.

**Localement ces dimensions sont en effet traitées pour répondre en particulier aux attentes du tissu des PME**. Marie-Françoise Guyonnaud précise que les approches filières et les enjeux du programme national Territoires d'industries sont portés à l'échelle régionale et nationale. **Une collectivité peut faire preuve d'exemplarité** (cf expérience développée localement par la ville du Perray) **et mobiliser le tissu local TPE / PME au travers notamment de la commande publique et des projets développés sur le territoire**. La ville peut agir en catalyseur des énergies locales afin de sensibiliser à des enjeux de transition écologique et énergétique, aux mutations technologiques et notamment numériques, aux évolutions de compétences nécessaires.

Par ailleurs, **la construction même des projets, notamment dans une démarche d'économie circulaire, est source de développement de nouvelles activités (ex : logistique, gestion des ressources, services de proximité ...)** et **renforce la résilience d'activités de production agricoles et artisanales locales**. M. Tardio indique que dans les dispositifs constructifs développés, les filières locales sont privilégiées.

Matthieu Morange du Groupe la Poste est ravi de l'exemple présenté sur le Perray, car le bouquet de services proposé est celui de la Poste.

### **La mutation des services en périurbain à l'aune de la TEE : les initiatives du groupe la Poste et la Poste Immo**

Les territoires périurbains souvent plus éloignés des pôles d'équipements et des services, ce qui nous questionne sur l'offre qui peut être proposée sur ces territoires.

Le Groupe la Poste illustre les différents leviers en matière de transition énergétique et écologique, pour rendre ces territoires plus durables et agréables à vivre, et les actions portées par La Poste Immo :

- Favoriser les mobilités douces des personnes et assurer les livraisons de centre-ville en limitant l'impact sur l'environnement ;
- Moderniser les bâtiments pour leur donner plus d'attrait et de confort et ramener les habitants et les commerces dans les cœurs de ville (Zoom sur le programme cœur de ville..) ;
- Renforcer la performance énergétique de l'habitat et ainsi améliorer la qualité de vie des ménages et lutter contre la précarité.

**Camille Géhin, directrice nationale à La Poste Immo** indique que la Poste est une **entreprise de service industrielle et de proximité** ; c'est une société de services qui a dû prendre de l'avance sur la transition du numérique. **La Poste Immo, c'est l'immobilier de la Poste au service des territoires**.

Camille Géhin retient des interventions que **le périurbain est aussi un modèle qui porte une richesse sur laquelle on peut travailler**. Le niveau de maturité du périurbain permet de donner du sens aux initiatives présentées.

#### **Sur le premier enjeu de la mobilité :**

Récemment, **La Poste a remporté un appel d'offre en Ile-de-France** et proposera à partir de septembre 2019, dans le cadre d'un projet intitulé **FLUO, 20 000 vélos à assistance électrique en location, et ce type d'outil pourra être déployé ailleurs qu'en Ile-de-France**. **La Poste a en effet été une des premières entreprises à développer la flotte électrique**.

**Un autre sujet porte sur la logistique urbaine** : le « e commerce » est consommateur d'énergie, c'est pour cela que la Poste intervient sur ce sujet. **Le groupe développe un maillage territorial puissant de plateformes logistiques, de hubs et la logistique du dernier kilomètre**.

**Le second enjeu est le service à la personne, surtout dans les bourgs et les centre bourgs**. La Poste contribue à

apporter de nouveaux services et à mailler ces services sur le territoire dont le périurbain : **c'est une entreprise de service humaine et numérique** : les facteurs apportent aujourd'hui le service jusqu'à l'habitant avec des dispositifs tels que « veiller sur mes parents » (accompagnement de l'autonomie des habitants en secteur péri-urbain), la tablette numérique pour personnes âgées, le « e carnet de santé ».

**La Poste est également partenaire du programme Coeur de ville en valorisant notamment son patrimoine immobilier vacant souvent situé en coeur de ville pour des initiatives multiples :**

- développement du coworking ;
- réflexion sur les usages des bâtiments postaux ;
- réflexion sur des résidences services seniors.

**Un autre axe d'intervention porte sur la rénovation énergétique, portée au travers des facteurs.** Le facteur permet d'accéder à une population très paupérisée et coupée des acteurs tels que l'ANAH, etc..Il accompagne ainsi la personne dans sa démarche. Cette question de la proximité humaine trouve un très fort écho sur les territoires.

La Poste Immo a développé un outil, « SOBRE », pour diagnostiquer et faire un plan d'action pour la consommation énergétique d'un bâtiment tertiaire.

