

AGENCE HAUTS-DE-FRANCE 2020-2040

# COLLÈGE DE PROSPECTIVE

CHANTIER

QUELS  
CENTRES-VILLES  
À L'HORIZON  
2040 ?

RECUEIL DES TRAVAUX



DÉCEMBRE 2021



# PRÉAMBULE



Objet de toutes les attentions politiques depuis quelques années, les centres-villes jouent un rôle majeur comme centres économiques, culturels, cadres privilégiés de nos services publics et de nos loisirs et bien sûr espaces de vie pour ses habitants. Les difficultés auxquelles certains d'entre eux font face, perte d'attractivité résidentielle, vacance commerciale, etc., sont à l'origine de la mise en place de nombreux dispositifs de soutien, pour ces lieux dont les Français rappellent, enquête d'opinion après enquête d'opinion, leur fort attachement.

Pour appuyer ses dispositifs, la Région Hauts-de-France a souhaité, dès 2019, mettre en place une réflexion prospective sur l'avenir des centres-villes pour les vingt prochaines années. Ce travail a été confié à l'Agence Hauts-de-France 2020-2040, qui anime le collège de prospective, lieu d'échanges, de partages, de créativité autour des enjeux du futur. Suite à la crise sanitaire, le programme initialement envisagé par l'équipe projet lors du lancement du chantier en décembre 2019 a dû être adapté pour poursuivre les échanges, garder les liens avec les partenaires et aboutir à une vision partagée.

Cette crise sanitaire a eu, et a encore, de forts impacts sur de nombreux domaines, économiques comme sociétaux, en France et partout dans le monde. Pour les centres-villes, elle a joué un rôle de catalyseur, en accélérant les mutations en cours, en permettant de prendre le temps de la réflexion sur nos modes de vie. Il a ainsi été frappant pour nous de voir à quel point des facteurs de changement identifiés avant la crise se sont révélés majeurs depuis deux ans, à l'image du télétravail. Dans ce contexte, cet exercice prospectif d'aide à la décision, de structuration de la connaissance en s'appuyant sur les transformations en cours, a trouvé toute sa pertinence au fil du temps. Son ambition, loin d'imposer un modèle normatif, est de partager, alerter sur les évolutions à venir, soutenir les collectivités dans leur vision de long-terme.

Ce rapport compile l'intégralité des **analyses prospectives pour les 22 facteurs de changement** identifiés collectivement, les **grandes tendances** qui ont été repérées suite à ce travail d'analyse, leur synthèse sous la forme de **défis pour les centres-villes**, et les **scénarios** (tendanciel ou de rupture) qui en découlent. Sa publication marque la fin d'une étape, celle de l'analyse prospective. Pour autant, cela ne signifie pas que l'Agence Hauts-de-France 2020-2040 cesse ses travaux sur le sujet, bien au contraire. Les centres-villes restent un axe fort de la politique régionale pour les années à venir, et l'Agence continuera de l'appuyer, en travaillant à la diffusion de ces résultats, et conservera une veille active sur les transformations à l'œuvre.

Nous espérons que vous trouverez un intérêt à la lecture de ce recueil, fruit d'une réflexion collective menée pendant près de 2 ans.





# SOMMAIRE



## 7

### Une démarche prospective collective

- La démarche : pourquoi un chantier centre-ville ? Comment a-t-il été mis en place ?
- Le système de variables : l'identification des facteurs de changement, leurs interactions, le champ des possibles

## 15

### Les défis à l'horizon 2040

## 27

### Les scénarios

- Le champ des possibles
- Scénarios de rupture
- Le centre-ville face à une crise sanitaire endémique
- Le centre-ville face à un fort réchauffement climatique

## 39

### Les facteurs de changement

- Chacun des 22 facteurs de changement identifiés lors des ateliers participatifs est détaillé dans une fiche dédiée : passé - présent - futurs possibles

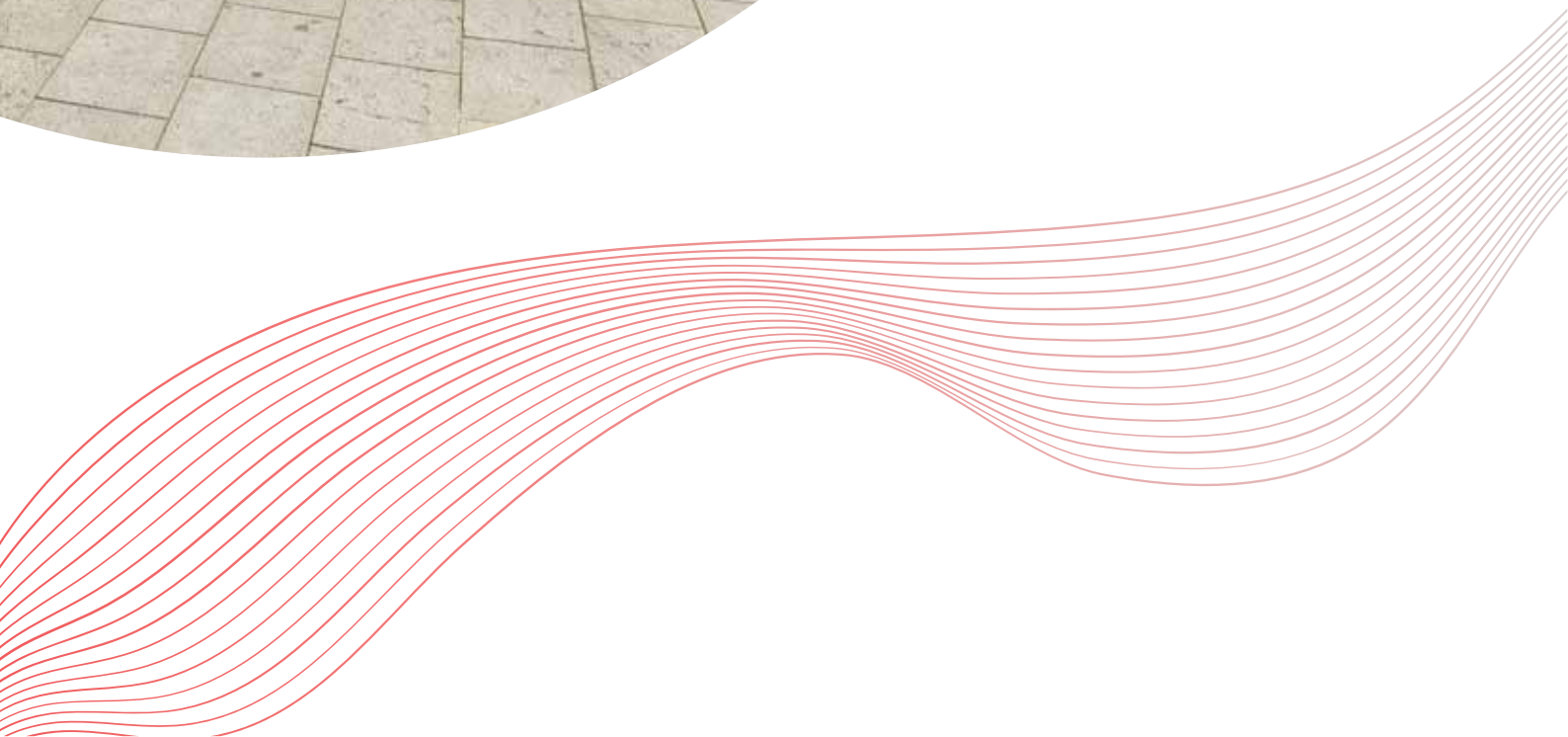
## 189

### Annexes

- Les lettres thématiques
- Les références bibliographiques



# UNE DÉMARCHE PROSPECTIVE COLLECTIVE







# LE CHANTIER PROSPECTIF « QUELS CENTRES-VILLES À L'HORIZON 2040 ? »

## UNE DÉMARCHE DE SOUTIEN AUX CENTRES-VILLES RÉGIONAUX

Les centres-villes français sont soumis depuis plusieurs années à une triple mutation : transformation de l'offre commerciale (e-commerce, évolution des attentes des consommateurs, développement du low-cost...), évolution de la notion de chef-lieu (rationalisation des cartes administratives, judiciaires ou hospitalières...) et périurbanisation croissante de l'habitat et des commerces, mais aussi des services administratifs, des équipements sportifs ou culturels, des lieux de santé... Ces mutations entraînent une dilution de la centralité qui fragilise les centres-villes, leur dynamique commerciale et leur attractivité résidentielle. Cette vulnérabilité est particulièrement élevée dans les centres-villes et centres-bourgs de la région Hauts-de-France, où elle se traduit par une vacance commerciale et résidentielle forte.

Dans ce contexte, la Région Hauts-de-France a mobilisé le collège de prospective pour explorer les transformations à venir, avec deux partis-pris importants : le maintien des centres-villes d'une part, et le maintien des commerces en centre-ville d'autre part, des choix stratégiques qui se reflètent dans les dispositifs de soutien mis en œuvre par la Région en parallèle. Pour autant, la dimension commerciale n'est pas la seule à l'œuvre dans ces espaces. Au contraire, le centre-ville est le résultat de la cohabitation, sur un périmètre restreint, d'un ensemble de fonctions aussi bien complémentaires que concurrentes : commerces, services de proximité, services publics, culture, loisirs, tourisme, lieu de vie, etc. Le chantier prospectif a donc pour ambition de prendre en compte l'ensemble des dimensions impliquées par la multifonctionnalité des centres-villes, et pas uniquement sa fonction commerciale, aussi importante soit-elle.

Les définitions du centre-ville sont multiples, et évoluent dans le temps et dans l'espace. Il n'existe d'ailleurs pas un centre-ville type, mais des centres-villes, avec des spécificités propres, au sein desquels les fonctionnalités évoquées plus haut sont plus ou moins représentées (forte fonction touristique ici, forte dimension commerciale là, importance des loisirs ailleurs...). On parle d'ailleurs de « centre-ville » par facilité de langage, mais toutes les centralités, quelle que soit leur taille, sont potentiellement concernées. Cette démarche n'a donc pas vocation à élaborer un discours universaliste, mais plutôt à constituer une « boîte à outils » modulable, permettant à tous de se saisir des aspects les plus prégnants sur son territoire.

Trois partis-pris ont ainsi orienté tout le chantier prospectif :

- parti-pris 1 : pas de critère de taille de la commune
- parti-pris 2 : croisement des thématiques
- parti-pris 3 : une démarche expérimentale et flexible

## Le collège de prospective : un espace de réflexion prospective ouvert à tous

Porté par l'Agence Hauts-de-France 2020-2040, le collège de prospective offre un cadre d'échanges, de production, de créativité autour des enjeux du futur, et de partage d'expertise prospective au service des politiques régionales.

Les travaux du collège investissent des sujets d'intérêt régional, à partir de méthodologies ad hoc, visant à prendre de la hauteur, à nourrir pertinemment les réflexions et stratégies régionales, d'enrichir la connaissance collective, mais également de mobiliser différents acteurs au profit du développement régional et territorial.

Articulés autour de quatre piliers, les chantiers confiés au collège de prospective visent :

- à produire de la connaissance, systémique et pluridisciplinaire, qui irriguera les réflexions régionales,

- à offrir un espace d'expression au profit de l'intelligence collective : la capacité des acteurs à se repérer mutuellement, à dialoguer, à faire émerger des idées, à conduire ensemble des actions est déterminante. Les acteurs territoriaux (collectivités territoriales, services de l'Etat, acteurs économiques, organisations professionnelles, consulaires, universités etc.) sont mobilisés au sein du collège pour faire valoir leurs expériences, expérimenter et ainsi contribuer à la connaissance régionale,

- à capitaliser et connecter l'information recueillie, à identifier des problématiques émergentes et/ou innovantes,

- à diffuser, valoriser et partager la connaissance, en structurant des réseaux d'acteurs, en communiquant via différents médias de diffusion (publications, webinaires, sessions de formation, ateliers prospectifs...).



## UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE IMPACTÉE PAR LA CRISE SANITAIRE

Le collège de prospective (cf. encadré p.7) a pour ambition de mettre l'intelligence collective au service d'un sujet complexe par sa multidisciplinarité. La dimension partenariale était donc primordiale dans la conception du projet. Cette caractéristique a été mise en œuvre dès le lancement du chantier, qui a mobilisé une centaine de participants à Lille (cf. encadré sur les cafés de la prospective). Ouvert à tous, le chantier a eu à cœur de réunir des représentants issus des quatre grandes familles d'acteurs : les collectivités territoriales, la société civile (notamment le milieu associatif), les partenaires institutionnels (État, Chambres de Commerce et d'Industrie, Chambre de Métiers et de l'Artisanat, agences d'urbanisme, etc.) et le monde universitaire.

Un groupe de volontaires issus de ces différentes sphères a été mis en place à l'issue de la séance de lancement, avec l'objectif de participer à une série d'ateliers prospectifs répartis sur le territoire régional. Ces travaux ont toutefois été impactés par les conséquences de la crise sanitaire et des confinements successifs, et la mise en œuvre du chantier a donc dû être adaptée à ces contraintes. Le parti-pris de flexibilité et d'expérimentation cité plus haut a donc été crucial pour la réussite de la démarche.

Deux ateliers ont toutefois pu être menés en présentiel, à Lille avec les étudiants de l'IAE, et à Amiens avec le groupe prospectif issu de la séance de lancement. Ce travail collégial a abouti à l'identification de 22 variables clés, porteuses d'évolutions majeures et ayant un impact direct ou indirect sur les centres-villes régionaux. Ensemble, ces variables forment un système, fait d'influences plus ou moins réciproques, sur lequel des explorations de trajectoires tendanciennes ou de ruptures ont été édifiées.

Suite à cette caractérisation, le chantier s'est attelé à analyser le comportement de chacune de ces variables et leur évolution passée, présente et future. Cette étape a donné lieu à l'élaboration des fiches variables compilées dans la 4e partie de ce document, « les facteurs de changement ». En parallèle, et suite aux mesures de distanciation physique, le chantier a exploré dans le cadre de lettres d'information périodiques les enjeux mis au jour ou accentués par la crise sanitaire pour les centres-villes (une partie de ces lettres est reprise dans l'annexe de ce recueil).

Une fois les facteurs de changement analysés, il a fallu mettre en relation ces différentes variables, ceci afin de mieux comprendre leurs interrelations et leurs influences réciproques, mais aussi afin d'identifier d'éventuels antagonismes ou points de conflits futurs du système. Ce travail a aussi été utile pour identifier les tendances lourdes, les ruptures possibles et les signaux faibles, qui sont autant d'enjeux pour l'avenir de nos centres-villes et qui sont présentés dans la 2e partie de ce document.

La dernière étape s'est focalisée sur l'élaboration des différents scénarios : d'une part, le scénario tendanciel, qui dessine la trajectoire des centres-villes « toutes choses égales par ailleurs » d'ici les vingt prochaines années ; d'autre part, deux scénarios de rupture basés sur des hypothèses trans-

formatrices fortes (maintien de la distanciation physique ; accélération du réchauffement climatique). Ces scénarios sont présentés dans la 3<sup>ème</sup> partie du recueil.

### ET ENSUITE ?

Si ce recueil signifie l'achèvement de la phase productive du chantier « quels centres-villes à l'horizon 2040 ? », il n'implique pas la fin de la démarche prospective centre-ville : la question des centres-villes reste centrale, aussi bien dans la politique régionale des Hauts-de-France que dans l'actualité nationale. Des résultats prospectifs identifiés grâce à ces travaux seront mis à profit dans le cadre des différents dispositifs régionaux, en particulier pour les résidences<sup>1</sup> et l'appel à projet centres-villes centres-bourgs<sup>2</sup>. Les lettres d'informations, qui ont rencontré un fort succès avec presque 200 abonnés, poursuivront leur existence sous un nouveau format fusionné, le sujet centres-villes continuant d'y être évoqué au gré de l'actualité.

### Les cafés de la prospective : amorcer la réflexion, recueillir les aspirations

La réunion de lancement, qui a eu lieu le 3 décembre 2019 à Lille, a réuni une centaine de participants venant d'horizons divers. Une dizaine de tables rondes, sous le format « cafés de la prospective », ont permis de recueillir les aspirations des participants pour les centres-villes régionaux. Cette séance plénière devait être suivie de plusieurs ateliers prospectifs, mais suite à la crise sanitaire, seuls deux d'entre eux, portant sur les facteurs de changement, ont pu avoir lieu.



L'ensemble des échanges a fait l'objet d'un recueil d'aspirations, disponible en ligne sur le site de l'Agence : <https://2040.hautsdefrance.fr/download/centres-villes/>

<sup>1</sup> <https://2040.hautsdefrance.fr/les-residences/>

<sup>2</sup> <https://2040.hautsdefrance.fr/un-plan-daction-de-la-region-pour-redynamiser-les-centres-villes-et-les-centres-bourgs/>

# LES GRANDES ÉTAPES

## DÉCEMBRE 2019

Séance de lancement  
9 "cafés de la prospective"  
Une centaine de participants  
d'horizons variés  
Une **exposition** sur les centres-  
villes

## JANVIER 2020

**Atelier idées reçues et  
facteurs de changement** avec  
les étudiants de l'**IAE de Lille**  
30 participants

## FÉVRIER 2020

**Atelier diagnostic prospectif**  
Atelier changement climatique  
avec le **CERDD**  
**Amiens** - 30 participants

*début de la crise sanitaire et  
adaptation du chantier aux  
nouvelles modalités  
organisationnelles  
(distanciation physique)*

## AVRIL 2020

Lancement des **lettres  
d'informations** "Le collège de  
prospective au temps du  
coronavirus"

## MAI 2020

Identification des **facteurs de  
changement** à partir du matériau  
collecté dans les ateliers

## JUIN À DÉCEMBRE 2020

Élaboration des 22 **fiches  
variables**  
Élaboration du **système** de  
variables

## JANVIER À JUIN 2021

Synthèse des enjeux  
**Scénarios prospectifs**  
Préparation du recueil

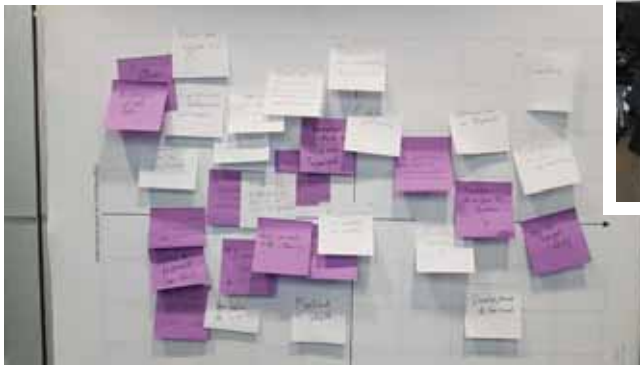
## L'IDENTIFICATION DES FACTEURS DE CHANGEMENT

Afin d'identifier les facteurs de changement à l'œuvre dans les centres-villes, deux ateliers ont été organisés début 2020. Ces deux ateliers qui se sont tenus de façon parallèle ont mobilisé deux publics différents : d'une part les étudiants de l'IAE de Lille et, d'autre part, les partenaires qui se sont portés volontaires suite à la séance de lancement. Chaque atelier avait le même objectif : se doter d'une représentation partagée de l'existant et identifier les facteurs susceptibles d'influencer fortement l'avenir des centres-villes en région Hauts-de-France. Ces facteurs de changement, ou variables prospectives, peuvent être liés aux conditions physiques et climatiques, aux aspects démographiques et sociaux, aux dimensions économiques et politiques, etc. Les facteurs de changement peuvent être aussi bien externes qu'internes. Les facteurs internes sont maîtrisables sur le territoire, contrairement aux facteurs externes qui sont régis par des acteurs extérieurs sur lesquels le territoire n'a aucune influence (ex. : le prix du baril de pétrole ou la politique agricole commune).

Dans chaque atelier, après un exercice d'identification des idées reçues visant à les mettre en condition, les participants

ont été regroupés en petits groupes de 6-8 personnes. Après un temps de réflexion individuelle pour lister les changements et repérer les inerties, chaque idée était débattue par le groupe et hiérarchisée sur un graphique à deux axes : importance de l'impact, degré d'incertitude.

Les sept groupes ont ainsi produit sept graphiques, dont la consolidation (cf. graphique ci-dessous) a permis de repérer vingt-deux variables déterminantes pour l'avenir des centres-villes. Du point de vue prospectif, il est intéressant de noter que ce travail collectif, initié avant la crise sanitaire, avait identifié le télétravail comme un facteur de changement, mais plutôt dans la catégorie « signal faible ». Aujourd'hui, après plus d'un an de télétravail intensif, il est probable que cet item apparaîtrait davantage dans les tendances lourdes : la crise sanitaire a eu un effet accélérateur sur un grand nombre des variables identifiées au préalable, comme le montrent les analyses réalisées dans les fiches variables.

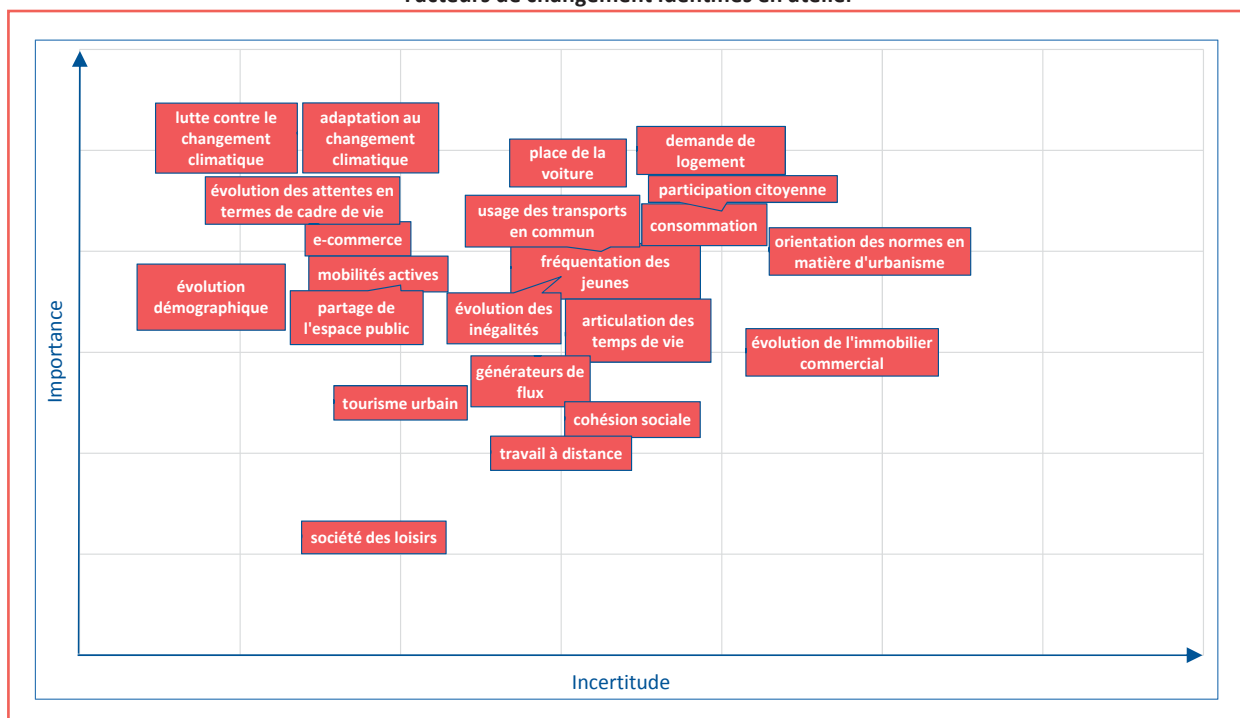


© Région Hauts-de-France



© Région Hauts-de-France

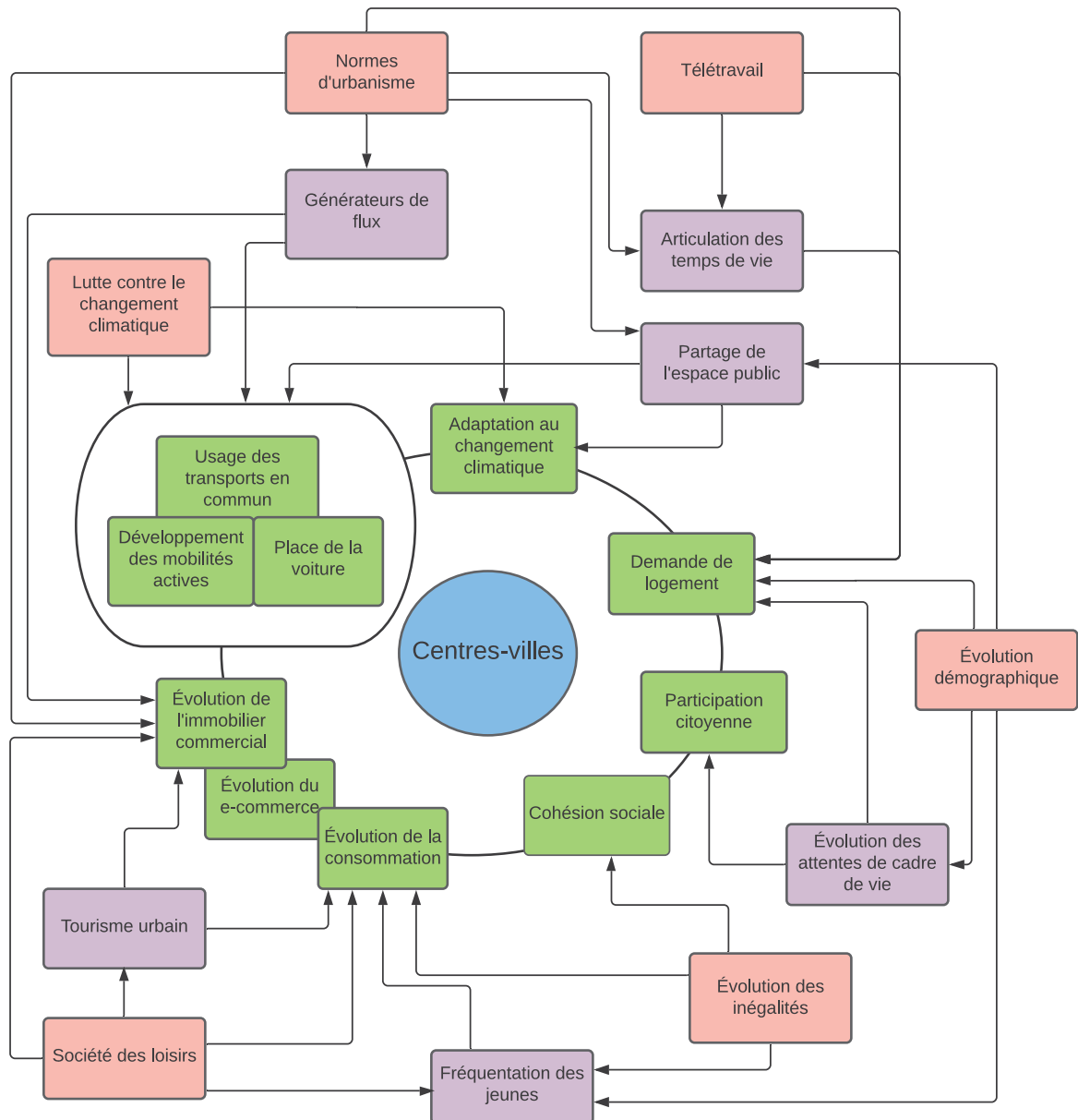
Facteurs de changement identifiés en atelier



# LE SYSTÈME DE VARIABLES

Les variables identifiées lors des ateliers prospectifs sont porteuses d'évolutions majeures ayant un impact direct ou indirect sur les centres-villes. Les relations mises en évidence dans le système présenté ci-dessous correspondent aux influences principales déterminées dans l'analyse de chaque fiche ; elles ne prétendent pas à l'exhaustivité. Ces relations d'influence peuvent évoluer dans le temps et dans l'espace.

Centré sur les centres-villes, ce système ne cherche pas à mettre en évidence les autres relations qui peuvent exister entre les variables présentées quand le centre-ville n'en est pas l'objet final.

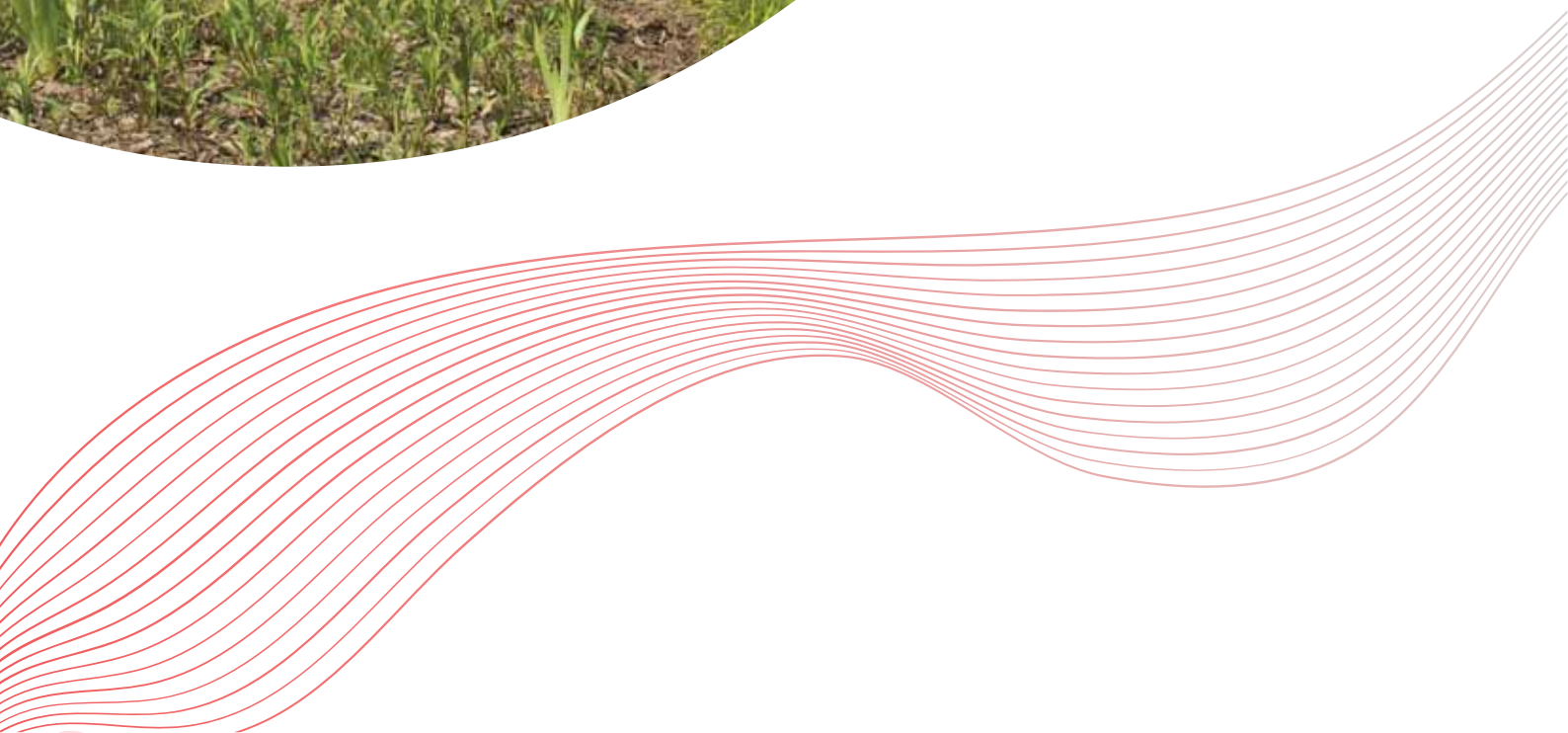


*Note de lecture : les variables roses sont des variables externes faiblement influençables par les acteurs régionaux. Les variables vertes sont des variables qui ont une influence directe sur les centres-villes, elles sont aussi susceptibles de s'influencer entre elles (par exemple, le sous-système transports a des influences réciproques avec la variable demande de logement). Les variables violettes sont des variables intermédiaires, qui influencent et sont influencées.*





## LES DÉFIS À L'HORIZON 2040







# LES GRANDS DÉFIS

Les 22 facteurs de changement identifiés par le collège de prospective et analysés dans les fiches variables (partie 4 du présent recueil) permettent de repérer les principales tendances prospectives qui toucheront les centres-villes dans les vingt prochaines années. Il s'agit de l'aboutissement du travail d'analyse réalisé dans le chantier « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? », permettant d'aborder de façon synthétique les évolutions étudiées.

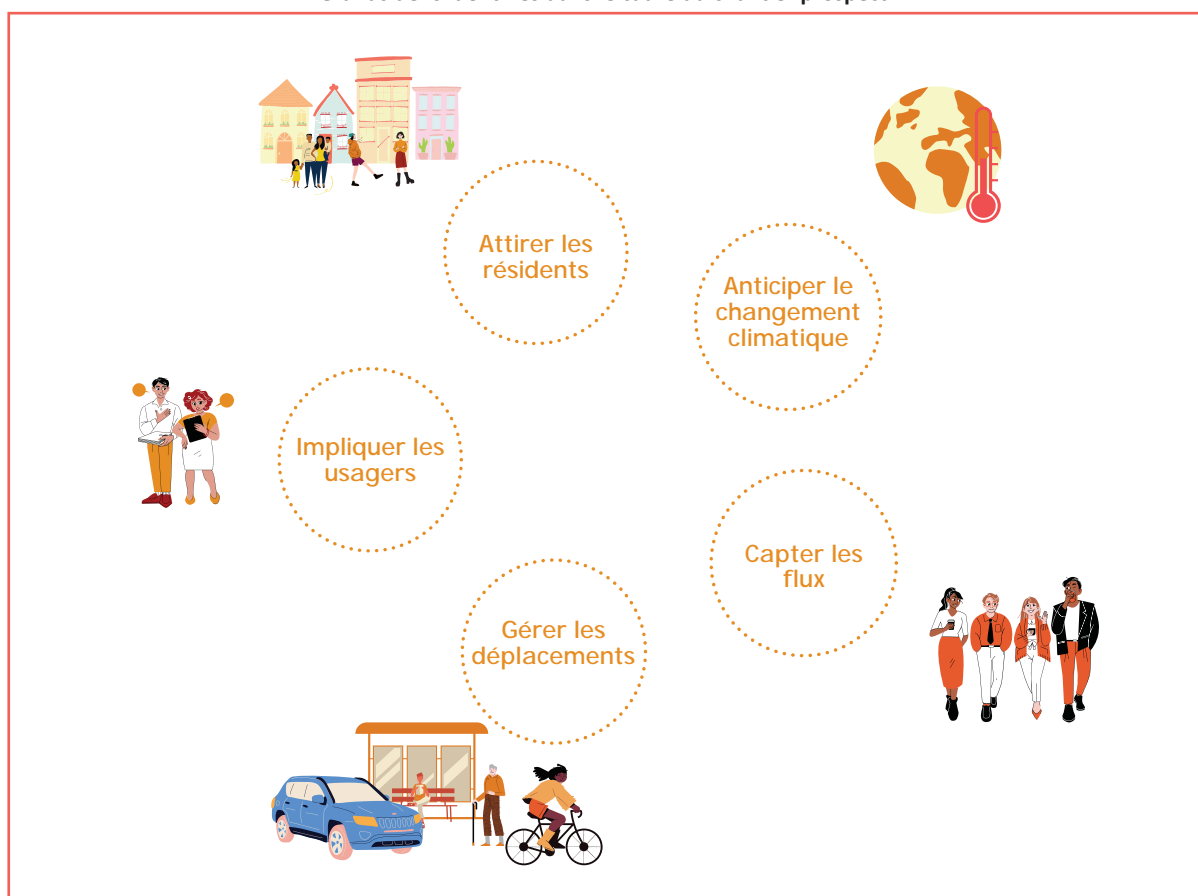
Ces tendances peuvent être regroupées en plusieurs catégories selon leur probabilité de réalisation et l'ancienneté du phénomène :

- les certitudes : les événements évoqués dans cette partie ont le plus fort degré de probabilité, lié soit à leur forte inertie (en matière démographique par exemple), soit à l'importance prise par le phénomène ces dernières années, avec souvent un effet catalyseur majeur de la crise Covid (le télétravail à domicile par exemple) ;
- les tendances lourdes : orientations inscrites sur une longue période, leur probabilité de réalisation est néanmoins inférieure à celle des certitudes, ces tendances étant soumises à l'action ou la réaction de certains groupes d'acteurs, ou à l'existence de certains signaux faibles permettant de remettre en question ces orientations (par exemple pour la taille des véhicules) ;
- les phénomènes émergents : émergents à l'échelle régionale (mais pas forcément pour d'autres territoires hors région), ils sont d'apparition plus récente et leur probabilité de réalisation dépend davantage de l'action des différents acteurs impliqués (par exemple pour le développement du vélo en ville). Leur pérennité déterminera leur statut de tendance.

Ces transformations en cours, dont la plupart a même été accélérée par la crise sanitaire, amènent les centres-villes de la région à se confronter à un ensemble de défis. Ces défis peuvent être synthétisés en cinq grandes familles, exposées en page 22 : attirer les résidents, capter les flux, gérer les déplacements, impliquer les usagers et anticiper le changement climatique.

Toutefois, des signaux faibles discernés dans le cadre de ces travaux pourraient avoir un effet de rupture sur les tendances évoquées plus haut. Il s'agit donc de points à surveiller, listés page 24.

## Grands défis identifiés dans le cadre du chantier prospectif



## LES CERTITUDES LEURS CONSÉQUENCES

### VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Les conséquences du vieillissement de la population sont multiples pour les centres-villes : perte d'autonomie, difficulté à conduire, augmentation du nombre de ménages de petite taille...

### LUTTE RENFORCÉE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Pour les centres-villes, cette lutte se traduira principalement par des mesures de restriction sur les voitures, avec par exemple l'interdiction des voitures thermiques, et le développement de zones à faible émission et/ou à trafic limité.

### DÉVELOPPEMENT DU TÉLÉTRAVAIL, PRINCIPALEMENT À DOMICILE

La diminution de la présence des emplois de bureau va limiter la génération de flux à destination des centres-villes, en particulier les plus grands. Cette évolution impacte l'offre de restauration et la commercialité. Les migrations résidentielles se pensent davantage autour de la recherche d'un meilleur cadre de vie.

### PIC DE JEUNES À L'HORIZON 2040

Les jeunes sont moins attirés par la dimension commerciale du centre-ville, et sont très demandeurs d'activités de loisirs autres et d'activités sociales. Ils sont aussi moins motorisés. Ils contribuent fortement au dynamisme des centres-villes.



## LES DÉFIS POUR LES CENTRES-VILLES



Adapter les centres-villes au vieillissement de la population, notamment en sécurisant la marche (les plus de 75 ans sont surreprésentés dans les accidents de circulation), en prévoyant une offre adaptée de logement et de services, notamment en santé.



Participer aux mesures d'atténuation du changement climatique et accompagner la transition, notamment vers un mode de vie avec moins de voitures, et moins consommateur en énergie (cf. réseaux de chaleur).



Compenser la baisse des flux en faisant preuve de créativité, afin de diversifier les usages possibles du centre-ville. Pour les petites villes, il s'agit également d'attirer de nouveaux flux avec des espaces de co-working.



Développer des activités de loisirs autres que commerciales, aménager les espaces publics pour favoriser la flânerie et les liens sociaux. Développer l'offre de transports alternative à la voiture.

### DE PLUS EN PLUS DE MÉNAGES D'UNE PERSONNE

La demande de logements de petite taille va augmenter pour répondre aux besoins de ces ménages, qui vivent plus souvent en centre-ville. La demande de logement peut également concerner des biens adaptés à la colocation ou au télétravail.



Renforcer l'attractivité des logements de centre-ville en développant une offre de logements adaptés aux ménages de petite taille, diversifier les formes d'habitat (logement intergénérationnel, colocation, résidences services...).

### DES FLUX DE PLUS EN PLUS IMMATÉRIELS

Le poids de certains générateurs de flux, comme les services administratifs privés et publics, diminue. Cette tendance contribue à la diminution de certains flux captifs, et à la réduction de certaines enseignes en ville, notamment les agences bancaires.



Compenser la baisse des flux, en faisant preuve de créativité, afin de diversifier les usages possibles du centre-ville. Aménager les espaces publics pour favoriser la flânerie et les liens sociaux.

### UN E-COMMERCE CROISSANT, PRIVILÉGIANT LA LIVRAISON À DOMICILE

Certains achats se faisant en ligne, le e-commerce contribue à la diminution des flux en centre-ville.

En outre, les livraisons qui se multiplient contribuent à augmenter les déplacements et donc la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.



Comme pour le télétravail, compenser la baisse des flux par la diversification des usages.

En matière de logistique urbaine, renforcer le point relais ; adapter la flotte de livraison vers des modes de transport plus durables.

### UN CHANGEMENT CLIMATIQUE PALPABLE

Davantage d'aléas météorologiques (pluies torrentielles, pics de chaleurs, ouragans...) se traduisent par des risques plus forts pour les centres-villes : inondations pluviales, îlots de chaleur, retrait-gonflement des argiles, et, pour certains territoires, montée du niveau de la mer.



Anticiper l'adaptation des centres-villes aux principaux risques, notamment contre les îlots de chaleur et les inondations : villes moins minérales, laissant la place à la nature, permettant l'absorption de l'eau de pluie là où elle tombe (gestion à la parcelle et désimperméabilisation des sols).

### DES ATTENTES CROISSANTES EN MATIÈRE DE QUALITÉ DE VIE

Les choix résidentiels se font en fonction de critères de qualité de cadre de vie mêlant accès aux services et désir de nature.



Tenir compte des attentes de la population résidant en centre-ville, notamment en matière de diminution des nuisances sonores, de sécurité notamment routière, de qualité de l'air, etc. Renforcer en ville la possibilité de trouver des espaces de nature.

## LES TENDANCES LOURDES LEURS CONSÉQUENCES



## LES DÉFIS POUR LES CENTRES-VILLES

### BAISSE DE LA POPULATION RÉSIDENTE DANS DE NOMBREUX CENTRES-VILLES

Des immeubles inhabités se dégradent et accentuent le manque d'attractivité de ces centres-villes moins animés.



Renforcer l'attractivité des logements de centre-ville en développant une offre de logements adaptés en termes de qualité (rénovation, qualité énergétique) et de réponses aux besoins des ménages (vieillesse, colocation...).  
Lutter contre la vacance de logements.

### DES VÉHICULES DE PLUS EN PLUS IMPOSANTS

Les conflits pour l'usage de la voirie augmentent. Les difficultés à faire cohabiter tous les modes de transport s'accroissent, engendrant des problèmes de sécurité routière.



Faire prendre conscience des enjeux de visibilité et de sécurité routière à l'ensemble des usagers ; renforcer les mesures empêchant les véhicules de se garer sur les trottoirs ou à proximité des passages piétons et amorcer une réflexion sur l'évolution du stationnement ; réduire la vitesse en ville et sécuriser les mobilités actives.

### UNE CONSOMMATION QUI CONTINUE DE CROÎTRE

Même si l'offre commerciale se diversifie, la demande reste élevée. Les évolutions sociétales engendrent des évolutions des attentes. Le report de la consommation de biens vers les services se poursuit et s'accompagne d'une recherche d'expériences dans le secteur des loisirs. Les attentes sur les biens portent à la fois sur la qualité et sur des conditions de production et de distribution plus responsables.



Capter cette consommation et répondre aux nouvelles attentes de consommation en favorisant un positionnement sur des marchés durables et adaptés aux centres-villes concernés. Privilégier les aménagements permettant les parcours et la déambulation favorisant la fréquentation et les achats.

### DES CENTRES-VILLES TRÈS MINÉRAUX

Dans un contexte de croissance des épisodes climatiques extrêmes, l'imperméabilisation des sols rend l'absorption des eaux de pluie plus difficile et la minéralisation renforce les îlots de chaleur.



Anticiper les aménagements urbains en prenant en compte l'adaptation au changement climatique. Favoriser dans les nouveaux aménagements une diminution de la minéralité et de l'imperméabilité de la ville. Changer le regard des usagers sur le beau et le désirable.

### RECHERCHE D'APAISEMENT ET D'UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

La place de la voiture et la vitesse sont réduites dans les centres-villes ; davantage de rues commerçantes sont piétonnisées. Les trottoirs sont mis aux normes pour les personnes à mobilité réduite.



Développer une réflexion globale au-delà de la piétonisation de la rue principale pour favoriser les parcours actifs, sensibiliser l'ensemble des acteurs à un meilleur partage de l'espace public.

### INDIVIDUALISATION DES TEMPS DE VIE

Les temps individuels et collectifs se désynchronisent davantage. Les activités et services basés sur des rythmes classiques ne répondent plus aux rythmes d'une proportion croissante d'usagers potentiels.



Intégrer une plus grande diversité de rythmes, notamment dans les services publics et l'offre de mobilité tout en étant vigilant sur les impacts de ces ouvertures : création de nouvelles inégalités temporelles, nuisances...

### IMPORTANCE DE LA VIE NOCTURNE DANS LES CENTRES-VILLES

Les conflits d'usage nocturnes peuvent augmenter, entre résidents et usagers, entre enjeux environnementaux (pollution lumineuse) et sentiment de sécurité, notamment pour les femmes.



Faire de cette vie nocturne un facteur d'attractivité pour les centres-villes en favorisant une image positive et sûre. Veiller à limiter les conflits et les nuisances potentielles entre habitants et usagers.

### LÉGISLATION PLUS RESTRICTIVE SUR L'ÉTALEMENT URBAIN, FACILITANT LA RÉNOVATION DU PATRIMOINE

La lutte contre l'artificialisation favorise la densification des villes et de ses centres. Elle incite à la rénovation des friches.



Favoriser la réhabilitation des friches urbaines, l'occupation des dents creuses et la densification en veillant à préserver des espaces de nature, pour que le centre-ville reste agréable à vivre et à fréquenter au regard des attentes en matière de qualité de vie et de l'adaptation au changement climatique.

## LES PHÉNOMÈNES ÉMERGENTS LEURS CONSÉQUENCES



## LES DÉFIS POUR LES CENTRES-VILLES

### CROISSANCE DU VÉLO SOUTENUE PAR L'ESSOR DES VÉLOS ÉLECTRIQUES ET DES VÉLOS-CARGOS

L'augmentation de la pratique du vélo renforce les conflits pour l'usage de la voirie et des difficultés à faire cohabiter tous les modes de transport ; le besoin de places de parkings pour les vélos est croissant. Le vélo électrique et le vélo-cargo permettent une extension de la pratique du vélo au-delà des usages ou des distances classiques.



Accompagner la croissance du vélo en proposant des infrastructures adaptées ; proposer un stationnement vélo sécurisé pour les résidents des centres-villes, tenant compte du développement des vélos-cargos.

### PARTICIPATION CITOYENNE FACILITÉE ET RENFORCÉE GRÂCE AU NUMÉRIQUE

Les élections ne sont plus le seul moment d'expression citoyenne. De plus en plus de gens participent à titre individuel et réclament d'être impliqués dans les décisions. La diffusion plus rapide de l'information accélère les réactions des citoyens mais risque de laisser de côté une partie de la population en fragilité numérique.



Favoriser les actions d'expression citoyenne et de fabrication du commun : intervention artistique ou culturelle ponctuelle dans l'espace public, occupation temporaire ou pérenne d'un espace, végétalisation, etc. Associer les habitants et acteurs locaux dans la conception, la gestion et l'animation des projets urbains (démarche de place-making, co-design, etc.).

### BESOIN DE NATURE RENFORCÉ, ATTENTES DE DAVANTAGE DE VÉGÉTALISATION

Les centres-villes minéraux deviennent moins attractifs ; la perception de la densification urbaine se dégrade et les résidents se mobilisent de plus en plus contre les projets de densifier certains quartiers. Changement de regard sur ce qu'est une ville agréable.



Ne pas créer d'îlots de chaleur ; travailler sur la végétalisation et la présence de parcs en ville ; favoriser les mobilités actives autour de trames naturelles comme l'eau.

### RECHERCHE D'UNE CONSOMMATION PLUS RESPONSABLE ET PLUS LOCALE, EN PARTICULIER DANS L'ALIMENTAIRE

Une partie des consommateurs recherche des enseignes permettant de garantir l'accès local ou responsable en privilégiant notamment l'achat direct chez le producteur.



Favoriser l'implantation de commerces responsables et de groupements de producteurs locaux.

## VALORISATION DU PATRIMOINE INDUSTRIEL ET DE L'HISTOIRE DES HAUTS-DE-FRANCE

Le tourisme urbain se développe et se diversifie ; l'image du territoire régional se transforme avec une représentation plus positive et donc une attractivité touristique renforcée.



Valoriser le patrimoine régional. Capter une nouvelle clientèle touristique. Développer la coopération touristique entre les villes et entre les territoires pour mettre en réseau les activités et les sites touristiques. Développer l'offre d'hébergement touristique pour répondre à la demande. Intégrer les habitants dans la démarche et développer une offre type greeters.

## DÉVELOPPEMENT DE L'EXCURSIONNISME, DES COURTS-SÉJOURS ET DU TOURISME DE PROXIMITÉ

L'attractivité touristique de la région se renforce, du fait d'un positionnement géographique favorable à proximité de grands bassins de vie.



Communiquer auprès des habitants pour qu'ils aient une meilleure image de leur territoire ; développer les services de la commune pour répondre à une demande différente de celle des résidents. Développer une réflexion créative des acteurs pour proposer des activités complémentaires pour passer une journée sur le territoire.

## FESTIVALISATION ET VALORISATION DE « L'EXPÉRIENCE UTILISATEUR » DES CENTRES-VILLES

La demande d'événementiel se développe et est attendue par la population. Les communes bénéficient d'une attractivité ponctuelle de publics pouvant venir de territoires éloignés.



Faire vivre l'expérience dans la durée par des événements intermédiaires de moindre ampleur ou par un lieu permanent ; développer une ambiance spécifique qui soit un marqueur du centre-ville.

## DÉVELOPPEMENT DES TIERS-LIEUX

L'activité sociale et économique se renouvelle avec un accès facilité à des produits et services du quotidien et un renforcement du lien social entre les usagers du lieu.



Appuyer le développement de tiers-lieux répondant aux problématiques spécifiques des territoires (revitalisation, attractivité, mobilité pendulaire, création de liens, créations innovantes, offre de services complémentaires) ; favoriser un usage par le plus grand nombre.

# CINQ FAMILLES DE DÉFIS POUR LES CENTRES-VILLES À L'HORIZON 2040

Le développement du e-commerce et ses effets en matière de transports de marchandises constituent un défi pour l'ensemble de la chaîne logistique. Ce défi concerne particulièrement la logistique urbaine dans la problématique du dernier kilomètre. Deux aspects entrent en jeu : le mode d'acheminement lui-même par son impact en termes de bruit, d'occupation de l'espace ou de pollution (auquel peuvent répondre les petits véhicules électriques, les vélos de livraison...) ; le lieu de stockage et le lieu de destination finale, avec la possibilité d'alternatives à la livraison à domicile, comme les lieux et commerces-relais.

Paradoxalement, les prises de conscience relatives à l'organisation de la ville et de ses activités, aux émissions de CO<sub>2</sub>, aux modes actifs... ne semblent pas freiner la tendance lourde à l'acquisition d'automobiles de taille bien supérieure à celle d'il y a quelques décennies. De ce fait, les dimensions des chaussées, des espaces de stationnement, des voies réservées aux transports publics ou aux vélos, des trottoirs et plus généralement le partage de l'espace public se posent dans des termes nouveaux lorsqu'il s'agit de considérer la place de la voiture en ville et la coexistence de différents usages.

Les enjeux liés à reconstruction de la ville sur elle-même, à son accessibilité, à la limitation des emprises foncières pour les besoins de l'urbanisation... se croisent en effet de plus en plus. Ils mettent en exergue la nécessité d'une approche transversale et participative de solutions visant à une meilleure gestion des différents types de déplacement dans la ville. Un espace piétonnisé atteindra ainsi d'autant mieux ses objectifs que sa conception aura permis une compréhension d'ensemble des déplacements, des routines et habitudes comportementales vis-à-vis des différents modes de transport, plus généralement des pulsations de la ville.

La crise sanitaire révèle le vélo comme un mode de moins en moins mineur dans la ville, qu'il s'agisse de déplacements personnels ou de livraison de colis. L'enjeu pour le centre-ville est d'intégrer et d'accompagner cette émergence dans les différentes composantes de l'espace public, dans les logements, les entreprises : pistes cyclables sécurisées ; arceaux pour vélos ; stationnement abrité ; emplacements adaptés à la taille des vélos-cargos... et incitations de la puissance publique ou des unions commerciales à l'usage du vélo.



Gérer les déplacements

Le dynamisme d'un centre-ville dépend en grande partie de sa capacité à capter des flux de personnes et de marchandises, mais différentes tendances à l'œuvre entraînent une réduction importante de ces flux dans les centres-villes. Le télétravail se développe dans la majorité des entreprises et des administrations, principalement à domicile, et la dématérialisation des services publics et privés se poursuit. La consommation des ménages continue sa croissance, avec un fort développement du e-commerce en livraison à domicile, particulièrement privilégié par les jeunes.

Pour contrer cette baisse des flux, les centres-villes ont pour défi de se réinventer, de faire preuve de créativité en diversifiant les usages possibles : développer des activités de loisirs autres que commerciales, aménager les espaces publics pour favoriser la flânerie et les liens sociaux, faire de la vie nocturne un facteur d'attractivité tout en canalisant les conflits et les nuisances potentielles, développer l'offre de transports alternative à la voiture. Il s'agit également de favoriser la mixité commerciale pour répondre à une fragmentation toujours plus forte de la demande. Une vigilance doit être exercée sur la localisation (implantation et transfert) des générateurs de flux, qu'il s'agisse d'équipements publics, de services ou de commerces.

En outre, certains phénomènes émergents peuvent devenir des atouts certains pour accroître les flux. En termes de tourisme, on constate un nouvel attrait pour la culture et le patrimoine mais aussi pour les manifestations artistiques, culturelles et sportives. Le tourisme urbain est en plein essor et pourrait se développer en Hauts-de-France si le patrimoine industriel et l'histoire de la région étaient davantage valorisés, si des rendez-vous festifs récurrents étaient organisés tout au long de l'année sur différents territoires et qu'une ambiance spécifique, qui soit un marqueur de centre-ville, soit développée. Afin de capter cette nouvelle clientèle touristique, le développement de la coopération touristique entre les territoires paraît essentiel afin de mettre en réseau les activités, les manifestations et les sites touristiques et d'augmenter l'offre d'hébergement touristique pour répondre à la demande.



Capter les flux



## Anticiper le changement climatique



Le changement climatique, dont les effets sont déjà visibles, se décline en deux types d'enjeu pour les centres-villes.

D'une part, soumis à d'importants risques climatiques (inondations, canicule, retrait-gonflement des argiles, gestion de la ressource en eau, montée des eaux sur le littoral), les centres-villes doivent s'adapter. Leur importante minéralisation est un obstacle aussi bien à l'évacuation de l'eau qu'à la dissipation de la chaleur. Il s'agit donc d'anticiper les aménagements urbains, de réduire l'imperméabilisation des sols, de lutter contre les îlots de chaleur (et d'éviter d'en créer). Cela peut impliquer de changer le regard des usagers sur le beau et le désirable, sur le propre et le sale.

D'autre part, les centres-villes doivent participer aux mesures d'atténuation du changement climatique et accompagner la transition vers des modes de vie plus durables. En cela, ils peuvent devenir des démonstrateurs de bonnes pratiques, moins consommatrices d'énergie. L'accompagnement des pouvoirs publics vers l'évolution des pratiques de mobilité peut tout à fait se réaliser dans le cadre du centre-ville.

## Attirer les résidents



Dans un contexte de baisse de la population résidente pour de nombreux centres-villes des Hauts-de-France, les pouvoirs publics doivent à la fois prendre en compte la transformation de la structure de la population et les évolutions sociétales afin de renforcer leur attractivité.