Adrien Gros demande **si la Poste est prête à aller assurer des services sur des points spécifiques.**

Comptoirs de campagne fait partie des acteurs avec lesquels la Poste travaille depuis quelques années. Camille Géhin précise que **la Poste Immo est capable de développer des grands projets ou d'intervenir sur des petites surfaces à condition qu'il s'agisse d'un usage postal et/ou de bâtiments faisant partie du patrimoine de la Poste.** La Poste propose des services sur différentes typologies de territoires. **Certains modèles fonctionnent comme l'historique des « points de contacts » régulés dans les contrats que la Poste a avec l'AMF, du bureau de Poste en passant par le commerçant franchisé.**

**Le second modèle émergent est celui des points multi-services dans de nouveaux quartiers à partir de 2000 habitants à condition d'être associé en amont du projet pour respecter un modèle économique viable.** Les modèles sont mixtes : physiques, humains, digital. Ce modèle a été construit dans le cadre de l'appel à projet Inventons la métropole du Grand Paris et est en développement en partenariats avec de grands promoteurs immobiliers.

Anne Fraisse remercie tous les intervenants. Les débats du jour ont montré que la transition énergétique et environnementale dans le périurbain porte autant sur l'offre de services qui y est développée, des actions de recyclage du bâti, une nouvelle façon de construire, avec un investissement d'aménageurs qui s'intéressent à ces territoires, ce qui donne espoir. Il reste certes beaucoup à faire, mais toutes ces initiatives sont des premières réponses.

## **Synthèse**

Le rappel introductif de François Ménard visant à mieux cerner le fait périurbain et les enjeux auxquels ces territoires sont confrontés, a permis d'aborder le périurbain dans sa diversité et sa richesse. La controverse présentant ces territoires comme victimes ou repoussoirs ou au contraire des territoires de destination répondant à une autre aspiration n'est certes pas soldée. Néanmoins le groupe de travail a fait le choix de travailler sur l'ensemble des potentialités que ces territoires périurbains recouvrent.

Son acception s'est donc voulue très large, englobant dans les exemples pris notamment par Mirco Tardio l'évolution possible des grands ensembles au titre de la périurbanité des lieux par rapport à la ville centre. Le périurbain est-il plutôt le territoire qui n'est plus sous influence d'une intercommunalité ? Un premier élément de consensus a émergé de la séance : il n'est pas nécessaire ni souhaitable de donner une définition du périurbain, encore moins de stigmatiser ; il existe une pluralité de contextes et de richesses, sur lesquelles s'appuyer pour l'avenir et évoluer.

Quelles pistes d'évolutions possibles pour ces territoires dès lors ? Les exemples présentés sont revenus sur **l'ensemble des potentiels qu'offrent ces territoires dont la transformation peut passer par :**

- **son renouvellement urbain** : par densification en ville centre, construction sur des dents creuses, par densification du tissu pavillonnaire, par mutation des zones d'activités pour tendre vers des zones plus mixtes ;

- **l'invention de formes urbaines plus innovantes, une offre de logements plus adaptée.** Il est souligné un certain rejet de la forme du lotissement, de son empreinte sur le territoire, de sa consommation foncière, et souvent de la qualité médiocre de son bâti, qui peut laisser place à une organisation spatiale de maisons écologiques moins prégnante sur le territoire. **La gageure tient néanmoins à pouvoir construire autrement, plus durable dans une économie du lot à bâtir.** Le cas de Loupiac a montré les fortes attentes des habitants et usagers des territoires de création de lieux de solidarité, de constructions de logements respectueuses de l'identité des lieux, laissant aussi la place à l'hébergement d'urgence pour accueillir des migrants ;
- **la mobilisation des ressources locales souvent très riches** qu'il s'agisse de l'économie locale (développement de filières, en appui de l'économie sociale et solidaire, en appui des TPE, PME présentes), des ressources naturelles (exploitation des matériaux, potentiel de biodiversité, etc) ;
- **la mise au point de projets en réseaux, moins centralisés**, passant par la promotion de circuits courts notamment alimentaires et le développement de nouveaux outils de stockage de l'électricité (piles électriques) ouvrant de nouvelles voies en termes d'autoconsommation ;
- **la mobilisation de ses habitants, usagers** en développant des projets participatifs. La gouvernance de ces territoires peut être également source d'efficacité et d'innovation, car permettant un **lien plus direct à l'utilisateur**, aux techniciens des villes et à leurs élus ;
- **le développement de nouveaux services.** En, ce sens le groupe la Poste développe un ensemble de bouquets de services aux usagers qui rencontrent un fort écho sur les territoires et permettent de toucher des populations les plus précarisées et éloignées des dispositifs d'aides publiques. Il s'agit également de repenser les services à partir de l'utilisateur, ses pratiques et ses besoins. De nouveaux outils numériques comme le BIM permettent d'intégrer la question des services futurs liés à la gestion d'un bâtiment, d'un quartier, dès la phase de conception. Ils contribuent ainsi à **la réalisation d'approches en coût global et au rapprochement entre objectifs du projet et attentes des usagers.**

De l'ensemble de ces échanges on constate donc que **l'aménageur a toute sa place sur ces territoires, au titre d'une forme de « contrat ville campagne »**, ce qui est un message riche d'espoirs et de perspectives.