Le vieillissement de la population combiné à une baisse de la fécondité se traduit par une augmentation des ménages de petites tailles aux besoins spécifiques. L'attractivité des logements de centre-ville peut ainsi être renforcée par une diversification répondant à différents profils : logements intergénérationnels, modulables, résidences favorisant le maintien à domicile... La ville doit également s'adapter au vieillissement en favorisant la marchabilité pour les seniors et en développant une offre de services répondant aux besoins.

Les centres-villes doivent également répondre à des évolutions sociétales en matière de qualité de vie et de mode de travail. Le désir de nature et le développement du télétravail apparaissent a priori défavorables aux centres-villes plus denses et particulièrement minéraux dans la région. Les aménagements urbains doivent ainsi lutter contre les îlots de chaleur, l'imperméabilisation et favoriser l'accès à des espaces de nature partagés. Le développement d'une offre répondant aux attentes d'espaces de co-working et d'offres de services répondant aux attentes des télétravailleurs peut également favoriser l'attractivité des centres des bourgs et des villes moyennes.



## Impliquer les usagers

Dernière famille de défis identifiée dans le cadre du chantier prospectif, l'implication des usagers. Pour les collectivités, le fait d'associer les usagers dans la conception, la gestion et l'animation de projets urbains prend de plus en plus d'importance car cela permet, d'une part, de mieux répondre aux attentes et besoins des habitants et, d'autre part, est gage d'acceptabilité et d'adhésion. Cette implication des habitants peut se faire au travers de dispositifs ou actions tels que les budgets participatifs ou des démarches d'urbanisme collaboratif. Les pouvoirs publics peuvent aussi favoriser les actions d'expression citoyenne et de fabrication du commun (intervention artistique ou culturelle, occupation temporaire ou pérenne d'un espace, végétalisation, etc.) qui se développent fortement, témoignant d'un désir croissant de certains habitants de s'investir dans la conception et la gestion des espaces publics.

La participation citoyenne est renforcée par le déploiement des outils numériques (plateforme de consultation et de débat, portail d'échanges entre élus et citoyens, etc.) qui permettent de toucher rapidement une population large et diversifiée et de lancer des démarches participatives d'ampleur. Mais les pouvoirs publics doivent prendre garde à ne pas laisser de côté une partie de la population qui reste éloignée de ces pratiques numériques.

Par ailleurs, les temps individuels et collectifs se désynchronisent, les activités et services basés sur des rythmes classiques ne répondent plus aux rythmes d'une proportion croissante d'usagers potentiels. Intégrer cette demande croissante d'adaptation de l'offre urbaine aux évolutions des modes de vie des habitants tout en étant vigilant sur la création de nouvelles inégalités temporelles représente un nouveau challenge pour les centres-villes.

# SIGNAUX FAIBLES ET RUPTURES POSSIBLES

Les signaux faibles sont des éléments de perception de l'environnement, opportunités ou menaces, susceptibles d'entraîner une rupture par rapport aux tendances évoquées plus haut. Il s'agit d'éléments à surveiller, susceptibles de faire l'objet d'une veille.

## SIGNAUX FAIBLES

Une région qui change d'image



Un besoin de sociabilité dans le travail qui se renforce



Davantage de migrations résidentielles des villes-centres vers leur périphérie pour disposer de logements plus spacieux avec extérieur



Un non-désir d'enfant lié au changement climatique qui s'étend (GINK : green-inclination no kids)



Mobilisation citoyenne contre l'artificialisation des sols et les entrepôts logistiques



Augmentation des loisirs numériques chez les jeunes au détriment des activités de loisirs culturels type fréquentation de salles de spectacle, de cinéma, etc.



Mobilisation des usagers de la marche et du vélo pour davantage de reconnaissance



Mise en place d'un RSA jeunes voire d'un revenu universel



Mauvaise image du tourisme de masse



Mauvaise image de l'avion comme mode de déplacement

## RUPTURES POSSIBLES

Amélioration de l'attractivité résidentielle et inversion du solde migratoire



Rejet du télétravail à domicile qui aurait pour effet d'une part, le développement des tiers-lieux et d'autre part, un retour aux flux antérieurs vers les grands pôles d'emploi



Moins d'habitants dans les villes centres et donc moins de passage dans leur centre-ville



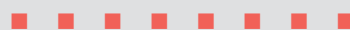
Vieillesse accélérée de la population, moins d'enfants



Frein au développement du e-commerce, en particulier celui des pure-players



Diminution de la fréquentation des jeunes en centre-ville, population qui a tendance à favoriser les dimensions non commerciales des centres



Accélération forte de l'usage des modes actifs



Amélioration du pouvoir d'achat des populations précaires, en particulier des moins de 25 ans, leur permettant d'améliorer leur consommation notamment en ville



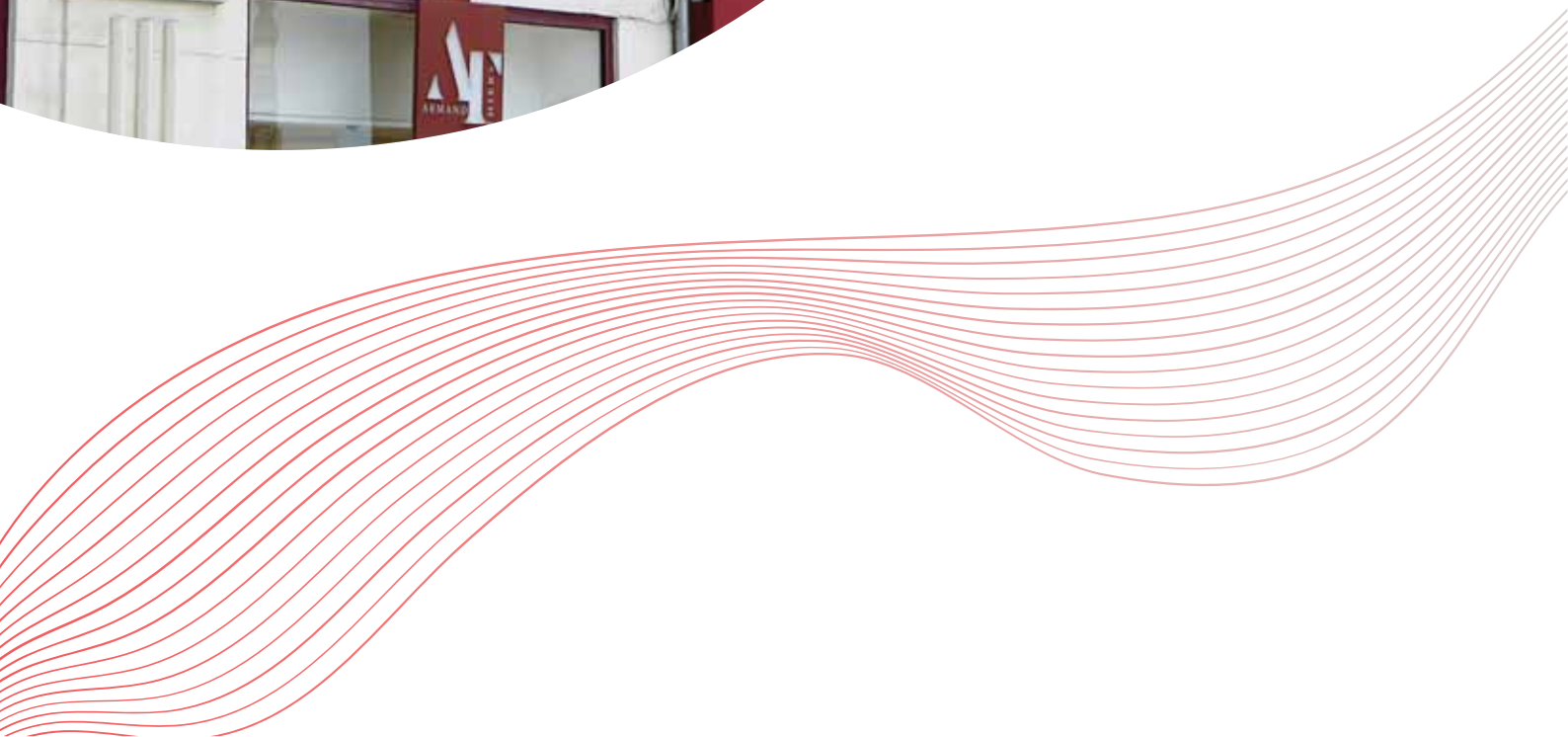
Renforcement de l'attractivité régionale de la région Hauts-de-France



Les itinéraires touristiques privilégient le train, ce qui favorise la redécouverte des villes et le slow-tourisme



## LES SCÉNARIOS





# LE CHAMP DES POSSIBLES

L'identification des principales tendances prospectives et des ruptures possibles a permis d'élaborer, pour chacune des variables, trois micros-scénarios prospectifs qui représentent le champ des possibles de la variable : le tendanciel qui s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours et deux scénarios alternatifs, chacun situé à une extrémité de l'évolution possible de la variable. Ces micros-scénarios sont résumés ci-dessous (le micro-scénario tendanciel est surligné en rose).

## LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE



- Un fatalisme climatique entraînant l'abandon des objectifs d'atténuation du changement climatique
- Des ambitions mais peu de réalisations
- Une lutte efficace qui révolutionne nos modes de vie

## ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE



- Une attractivité qui s'effondre
- Un déficit migratoire compensé par l'augmentation du nombre de ménages
- Une attractivité résidentielle renforcée à toutes les échelles

## ÉVOLUTION DES INÉGALITÉS



- Un accroissement de la pauvreté et de la précarité au sein de la ville et de son centre
- Des inégalités sociales qui restent importantes au sein des villes centres
- Une plus grande mixité au sein des villes centres

## RÈGLES D'URBANISME



- Un relâchement des normes d'urbanisme qui accroît la concurrence commerciale et résidentielle pour les centres-villes
- Une mise en œuvre des normes urbanistiques limitée par le manque de moyens
- Des normes qui favorisent la préservation des fonctions commerciale et résidentielle des centres-villes

## SOCIÉTÉ DES LOISIRS



- Une diminution des loisirs et un repli sur la sphère privée
- Une concurrence des centres-villes par les zones commerciales dans un contexte d'une lente progression des loisirs
- Un renforcement de la fonction loisir des centres-villes en réaction à la crise sanitaire et au confinement

## TÉLÉTRAVAIL



- Pas d'effet transformateur des centres-villes par le télétravail qui reste en retrait
- Une attractivité régionale renforcée par le mix télétravail - présentiel
- Une attractivité régionale renforcée et une redistribution des cartes entre les centres-villes sous l'impact de la massification du télétravail

## ATTENTES DE CADRE DE VIE



- Des centres-villes qui ne répondent plus aux attentes de la population
- Des centres-villes soucieux de leurs aménités
- Un nouveau cadre de vie pour des centres-villes très attractifs tout au long de la vie

## PLACE DE LA VOITURE



- Une place de la voiture renforcée
- Une place de la voiture réduite en ville
- Une disparition quasi complète des voitures dans les centres-villes

## USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN



- Une baisse de fréquentation dans un contexte de manque de confiance des usagers
- Une croissance modérée de la part modale des transports en commun et limitée à certains publics
- Une offre de transport en commun adaptée à tous et favorisant l'usage du centre-ville

## MOBILITÉS ACTIVES



- Une mobilité active qui plafonne
- Une croissance des mobilités actives portée principalement par le vélo à assistance électrique
- Une forte croissance des mobilités actives qui deviennent la norme

## TOURISME URBAIN



- Des espaces naturels privilégiés par les touristes au détriment des centres-villes
- Un tourisme de proximité et de courts séjours qui se développe, mais qui peine à toucher les villes petites et moyennes
- Des centres-villes valorisés, animés et touristiquement attractifs, portés par une forte croissance du tourisme régional

## GÉNÉRATEURS DE FLUX



- Des zones d'activité multifonctionnelles concentrent les flux
- Un centre-ville spécialisé sur certaines activités
- Un centre-ville orienté vers les usages et qui concentre les flux

## ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE



- Une perte d'attractivité résidentielle des centres-villes
- Des politiques d'adaptation timides qui maintiennent le statu quo
- Des centres-villes transformés par une renaturation complète

## PLACE DE LA VOITURE



- Une place de la voiture renforcée
- Une place de la voiture réduite en ville
- Une disparition quasi complète des voitures dans les centres-villes

## USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN



- Une baisse de fréquentation dans un contexte de manque de confiance des usagers
- Une croissance modérée de la part modale des transports en commun et limitée à certains publics
- Une offre de transport en commun adaptée à tous et favorisant l'usage du centre-ville

## MOBILITÉS ACTIVES



- Une mobilité active qui plafonne
- Une croissance des mobilités actives portée principalement par le vélo à assistance électrique
- Une forte croissance des mobilités actives qui deviennent la norme

## PRATIQUES DE CONSUMMATION



- Des pratiques de consommation privilégiant l'utilité dans un contexte budgétaire contraint
- Une dualité des achats imposée par les arbitrages budgétaires
- Une recherche de consommation responsable favorable au centre-ville

## E-COMMERCE



- Un e-commerce déconnecté des commerçants de centre-ville et entraînant des flux logistiques débridés
- Une progression continue du e-commerce qui reste mineur pour les petits commerçants
- Un e-commerce complémentaire pour une meilleure visibilité des commerçants de centre-ville, des flux logistiques maîtrisés

## IMMOBILIER COMMERCIAL



- Un développement de la périphérie et déclin de la commercialité des centres-villes
- Un équilibre précaire, entre ralentissement des créations de zones commerciales et soutien public aux commerces de centre-ville
- Un recentrage des activités commerciales en centre-ville

## DEMANDE DE LOGEMENT



- Un désir de nature renforcé au détriment des centres-villes
- Un développement des logements limité par une faible attractivité
- Un renforcement de l'attractivité des centres-villes

## COHÉSION SOCIALE



- La distanciation comme nouvelle norme sociale
- Des espaces de cohésion sociale qui ne limitent pas les situations d'isolement relationnel
- Une volonté de lien social qui renforce un retour du collectif

## PARTICIPATION CITOYENNE



- Un effondrement de la participation citoyenne
- Une participation citoyenne très limitée
- L'avènement d'une société participative





# LES SCÉNARIOS DE RUPTURE

Les scénarios prospectifs sont des « histoires » décrivant des futurs possibles – mais pas forcément probables. Cet exercice permet de développer des stratégies pour créer le futur désiré parmi les futurs possibles. Dans le cadre du collège de prospective, le chantier centre-ville n'a pas l'objectif d'identifier des futurs souhaités normatifs : à chaque centre-ville de se positionner, par rapport à ses atouts, son histoire, les aspirations de ses habitants et de ses représentants. Les scénarios prospectifs ont donc été travaillés dans le souci principal d'interpeler les acteurs des centres-villes. Ils ne sont ni des projections ni des prédictions. Par leur nature, ils sont aussi fortement subjectifs et peuvent, de fait, être critiqués : leur rôle est d'ouvrir le débat, de solliciter l'imaginaire, de susciter la réflexion, de confronter les points de vue.

Pour cela, deux scénarios de rupture ont été élaborés, en lien fort avec l'actualité au moment de leur réalisation. Si les ruptures choisies apparaissent a priori négatives, les scénarios évoquent plutôt la réactivité et les marges de manœuvre disponibles pour adapter les centres-villes et maintenir ces espaces patrimoniaux essentiels à nos modes de vie et à nos territoires. Pour cette raison, il ne s'agit pas de scénarios « inacceptables », mais plutôt de scénarios de la « résilience », qui dessinent des centres-villes ayant certes subi de fortes transformations, mais jouant toujours leur rôle de centralité. L'avenir d'un territoire n'est jamais tracé par avance, il dépend de choix éminemment politiques qui peuvent s'affranchir des perspectives tendanciennes.

## Scénario "rupture climatique"



Le scénario dit de la « **rupture climatique** » extrapole les tendances actuelles en matière de changement climatique : des réalisations insuffisantes à l'horizon 2040 entraînent un fort réchauffement climatique en France, associés à des phénomènes météorologiques de plus en plus extrêmes et fréquents, principalement canicule et inondations. La pression sur les ressources se renforce, notamment en matière énergétique.

## Scénario "rupture sanitaire"



Le scénario dit de la « **rupture sanitaire** » part de l'idée que l'épidémie de Covid-19 devient endémique, avec pour conséquence le maintien de la distanciation physique telle qu'on la connaît depuis plus d'un an. Une perspective noire pour certains, mais qui, malgré tout, porte également en son sein des transformations positives intéressantes à creuser.



## La rupture climatique

scénario prospectif

Des réalisations insuffisantes à l'horizon 2040 entraînent un fort réchauffement climatique en France, associés à des phénomènes météorologiques de plus en plus extrêmes et fréquents, principalement canicule et inondations. La pression sur les ressources se renforce, notamment en matière énergétique.

Les groupes de pression citoyens se renforcent. Les habitants cherchent des solutions durables pour rendre leur environnement plus vivable. Les actions de végétalisation, les parking day, les actions promouvant les mobilités actives, etc., se multiplient. Les pouvoirs publics doivent davantage tenir compte de ces interlocuteurs.

Les gouvernements mettent en œuvre des mesures d'urgence pour lutter contre le changement climatique. Cela entraîne une nouvelle politique de transport : restrictions sur les vols aériens et le trafic routier, incitation aux mobilités propres ou faiblement carbonnées (marche, vélo, transports en commun, train).

Le changement climatique accroît les inégalités sociales. La ségrégation spatiale se renforce autour des critères de risques climatiques (chaleur, inondation...). Les centres-villes qui ne parviennent pas à s'adapter se paupérisent.

La recherche de fraîcheur renforce l'attractivité des Hauts-de-France, le solde migratoire s'inverse, ce qui profite aux centres-villes.

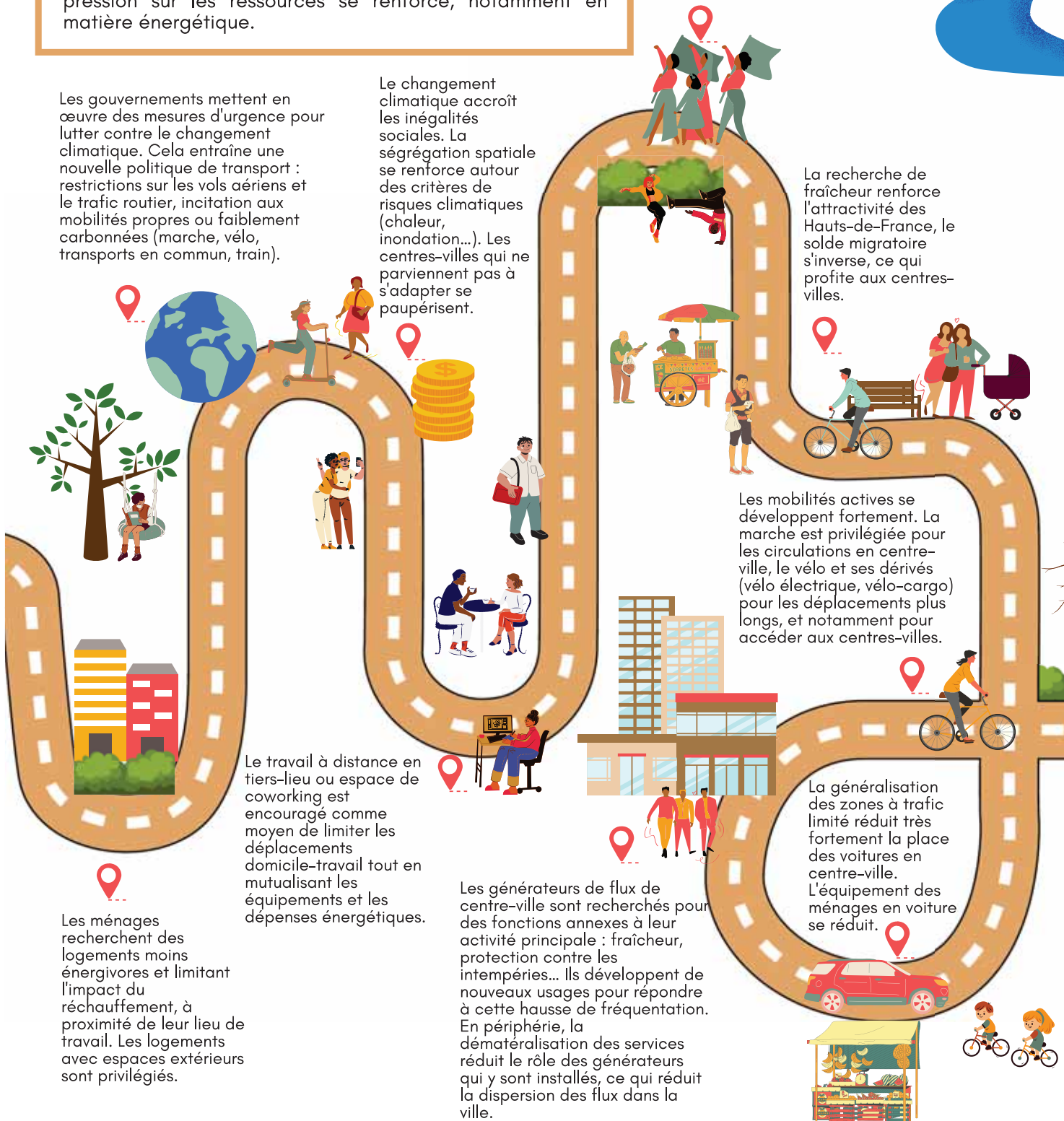
Les mobilités actives se développent fortement. La marche est privilégiée pour les circulations en centre-ville, le vélo et ses dérivés (vélo électrique, vélo-cargo) pour les déplacements plus longs, et notamment pour accéder aux centres-villes.

Le travail à distance en tiers-lieu ou espace de coworking est encouragé comme moyen de limiter les déplacements domicile-travail tout en mutualisant les équipements et les dépenses énergétiques.

Les générateurs de flux de centre-ville sont recherchés pour des fonctions annexes à leur activité principale : fraîcheur, protection contre les intempéries... Ils développent de nouveaux usages pour répondre à cette hausse de fréquentation. En périphérie, la dématérialisation des services réduit le rôle des générateurs qui y sont installés, ce qui réduit la dispersion des flux dans la ville.

La généralisation des zones à trafic limité réduit très fortement la place des voitures en centre-ville. L'équipement des ménages en voiture se réduit.

Les ménages recherchent des logements moins énergivores et limitant l'impact du réchauffement, à proximité de leur lieu de travail. Les logements avec espaces extérieurs sont privilégiés.



Les ménages plébiscitent les rues où le trafic motorisé est faible voire absent. L'exclusion des voitures des centres permet une nette amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance urbaine, favorisant l'attractivité résidentielle des centres-villes.

Conscientes des enjeux, les collectivités mènent des politiques ambitieuses de renaturation et de végétalisation. La nature envahit les centres-villes : places, façades, parcours... Sur les espaces les plus minéraux, du mobilier urbain favorisant l'ombre est installé.



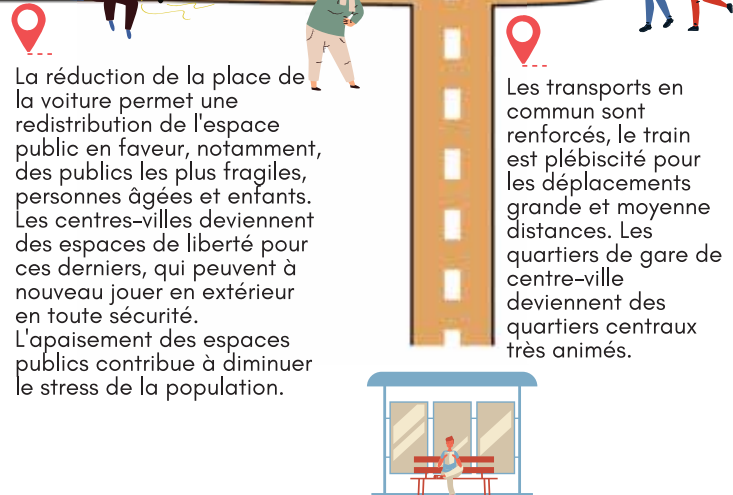
Les centres-villes revêtent des couleurs claires, avec des rues et des bâtiments peints en blanc. Les sols sont désimpermabilisés, des zones semi-humides sont recréées, donnant un aspect plus sauvage aux centres.

La consommation se maintient, avec une préoccupation d'approvisionnement local toujours plus forte. Les consommateurs se détournent des produits manufacturés importés à faible durée de vie, mais augmentent leur consommation de services. Les labels se multiplient sur les produits. La soif des consommateurs particuliers s'assouvit également dans le recours au marché de l'occasion, en plein boom.



Les plages horaires des activités sont modifiées en période de forte chaleur. La vie nocturne se développe fortement, créant des conflits entre résidents et usagers de l'espace public.

Le développement du prêt et du don en alternative à la consommation de produits neufs renforce la cohésion sociale.



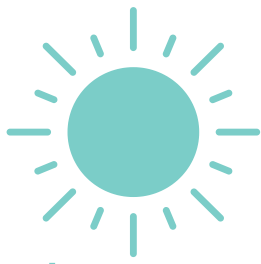
La réduction de la place de la voiture permet une redistribution de l'espace public en faveur, notamment, des publics les plus fragiles, personnes âgées et enfants. Les centres-villes deviennent des espaces de liberté pour ces derniers, qui peuvent à nouveau jouer en extérieur en toute sécurité. L'apaisement des espaces publics contribue à diminuer le stress de la population.

Les transports en commun sont renforcés, le train est plébiscité pour les déplacements grande et moyenne distances. Les quartiers de gare de centre-ville deviennent des quartiers centraux très animés.

Le tourisme évolue vers le slow-tourisme, plus local, plus durable, axé sur les transports en commun et les mobilités actives. Les régions du nord de la France connaissent une attractivité touristique renforcée. Les villes desservies par le train ou une vélo-route aménagée connaissent une forte affluence touristique, qui contribue à la dynamisation de leur centre.

Les transporteurs doivent revoir leur mode de transport pour réduire leur impact environnemental, la livraison est encouragée en point relais et non à domicile, sauf pour les produits encombrants. En centre-ville, la livraison repose majoritairement sur les vélos, notamment cargos, contribuant à l'expansion de ce mode de transport.





## La rupture sanitaire

*scénario prospectif*

L'épidémie de Covid-19 devient endémique, avec pour conséquence le maintien de la distanciation physique, des restrictions sur la taille des rassemblements, amenant des contraintes sur les activités humaines.

La répétition des épisodes de crise engendre une variabilité et une incertitude plus forte sur l'activité économique, avec une ubérisation croissante de l'emploi. Cela engendre de la précarité pour une partie des travailleurs. Les centres-villes, délaissés par les ménages ayant les moyens d'habiter en périphérie, se paupérisent.

Le télétravail à domicile reste encouragé et s'installe dans la durée plusieurs jours par semaine pour une proportion importante de la population. Le trafic routier lié aux déplacements domicile-travail vers le centre-ville diminue. Les déplacements se font davantage autour du domicile, ce qui permet de réduire l'usage de la voiture.

La dématérialisation des services s'accélère pour diminuer la concentration de personnes dans les lieux clos et favoriser l'accès au télétravail des actifs. Le poids des générateurs de flux sur les mobilités diminue.

Le risque sanitaire modifie les aspirations résidentielles des ménages. Les ménages actifs ou avec enfants privilégient les espaces à moindre densité avec maison individuelle. Les personnes âgées évitent de plus en plus les EHPAD et privilégient des logements autonomes avec un accès renforcé aux services. Le vieillissement des centres-villes s'accélère.



Le vélo et la marche se développent fortement en alternative aux transports en commun pour les déplacements de courte et moyenne distance. L'usage des modes actifs est renforcé par le besoin d'avoir une activité physique extérieure sans masque dans un contexte où les activités à domicile de toute nature augmentent. La croissance des pratiques augmente la visibilité des piétons et vélos dans l'espace public. Les aménagements publics sont adaptés avec des trottoirs plus larges, davantage de pistes cyclables et une réflexion globale limitant les ruptures de parcours. Les conflits d'usage se renforcent entre la voiture et les modes actifs dont la place dans l'espace public augmente.

Les transports en commun font face à des phénomènes d'éviction aussi bien pour les longues distances où la voiture reste dominante que pour les courtes distances où les modes actifs se développent. Cette éviction engendre une perte de recette et une baisse de l'investissement public. La baisse de la fréquentation et de l'investissement engendre une dégradation de l'offre. Les dessertes sont moins nombreuses et moins fréquentes compliquant l'accès aux centres-villes pour les quartiers les plus éloignés ou isolés et les personnes non motorisées au sein de la périphérie.

L'éloignement du lieu de travail et la mauvaise perception des transports en commun permettent à la voiture de garder une place importante même si son usage est dissuadé notamment dans les centres-villes. Les centres-villes restent majoritairement accessibles aux voitures même si leur place est limitée par des mesures nationales et des collectivités.

Le maintien des habitudes liées à la distanciation combiné à une baisse du pouvoir d'achat accélère le développement des loisirs à domicile. Cette tendance est particulièrement marquée chez les jeunes, en lien avec un usage renforcé du numérique dans les autres domaines (consommation, études, travail...). La fréquentation des centres-villes pour les loisirs diminue.

L'augmentation du temps passé dans son logement et la volonté de maintien à domicile des personnes âgées renforcent les attentes vis-à-vis du logement : espace dédié au télétravail, logement adapté à la perte d'autonomie, accès à la nature et aux services... Les logements doivent être plus fonctionnels et plus modulables pour répondre à des besoins d'autonomie pour des publics fragiles ou à des espaces dédiés pour des activités plus fréquentes à domicile.

La part de marché du commerce en ligne continue de croître. L'augmentation de la présence au domicile engendre par ailleurs une croissance de la livraison à domicile pour ce secteur. La gestion des flux logistiques, notamment du dernier kilomètre devient un enjeu prépondérant. Le développement des flux logistiques de courte distance implique une transformation des flux en centre-ville. Les commerces de centre-ville doivent s'adapter à ce nouveau mode de consommation soit en s'appuyant sur des prestations logistiques des leaders du marché, soit en développant des services alternatifs.

Le besoin de nature se renforce notamment pour les ménages ne possédant pas d'extérieur. De même, la qualité des espaces publics est un sujet d'attention (bruit, pollution, propreté...). L'implication des communes pour rendre le cadre de vie des centres-villes à la fois plus apaisé et plus agréable est renforcée. La nature en ville et les parcs offrant des activités de plein air se développent. Le tourisme bénéficie de cet élan, porté par une recherche de proximité et de réduction des déplacements.

Le développement du télétravail et la gestion des jauges engendrent un étalement des horaires de fréquentation et limite les affluences aux heures de pointes. La fréquentation du centre-ville est lissée sur l'ensemble de la journée et de la semaine. Les amplitudes horaires d'ouverture des commerces, des services et des événements festifs sont élargis pour prendre en compte les jauges et l'étalement de la fréquentation.

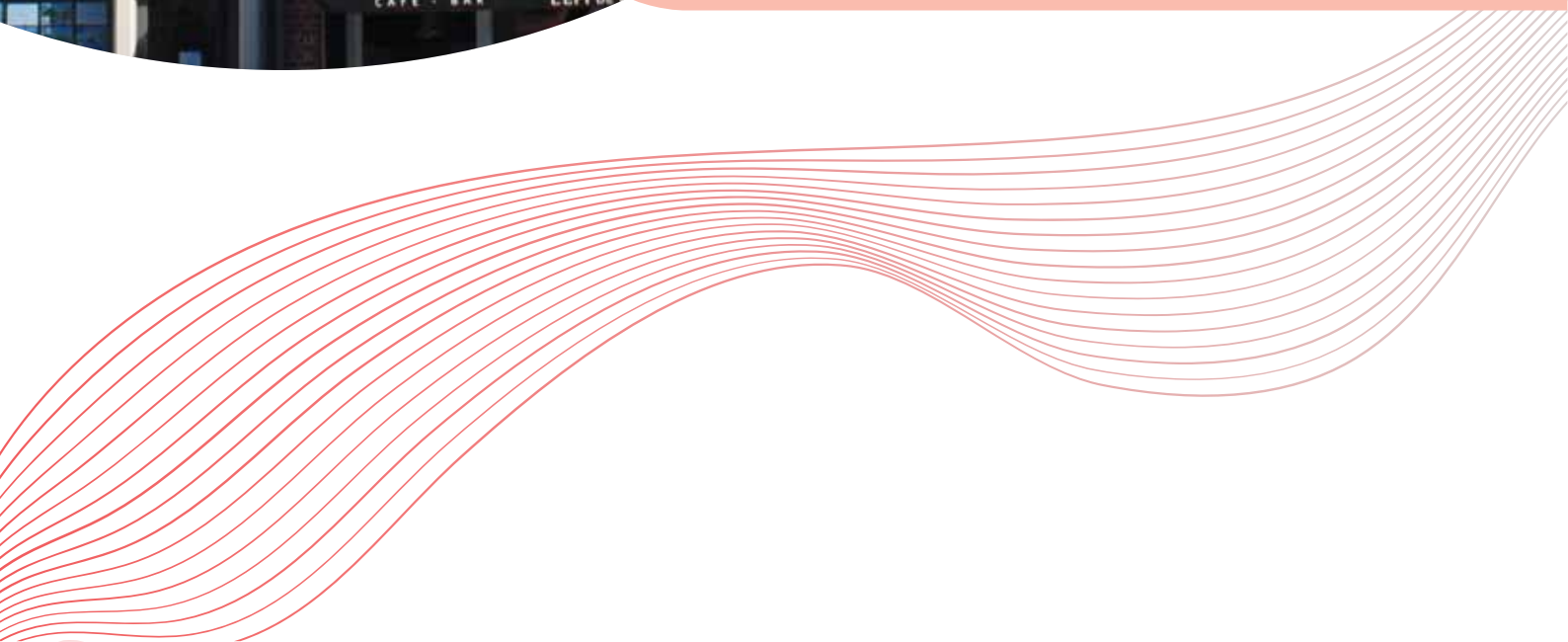
Le lien social est affecté par la limitation des interactions dans le cadre des activités professionnelles, des achats ou de certains loisirs. L'espace public extérieur est investi comme un lieu privilégié de cohésion sociale. Les collectivités adaptent les espaces publics pour favoriser les échanges, les loisirs, les événements festifs et les activités économiques.

Les trottoirs sont élargis pour favoriser les mobilités actives et la gestion de files d'attente dans les magasins aux jauges limitées. Les terrasses extérieures sur l'espace public sont systématisées pour les activités de restauration. Les magasins peuvent également déployer leur rayon sur une partie du trottoir. Cet élargissement se fait au détriment des places de stationnement et des voies de circulation dans le centre.





## LES FACTEURS DE CHANGEMENT







# ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

## DÉFINITION ET ENJEUX

L'adaptation au changement climatique, démarche complémentaire de la lutte contre le changement climatique, a pour objectif de limiter les impacts du changement climatique et les dommages associés sur les populations, la nature et les activités socio-économiques.

La problématique de l'adaptation des centres-villes au changement climatique amène à s'intéresser à la morphologie de la ville, à son organisation, à son fonctionnement et à ses usages. Les habitudes, les routines, les représentations individuelles et collectives et les ambiances urbaines constituent des fragilités, des inerties, mais aussi des atouts vers une plus grande résilience territoriale face à des phénomènes extrêmes liés au changement climatique.

Le changement climatique concerne de plus en plus la ville. Les phénomènes extrêmes voient en effet leurs impacts

accentués par la concentration de bâtiments, de population, d'activités, d'infrastructures et de flux de toute nature (numériques, de transport, d'approvisionnement en eau, d'évacuation et de traitement des eaux, d'énergie). Des températures exceptionnellement élevées peuvent ainsi perturber la fiabilité d'un système de transport ; des pluies intenses peuvent entraîner des inondations urbaines en raison de l'imperméabilisation des sols. Les villes littorales sont, selon la configuration du rivage, soumises à l'érosion, à l'abaissement des plages, au risque de submersion.

Les rapports successifs du Groupe Intergouvernemental d'Experts sur le Climat (GIEC) mettent en évidence des échéances qui semblent se rapprocher toujours plus et des « fenêtres de tir » de plus en plus courtes pour pouvoir agir avant que les dérèglements climatiques ne prennent un tour incontrôlable.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

En 2007, le seuil de la moitié de la population mondiale vivant en zone urbanisée a été franchi et cette proportion ne fait qu'augmenter depuis. Plus des trois-quarts des français vivent en espace urbain (INSEE, 2010). La ville structure fortement le territoire des Hauts-de-France. Selon l'Insee, 95 % des habitants des Hauts-de-France vivent dans une aire d'attraction des villes. Les villes de la région ont souvent comme point commun leur caractère minéral, dominé par la brique et la pierre. Elles se sont longtemps densifiées à l'intérieur de leurs remparts. Bombardées pour une grande partie d'entre elles lors des conflits mondiaux, leur reconstruction les a parfois aérées. Les politiques de logement des employeurs ont pu aussi jouer un rôle déterminant dans leur morphologie (cas de l'évolution de l'habitat minier, depuis les coronas jusqu'aux cités - jardins)...

Quelques chiffres permettent de prendre la mesure des évolutions climatiques concernant les villes des Hauts-de-France. De 1955 à 2018, la température moyenne annuelle à Lille a ainsi augmenté de 2 degrés. De 1956 à 2016, le niveau marégraphique moyen à Dunkerque a enregistré une hausse de 9,5 cm. À Boulogne-sur-Mer, le nombre moyen de jours de fortes pluies a été multiplié par deux dans la même période calendaire. À St-Quentin, les précipitations ont augmenté de 10 % de 1955 à 2017. Lors de la canicule de juillet 2019, le seuil des 40°C a été dépassé dans la métropole lilloise. Les hautes températures sont amplifiées dans les villes, qui constituent des îlots de chaleur. On a ainsi pu mesurer, lors de la canicule de 2003, une différence de 10 °C la nuit entre le centre de Lille et les pourtours ruraux de l'agglomération.

À l'échelle nationale, la question de l'adaptation au changement climatique est portée depuis 2006 par la Stratégie nationale d'adaptation au changement climatique, qui s'est déclinée en deux plans. Le premier est adopté en 2011 pour une durée de cinq ans : la logique poursuivie est d'incorporer l'adaptation au sein de l'ensemble des politiques publiques. Le deuxième plan, lancé après la COP 21 de 2015, met l'accent sur le lien entre les différentes échelles territoriales, le renforcement avec l'international et le transfrontalier et la promotion des solutions fondées sur la nature.

Si la réalité du changement climatique et ses impacts sont identifiés de longue date, les mesures d'adaptation ont été lentes à se mettre en place en France, comparé à certains pays dont les Pays-Bas. Certains territoires ont cependant été précurseurs. L'agglomération de Douai, par exemple, suite à la répétition de cinq inondations en cinq ans dans le même quartier, et face au constat que les systèmes traditionnels d'assainissement restaient sans effet notable, a engagé il y a plus de vingt ans une politique de gestion alternative des eaux pluviales, dont les principales mises en œuvre portent sur : l'obligation de gérer les eaux pluviales à la parcelle par infiltration ; des structures alvéolaires im-

plantées sous les espaces verts ; des structures réservoirs sous les voiries, y compris dans le centre historique de Douai. Plus de 1 000 réalisations permettent ainsi d'éviter le rejet des eaux de pluie dans les réseaux. Cette gestion lui a permis d'éviter la construction de 7600 m<sup>3</sup> de bassins et d'économiser 1 million d'euros chaque année dans son service pluvial. L'orage centennal de 2005 n'a ainsi donné lieu à aucune inondation dans le secteur géré par des techniques alternatives.

Cette réflexion a aussi été menée par la ville d'Albert en 2006, lors du réaménagement des espaces publics de la gare. Un des objectifs était la réduction de l'apport d'eau pluviale dans les réseaux d'assainissement. Avant travaux, cet espace comptait 17 200 m<sup>2</sup> de surfaces imperméabilisées au sol (friche industrielle, place de la Gare, parc de stationnement) raccordées au réseau public d'assainissement. Après travaux, ce chiffre est tombé à 14 000 m<sup>2</sup> de surfaces imperméabilisées au sol (esplanade, place de la Gare, parking) gérées par techniques alternatives (noues, tranchées drainantes, puits et bassin d'infiltration). En parallèle, la capacité de stationnement du parking a été augmentée des deux tiers, passant de 60 à 100 places.



© Ville d'Albert



© Ville d'Albert

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

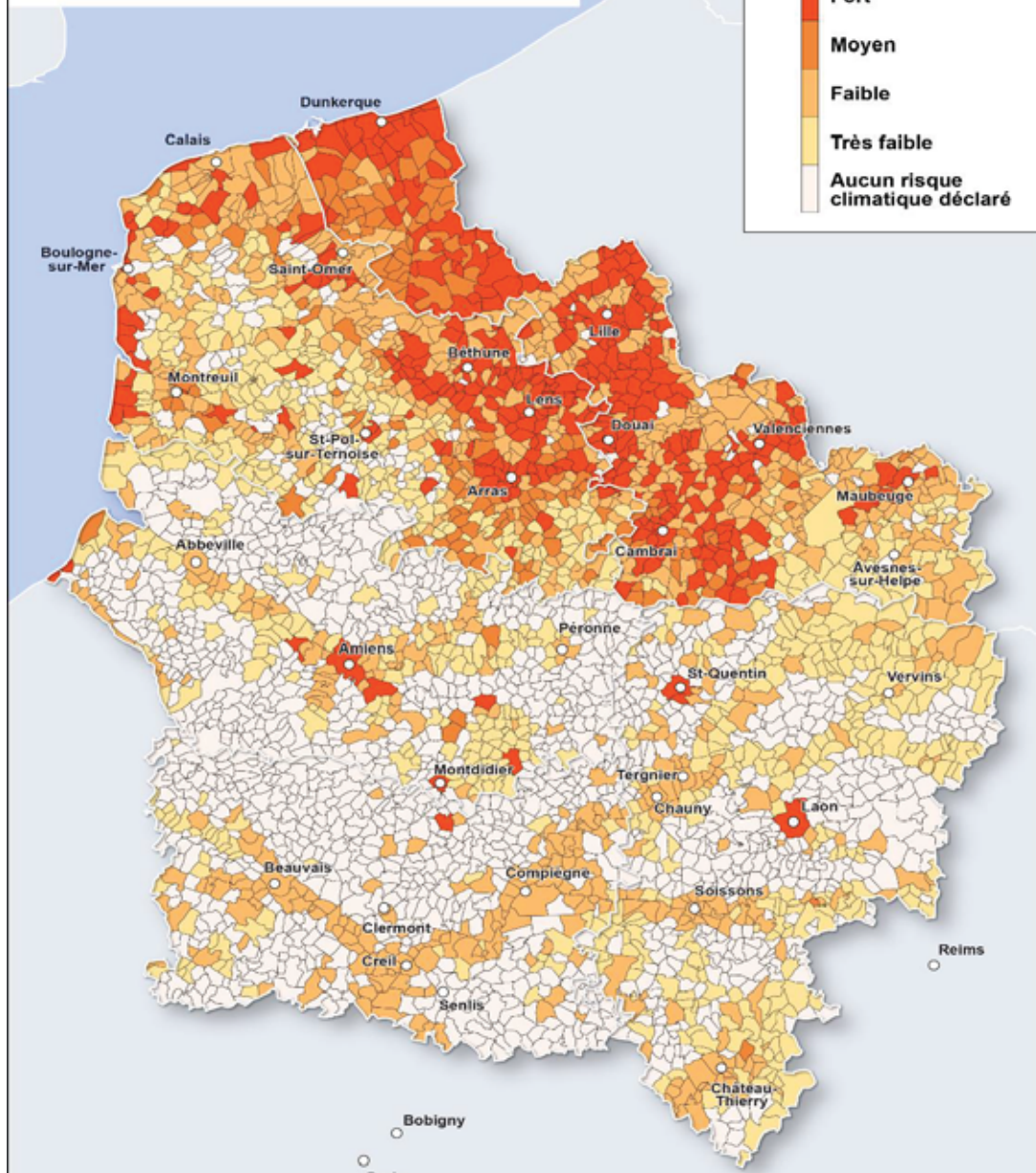
## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Dans les Hauts-de-France, la nécessité de l'adaptation au changement climatique prend une signification de plus en plus claire au fil des sécheresses, des canicules, des inondations ou encore du nombre croissant de constructions qui se fissurent. 49 % des communes des Hauts-de-France sont exposées aux risques météo-sensibles, qui peuvent être des submersions marines, des inondations continentales, des vagues de chaleur, des problèmes de ressource en eau, la vulnérabilité des forêts et des zones humides, et le retrait-gonflement des argiles. Par leur nature, les

centres-villes régionaux sont principalement exposés à quatre vulnérabilités : les îlots de chaleur, le retrait-gonflement des argiles, les ressources en eau et les inondations liées aux précipitations.

## Exposition des populations aux risques climatiques en 2016

Indice d'exposition



source : Traitement SDES (2019)  
MTEIS, Gaspar 2017-inssee RP 2014  
IGN, BD Cartho © 2016

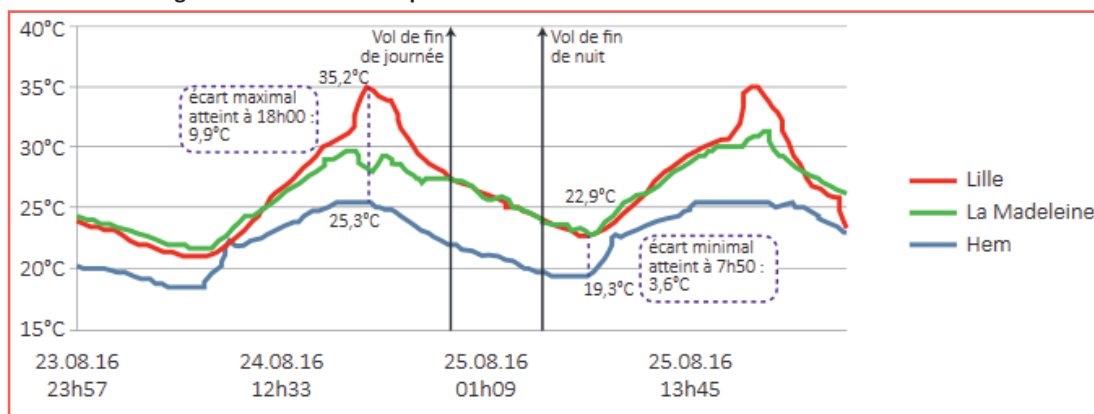
cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 / Sigac - 14 février 2020 n° 1723-1

20 km

En ville, les fortes chaleurs sont en effet particulièrement néfastes, car l'aménagement urbain souvent très minéral favorise les îlots de chaleur, à l'origine de sérieuses conséquences sanitaires. L'îlot de chaleur relève d'un effet de dôme thermique, il crée une sorte de microclimat urbain où les températures sont significativement plus élevées : plus on s'approche du centre de la ville, plus il est dense et haut, et plus le thermomètre grimpe. Les températures nocturnes sont particulièrement affectées par ce phénomène qui, à moyen et long terme, peut vraiment affecter la désirabilité du vivre en centre-ville.

Les travaux du GIEC permettent d'établir que selon un scénario optimiste, le climat de Lille serait en 2080 proche de l'actuel climat d'Angers, mais dans le scénario pessimiste il tendrait vers celui de Carcassonne. À l'heure actuelle, les pouvoirs publics constatent déjà un différentiel de 10 °C en été entre le centre de Lille et des zones plus rurales.

Figure 1 : Relevé des températures des stations météo des 24 et 25 août 2016



La fraîcheur, l'humidité, le moindre espace de verdure deviennent précieux et cette perception a été renforcée en 2020 avec les confinements liés à la pandémie coronavirus. La végétalisation de la ville est la meilleure solution technique pour se prémunir contre ce phénomène. Cela implique notamment de renforcer la présence des arbres en prenant soin de garder leur canopée intacte. L'aménagement de fontaines au ras du sol permettant aux piétons de circuler entre les jets d'eau ou le verdissement des façades et des toitures, qui peuvent jouer aussi le rôle de ralentissement de l'écoulement des eaux pluviales, peuvent également permettre de réduire la chaleur ressentie en ville. Si ces aménagements sont plutôt ponctuels, on commence cependant à rencontrer des démarches et des plans de plus grande ampleur, répondant à une forte attente sociétale, comme l'a illustré la place prise dans les débats par la nature en ville lors des élections municipales de 2020 un peu partout en France. La Région Hauts-de-France a ainsi lancé en 2020 son plan arbres, qui vise à mobiliser les acteurs locaux pour le reboisement du territoire. Les lycées, qui relèvent des compétences régionales, sont particulièrement concernés par cette végétalisation accélérée. Marcq-en-Barœul (Nord) a décidé de doubler le nombre d'arbres sur l'espace public de la commune, tandis que Villeneuve d'Ascq a mis en place une aide à la végétalisation des façades des particuliers. Ailleurs en France, des projets de plus grande envergure sont développés autour de la notion de canopée ou de forêt urbaine (Strasbourg, Lyon, Paris...).

Compte tenu des caractéristiques historiques des villes des Hauts-de-France décrites précédemment, il y a encore débat concernant le verdissement de villes dont les centres, en particulier les places de marché, étaient dépourvus d'arbres.

Les risques liés à l'eau constituent un autre enjeu majeur pour les centres-villes des Hauts-de-France.

Les plages du littoral régional, notamment Wimereux et Wissant, disparaissent de plus en plus à marée haute. Le recul des falaises d'Ault-Onival remet en cause la possibilité de maintenir les habitations et activités bordant ces dernières. À Dunkerque et Calais, les adaptations au changement climatique doivent tenir compte de la présence de l'eau de l'arrière-pays, dont l'évacuation est de plus en plus complexe. Il s'agit aussi de concevoir des édifices (ou d'adapter ceux qui existent) de manière à ce que leurs fonctions vitales ne soient pas hors d'usage en cas d'inondation (chaufferies, générateurs, équipements de réfrigération, motorisation des ascenseurs...).

En métropole lilloise, la récurrence d'inondations liée à l'imperméabilisation des sols a amené la collectivité à réaliser ces dernières années de grands déversoirs d'orage, véritables cathédrales souterraines, à Lille et à Roubaix-Tourcoing. En juin 2018, lors d'un épisode orageux, l'ouvrage de Chaude Rivière (l'un des deux de Lille), a ainsi absorbé 40 000 m<sup>3</sup> en une heure.

Dans l'Oise, Crépy-en-Valois, ville médiévale de 15 000 habitants, se distingue également par une gestion avancée globale de ses eaux de pluie, avec la volonté de valoriser systématiquement les eaux pluviales là où elles tombent. La ville met ainsi en œuvre cet objectif à chaque opportunité de travaux : suppression des bordures accolées aux espaces verts pour permettre le ruissellement, reprofilage et verdissement des trottoirs, adaptation des terrains publics, arrosage à l'eau de pluie grâce à la mise en place de deux réserves qui reprennent notamment les eaux de toiture. Les bénéfices sont multiples : protection contre

les inondations liées aux fortes pluies, amélioration des réseaux d'assainissement et du fonctionnement de la station d'épuration qui ne récupèrent plus les eaux de pluie, économie d'eau potable, diminution de la pollution (en lien avec la diminution du ruissellement), diminution du stress hydrique pour la végétation de la ville, développement de la biodiversité.

D'autres types de réponses voient le jour, mais peinent cependant à se généraliser. On peut citer ainsi les opérations de « désimperméabilisation » consistant par exemple à transformer quelques places de stationnement en espace planté après suppression du bitume, à concevoir des parkings permettant l'infiltration naturelle des eaux pluviales, ou encore la création de noues en pied d'immeubles et de maisons dans des quartiers nouveaux, de manière à

absorber l'eau de pluie et à favoriser des recharges de nappes souterraines.

78 % de la surface régionale est concernée par le phénomène de retrait-gonflement des argiles, le niveau de risque le plus fort se rencontrant dans le nord-ouest de la région, dans la vallée de l'Oise et dans le sud de l'Aisne<sup>1</sup>. La prévention de ce phénomène repose en grande partie sur l'information, sur les risques, sur la qualité du bâti et sur le respect des règles fixées par les Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN), et des mesures techniques spécifiques s'imposent pour les nouvelles constructions. Les arbres doivent notamment être mis à distance dans ces situations, ce qui implique une réflexion complémentaire par rapport à l'objectif de végétalisation cité précédemment.



© Dorothée Allois pour France Bleu Nord

Le SRADDET Hauts-de-France, en anticipant un réchauffement de l'ordre de 1 à 2°C d'ici 2050, dédie un objectif spécifique à l'adaptation de la région au changement climatique, objectif qui se décline dans 3 règles différentes. Il impose ainsi aux différents documents de planification (SCOT, PLU, PLUI et PCAET) de développer une stratégie coordonnée et cohérente d'adaptation au changement

climatique, qui porte notamment sur les espaces urbains (le littoral est aussi particulièrement ciblé). Partout en région Hauts-de-France, les projets d'aménagement doivent favoriser la mixité fonctionnelle, la biodiversité en milieu urbain, la gestion optimisée des eaux pluviales et même les formes urbaines innovantes.

<sup>1</sup> Pour en savoir plus, cf. la carte régionale <https://cartes.hautsdefrance.fr/?q=node/591>

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

La loi pourrait se renforcer dans les années à venir, aussi bien pour l'adaptation que pour l'atténuation du changement climatique. Le code de l'urbanisme, en l'état actuel des choses, stipule que « l'action des collectivités en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement ».

Ce ne sont plus seulement des rivages ou des contrées éloignées qui vont être concernés, c'est aussi le territoire national et régional ; sous certains aspects, ce qui était considéré comme un événement exceptionnel deviendra peut-être l'ordinaire ; ce sont souvent les personnes les plus précaires qui risquent de souffrir le plus des dérèglements climatiques. Ce sont aussi des dépenses qui vont aller croissant pour réparer les dégâts ou renforcer des protections, avec des possibilités de financement de plus en plus incertaines.

La pédagogie de la sensibilisation du public deviendra probablement un outil essentiel pour renforcer l'acceptabilité de nouveaux modes de fonctionnement des activités et du territoire, mais aussi pour stimuler la créativité et l'innovation dans tous les domaines qui concernent la ville. En 2006, le rapport Stern avait ainsi marqué les esprits en mettant en évidence le coup de l'inaction face au changement climatique, qui était évalué à 5 500 milliards d'euros à l'échelle mondiale.

Ces prises de conscience pourraient voir se renforcer les mouvements d'opinion (mobilisations de la jeunesse pour le climat, grèves pour le climat, action en justice climatique contre le climat...). La convention citoyenne pour le climat a focalisé l'attention des médias. Bien que ses travaux aient été focalisés sur la problématique de l'atténuation (comment mettre en œuvre un objectif de 40 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 par rapport à 1990), ses propositions peuvent parfois concerner aussi l'adaptation. Ainsi, dans la thématique « se loger », il est proposé que « le végétal et la forêt seront beaucoup plus présents dans la ville ». Le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets est issu des travaux de cette convention citoyenne.

L'adaptation au changement climatique devrait aussi amener à comparer les expériences de régions et de pays déjà confrontés à ces contextes depuis longtemps.

En matière de pics de chaleur, l'expertise pourrait venir des pays du Sud : ventilations naturelles de certains bâtiments, usage de la terre comme matériau de construction, organisation horaire différente des services, entreprises et équipements pour éviter les heures les plus chaudes... Les fermetures d'entreprises ou décalages horaires décalés lors des pics de chaleurs de juillet 2019 en France étaient de fait une forme d'adaptation en ce sens.

Concernant les risques d'inondation et de submersion, l'exemple de nos voisins du Nord, en particulier les Pays-Bas et la Flandre, devrait aider à s'inscrire à la fois dans une plus grande adaptation à l'instant T tout en intégrant l'échelle de temps très long qui leur est plus familière et qui est celle de l'anticipation et de la stratégie. Ce sont aussi des aspects culturels, des manières de raisonner et d'aborder des sujets complexes dans des gouvernances adaptées : vivre avec l'eau et non plus seulement lutter contre l'eau.

Dans les centres-villes anciens, la présence de grands édifices classés au titre des monuments historiques ne permet pas d'envisager des réponses comme la végétalisation de leurs toitures ou de leurs façades. On peut s'interroger sur la possibilité d'intervenir à proximité immédiate de ces édifices, ce qui peut provoquer des débats de même nature que ceux concernant les plantations d'arbres sur des places de marché en Hauts-de-France. Cependant les perceptions collectives peuvent se transformer radicalement. Les cathédrales en France, au Moyen Âge, étaient corsetées par des habitations et des commerces et le XIX<sup>e</sup> siècle les en a libérées. Leurs pourtours, souvent minéraux, pourraient évoluer avec des plantations d'arbres ou la création de surfaces enherbées, à l'image des parvis des cathédrales anglaises.

L'intérêt croissant pour les produits locaux, les circuits courts et les modes de production plus vertueux s'accompagnent souvent d'une curiosité plus marquée pour la redécouverte du cadre de vie local. Cela pourrait faciliter la prise de conscience que des solutions originales mixant protection contre les phénomènes extrêmes, aménités et nouvelles formes d'économie sont possibles à l'échelle de la ville ou du quartier. L'agriculture urbaine commence ainsi à trouver des formes de plus en plus variées. Les échanges d'expériences liés aux différents appels à pro-

jets concernant la redynamisation des centres-villes et des bourgs pourraient développer les capacités d'imagination et d'innovation.

Enfin, l'ampleur réelle prise par le réchauffement climatique sera déterminante sur l'investissement des parties prenantes à mettre en œuvre des mesures d'adaptation : entre +2 °C et +5 °C, les conséquences sur les centres-villes seront plus ou moins violentes, incitant à prendre des mesures plus ou moins radicales.

Ces différents types d'inflexions et de ruptures possibles interpellent in fine la capacité à évaluer le coût de l'adaptation selon les différentes solutions, à le mettre en regard de celui occasionné par les impacts du changement climatique minorés, et à mieux apprécier les marges de manœuvre de la collectivité par rapport aux acteurs privés. Le secteur des assurances voit en effet année après

année augmenter ses dépenses de réassurance en raison notamment des sinistres liés aux événements climatiques extrêmes. Ira-t-on vers une difficulté voire une impossibilité des compagnies d'assurance et des financements publics à indemniser les sinistres ? Les imbrications entre assurance, banque et finance pourraient amplifier cette fragilité. Elles pourraient aussi accélérer, à l'échelle mondiale, la prise de conscience de l'urgence à concrétiser les accords issus des COP, notamment l'accord de Paris, et à s'inscrire autant dans une démarche de réduction des facteurs aggravant le changement climatique que dans celle de l'adaptation. La notion même de catastrophe naturelle pourrait voir sa définition évoluer avec le renforcement de règles d'urbanisme de plus en plus strictes, par exemple en lien avec les démarches de prévention des risques naturels, par exemple les Programmes d'action de prévention des inondations (PAPI).



© Région Hauts-de-France

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avènements **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## UNE PERTE D'ATTRACTIVITÉ RÉSIDEN- TIELLE DES CENTRES-VILLES

Les prises de conscience sont marquées par le découragement face à la réalité du changement climatique, et par la tentation de réponses chacun pour soi et « à quoi bon ? ». Les pouvoirs publics peinent à proposer des politiques adaptatives, l'écart de température augmente avec les zones moins minérales, les inondations sont de plus en plus fréquentes du fait de la multiplication des épisodes de pluie intense. Les centres-villes les moins verts attirent de moins en moins en pleine journée et deviennent de moins en moins supportables en soirée et la nuit, où se situent désormais les pics d'activité. Leur perte d'attractivité se traduit par une diminution de la population résidente, seuls les ménages captifs pour des raisons financières ou de difficultés de mobilité continuent d'y vivre. Les centres commerciaux climatisés captent la clientèle au détriment des rues surchauffées.

## DES POLITIQUES D'ADAPTATION TIMIDES QUI MAINTIENNENT LE STATU QUO

L'impact des mesures d'adaptation est minoré par le fait que les mesures d'atténuation ne parviennent pas à enrayer le processus enclenché de multiplication et de renforcement des phénomènes extrêmes d'ici 2040. Une meilleure approche globale permet cependant de trouver des réponses pertinentes et parfois simples et peu coûteuses, associant la ville et les territoires environnants (à l'échelle des SCOT, des bassins versants...) et de développer des solutions fondées sur la nature. Cette dernière gagne ainsi les centres-villes (bacs fleuris, potagers urbains...), mais pas de façon systémique, et les îlots de chaleur subsistent. Les épisodes caniculaires type 2003 restent une menace pour les publics les plus fragiles et les pouvoirs publics doivent rester vigilants.

## DES CENTRES-VILLES TRANSFORMÉS

Les prises de conscience s'accroissent et les contraintes d'urbanisme s'orientent davantage vers les enjeux d'adaptation. La loi est plus facilement acceptée et permet des assouplissements dans des transformations à opérer dans le patrimoine historique. Les centres-villes deviennent des centres verts, l'eau est de retour dans le « décor urbain » grâce à une meilleure gestion des eaux pluviales. L'urbanisme intègre dans sa globalité la question de l'adaptation mais aussi de l'atténuation. Les centres-villes sont transformés en profondeur, la présence de la végétation en ville en étant le symbole le plus flagrant. En conséquence, leur attractivité se renforce, les habitants et les gens de passage prennent plaisir à y vivre et à s'y balader, ce qui bénéficie à la commercialité du centre et à son animation.



# ÉVOLUTION DES ATTENTES EN MATIÈRE DE CADRE DE VIE

## DÉFINITION ET ENJEUX

Le cadre de vie est un facteur important d'attractivité pour une commune. Il désigne généralement l'ensemble des éléments entourant la vie du citoyen-usager, concourant à son épanouissement personnel, professionnel et à son bien-être donc à sa qualité de vie. Il est aussi une notion subjective liée aux valeurs, perceptions et aspirations de chacun. Il intègre les aménités paysagères, environnementales et identitaires (identité culturelle et patrimoniale) ainsi que l'offre de services et d'équipements (éducation, santé, loisirs, culture, transports...).

L'enjeu, pour les collectivités territoriales, est de rendre leur centre-ville attractif en se démarquant en termes d'ambiance urbaine, en créant de la convivialité et en proposant de nouveaux services.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Avec la hausse du niveau de vie médian de la population sur une longue période, et, pour une partie des ménages, une plus grande mobilité résidentielle, la qualité du cadre de vie est devenue une attente forte pour les habitants et un enjeu majeur d'attractivité pour les pouvoirs publics - et surtout d'équité entre les ménages ayant les moyens de choisir leur cadre de vie et les ménages non mobiles.

Le cadre de vie comprend un ensemble de facteurs assez large, qui illustrent la diversité des préférences individuelles et des besoins de chacun ; préférences et besoins eux-mêmes susceptibles d'évoluer tout au long de la vie d'un individu. Le choix final d'installation des ménages est le résultat de l'assujettissement de ces préférences individuelles aux contraintes financières et logistiques qu'ils peuvent rencontrer (cf. fiches variables sur les inégalités économiques, sur le logement et sur les temps).

La notion de cadre de vie renvoie tout d'abord à un certain nombre d'aménités qui ont, par le passé, plutôt favorisé la concentration de population dans les bourgs et les villes :

- L'accès aux services et aux commerces : les services de la vie quotidienne regroupent à la fois les commerces de proximité (boulangeries, supermarchés...), les établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées), les services de soins de première nécessité, les services pour les personnes âgées ou les jeunes enfants. A ces services du quotidien peuvent s'ajouter l'accès aux équipements et aux activités culturelles, sportives et récréatives : musées, expositions, bibliothèques, théâtres, spectacles, concerts, jardins publics, piscines, gymnases, stades, cinémas, restaurants, musées...

- La sociabilité : la concentration de plusieurs offres de services dans l'espace, par exemple sous la forme de marchés, ou de pôles de commerces et services, a des effets positifs, tant en termes d'animation que d'appropriation de l'espace public. En effet, ces lieux d'intensité d'usage peuvent être appréciés pour l'animation qu'ils créent mais aussi comme lieux de rencontres potentielles entre les habitants. En outre, les relations de fidélité entretenues entre les habitants et les commerçants ou prestataires de services peuvent contribuer à un sentiment d'appartenance à son quartier ou à son territoire.

- L'aspect esthétique et architectural : les travaux d'embellissement et d'urbanisme, la création des premiers espaces de promenade agrémentés d'arbres et des parcs sont observés dès le XVIII<sup>ème</sup> (aménagement de la promenade de la Hotoie et de ses plans d'eau à Amiens en 1746) puis surtout au XIX<sup>e</sup> siècle, à la mode anglaise (à Paris par exemple, création des parcs intra-muros Montsouris et des Buttes-Chaumont à partir de 1868).

Ces aménités sont parfois contrebalancées par la présence d'externalités négatives qui peuvent être rédhibitoires pour certaines personnes.

Les odeurs sont historiquement un facteur important dans les choix résidentiels, les quartiers riches s'implantant en fonction des vents dominants, afin d'éviter les mauvaises odeurs des activités agricoles, artisanales ou industrielles (par exemple, les tanneries au Moyen-âge ou les fumées de charbon au XIX<sup>e</sup>). C'est ainsi qu'à Paris comme à Lyon, les quartiers ouest sont devenus au fil du temps les quartiers huppés car moins exposés aux mauvaises odeurs. À Amiens, les émanations de la zone industrielle nord font, aujourd'hui encore, régulièrement l'objet de plaintes de la part des habitants.

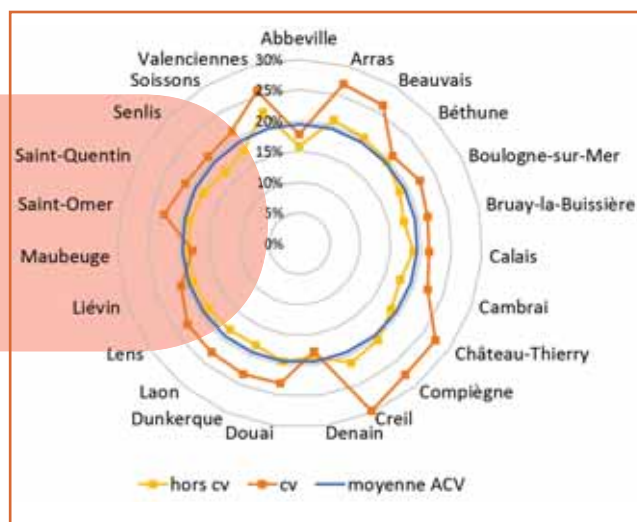
Le bruit est également considéré depuis longtemps comme une nuisance majeure, et des pouvoirs de police ont été attribués au maire dès 1884 (prévention des troubles à l'ordre public). Il s'agit toujours, selon l'ARS Ile-de-France, d'une des principales sources de nuisance dans la vie quotidienne pour les Français. La nuisance sonore la plus saillante est en général le bruit routier. Le Conseil National du Bruit (CNB) et l'ADEME estiment ainsi que plus de 25 millions de personnes en France sont affectées significative-

ment par le bruit des transports, dont 9 millions exposées à des niveaux critiques pour leur santé (perturbations du sommeil, stress...). Les équipements (ventilation, groupe froid, etc.), le matériel (chariots métalliques, machines, etc.), le tapage nocturne lié aux activités festives, le trafic aérien et les bruits de voisinage font également partie des nuisances sonores notables, ces derniers étant d'ailleurs une des principales causes de plainte en Ile-de-France. La législation a d'ailleurs évolué pour renforcer les pouvoirs du maire en matière de lutte contre le bruit (loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit), la notion de tapage et de bruits de comportements pouvant être sanctionnés indépendamment de la période (jour ou nuit) à laquelle ils se produisent.

D'autres caractéristiques font partie de longue date des attendus collectifs, comme la propreté (mise en place du tout à l'égout, du ramassage des poubelles, sanction des déjections canines et des dépôts sauvages, etc.) ou encore la sécurité.

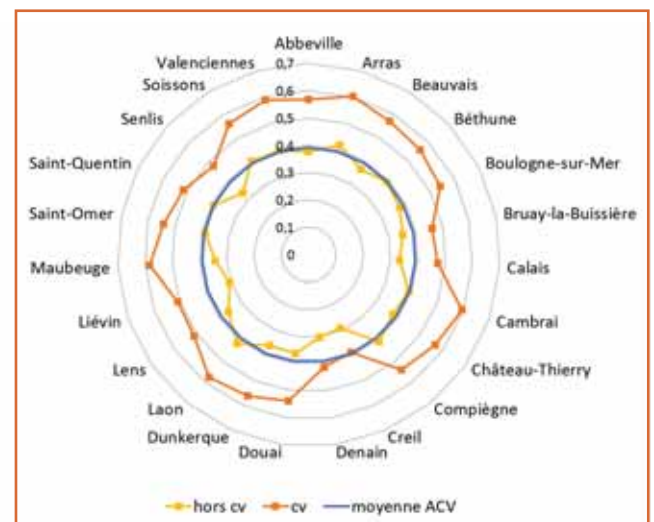
Les préférences et les besoins individuels, les contraintes financières et logistiques, la disponibilité des différentes aménités mentionnées plus haut, se combinent pour favoriser l'installation des ménages dans telle ou telle zone d'habitation. Concernant les centres-villes, un diagnostic réalisé par la Région Hauts-de-France sur les villes moyennes souligne que la population vivant dans les centres-villes se caractérise par son âge (surreprésentation de jeunes actifs et de personnes très âgées) et sa situation familiale (surreprésentation de ménages d'une personne). Cela semble indiquer que le cadre de vie du centre-ville correspond bien aux besoins et aux préférences de ces catégories de population.

figure 1 : Part de 25-39 ans



Source : Données INSEE, calculs Agence Hauts-de-France 2020-2040

figure 2 : Part des ménages composés d'un seul individu



Source : Données INSEE, calculs Agence Hauts-de-France 2020-2040

## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Aujourd'hui, notamment pour certaines catégories socio-professionnelles supérieures, même si la qualité de l'emploi reste prééminente dans le choix de mobilité, il semble que l'on aille d'abord chercher ailleurs un cadre de vie meilleur, et non un emploi. On assiste ainsi à l'inversement de la logique classique : les centres de décision, usines et bureaux tendent désormais à aller là où les personnes ont envie de vivre et travailler. Par voie de conséquence, un cadre de vie attrayant devient un vecteur majeur d'attractivité économique. En effet, les Français privilégient plus que jamais la qualité de vie au quotidien (logement spacieux, tranquillité, sécurité, proximité de la nature, transports et cadre de vie) et aspirent de plus en plus à accéder à pied et/ou à vélo aux fonctions identifiées comme universelles : s'approvisionner, s'éduquer, se soigner, pratiquer des activités sportives et culturelles, se promener ; se rassembler.

La floraison de plateformes citoyennes sur les réseaux sociaux permettant aux usagers d'évaluer le cadre de vie de leur ville est l'un des symboles de cette montée en puissance de la qualité de vie, qui a lieu partout dans le monde et qui impacte significativement les territoires.

Selon l'Observatoire des usages et représentations des territoires 2020, le **lieu de vie** privilégié par les Français est une petite ville ou un village pouvant se situer dans la périphérie d'une grande ville ou plus éloignée des grands pôles urbains.

### LE LIEU DE VIE IDÉAL : LA VILLE À TAILLE HUMAINE OU SA PÉRIPHÉRIE ATTIRE MOINS D'UN FRANÇAIS SUR 5

*Dans l'idéal, vous préféreriez vivre...*

- 27% Dans une petite ville ou un village se situant dans la périphérie d'une grande ville
- 20% Dans une petite ville ou un village éloigné des grands pôles urbains
- 20% Dans une ville de taille moyenne
- 15% En habitat isolé à la campagne
- 12% Dans le centre d'une grande ville, d'une métropole
- 7% Dans la périphérie d'une grande ville, d'une métropole

Source : Observatoire des usages et représentations des territoires 2020

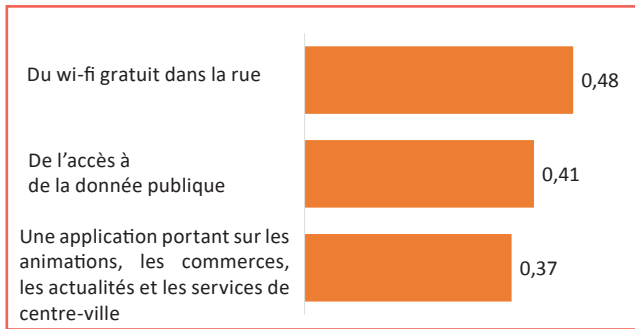
Mais, si leur idéal tend vers un environnement plutôt rural (38 % aspirent au « contact avec la nature »), à parts quasi-égales, les Français souhaitent aussi les bénéfices et promesses urbaines que sont la proximité de leurs amis et famille et celle des services de santé, des commerces et des principaux modes de transport (respectivement 37 % et 34 %). Les jeunes générations, et notamment les franciliens, apparaissent, elles, plus intéressées par la ville dense et la ville nature/écoquartier.

En termes de **mode de déplacement**, l'Observatoire des usages et représentations des territoires 2020 montre que les Français évoluent aussi dans leurs aspirations. En effet, même si la voiture reste le mode de déplacement privilégié (65 % des Français utilisent la voiture au quotidien), 56 % des Français aspirent à se déplacer davantage à pied alors qu'ils ne sont qu'un quart à le faire régulièrement. De même, près d'un tiers des Français souhaiteraient se déplacer en vélo alors que ce n'est le mode de transport principal que de 7 % d'entre eux seulement.

L'**usage du numérique** au quotidien se banalise dans les habitudes de mobilité, de consommation, ou encore dans l'organisation du travail. Commander un repas, louer ou acheter un objet en ligne, télétravailler, organiser un déplacement via un site ou une application... sont des pratiques qui s'installent progressivement et disposent d'une diffusion particulièrement importante dans le cœur des grandes aires urbaines.

Ainsi l'**accès au numérique** devient une exigence de plus en plus forte des Français tant au niveau de leur logement que dans l'espace public. Selon une étude de l'observatoire SeLoger de mai 2020, l'accès à Internet constitue désormais l'un des critères prioritaires de la recherche immobilière d'un acheteur sur deux. 53 % des porteurs d'un projet d'achat immobilier déclarent qu'ils veilleront à ce que leur futur logement soit doté d'un accès Internet ou que la fibre optique soit présente. 24 % des futurs acheteurs recherchent d'ailleurs un logement qui soit doté d'une pièce dans laquelle ils pourront s'isoler pour télétravailler. En outre, 48 % des Français aimeraient trouver du Wi-fi gratuit dans la rue et 37 % souhaiteraient une application portant sur les animations, les commerces, les actualités et les services de centre-ville.

figure 3 : Top 3 des services connectés attendus par les Français



Source : Baromètre 2020 du centre-ville et des commerces

**Les Français aspirent à un cadre de vie plus vert, et plus apaisé.** Pendant longtemps, les villes se sont construites en excluant la nature. Aujourd'hui, la nature en ville est devenue un thème prioritaire dans l'organisation territoriale, à la fois comme valeur écologique pour lutter contre l'érosion de la biodiversité mais aussi comme valeur de la qualité du cadre de vie, et ce d'autant plus que la recherche de parcs et de végétalisation à proximité, est en tête des critères dans le choix du logement. Dans un contexte de densification des villes, où 1 Français sur 3 n'a pas de jardin, réévaluer la place de la nature dans la cité est un enjeu crucial car ce sont désormais les aménagements des lieux publics qui permettent de procurer bien-être et plénitude aux habitants.

En outre, les bénéfices apportés par les espaces verts sont essentiels pour maintenir une qualité de vie au cœur de l'espace urbain, tant en termes de santé que de lutte contre le réchauffement climatique.

La cohésion sociale est un autre bénéfice reconnu car les espaces verts sont propices au dialogue et à la rencontre. L'engouement pour les jardins partagés en est une bonne illustration. Gérés par les riverains, ils favorisent à la fois les activités sociales, culturelles ou éducatives au cœur d'un quartier quel que soit l'âge, la culture et le milieu social.

**Le changement climatique a aussi un impact sur la qualité de vie en centre-ville car il rend plus prégnant le phénomène des îlots de chaleur urbains, c'est-à-dire une élévation des températures de l'air et de surface des centres-villes par rapport aux périphéries, particulièrement la nuit.** Les inquiétudes environnementales sont de plus en plus fortes dans l'opinion et plus d'un tiers des Français (39 %) seraient susceptibles de reconsidérer l'endroit où ils habitent en raison des menaces liées au réchauffement climatique sur leur qualité de vie.

En outre, plus d'un Français sur deux a déjà ressenti une gêne liée à la **qualité de l'air** dans sa commune du fait, entre autres, du trafic routier et des embouteillages aux heures de pointe qui ne cessent d'augmenter. Le transport automobile est à lui seul responsable de 63 % des émissions d'oxydes d'azote. Ajoutées aux pollutions émises par le chauffage des bâtiments et les industries, les émissions de polluants des transports viennent dégrader encore davantage la qualité de l'air. L'Organisation Mondiale de la Santé estime que 80 % des habitants des villes sont exposés à un air de mauvaise qualité.

## La qualité du cadre de vie au cœur des politiques d'aménagement

Conscientes de l'enjeu d'attractivité que la qualité du cadre de vie représente, de nombreuses collectivités investissent dans la rénovation de leur patrimoine bâti ainsi que dans la recherche d'apaisement de leurs espaces publics avec réduction de la place de la voiture, appui au développement des mobilités actives, piétonnisation de certains espaces, réaménagement des places et parcs. La revitalisation commerciale des centres-villes est devenue une priorité, de même que la végétalisation et la recherche de valorisation de l'identité du territoire pour créer un sentiment d'appartenance (valorisation du patrimoine historique, de la culture).

Sur la question de la nature en ville, les collectivités sont de plus en plus volontaires. Elles privilégient des actions concrètes et visibles pour limiter la pollution atmosphérique, préserver la biodiversité (végétalisation de toitures, verdissement de cours d'écoles...) et aménager des lieux publics qui permettent de procurer bien-être et plénitude aux habitants. Elles sont de plus en plus nombreuses à abandonner les produits phytosanitaires et à augmenter les investissements dédiés aux espaces verts. Certaines font pâturer des animaux pour entretenir des espaces verts, d'autres laissent les habitants décider des projets de vert en ville grâce à des budgets participatifs « éco-citoyens ».

Certaines collectivités intègrent aussi des éléments relatifs à la qualité de vie dans leurs documents de planification. Ainsi, le Scot du Grand Douaisis (Nord) aborde la question de la santé car le territoire fait face à des problématiques fortes de santé publique que le Scot, comme les PLUi, ont vocation à traiter.



© Région Hauts-de-France

## Le modèle des éco-quartiers, une solution d'avenir pour les centres-villes ?

Des éco-quartiers fleurissent un peu partout en France dans les franges urbaines, sur des espaces fonciers non bâtis. Terme apparu en 2009, l'éco-quartier est une zone urbaine qui intègre tous les enjeux de la ville et du développement durable : préservation de la ressource en eau et préférence pour les énergies renouvelables et de récupération, limitation de la production de déchets ; participation citoyenne ; amélioration du cadre de vie avec des espaces publics de qualité, jardins, promenades piétonnes, respect de l'identité des lieux et des paysages ; offre de services, commerces et équipements du quotidien (crèches, écoles...) ; logements abordables ; qualité architecturale et sobriété énergétique, construction bioclimatique, bâtiment à basse consommation d'énergie, voire à énergie positive, adapté aux situations locales ; facilitation des mobilités actives, etc. En conjuguant rénovation urbaine, éco-construction et cadre de vie de qualité, les éco-quartiers représentent de puissants leviers pour le développement des territoires.

En région Hauts-de-France, plusieurs éco-quartiers ont vu le jour depuis une dizaine d'années. On peut par exemple citer celui de Bruay-La-Buissière qui participe à la redynamisation du bassin minier. Le projet a consisté à aménager les anciennes friches industrielles de l'entreprise Plastic Omnium et de l'ancienne voie ferrée pour y créer l'éco-quartier des Alouettes. Cette opération d'aménagement et de renouvellement urbain a eu pour objectif d'assurer une continuité urbaine entre les quartiers sud de la commune de Bruay-La-Buissière et le centre-ville. Les choix architecturaux et paysagers ont été effectués avec la préoccupation de limiter l'impact environnemental et de fournir un cadre de vie agréable et moderne à la population et aux entreprises qui s'y installent. La prise en compte en amont de la gestion des déchets et des eaux de pluie, le recours aux énergies renouvelables, la prise en compte de l'écologie et de la biodiversité, le choix de matériaux locaux durables et de qualité et les aménagements favorisant la mobilité douce sont autant d'atouts qui font de ce projet un projet intégré, soucieux du bien-vivre des habitants de l'agglomération de Béthune-Bruay.

## Un intérêt croissant pour les villes moyennes

Longtemps délaissées, les villes moyennes bénéficient d'un regain d'intérêt des Français qui y voient des territoires qui parviennent à allier les avantages de la grande ville (commerces, service public, innovation) et des plus petites villes (proximité de la nature, qualité de vie...). Les résultats de deux études dédiées aux villes moyennes, réalisées par Kantar et Potloc au 3ème trimestre 2020 révèlent une représentation positive et un intérêt fort pour les villes moyennes, renforcés par la crise sanitaire et les deux confinements vécus en 2020.

Elles attirent 40 % des Français, et avant tout, les habitants des grandes villes (50 % aimeraient y habiter contre 24 % des habitants des petites villes ou zones rurales) et notamment de la région parisienne (53 % contre 37 % en moyenne sur les autres régions). Pour les Français qui déclarent souhaiter y vivre, les principaux atouts de la ville moyenne sont avant tout leur tranquillité (32 %) et leur proximité avec la nature (25 %), ainsi que le coût de vie accessible (31 %) et les logements plus spacieux (23 %). Mais elles sont aussi associées à un certain dynamisme (25 %) avec un accès aux offres de loisirs (22 %), de services publics (21 %) et de travail (18 %). C'est cependant avant tout « pour le travail » (38 %) que l'on s'installe dans une ville moyenne.

Les villes moyennes bénéficient aussi de l'attention des politiques publiques. Le Ministère de la Cohésion des territoires a lancé en mars 2018 le programme « Action cœur de ville » qui vise à conforter les villes « moyennes ou intermédiaires » dans leur rôle de centralité d'un bassin de vie. Ce programme répond à une double ambition : améliorer les conditions de vie des habitants des villes moyennes et conforter leur rôle de moteur de développement du territoire. Il vise à inciter les acteurs locaux, dont ceux du logement et du commerce, à réinvestir les centres-villes et à favoriser le maintien ou l'implantation d'activités.

Ayant la volonté d'améliorer les conditions de vie des populations vivant sur leurs territoires, les Régions et Départements mettent aussi leurs politiques au service de la revitalisation des centres-villes. Ainsi, la Région Hauts-de-France affirme dans son **SRADDET** sa volonté de garantir pleinement l'amélioration du quotidien des habitants en relevant un triple défi : garantir une accessibilité réelle aux services, quel que soit le territoire de résidence ; réduire globalement les coûts du quotidien, liés au logement, aux déplacements... ; favoriser un cadre de vie harmonieux, apaisé et accueillant.



Source : SRADDET, Agence Hauts-de-France 2020-2040

Pour cela, la Région Hauts-de-France s'est associée à la mise en œuvre du Plan national « Action cœur de ville » dont 23 villes moyennes en Hauts-de-France font partie, et a déployé, en complément, un dispositif de soutien à la redynamisation des centres-villes et centres-bourgs de taille intermédiaire qui touche 114 communes de la région. L'accompagnement des centres-villes et centres-bourgs de

taille intermédiaire a été renforcé par la mise en place du dispositif national « petites villes de demain » qui soutient en particulier les pôles ruraux ou périurbains. La Région participe au soutien des 91 communes lauréates pour les Hauts-de-France avec notamment un rapprochement de l'accompagnement des communes sélectionnées à la fois dans les dispositifs régionaux et nationaux.

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

#### L'émergence de nouveaux modèles urbains

Les territoires qui souhaitent attirer et garder leurs habitants doivent se réinventer pour proposer un cadre de vie en adéquation avec les nouvelles aspirations des Français. Des modèles de villes mieux adaptées à l'évolution des modes de vies commencent à émerger et certains élus s'en saisissent pour repenser leurs villes.

##### La ville du ¼ d'heure

La ville du ¼ d'heure, c'est la ville de la proximité. Le principe est de trouver près de chez soi tout ce qui est essentiel : faire ses courses, travailler, s'aérer, pratiquer des loisirs, secourir, soigner, le tout à moins de 5 minutes à vélo et à 15 minutes maximum à pied.

Ce concept remet sur le devant de la scène les politiques temporelles, qui amènent à repenser les rythmes de la ville et les fonctions dévolues aux différents équipements qui la composent. « Ce mode de vie est capable d'offrir un rythme de vie plus apaisé, permettant d'avoir plus de temps pour soi, ses proches, ses voisins, tout en optimisant les mètres carrés disponibles dans la ville, en rendant les lieux polyvalents », expliquait Carlos Moreno, chercheur à l'origine de ce concept.

En France, plusieurs villes se sont déjà saisies du concept : la ville de Nantes va développer le concept au fur et à mesure dans de nombreux quartiers. C'est déjà opérationnel dans le quartier de Prairie au Duc qui vient d'être construit avec une approche de mixité fonctionnelle (toutes les fonctions utilisées le plus fréquemment sont accessibles à pied).

##### La slow city

Concept né en Italie en 1999, la « cittaslow » ou « slow city » fait suite à une déclinaison du mouvement Slow Food.

Sa philosophie : le retour à un rythme de vie apaisé et raisonné à travers la promotion du développement durable et local. Piloté depuis l'Italie, le réseau Cittaslow international décerne un label aux communes de moins de 50 000 habitants. Le contrôle de la pollution sonore, la sauvegarde des monuments historiques ou encore la promotion des traditions et des produits locaux sont autant de conditions examinées. Les villes candidates doivent répondre à minima à la moitié des 72 critères de sélection, tous visant à réduire le stress urbain.

A ce jour, 9 petites communes françaises sont labellisées.

##### La Smart City ou Ville intelligente

Selon la CNIL, la ville intelligente est un nouveau concept de développement urbain. Il s'agit d'améliorer la qualité de vie des citoyens en rendant la ville plus adaptative et efficace, à l'aide de nouvelles technologies qui s'appuient sur un écosystème d'objets et de services. Le périmètre couvrant ce nouveau mode de gestion des villes inclut notamment : infrastructures publiques (bâtiments, mobiliers urbains, domotique, etc.), réseaux (eau, électricité, gaz, télécoms) ; transports (transports publics, routes et voitures intelligentes, covoiturage, mobilités dites douces – à vélo, à pied, etc.) ; les e-services et e-administrations.

Le concept de ville intelligente prospère et les métropoles rivalisent de nouvelles pratiques mais les villes de taille moyenne ne sont pas en reste. Elles s'appuient sur les spécificités de leur territoire ainsi que sur leurs différentes compétences, et mettent au point des politiques innovantes et remarquables au service des habitants.

Une collectivité sur deux est déjà engagée dans une démarche smart city selon une enquête de l'opérateur m2o-city. Arras, Béthune, Boulogne-sur-Mer, Beauvais... autant de villes qui fourmillent de projets et de stratégies co-construites avec les populations.

A Béthune, avec le master plan Cap 2020, la ville s'est engagée dans un vaste plan de transition pour devenir une "ville collaborative, durable et innovante". Ce master plan repose sur sept piliers : habitat et environnement, mobilité et transports, éducation et emploi, alimentation et consommation, loisirs et culture, santé et bien-être et enfin, entraide et solidarité. Pour appuyer la démarche, La Fabrique, bâtiment de la Chambre de Commerce et d'Industrie en plein cœur de ville, abrite désormais un espace de coworking, un fablab, un bookcafé, un auditorium et une expo Smart city pour inoculer la démarche aux citoyens.

Mais, si une part significative de la population semble s'être appropriée ces nouveaux outils, les technologies numériques ne sont pas exemptes de toute critique. Associées à une perte de lien social, de sollicitations excessives, ainsi qu'aux abus de l'usage des données privées, leur intégration au fonctionnement quotidien des villes suscite plus fréquemment méfiance et scepticisme qu'un engouement massif.

#### L'essor du télétravail

Le télétravail est plébiscité par les personnes concernées comme un moyen de vivre mieux car il permet plus de flexibilité dans son organisation personnelle (par exemple prendre des rendez-vous non-professionnels durant la journée de travail) et une meilleure conciliation entre vie professionnelle et familiale. Mais il faut aussi souligner ses limites car il rend poreux la frontière entre les différents temps de la journée, ce qui peut faire basculer le télétravail comme un facteur de mal-être. Par ailleurs, la diffusion des pratiques de télétravail à domicile renforcerait le besoin de grands logements.

#### Les impacts de la crise sanitaire

Au-delà de sa dimension sanitaire, la crise provoquée par le covid-19 a des conséquences économiques, sociales et environnementales qui touchent les collectivités. La dégradation à venir de leurs finances est fort probable du fait de la progression de leurs charges courantes (accompagnement médico-social des populations, soutien à l'économie et à l'emploi, dépenses pour l'aménagement des lieux et services publics pour permettre le respect de la distanciation sociale). Les dépenses locales liées à l'amélioration du cadre de vie pourraient être fortement réduites.

#### Les mesures d'adaptation au changement climatique

Le changement climatique se révèle être un accélérateur des tendances en cours en matière d'amélioration du cadre de vie des communes. En effet, les villes contribuent fortement aux émissions de gaz à effet de serre (pollution, qualité de l'air, minéralisation) mais elles en sont aussi les principales victimes. Pour limiter les effets des épisodes de canicule, anticiper les pénuries d'eau mais aussi prévenir et gérer crues et inondations, les collectivités territoriales doivent rapidement mettre en place des mesures d'adaptation au changement climatique ; mesures qui rejoignent les nouvelles attentes des citoyens en termes de cadre de vie.



# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avènements **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- L'**hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## DES CENTRES-VILLES QUI NE RÉPONDENT PLUS AUX ATTENTES DE LA POPULATION

La crise sanitaire impacte durement les finances des collectivités territoriales et de l'Etat. Les programmes d'appui à la revitalisation des centres-villes sont stoppés, les communes ne peuvent plus mettre en œuvre les politiques nécessaires pour répondre aux nouvelles aspirations des citoyens en termes de cadre de vie et mettre en place des mesures d'adaptation au changement climatique. Les centres-villes non rénovés et surchauffés en période estivale, se vident peu à peu de leurs commerces et de leurs habitants au profit des banlieues périurbaines, le développement du travail à distance et du e-commerce venant accentuer ce phénomène.

## DES CENTRES-VILLES SOUCIEUX DE LEURS AMÉNITÉS

Pour pallier les effets du réchauffement climatique sur les centres-villes et les rendre plus attractifs, les communes végétalisent quelques façades d'immeubles, parkings et mobiliers urbains de leurs centres-villes, de même que certaines rues et places qui sont arborées et piétonnisées. La réduction de la place de la voiture permet une réduction importante d'une partie des nuisances sonores des centres-villes. Une partie du patrimoine bâti est rénové et la wifi est accessible gratuitement dans les espaces publics. L'amélioration des aménités des centres-villes permet de maintenir leur attractivité auprès de la population résidente, composée de ménages de petite taille, de jeunes et de personnes âgées.

## UN NOUVEAU CADRE DE VIE POUR DES CENTRES-VILLES TRÈS ATTRACTIFS TOUT AU LONG DE LA VIE

Les villes mettent en place un éventail de politiques permettant de répondre aux nouvelles attentes des citoyens en conciliant nature et diminution des nuisances en ville tout en limitant l'étalement urbain et son impact sur l'environnement. Grâce aux programmes de revitalisation existants, les centres-villes concentrent des services, commerces et équipements de proximité ainsi que des logements rénovés, abordables et adaptés à différents types de ménages (jeunes, familles, seniors). En outre, de nombreuses aires piétonnes comprenant des espaces verts et du mobilier urbain apportent une ambiance conviviale qui attirent de nouveaux habitants et de nombreux chaland.





# COHÉSION SOCIALE

## DÉFINITION ET ENJEUX

La cohésion est un enjeu majeur des communes. Elle répond à une demande de lien social et un besoin de vivre ensemble, facteurs essentiels du bien-être dans la ville.

Pour les centres-villes, cette cohésion sociale apparaît comme un facteur d'attractivité par une forme de garantie de rapports apaisés entre les publics vivant et circulant dans cet espace.

S'il est pointé comme un élément essentiel du bien-être, le lien social est décrit comme en crise en raison de diverses

évolutions tendant a priori à le fragiliser comme l'isolement des personnes, la ségrégation spatiale, la diminution de l'engagement structuré. Le lien social apparaît surtout en mutation avec une croissance d'une électivité du lien basé sur des choix individuels rendant les interactions plus fragiles dans le temps.

Pour les communes, l'enjeu de construction du vivre ensemble dans ce contexte nécessite un décloisonnement des politiques pour une approche autour du « faire société » impliquant directement les citoyens.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

La cohésion sociale et le besoin de lien social sont pointés comme une dimension essentielle de la mesure du bien-être. Les travaux sur la mesure du bien-être ont été mis en lumière à partir de 2008 avec la création d'une commission sur la mesure des performances économiques et du progrès social proposée par Nicolas Sarkozy, alors président de la République. Cette commission, également nommée commission Stiglitz-Sen-Fitoussi, a préconisé l'élaboration d'un tableau de bord autour de trois grands axes pour mieux suivre le développement du bien-être en France : un axe économie avec des propositions d'amélioration, un axe bien-être prenant en compte des critères objectifs et ressentis et un axe soutenabilité. Ces préconisations ont permis l'évolution des mesures du développement au sein de l'appareil statistique français avec « en particulier » la mise en place de nouvelles analyses quantitatives et qualitatives de ces dimensions par l'Insee. Parallèlement, de nombreuses démarches participatives ont permis d'appréhender ce qui constituait les éléments essentiels du développement pour la population. Ces démarches, menées à l'échelle de quartiers, communes ou intercommunalités, aboutissent souvent à une mise en évidence d'enjeux de cohésion sociale exprimés autour de deux entrées : un

besoin de sécurité individuelle et un besoin de relations sociales de qualité. À une échelle plus large, un exercice de définition d'un indicateur de santé sociale a été réalisé au sein de la région Nord-Pas de Calais en 2008. Cet exercice, mené de façon participative avec de nombreux acteurs de la région (société civile, producteurs de données, citoyens,...), a abouti à la création d'un indicateur articulé autour de six dimensions : « revenu » ; « travail et emploi » ; « éducation » ; « santé » ; « logement » et « lien social et sécurité ». Cet exercice a ainsi mis en évidence l'importance de cette dimension dans les attentes des habitants au même titre que les trois dimensions revenu, santé et éducation composant l'indicateur de développement humain. Le calcul et le suivi de cet indicateur dans le temps a permis de montrer la décorrélation entre richesse, économie et santé sociale, à la fois au regard de la situation actuelle et au regard de l'évolution.

Pour les collectivités locales, la fabrique de la cohésion nécessite un décloisonnement des politiques et l'intégration d'une approche systémique autour du « faire société ». Cela implique par exemple d'inclure dans les projets des ré-

flexions sur la mixité ou le caractère inclusif des actions qui sont menées. De telles approches nécessitent également de penser la gouvernance des projets et la participation des habitants à leur élaboration et leur suivi.

Au cours des dernières décennies, le sentiment dominant des habitants comme des décideurs est une perte de lien social en France et au sein des territoires. Ce sentiment est la conséquence, d'une part, d'une diminution de formes traditionnelles de liens dans la sphère familiale et publique, et, d'autre part, de la croissance des délits et incivilités sur longue période.

Dans la sphère personnelle, la famille traditionnelle n'est plus une norme ou un objectif absolu. En France, parmi les femmes nées en 1948, 86 % s'étaient mariées au moins une fois avant 30 ans. Un recul de l'âge du mariage n'explique que partiellement ces différences. À 40 ans, 90 % des femmes de 1948 se sont mariées au moins une fois contre 56 % des femmes nées en 1978. Ces mêmes femmes de la génération 1978 étant 41 % à s'être mariées avant 30 ans, on peut anticiper que moins de la moitié des femmes de la génération 1988 auront été mariées au moins une fois en 2028. Au-delà du mariage, la structure familiale s'est complexifiée et est devenue moins stable dans le temps. Ainsi, 27 % des familles avec enfants sont monoparentales. Les familles monoparentales sont le plus souvent assumées par des femmes avec peu de ressources tandis que la re-composition familiale est plus fréquente pour les catégories sociales plus élevées.

Les personnes vivant seules sont également plus nombreuses. Près de 30 % des ménages sont aujourd'hui composés d'une seule personne dans les Hauts-de-France.

De ce fait, 14 % des personnes vivent seules en 2017 alors qu'elles n'étaient que 6 % en 1968. Ces personnes seules vivent plus souvent dans les villes et les centres-villes. Ainsi, plus de la moitié des ménages vivant dans les centres des villes moyennes de la région sont des personnes seules.

Si l'évolution de la forme des ménages et de leur taille peut induire un sentiment de perte de relations, la réalité est plus complexe. En particulier, les personnes seules ont, toutes choses égales par ailleurs, plus de relations sociales que les personnes vivant dans des ménages de plusieurs personnes (Les évolutions du lien social, un état des lieux - Yves Cusset 2006). Par contre, le sentiment d'isolement est une réalité pour certaines catégories de population telles que les personnes veuves, souvent âgées, ou les femmes assumant seule la parentalité.

Dans la sphère publique, le sentiment de perte de lien social est illustré par la perte d'engagement dans les structures traditionnelles dans les différents domaines de la vie publique. L'engagement dans la vie politique traditionnelle est en recul au regard de plusieurs indicateurs : baisse continue de la participation électorale sur plusieurs décennies, baisse des adhésions aux partis politiques, difficultés affichées pour de petites communes à trouver des candidats aux responsabilités de maire... D'autres formes d'engagement ou d'adhésion traditionnelles sont également en repli. Sur une longue période, le taux de syndicalisation est passé de 30 % en 1949 à 10,8 % en 2016. La France fait ainsi une partie des pays ayant le plus faible taux au sein de l'Union Européenne dont la moyenne se situe à 23 %. Il convient toutefois de noter que le niveau reste stable depuis les années 1990.

Figure 1 : Taux de syndicalisation en France



Source : Ministère du travail

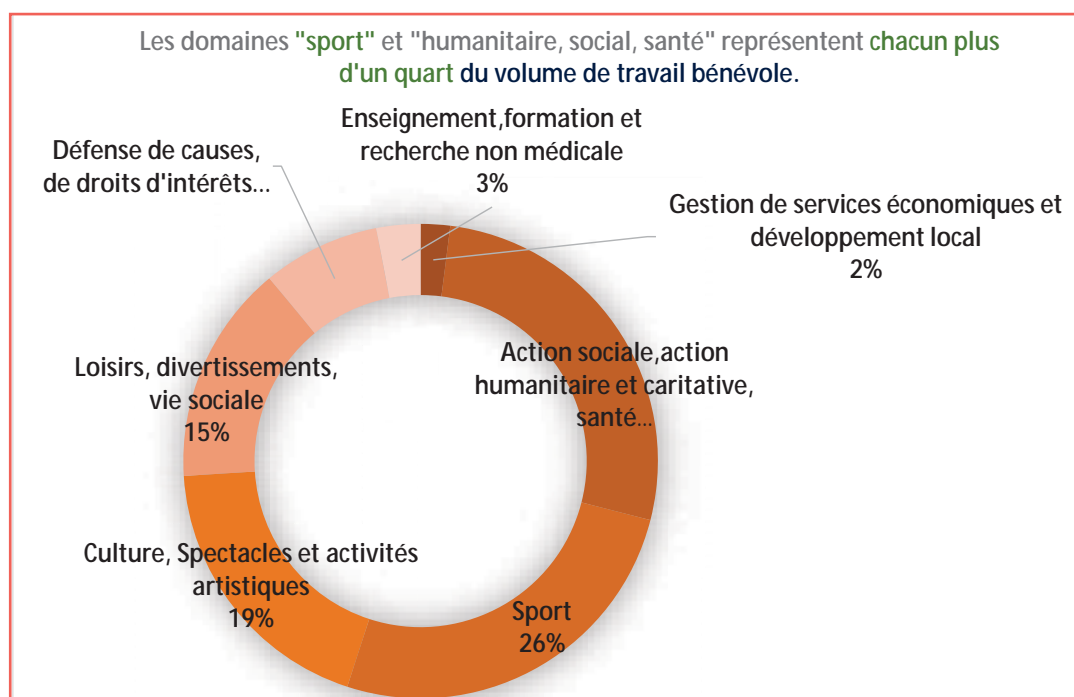
Ce discours sur la baisse de l'engagement dans la société basé sur de grandes structures visibles est à relativiser au regard d'indicateurs sur l'engagement associatif. Entre 1983 et 2013, la participation à la vie associative est restée stable avec plus de 4 personnes sur 10 adhérant à au moins une association. L'adhésion à une association ne signifie pas systématiquement une participation active et régulière. Ainsi, si les hommes sont aussi nombreux que les femmes à adhérer à une association, les femmes sont plus actives au sein de ces associations. L'adhésion à une association s'accompagne d'une participation renforcée à la vie publique, le vote aux élections étant par exemple plus fréquent chez les adhérents à une association.

L'engagement dans la vie publique est également important au regard des pratiques de bénévolat. En 2013, 22 % des Français déclarent s'être engagés dans des actions bénévoles. Cet engagement est fortement lié à l'adhésion à des associations : 44 % des adhérents à une ou plusieurs associations ont réalisé des actions de bénévolat en 2013 contre 7 % des autres.

Entre 2011 et 2017, la participation bénévole a connu une croissance de 4,5 % par an. Dans l'ensemble des associations, 31 millions de participations bénévoles ont été recensées. Ces participations bénévoles apparaissent de plus cruciales pour l'existence de ces associations puisque

85 % d'entre elles se sont déroulées au sein de structures ne disposant pas de salariés. Ce bénévolat apparaît par ailleurs fondamental au regard des domaines d'intervention couvrant des besoins essentiels du vivre ensemble : action sociale, santé, sport, culture... Les analyses menées auprès

de structures par le Haut-Commissaire à la vie associative font apparaître un engagement important des jeunes dans les associations. Les responsables de structure notent toutefois un engagement plus ponctuel et une difficulté à maintenir l'engagement dans la durée.



Précisions :

Le volume de travail bénévole est estimé en Equivalent temps plein EQT, c'est-à-dire en divisant le nombre total d'heures effectuées par les bénévoles par le volume d'heures annuel théorique de 1820 heures, soit 35 heures de travail par semaine pendant l'année.

Source : CNRS-Centre d'économie de la Sorbonne, enquête Paysage associatif 2017

Champ : France entière

La difficulté d'engagement de long terme dans des structures traditionnelles dans la sphère publique comme dans la sphère privée est à relier au processus d'individualisation décrit par Yves Cusset dans Les évolutions du lien social. Les individus ont acquis une capacité à se définir par eux-mêmes et non en fonction de leurs seuls critères d'appartenance. Sur longue période, l'urbanisation et l'accroissement des mobilités ont augmenté les interactions possibles et rendus moins forts les liens d'appartenance à des entités plus isolées. L'individu est moins porté par la tradition et les institutions et doit se définir par lui-même. Il se retrouve dans une position de choix plus importante dans ses actions et dans ses relations. Le lien devient donc électif alors qu'il était normatif, induisant un caractère plus fragile.

Ce caractère électif concerne tout d'abord la sphère personnelle et familiale où le mode de vie repose plus sur un choix que sur une norme sociale et peut plus facilement évoluer. Cette élection ne se limite pas à la question du couple mais concerne également le rapport qu'un adulte choisit d'entretenir avec le reste de sa famille par exemple.

Cette électivité concerne également les engagements dans la sphère publique. L'individu, qu'il soit militant ou bénévole, est prêt à s'impliquer mais souhaite garder la maîtrise de ses engagements. L'engagement apparaît ainsi comme plus distancé et peut plus facilement être rompu, en particulier lorsque ces structures donnent le sentiment de parler à la place de l'individu.

Dernière dimension influençant la perception de la cohésion sociale, le sentiment d'insécurité est un facteur

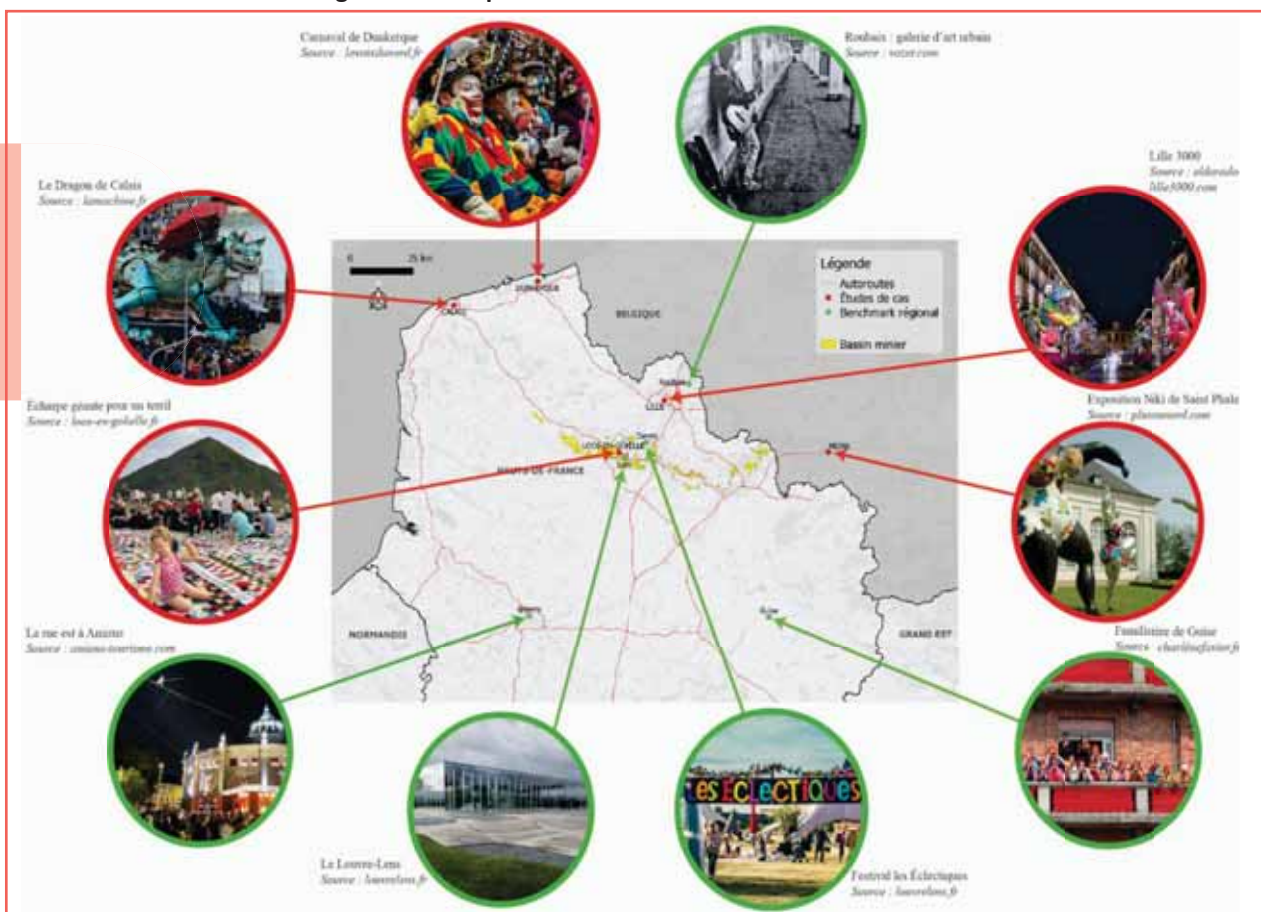
limitant les possibilités de cohésion sociale et de vivre ensemble. Sur longue période, l'augmentation des crimes et délits en France a été importante dans les années 1980. Les années 1990 ont, pour leur part, été marquées par une augmentation des violences. L'enquête sur la victimation réalisée chaque année par l'Insee pour l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales permet d'apprécier les actes dont ont été victimes les personnes et leur sentiment d'insécurité. Entre 2007 et 2019, le sentiment d'insécurité a fluctué sans réelle tendance de long terme. Le sentiment d'insécurité régulière est plus marqué pour les femmes où il a varié entre 12 % et 14 % que pour les hommes (entre 7 et 8 %), posant des questions d'inclusion des femmes dans l'espace public. Concernant les actes dont ont été victimes les personnes, l'analyse des différents items ne montre pas de tendance à la hausse des actes de délinquance dont ont été victimes les personnes dans la rue, qu'ils aient fait ou non l'objet d'une plainte. Quelques catégories sont globalement en baisse comme les vols de véhicules ou les vols avec violence. Les résultats montrent par contre une croissance forte des escroqueries numériques.

## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Entre 2010 et 2020, l'isolement relationnel a progressé. Selon le CREDOC, 7 millions de personnes résidant en France souffraient d'isolement relationnel en janvier 2020. Cet isolement résulte de la combinaison de plusieurs facteurs rendant l'isolement plus fréquent chez les publics précaires : faible budget, logement ou cadre de vie dégradé, problèmes de mobilité, mauvais état de santé physique ou psychologique. Cet isolement est renforcé par les ruptures de parcours professionnels ou personnels et accentué par ailleurs les inégalités inscrivant ainsi les personnes dans un cercle vicieux. Si l'isolement touche davantage les plus précaires et les personnes âgées, il a progressé dans les différentes catégories sociales et aux différents âges de la vie. La crise sanitaire a engendré des règles fortes en termes de limitation des interactions sociales, allant jusqu'à des périodes de confinement, et confrontant l'ensemble de la population à des situations d'isolement.

Pour renforcer la cohésion sociale, les acteurs locaux ont favorisé la création d'événements dans l'espace public. Ainsi, l'art et la médiation culturelle constituent des vecteurs de cohésion sociale par la création d'événements ouverts, participatifs et créant du lien entre les différents habitants et les différents quartiers d'une ville. Ces événements peuvent bénéficier de différents niveaux de rayonnement, favorisant la mixité aussi bien d'un point de vue territorial que social, avec une participation d'habitants du quartier, de la ville et de sa périphérie, voire de touristes venus pour l'événement. Différentes stratégies territoriales et modes d'expressions artistiques permettent de donner une image positive de la ville ou du territoire en s'appuyant souvent sur des traditions historiques à l'image du Carnaval de Dunkerque, ou sur la reconquête de friches chargées d'histoire à l'image du Boulon à Vieux-Condé, Centre national des arts de la rue et de l'espace public situé sur le site d'une ancienne boulonnerie où furent en partie fabriqués les rivets de la Tour Eiffel.

Figure 3 : Exemples de démarches culturelles dans la ville



Ces démarches s'inscrivent dans une tendance plus large visant à rendre l'espace public « convivial » et à lui redonner sa place d'espace de rencontre. Au-delà de la culture, ces rencontres peuvent être favorisées par des événements de pratiques collectives autour du sport, de repas, de marchés, de jeux, mais aussi par un aménagement et un

meublement urbain favorisant les rencontres ou les échanges. L'Institut Paris Région a ainsi recensé plus de 300 exemples permettant de favoriser la convivialité des espaces publics autour de 10 thématiques : art, commerce, événementiel, fonctionnel, mobilité active, nature, numérique, sensorialité, sport – jeux et partage.

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

La crise sanitaire a fait émerger de nombreux signaux pouvant impacter durablement la cohésion sociale. La mise en place d'une distanciation physique dénommée distanciation sociale a été parmi les premières mesures sanitaires prises pour lutter contre l'épidémie. Le confinement, le recours massif au télétravail et la fermeture des activités « non essentielles » ont également limité les possibilités d'interactions sociales. Cet épisode risque d'impacter durablement les comportements en faveur de davantage de précautions sanitaires dans l'espace public au détriment d'interactions sociales.

Les initiatives des collectivités en faveur des interactions sociales risquent ainsi de s'amenuiser aussi bien en matière de création d'événementiels que de la mise en place d'espaces favorisant les échanges et les interactions. Les usagers du centre-ville peuvent également être moins enclins à participer à des événements collectifs et limiter leur présence physique dans les centres-villes, privilégiant les précautions sanitaires.

La crise sanitaire a également pesé sur les finances publiques et les réductions de budget peuvent se traduire par une baisse du soutien au tissu associatif, facteur essentiel pour la création de lien social et pour l'animation de la vie de la cité dans de nombreux domaines tels que la culture, le sport mais aussi l'insertion et la solidarité.

La crise économique engendrée par la crise sanitaire peut aussi peser sur la cohésion sociale par une croissance des situations de précarité et par des ruptures professionnelles qui constituent des facteurs d'isolement relationnel. Ce dernier relationnel peut également être aggravé par les périodes de confinement ou de couvre-feu ayant provoqué une perte de lien qui peut perdurer au-delà des restrictions.

Enfin, l'accentuation de la ségrégation spatiale peut nuire à la cohésion sociale. Cette ségrégation résulte le plus souvent de choix résidentiels des populations les plus aisées faisant croître les prix de certains secteurs et reléguant les personnes précaires dans les secteurs moins désirés. Selon ce modèle, les centres-villes peuvent aussi bien devenir des quartiers délaissés par des populations aisées ou au contraire devenir inaccessibles aux classes sociales les moins favorisées.

A l'inverse, la crise sanitaire peut se traduire par une croissance de la cohésion sociale en réaction au choc vécu. Ainsi, lors du premier confinement, l'élan de solidarité envers les personnels soignants a montré une mobilisation possible et une prise de conscience de l'importance de missions de services publics pour la vie de la société.

Le manque de lien social durant une longue période peut également se traduire par une volonté d'interaction et un élan en faveur de pratiques collectives à l'image des années folles après la première guerre mondiale.



© Région Hauts-de-France

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## LA DISTANCIATION COMME NOUVELLE NORME SOCIALE

La crise sanitaire impacte durablement les pratiques sociales avec une diminution des interactions jugées comme non indispensables. Les individus privilégient les pratiques limitant le lien physique en dehors de la sphère privée à la fois pour les activités professionnelles, les achats ou les loisirs. Ce manque de lien est renforcé par la crise économique qui limite l'engagement des collectivités dans le développement d'animations favorisant les interactions et les échanges ou dans le soutien aux associations, maillons importants de la cohésion sociale. La crise économique provoque également un accroissement des inégalités et de la précarité, engendrant un renforcement des situations d'isolement. Le centre-ville, lieu de rencontre et de brassage, est délaissé à la fois pour le commerce qui se développe autour du drive et pour les loisirs privilégiés à domicile ou dans des sphères privés.

## UNE VOLONTÉ DE LIEN SOCIAL QUI RENFORCE UN RETOUR DU COLLECTIF

La crise sanitaire a contraint à l'isolement relationnel de nombreux ménages. Ce manque provoque une volonté de retrouvailles et de retour à des temps d'échanges et de cohésion collective. Les centres-villes sont rapidement réinvestis et redeviennent des lieux de vie et d'échange avec la recherche de liens pour des activités commerciales, de loisirs ou associatives. Les collectivités favorisent l'usage de l'espace public pour développer la cohésion sociale par l'aménagement urbain et par le développement de temps de partage de l'espace public.

## DES ESPACES DE COHÉSION SOCIALE QUI NE LIMITENT PAS LES SITUATIONS D'ISOLEMENT RELATIONNEL

Après la crise sanitaire, les collectivités réinvestissent dans les espaces et les événements permettant de favoriser le lien social au sein des centres-villes. Les centres-villes retrouvent leur fonction de lieu de loisirs, d'échange et d'achat mais leur dynamique reste limitée par la concurrence des centres commerciaux périurbains qui restent attractifs, notamment pour des ménages préférant s'installer en périphérie de la ville. L'isolement relationnel continue de croître pour les populations les plus précaires dont le nombre ne se résorbe pas suite aux impacts économiques de la crise. Les choix résidentiels des ménages disposant de moyens financiers suffisants contribuent à maintenir une ségrégation spatiale défavorable à la cohésion sociale.

# DEMANDE DE LOGEMENT

## DÉFINITION ET ENJEUX

La demande de logement au sein des centres-villes répond à plusieurs enjeux.

- Un enjeu numérique : le nombre de logements disponibles doit être en adéquation avec l'évolution des ménages et notamment son augmentation dans un contexte de vieillissement.

- Un enjeu d'adéquation : les logements doivent être adaptés aux différents publics susceptibles d'habiter les centres-villes : jeunes, familles, seniors. Les logements doivent ainsi être adaptés en termes de taille mais aussi d'usage et d'accessibilité.

- Un enjeu financier : l'offre de logement doit être

en adéquation avec les ressources des différents publics et favoriser la mixité.

- Un enjeu qualitatif : le logement doit garantir une qualité de vie agréable qui implique différents critères de confort tels que la non-vétusté, l'isolation phonique, la qualité énergétique.

D'un point de vue prospectif la vision du besoin de logements peut évoluer vers l'usage « habiter » renouvelant le regard et favorisant la réflexion autour de nouvelles formes et concepts : habitat intergénérationnel, modularité des logements...

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Entre 1975 et 2017, le parc de logement des Hauts-de-France a augmenté de près 46 % tandis que la population augmentait de 7 %. Cette évolution a globalement suivi l'évolution du nombre de ménages dont le nombre s'est élevé de 44 % au cours de la même période.

Ces évolutions globales traduisent un important besoin en logements sur l'ensemble des territoires, y compris au sein de territoires peu attractifs. Face à ce problème, la construction de logements a été la plus dynamique dans les espaces périurbains que dans les espaces urbains et les communes-centres dont l'attractivité résidentielle a été limitée.

Depuis 2007, le besoin en nouveaux logements a été accentué par une croissance importante de la vacance. Le nombre de logements vacants a augmenté de 58 % en 10 ans au sein des Hauts-de-France tandis que le parc de logements augmentait de 10 %. Cette vacance est encore plus importante dans les villes centres où elle a augmenté de 64 % en 10 ans et où les logements vacants représentent aujourd'hui 10 % du parc. Les centres-villes sont également touchés par ce phénomène des logements. En plus des fac-

teurs traditionnels de la vacance, une situation particulière se pose dans de nombreux centres-villes en raison de la difficulté à mettre en location des logements à l'étage de bâtiments commerciaux qui pouvaient être occupés à l'origine par le commerçant et qui ne disposent pas d'accès indépendants.

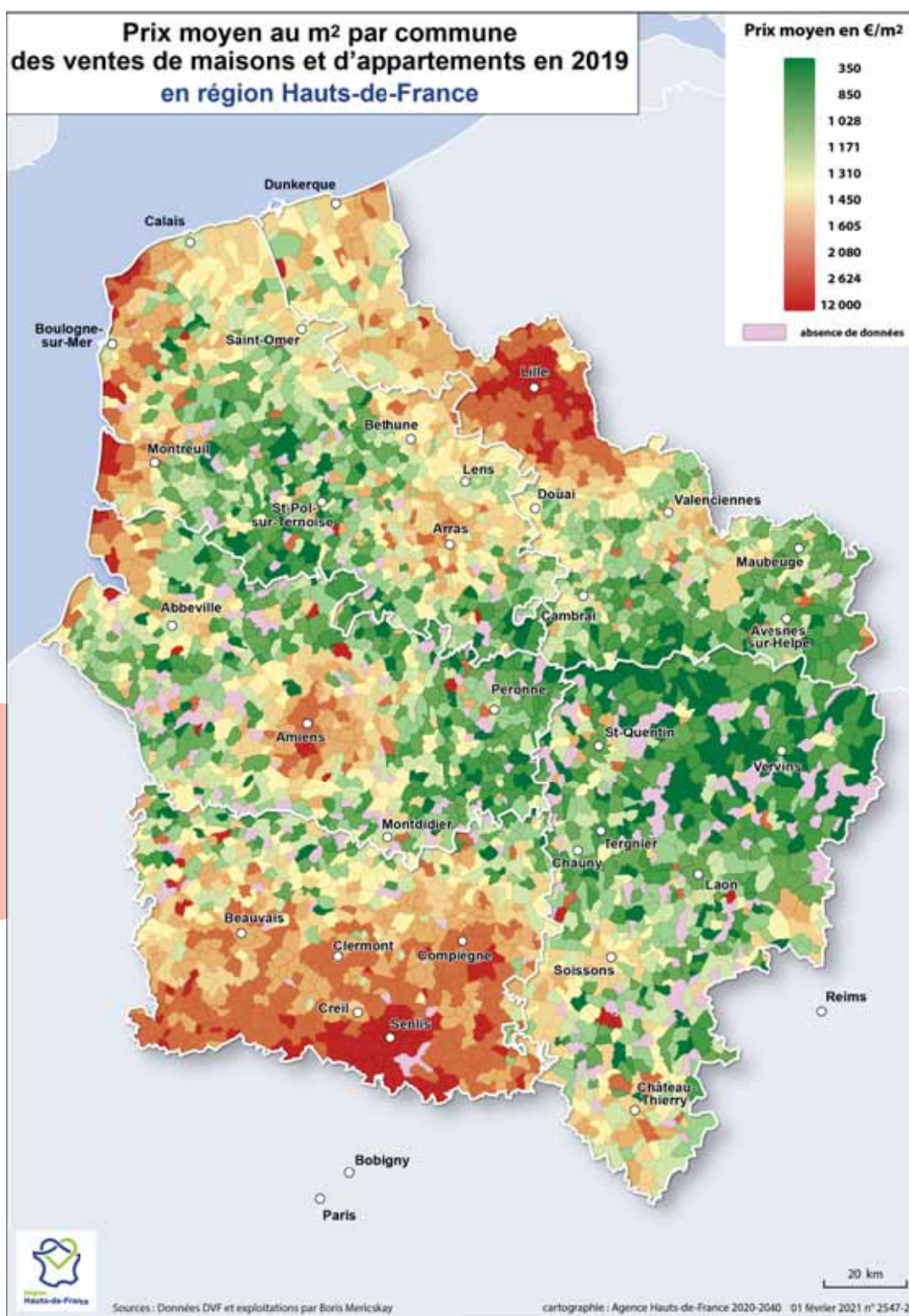
En France métropolitaine, alors que le nombre moyen de personnes par ménage diminue de façon continue, la taille moyenne des logements ne fait qu'augmenter. Ainsi, entre 1984 et 2013, la taille moyenne des logements a augmenté de 11 % tandis que la taille des ménages passait de 2,7 à 2,3 personnes. La surface moyenne disponible par personne est ainsi passée de 30,7 m<sup>2</sup> à 40,3 m<sup>2</sup> en 30 ans. Cette croissance de la taille des logements est le fait des maisons individuelles passées de 96 m<sup>2</sup> à 112 m<sup>2</sup> en moyenne tandis que la taille moyenne des appartements est restée stable autour de 66 m<sup>2</sup> jusqu'en 2006 et a même diminué entre 2006 et 2013 pour atteindre une moyenne de 63 m<sup>2</sup>.

Le désir d'espace et d'habitat individuel exprimé par une partie des ménages renforce le manque d'attractivité des villes et des centres aux logements plus petits et plus sou-

vent collectifs. Même si la part des logements individuels est plus importante au sein des villes centres de la région (45 % contre 32 % en France), elle reste nettement inférieure aux territoires périurbains et ruraux où plus de 9 logements sur 10 sont des maisons individuelles. En dehors des familles monoparentales, la part des familles avec enfants diminue dans les villes centres tandis que la part des ménages d'une personne augmente.

Le coût du logement est également un critère déterminant pour expliquer les choix résidentiels des ménages.

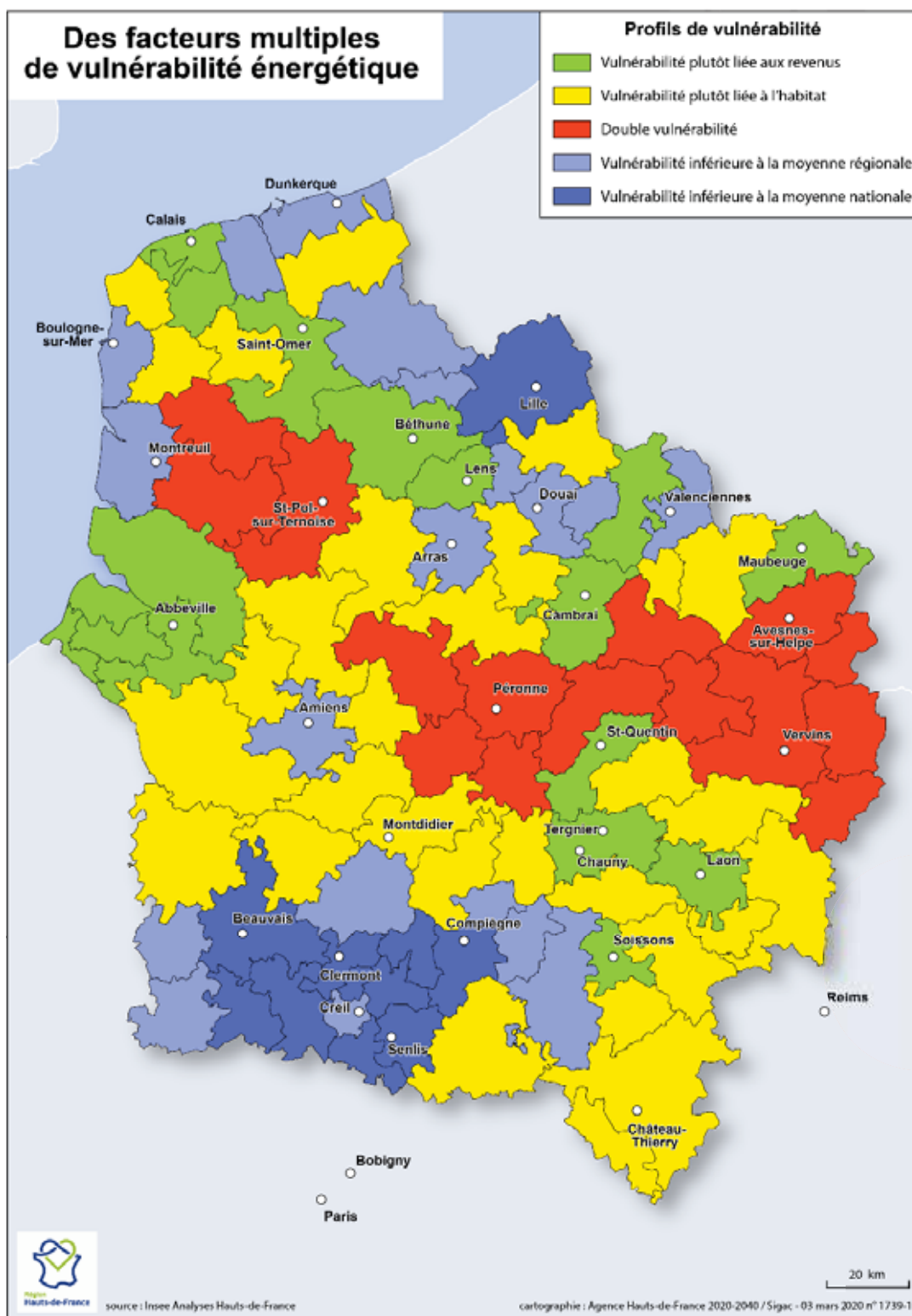
Au sein de la région, les prix sont globalement moins élevés dans la ville centre que dans les autres communes des pôles urbains traduisant des choix résidentiels en périphérie proche de la ville. Le coût du logement dans les villes centres est toutefois plus élevé que dans les zones hors des pôles urbains, rendant l'accès plus difficile aux populations fragiles en dehors du parc social. Au coût d'achat ou locatif s'ajoutent également les coûts fiscaux souvent plus élevés dans les villes centres dont les fonctions de centralité sont en partie assumées par le budget de la commune alors qu'elles bénéficient à un public plus large.





Près de 80 % des logements des villes centres étant construits avant 1990, la qualité de ceux-ci apparaît également comme un enjeu important. Les attentes réglementaires comme sociétales vis-à-vis des logements sont aujourd'hui plus importantes : accessibilité, isolation phonique, bilan énergétique...

Il convient toutefois de noter que la vulnérabilité énergétique des ménages se concentre davantage dans les espaces ruraux de la région plutôt que dans les espaces urbains et les villes centres.



## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Selon les projections réalisées par l'Insee, la croissance du nombre de ménages devrait se poursuivre en lien avec le vieillissement et la décohabitation. Dans les Hauts-de-France, selon le scénario réalisé dans le cadre du SRADDET, il faudrait produire 426 000 nouveaux logements d'ici 2035 pour répondre aux besoins de la population en poursuivant les tendances actuelles. Ce besoin résulte pour deux tiers de l'évolution du nombre de ménages à venir. En effet, si les tendances démographiques actuelles se poursuivaient, il faudrait créer 293 000 logements supplémentaires entre 2015 et 2035 pour loger les nouveaux ménages. Cela représente en moyenne 14 650 logements par an. Cette demande potentielle serait principalement portée par le vieillissement de la population. La croissance démographique et la décohabitation auraient des effets plus limités, tout comme l'évolution du parc de logements. Le besoin futur serait accentué dans les territoires à forte croissance démographique principalement situés sur l'axe nord sud de la région. En revanche, il serait plus modéré dans les territoires en repli démographique comme l'est de la région et le littoral où la baisse de la population compenserait la hausse du nombre de ménages liée au vieillissement. Les choix résidentiels influencés par les coûts de l'immobilier et la recherche de critères favorisant la qualité de vie souhaitée se traduisent aujourd'hui par

une attractivité des territoires en périphérie des villes au détriment des centres urbains.

Toutefois, le nombre de ménages augmente également dans les villes même si ceux-ci sont de plus petite taille. Les centres attirent plus souvent des ménages d'une personne qu'ils s'agissent d'étudiants, de jeunes actifs ou encore de seniors.

L'accès des familles aux logements est également pénalisé par une faible mobilité résidentielle des résidents. De nombreux ménages conservent de grands logements au moment du départ des enfants empêchant de nouvelles familles de s'y installer et contribuant ainsi à la perte de population. A titre d'illustration, Villeneuve-d'Ascq, ville nouvelle qui s'est peuplée au début des années 1980 a vu sa population diminuer au début des années 2000 avec une baisse importante de la taille des ménages.

La construction ou la rénovation de logements en milieu urbain se heurte à plusieurs difficultés la rendant plus complexe et plus onéreuse qu'en zones moins denses : coût et disponibilité des terrains, contraintes architecturales, copropriétés...

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Le confinement imposé par la crise sanitaire a renforcé les attentes des personnes vis-à-vis de leur logement avec un besoin d'espaces de vie plus importants aussi bien pour l'intérieur que pour les extérieurs. Le développement du télétravail renforce également le besoin de pièces supplémentaires, la pratique du télétravail à domicile

étant facilitée par l'existence d'une pièce complètement ou partiellement dédiée à cet usage. Ces désirs peuvent ainsi renforcer la désaffection des habitants de la région pour les villes et leur centre.

A l'inverse, une réflexion sur l'usage et l'accessibilité peut favoriser la demande de logements en centre-ville. La concentration d'activités, de services et de lieux de rencontre peuvent à la fois renforcer l'attractivité des villes pour les personnes seules déjà plus présentes dans ces espaces mais aussi pour les familles dont le besoin de services et d'activité de loisirs sont importants. Cette attractivité sera d'autant plus importante si les centres sont vécus comme des lieux de vie agréables et sûrs.

Dans un contexte de densité, l'optimisation de l'usage des logements existants constitue également un enjeu pour favoriser l'accès aux nouveaux ménages. La mobilité résidentielle peut être favorisée afin d'adapter la taille et les caractéristiques du logement à l'évolution de la taille d'un

ménage. En lien avec le vieillissement, le déménagement dans un logement plus petit peut être compensé par l'accès à des services adaptés. Le développement d'habitats intergénérationnels peut également favoriser l'accessibilité des différentes générations à la ville.

Les stratégies nationales en matière de consommation d'espace et le renforcement des centralités induit par le SRADDET favorisent également la construction de nouveaux logements dans les villes et au sein des espaces denses déjà urbanisés. En parallèle, les politiques en faveur de la redynamisation des centres-villes peuvent réduire la vacance par la réhabilitation ou un travail sur l'accessibilité résidentielle d'étages d'immeubles commerciaux.



© Région Hauts-de-France

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## UN DÉSIR DE NATURE RENFORCÉ AU DÉTRIMENT DES CENTRES-VILLES

La crise sanitaire et les confinements successifs renforcent le désir de nature des ménages. Les demandes de logements s'éloignent de plus en plus des centralités vers des parcelles plus isolées permettant un espace extérieur plus grand et un accès à des espaces de nature vécus comme plus agréables et plus sûrs. L'attractivité des villes diminuant encore, la valeur des biens en centre-ville chute et la vacance des logements s'accroît. La qualité des logements du centre-ville se dégrade. Il est abandonné par les ménages ayant des moyens financiers suffisants pour vivre ailleurs. Seuls des ménages à faible revenu restent.

## UN DÉVELOPPEMENT DES LOGEMENTS LIMITÉ PAR UNE FAIBLE ATTRACTIVITÉ

Malgré les investissements publics et les réglementations visant à limiter l'étalement urbain, l'attractivité des centres-villes des Hauts-de-France reste limitée notamment en raison des coûts immobiliers plus élevés et la population baisse au sein de cet espace. En particulier, les familles continuent à privilégier des espaces en périphérie plus ou moins éloignée du centre en fonction de leur moyen financier. Toutefois, les centres restent attractifs pour les ménages de petites tailles à la recherche de service et de lien. Les jeunes qu'ils soient étudiants ou entrant dans la vie active restent présents dans les centres ou les quartiers proches où ils cohabitent avec une population âgée se rapprochant du centre-ville. La construction et l'adaptation des logements aux besoins restent modérées même si la vacance diminue grâce aux politiques d'aménagement favorisant notamment l'accès aux étages des immeubles commerciaux.

## UN RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITÉ DES CENTRES-VILLES

L'attractivité des centres-villes est accrue par une prise en compte renforcée autour des usages. Le centre-ville est perçu comme un espace concentrant l'activité et les services et favorisant les rencontres et le lien social. La construction et la rénovation des logements sont également davantage orientées autour de la fonctionnalité en favorisant leur accessibilité, leur adaptabilité voire leur modularité. De nouvelles résidences en centre-ville se développent avec la mise à disposition de services adaptés aux différents publics qu'ils accueillent. La vacance est résorbée par des investissements publics dans l'adaptation des logements et la construction est favorisée par des politiques compensant les surcoûts liés à la construction en zone dense ou en renouvellement urbain.

# E-COMMERCE

## DÉFINITION ET ENJEUX

Apparu en France dès les années 80-90 avec le minitel, le e-commerce se définit comme l'ensemble des transactions commerciales réalisées à distance à l'aide d'interfaces électroniques. Le haut-débit déployé à partir des années 2000 a donné un coup d'accélérateur à cette pratique, même si elle ne représente encore qu'une part mineure (moins de 10 %) du commerce de détail en France. Dans le cadre de cette fiche, le e-commerce comprend aussi bien la vente en ligne de ce qu'on nomme les « pure players » (Amazon, C-discount par exemple) que le click-and-collect dont le drive fait partie. Le commerce interentreprises (B-to-B) ne rentre pas dans le cadre de cette fiche.

Le développement d'internet modifie en profondeur les pratiques commerciales des différents acteurs impliqués. Pour les centres-villes, le développement du e-commerce peut aussi bien représenter un atout, en aidant un commerçant à accroître son audience, qu'une forme de concurrence. Il a également un impact sur les flux logistiques, qu'il accroît et transforme, avec l'essor des livraisons à domicile qui concernent désormais aussi bien les produits marchands que les repas.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Le e-commerce, avec un chiffre d'affaires total de 103,4 milliards d'euros en 2019, pèse pour un peu moins de 10 % du commerce de détail en France (hors carburant, pharmacies, articles médicaux et orthopédiques). Il a gagné 0,7 point de part de marché entre 2018 et 2019. Il connaît une forte croissance, supérieure à 10 % depuis plusieurs années, mais qui semblait légèrement ralentir avant la crise sanitaire. Les achats à partir d'un téléphone mobile (m-commerce) sont en forte croissance, tirant désormais le développement du secteur, avec +23,7 % entre 2019 et 2020. Ce sont en particulier les femmes et les moins de 35 ans qui recourent au m-commerce. Au total, 78,3 % des internautes français achètent en ligne, presque 8 Français sur 10. La région Hauts-de-France a un taux d'acheteurs en ligne un peu en retrait par rapport à la moyenne nationale, à 77 %.

Figure 1 : Chiffre d'affaire du e-commerce en milliards d'euros

	CA	variation annuelle
2015	62,9	
2016	71,5	+14 %
2017	81,7	+14 %
2018	92,6	+13 %
2019	103,4	+12 %

Source : FEVAD ICE

**Figure 2 : Pénétration régionale % d'acheteur par cible d'internautes**

Occitanie	83,6 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	81,5 %
Pays de la Loire	80,8 %
Normandie	80,3 %
Auvergne-Rhône-Alpes	80,1 %
Centre-Val de Loire	78,8 %
Bretagne	77,8 %
Nouvelle-Aquitaine	77,3 %
Hauts-de-France	77,0 %
Ile-de-France	76,3 %
Grand Est	75,8 %
Corse	72,1 %
Bourgogne-Franche-Comté	72,0 %

Source : Médiamétrie - Observatoire des usages internet T4 2019

Le montant moyen d'une transaction est de 59 € en France, en baisse de 3,6 % par rapport à 2018. Son marché se répartit à 44 % dans la vente de biens et à 56 % dans celle de services. Toutefois, les secteurs commerciaux sont différemment touchés par le phénomène. Le secteur du tourisme est de loin celui qui pèse le plus lourd dans le e-commerce, et pour lequel celui-ci est un des vecteurs de vente le plus important : ce mode d'achat représente 21 milliards d'euros en 2019 pour le secteur du tourisme, soit 46 % de son chiffre d'affaires. En parts de marché, le e-commerce est également un important canal de ventes pour l'équipement de la maison (high-tech comme électroménager).

Sans compter le secteur touristique, Amazon est un des sites les plus visités par la clientèle française, avec 53,7% des internautes ayant passé commande sur ces sites sur les 12 derniers mois. Il est suivi par la Fnac (27 %) et C-discount (18,2 %). Le détail des chiffres d'affaires et donc de parts de marché ne sont cependant pas communiqués.

**Figure 3 : Parts de marché et chiffres d'affaires des principaux secteurs du e-commerce**

	CA 2019 en milliards d'euros	PDM 2019
Tourisme	21,0	46,0 %
Produits culturels physiques neufs	nc	19,0 %
Maison high-tech	3,30	25,9 %
Maison électroménager	1,90	20,4 %
Habillement	4,00	14,7 %
Meubles	0,97	07,3 %
Produits grande consommation (PGC)	7,40	07,6 %
<i>Dont Drive PGC</i>	<i>5,90</i>	<i>06,0 %</i>

Source : PHOCUSwright/L'Echo touristique, GIK (Panel consommateurs pour les produits culturels : Panels distributeurs pour l'équipement maison). IFM, IPES (pure players uniquement). Nelsen Homescan

Le sujet de la livraison est clé dans l'attractivité du e-commerce. 85 % des acheteurs optent pour la livraison à domicile, ce qui a un impact certain au niveau des flux de marchandises dans les villes. Les deux autres modes majeurs sont le point relais (68 %) et le click-and-collect (qui inclus le drive).

**Figure 4 : Modes de livraison utilisés en % des e-acheteurs**

À domicile	85 %
En point relais	68 %
En click-and-collect	28 %
E-réservation	9 %
En consigne	3 %
Au travail	3 %

En % des e-acheteurs - Source : Baromètre Fevad/Médiamétrie - janvier 2020

Les pratiques d'achats des habitants génèrent plus de la moitié des flux en centre-ville. Le sujet de la logistique urbaine se trouve aujourd'hui corrélé à celui de l'expansion du e-commerce. La croissance du e-commerce et, surtout, des livraisons à domicile augmentent la demande en matière de transport de marchandises au sein des espaces urbains. On assiste notamment au développement des stratégies dites de « cross-canal » qui consistent à commander un produit sur internet, à le faire livrer en point relais et à retourner le produit en magasin en cas de problème. La multiplication des points-relais en centre-ville oblige à adopter des stratégies logistiques afin d'assurer les livraisons tout en limitant les nuisances pour les riverains.



## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

La crise sanitaire a mis un coup de projecteur sur le e-commerce de plusieurs manières. D'un côté, le e-commerce est apparu comme un moyen efficace de réduire les risques de contamination pour les consommateurs, et de continuer à vendre leurs produits pour les commerçants. Le premier confinement a toutefois vu passer de nombreux appels à réduire les commandes en ligne pour ne pas contaminer les livreurs, et Amazon a même dû fermer ses sites sous la pression judiciaire pendant quelques temps. Si lors du premier confinement, le click-and-collect a été long à s'organiser pour les petits commerçants et les restaurateurs, il a été autorisé tout de suite lors du second confinement et davantage de commerçants ont pu le mettre en place. En parallèle, de nombreux appels à favoriser les petits commerces et à boycotter Amazon ont également été relayés lors du deuxième confinement. La question principale est toutefois de savoir dans quelle mesure les pratiques développées par les différents acteurs lors des deux confinements se sont pérennisées post-confinement.

Tout d'abord, le premier confinement a grandement bénéficié au drive. En Hauts-de-France, le baromètre réalisé par la CCIR et l'Agence Hauts-de-France 2020-2040 a montré un basculement important vers le drive pendant le confinement, notamment dans les classes d'âges plus élevées, avec 23 % des consommateurs des Hauts-de-France y ayant recours. Le recours au drive ne s'est cependant pas maintenu à un niveau aussi élevé dès que les clients ont pu reprendre leurs habitudes de consommation, le deuxième baromètre enquête de la CCIR et de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040 réalisé à l'automne indiquant que le drive (pour les produits alimentaires) s'était stabilisé à 16 %, soit seulement deux points au-dessus du niveau pré-crise sanitaire. Cela étant, le développement du drive concurrence principalement les hypermarchés, or il s'agit des mêmes acteurs et des mêmes emplacements physiques (implantation en périphérie commerciale), et si le drive fragilise le modèle des hypermarchés nés dans les années 60, il n'est pas de première influence pour la commercialité des centres-villes. Il peut même favoriser les autres commerces, le recours au drive se faisant principalement pour les produits alimentaires, ce qui exclut l'achat impulsif de produits des rayons non alimentaires (livres, ustensiles, textiles...).

**Figure 5 : Recours au drive pour les produits alimentaires en Hauts-de-France**

	Avant le confinement	Après le confinement
18-24 ans	11 %	13 %
25-34 ans	16 %	21 %
35-44 ans	25 %	29 %
45-54 ans	13 %	18 %
55 ans et plus	8 %	10 %
<b>Total</b>	<b>14 %</b>	<b>16 %</b>

Source : Potloc, CCIR, Agence Hauts-de-France 2020-2040

Plus intéressant pour le sujet centre-ville, la commande en ligne a fortement augmenté pour les petits commerces, avec un essor important de l'offre de click-and-collect pour les produits non alimentaires. Pour autant, la diminution de l'acte d'achat en magasin s'est surtout reportée sur la livraison à domicile. En Hauts-de-France, le baromètre CCIR/Agence Haut-de-France 2020-2040 montre que la période post-confinement, 47 % des clients se font livrer leurs achats non alimentaires à domicile, 9 points de plus qu'avant le confinement. Si la livraison à domicile a pu, dans certains cas de figure, permettre de limiter la perte de chiffres d'affaires (seulement -3 % pour les librairies en 2020, soutenues par la diminution des frais postaux pour les envois de livres), elle ne représente néanmoins qu'un pis-aller (en période de confinement) ou un complément (hors confinement) pour les petits commerçants, qui soulignent un temps de préparation de commandes très élevés pour des ventes moindres et la perte du contact avec la clientèle, pourtant au cœur de leur activité.

**Figure 6 : Mode de réception - produits non alimentaires**

	pré-confinement	post-confinement
Click&collect	10 %	10 %
Achat direct en magasin	80 %	71 %
Livraison par casier / lockers	4 %	7 %
Livraison à domicile	38 %	47 %
Livraison sur le lieu de travail	3 %	3 %
Livraison en point relais	31 %	33 %
Autre	1 %	2 %

Source : Potloc, CCIR, Agence Hauts-de-France 2020-2040

De façon similaire, le click-and-collect s'est étendu à des secteurs encore peu concernés par le e-commerce comme la restauration (hors fast-food où la livraison était déjà bien implantée). La question se pose de savoir si ce phénomène nouveau (restaurant gastronomique faisant de la vente à emporter...) va s'implanter durablement ou s'il prendra fin avec la crise sanitaire. Il peut représenter un complément d'offre pour des restaurateurs, mais cela implique également de développer des capacités de production qui ne sont pas toujours disponibles en temps normal. Cela étant, la crise sanitaire a fait évoluer la clientèle aux restaurateurs. Sur un panel représentatif de la population régionale, 93 % des personnes interrogées fréquentaient les restaurants, bars, cafés avant le 1er confinement, tandis qu'ils ne sont plus que 84 % après, sans distinction d'âge. La vente à emporter et la livraison à domicile ont en parallèle fortement augmenté.

**Figure 7 : Effet du premier confinement sur la consommation dans les restaurants, bars et cafés**

	Avant	Après	Variation
Sur place	92 %	83 %	-19 %
À emporter	22 %	32 %	+32 %
Livraison	9 %	13 %	+26 %

source : Potloc, CCIR, Agence Hauts-de-France 2020-2040

Cet essor du e-commerce pour les petits commerces s'appuie notamment sur le développement des *market places* ou places de marché, qui fournissent une infrastructure numérique à des acteurs qui auraient du mal à développer leur propre site internet. En corollaire, la visibilité d'un commerçant peut bénéficier aux autres membres de la market place. Les market places sont parfois développées en partenariat avec les acteurs publics, c'est le cas du « drive fermier de la Somme » mis en place par le Département de la Somme et la Chambre d'agriculture afin de mettre en relation consommateurs et producteurs locaux.

Au-delà des chiffres français récents, il peut être éclairant d'aller observer la situation du e-commerce dans d'autres pays, afin d'identifier une trajectoire possible pour ce canal de vente en France. Les pays emblématiques du développement du e-commerce sont en Europe, le Royaume-Uni, et ailleurs dans le monde, la Corée du Sud, où les

infrastructures et la connectivité de la population sont les plus développées au monde. Au Royaume-Uni, le marché du e-commerce est le double du marché français (200 Mds € en 2019), et 9 Britanniques sur 10 recourent à l'achat en ligne, avec une pratique plus orientée vers la livraison que vers le click-and-collect ou le point relais.

C'est toutefois plutôt les pays asiatiques qui illustrent le potentiel d'évolution du e-commerce, avec en particulier un essor considérable de la livraison de repas à emporter. La Corée du Sud est en particulier l'un des pays où l'e-commerce est le plus développé, alimenté par la forte diffusion des smartphones (77,7 % de pénétration, 6<sup>ème</sup> pays pour cette utilisation), qui représentent 50 % des terminaux utilisés pour les achats en ligne et 60 % du chiffre d'affaires. Le développement du marché coréen repose en particulier sur les services de livraison ultra rapides (livraison dans la journée, facilitée par la concentration de la population), la praticité des applications et des sites, et les modes de paiement. Le poids du e-commerce entraîne une forte croissance des flux de marchandises qui interrogent au sein du pays, qui se surnomme lui-même « baedal gonghwaguk » - la république de la livraison. Les ventes de e-commerce s'élèvent à 20 % du commerce de détail coréen, et comme en France, les produits les plus demandés sont les services de voyages et de réservation (17,4 %). Ils sont suivis par les appareils ménagers et l'électronique (11 %), les vêtements (10,6 %), les accessoires de maison et de voiture (10,2 %), les cosmétiques (7,9 %) et les ordinateurs (6,2 %). Les commandes de repas sont toutefois en forte hausse, avec une multiplication par 8 en 5 ans pour atteindre 2,6 milliards de dollars (2,2 %). En outre, les analystes locaux estiment que le e-commerce représente 16 % des ventes alimentaires, la plus forte proportion mondiale. Si depuis 2016, les achats en ligne ont dépassé les ventes en hypermarché, faisant du e-commerce le premier canal de ventes au détail en Corée, cela reste peu significatif pour l'analyse française, les hypermarchés n'ayant pas l'ampleur qu'on leur connaît en France. Ce e-commerce très développé repose essentiellement sur des acteurs locaux, dans un contexte de forte fragmentation de l'offre : les plus grosses parts de marchés ne dépassent pas 12 %, les principaux sites étant Naver Shopping (Auction, G-market) et Coupang. Amazon n'est lui qu'un acteur mineur sur la péninsule.





# PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Le premier facteur d'influence est la prolongation de la crise sanitaire et surtout la pérennisation des nouvelles habitudes qu'elle a engendrées. Un nouveau confinement, des gestes barrières renforcés, un couvre-feu qui dure sont à même de modifier durablement les habitudes de consommation et les pratiques commerciales, avec une réorganisation en profondeur des petits commerçants. À l'inverse, un effet de saturation et un fort besoin de lien social pourraient favoriser un effet rebond poussant les gens à sortir de chez eux le plus possible.

La poursuite de l'équipement des ménages en smartphone et une meilleure couverture internet, comme observé en Corée du Sud, pourraient également accroître le recours à la vente en ligne de la part des clients. En parallèle, la numérisation des commerçants se développe à un rythme soutenu, encouragée par des dispositifs publics importants. L'essor des market places, parfois également soutenue par les collectivités, est également un facteur de

développement du e-commerce, notamment pour les petits commerçants, les créateurs ou encore les producteurs locaux. La région Hauts-de-France apporte ainsi un soutien financier à l'investissement dans des équipements de e-commerce pour les TPE, les artisans et les commerçants de moins de 10 salariés.

À l'opposé, les campagnes qui se font jour contre certains acteurs du e-commerce et contre une certaine surconsommation (mouvement anti-black Friday et équivalents), associées à la défense des petits commerces, pourraient influencer les consommateurs au détriment de la vente en ligne.

Des mesures réglementaires au niveau des entrepôts logistiques (ou des actions citoyennes contre leur implantation) et de la livraison pourraient freiner l'essor de ce mode d'achat.



© Région Hauts-de-France

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- L'hypothèse **tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- Deux **hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## UN E-COMMERCE DÉCONNECTÉ DES COMMERÇANTS DE CENTRE-VILLE ET ENTRAÎNANT DES FLUX LOGISTIQUES

La crise sanitaire accélère fortement le développement du e-commerce mais il est essentiellement capté par les pure players comme Amazon ou les grandes surfaces commerciales. Les petits commerçants ont du mal à gagner de la visibilité en ligne et souffrent de cette concurrence. Les consommateurs, restant davantage chez eux, perdent l'habitude de flâner en centre-ville pour réaliser leurs achats. En conséquence, la commercialité du centre-ville diminue. La livraison à domicile encourage le trafic motorisé qui engorge les villes, les rendant moins agréables à vivre ou simplement à découvrir. La restauration à emporter reste contenue aux chaînes de fast-food.

## LE E-COMMERCE CONTINUE SA PROGRESSION MAIS RESTE MINEUR POUR LES PETITS COMMERÇANTS DE CENTRE-VILLE

Après une phase d'extension liée à la crise sanitaire, le e-commerce renoue avec une progression plus classique. La consommation auprès des pure players et des grandes surfaces commerciales cohabite avec une consommation plus locale et soutenant les commerces de centre-ville, une partie des consommateurs ayant développé une recherche d'authenticité et de contact amplifiée par les confinements et les périodes de couvre-feu. La livraison en points relais ou casier est privilégiée sur la livraison à domicile pour sa praticité, limitant les flux logistiques. Le drive gagne des parts de marché, entraînant une réduction de la surface des hypermarchés, dont la fréquentation continue de diminuer.

## UN E-COMMERCE COMPLÉMENTAIRE POUR UNE MEILLEURE VISIBILITÉ DES COMMERÇANTS DE CENTRE-VILLE, DES FLUX LOGISTIQUES MAÎTRISÉS

Le e-commerce s'étend à tous les types de commerce, et une offre complémentaire de l'achat physique se met en place, bénéficiant à la visibilité des commerçants de centre-ville. Le e-commerce lié à la restauration s'implante durablement, permettant aux restaurateurs d'accroître leur clientèle. Des efforts considérables sont faits pour rendre la livraison vertueuse, autour du click-and-collect et de la livraison en points relais. Le vélo et ses dérivés (vélo cargo, vélo électrique...) est plébiscité pour la logistique dite du dernier kilomètre, avec pour effet d'accélérer la mise en place d'infrastructures dédiées qui favorisent en retour ce mode de transport auprès des autres usagers, créant ainsi un cercle vertueux.



# ANNEXE

## DÉFINITIONS

**Drive** : le drive est un service initialement proposé dans le cadre de la restauration rapide permettant aux consommateurs d'être servis tout en restant dans leur voiture.

**Click-and-collect, retrait en magasin ou cliqué-retiré** : mode d'achat par lequel un consommateur commande et paie son produit en ligne sur Internet et effectue le retrait de son achat en point de vente, indépendamment du mode de transport.

**e-réservation** : l'e-réservation d'un produit est une pratique par laquelle un individu peut, par le biais d'Internet, réserver un produit qui est mis de côté dans le point de vente de son choix pour un temps donné. Le produit peut ensuite être étudié / essayé dans le point de vente et éventuellement acheté.

**Pure player** : désigne un acteur exerçant son activité commerciale uniquement sur Internet

**m-commerce** : achat en ligne effectué à partir d'un téléphone mobile.

**Cross canal** : stratégie de distribution visant à faciliter l'accès du consommateur aux différents canaux de consommation (magasin, internet, mobile). Le consommateur effectue son achat où il veut et le récupère à l'endroit où il le souhaite.

**Omnicanal** : L'expression omnicanal désigne la mobilisation de tous les canaux de contact et de vente possibles entre l'e-commerçant et ses clients. En quelque sorte, il s'agit d'une évolution du cross canal où le client utilise plusieurs canaux de vente simultanément (utilisation du téléphone portable en magasin pour comparer le prix d'un article par exemple).

**Market place (place de marché)** : Les grands sites marchands pure players (Amazon, Cdiscount, eBay...) ou les enseignes traditionnelles (FNAC, Darty...) offrent une visibilité à des commerçants ou à des particuliers qui vendent leurs produits sur ces sites, moyennant une commission sur la vente.

**Showrooming/Webrooming** :

- Showrooming : le consommateur se rend sur un lieu de vente physique avant de commander en ligne.
- Webrooming : le consommateur recherche l'information sur un site internet avant d'aller acheter le produit dans un magasin physique appartenant ou non à l'enseigne du site.

# PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

## DÉFINITION ET ENJEUX

L'espace public au singulier est un lieu immatériel, de communication et de débat. Au pluriel, les espaces publics sont caractérisés par un lexique de lieux et d'espaces extérieurs (généralement urbains) destinés à l'usage de tous, sans restriction. Il peut ainsi s'agir de tout espace de circulation (rues, allées, boulevards...) ou de rassemblement (parcs, places, esplanades...) et, par extension, cela inclut aussi des lieux couverts, publics ou privés (gares, marchés, parkings), et des espaces naturels, verts et bleus.

Les espaces publics sont constitutifs de l'image d'une commune. Espaces de rencontres, d'échanges, lieux de la vie

collective, ils sont caractérisés par une diversité de pratiques, de besoins et de situations. Partagés par tous, ils constituent un ingrédient essentiel de la qualité de vie des citoyens et de l'attractivité d'un centre-ville pour ses habitants, les commerçants, les entreprises, ou les touristes.

L'enjeu pour les pouvoirs publics est d'assurer à tous les publics, sans aucune discrimination d'âge, de sexe, de fatigabilité ou de handicap, l'accessibilité aux espaces publics. En outre, ils doivent garantir leur sécurité et organiser la cohabitation et la mixité des personnes et des modes de déplacement.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Parler d'espace public est une notion moderne comme en témoigne son apparition tardive dans les dictionnaires. Ce terme est né dans le milieu des années 1980. Il est désormais couramment employé dans le langage professionnel des architectes, urbanistes, services techniques... Avant cette période, des qualificatifs tels que "espaces libres", "espace collectifs" ou "espaces extérieurs" étaient préférentiellement utilisés.

Jusqu'au début du XX<sup>ème</sup> siècle, les places devant les écoles, les parvis devant les églises... sont considérés comme de véritables espaces publics, des lieux de sociabilité incontournables. Des fêtes, des marchés s'organisent. Une réelle fonction sociale leur est donc attribuée. Les rues et les places sont aussi des lieux d'expression voire de contestation politique, en particulier depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle avec la diffusion de la pratique de la manifestation. Cette situation est favorisée par des densités fortes et des déplacements qui se font majoritairement à pied ou en transports en commun.

### Des espaces publics formatés pour l'automobile

Dans les années 50, les formes et les usages des espaces publics sont bouleversés du fait de l'avènement, puis de la démocratisation, de l'automobile. Après la Seconde Guerre mondiale, les rues et les places se trouvent progressivement envahies de véhicules, mobiles ou immobiles. La configuration des rues et des places est complètement modifiée et les chaussées sont réaménagées pour accueillir un maximum de files de circulation, au détriment des trottoirs et des plantations d'alignement. Les places deviennent de vastes parkings collectifs, au même titre d'ailleurs que le moindre espace libre disponible.

Les villes sont fragmentées en quartiers délimités par de grands axes de circulation qui les traversent, ce qui atténue progressivement la fonction sociale des espaces publics urbains.

Rues et places sont conçues avant tout pour organiser le flux croissant de voitures en mouvement et en stationnement. Les piétons sont repoussés vers l'extérieur des voies de circulation de part et d'autre des chaussées et la largeur dédiée à ces usagers est largement amputée au profit de l'emprise réservée aux véhicules à moteur.



© Ben Hamilton-Baillie & Paul Boston

En outre, le besoin de sécuriser les autres usagers contre les risques du trafic routier conduit à un « urbanisme des feux et des barrières », imposant des attentes et des détours à tous les non-automobilistes et réduisant leur liberté de mouvement par une forte ségrégation spatiale.

Généralisé depuis les années 70, et devenu depuis prioritaire, le passage piéton, par exemple, peut être envisagé comme une avancée pour les piétons en matière de sécurité. Mais il constitue aussi une entrave à la liberté de déplacement à pied, en interdisant, notamment, la traversée à moins de 30 m du passage pour piétons. Facilitant des vitesses élevées entre les traversées, cette vision de la traversée piétonne illustre la domination du trafic routier sur la voirie, les rues et places qui fonctionnent alors principalement comme des tuyaux de déplacement, laissant aux autres usagers un espace résiduel limité, bruyant et pollué, qui n'invite guère à s'y attarder.

L'augmentation constante du nombre d'automobiles n'a pas seulement des conséquences sur les espaces circulants mais également au niveau des zones de stationnement. En effet, l'offre de stationnement ne peut pas toujours satisfaire la demande et on observe souvent des trottoirs et des pistes cyclables envahis de véhicules gênant la circulation des autres usagers et particulièrement ceux des modes actifs.

De plus, les trottoirs trop étroits empêchent le croisement aisé des piétons et des personnes à mobilité réduite, et rendent illusoire tout autre usage tel que la flânerie, les rencontres ou les jeux d'enfants. Les chaussées élargies et le trafic plus rapide rendent difficiles les traversées des piétons ce qui accroît fortement le danger et les détours. Quant aux cyclistes, ils sont mélangés à la circulation générale à leurs risques et périls. Les activités commerciales pâtissent également de cet envahissement automobile : moins d'étals et de terrasses.

Du mobilier urbain a été installé dans les espaces publics pour satisfaire les usages (bancs, corbeilles...) des piétons et des mobilités actives mais il peut aussi être source de gêne car certains éléments ont aussi été ajoutés pour empêcher la circulation et/ou le stationnement des véhicules tels que des potelets, des bornes, etc. Ainsi on constate que l'automobile a un impact direct mais aussi indirect sur les espaces publics même lorsqu'elle ne circule pas.

### Des espaces publics potentiellement conflictuels

L'espace public est un espace très polyvalent, structuré par les flux et les courants qui le parcourent, qu'il s'agisse de personnes, de marchandises, de moyens de déplacement, d'informations, de risques. C'est également un espace très marqué par diverses temporalités, différents usages en fonction des moments, des jours, des saisons. La fréquentation des espaces publics varie considérablement en fonction des moments de la journée, et alterne entre plages de sur et de sous-utilisation selon les horaires. Traverser une place ou un boulevard un jour de marché, lors de soirées événementielles, le dimanche ou un jour de semaine n'est pas la même expérience.

Des conflits peuvent naître de la superposition concomitante, sur un même espace, d'usages peu conciliables voire incompatibles. Tensions entre automobilistes et adeptes de la mobilité active, entre demande de zones de jeu pour les enfants et souhait de calme des plus âgés, entre extension des commerces sur la voie publique et risque de privatisation de l'espace, entre fêtards noctambules et riverains, entre besoin des habitants et désir des chalands, pratiques exclusives de l'espace public par un groupe d'usagers... les raisons de conflits ne manquent pas.

### Des espaces publics peu accessibles à l'ensemble de la population

L'espace public constitue un lieu de rencontre, de convivialité et pas uniquement un espace conçu pour la circulation. L'encombrement des espaces publics par les voitures (stationnement sur les trottoirs...) mais aussi par le mobilier urbain (abribus, bancs, bornes incendie, bouches d'égout, arceaux vélos, éléments de signalisation, parcmètres, poubelles, potelets, etc.) ou encore divers objets immobiles, tels les échafaudages, les dépôts de matériaux, les déchets, les motos, etc., limite fortement leur accessibilité pour les piétons, et notamment les personnes à mobilité réduite qui peuvent être gênées dans leur déambulation. Or, en France, environ 12 millions de personnes de plus de 16 ans sont confrontées à une forme de handicap.

L'accessibilité des espaces publics aux personnes en situation de handicap est une problématique publique majeure qui s'est progressivement inscrite à l'agenda du gouvernement depuis la loi d'orientation du 30 juin 1975. Et, depuis la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 toute diminution des capacités est prise en compte : handicaps moteurs, visuels, auditifs, cognitifs et mentaux, de même que les personnes vulnérables, comme les enfants et les personnes âgées. On note également la prise en compte de la dimension sociale : le handicap lié à des difficultés financières ou relationnelles, les étrangers ne parlant pas la langue et ayant du mal à comprendre les informations et la signalisation

ainsi que les handicaps de situation (personne avec bagages encombrants, parents avec poussette...). Désormais, l'accessibilité affiche la notion d'égalité d'accès citoyenne. Cette dimension amène à devoir concevoir une ville accessible à tous. Au-delà des personnes en situation de handicap, c'est bien l'usager et l'ensemble de la population qui doit en bénéficier. Il s'agit de faciliter l'insertion dans la vie sociale et de permettre à chacun d'être un citoyen à part entière, de vivre pleinement la ville.

Les enjeux de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont primordiaux car ils concernent l'ensemble de la population. La largeur, l'aménagement et l'état des trottoirs, les marquages au sol, l'éclairage des rues, les signaux sonores, les poteaux... tous ces éléments influencent l'accessibilité et la facilité des piétons à se déplacer dans les rues.

Dans trente ans, la part des plus de 75 ans dans la population aura doublé. Avec l'avancée en âge, la part modale de la marche augmente du fait de l'abandon de la conduite automobile. Elle s'élève à 40 % pour les seniors de plus de 75 ans alors qu'elle est de 22 % pour le reste de la population. La santé et l'autonomie de ces seniors dépendent en partie de leur mobilité piétonne. Or, les seniors sont surreprésentés dans les accidents de piétons. Les accueillir dans un espace public où les déplacements à pied sont effectués avec le moins de risques possible de chuter ou d'être accidenté est donc un enjeu de société.

La question de la sécurité des espaces publics concerne aussi les problèmes liés aux agressions car les espaces publics sont les lieux privilégiés des phénomènes d'incivilité et de délinquance et le sentiment d'insécurité y est plus fort qu'ailleurs.

Les femmes sont les premières concernées. Une étude de l'Insee de 2015 rappelle que 25 % des femmes de 18 à 29 ans ont peur dans la rue. La persistance du harcèlement de rue, qui va du simple commentaire désagréable à l'agression physique ou sexuelle, contribue largement à ce sentiment d'insécurité. De même que la surreprésentation des hommes dans l'espace public, qui y séjournent quand les femmes ne font qu'y passer.

Des enquêtes menées par l'Université et la Communauté urbaine de Bordeaux ont montré que, dans la rue, les femmes mettent en place des stratégies d'évitement qui portent sur l'itinéraire qu'elles adoptent (elles font des détours pour contourner des zones perçues comme à risque) ou sur la tenue qu'elles portent (baskets aux pieds et talons dans le sac).

Depuis 2007, sont devenues obligatoires en France, pour les maîtres d'ouvrage, les études de sûreté et de sécurité publique (ESSP) qui permettent de faire le « diagnostic » des situations « à risques » et de proposer des mesures pour sécuriser les espaces ouverts au public.

### **Des espaces publics faits par des hommes pour des hommes**

Historiquement considéré comme un espace masculin, l'espace public a été pensé par et pour les hommes. Les po-

litiques d'urbanisme et d'aménagement qui réglementent et construisent les espaces publics sont rarement soumises à une analyse genrée et reflètent plutôt un point de vue masculin. Mais l'usage de l'espace public n'est pas le même pour les hommes et les femmes qui ne se déplacent pas de la même façon dans la ville, n'utilisent pas les mêmes lieux, n'y ont pas les mêmes rôles, ne sont pas exposés aux mêmes difficultés.

De nombreuses études récentes montrent que les hommes sont les usagers majoritaires de l'espace public, y compris des équipements sportifs et de loisirs. Terrains de foot et de basket, appareils de musculation, skate-park... la majorité des installations et équipements construits sont à symbolique masculine et ainsi à forte fréquentation de garçons et d'hommes. Une inégalité femmes-hommes en partie due aux politiques d'aménagement des villes, les hommes étant les principaux bénéficiaires des dépenses publiques en matière de loisirs.

En outre, les aménagements discriminent les femmes lorsqu'ils ne prennent pas en compte le fait qu'elles assument encore la majorité des tâches ménagères. Elles réalisent, par exemple, 75 % des accompagnements des enfants et des personnes âgées, selon une étude publiée en 2014 par le Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes. Les éléments de décor ou de mobilier urbain qui gênent le passage des piétons pénalisent surtout les femmes, qui ont l'habitude de transporter plus souvent poussettes, caddies, valises à roulettes ou de pousser des fauteuils roulants... En outre, le manque de bancs et de toilettes publiques, gratuites et entretenues, pénalise notamment les femmes dans l'utilisation des espaces puisqu'elles ne peuvent l'investir durant une longue période.

### **Enfin, une autre catégorie d'usagers est pénalisée par l'aménagement actuel des espaces publics : les enfants.**

Dans le passé, l'enfant appartenait tout naturellement à l'espace urbain, avec ou sans ses parents. Pas de rue sans enfants de tous âges et de toutes conditions. Ensuite, un long mouvement de privatisation l'a retiré peu à peu de l'espace urbain qui a cessé dès lors d'être un espace de vie pour devenir un lieu de passage, réglé par les logiques de la circulation et de la sécurité. La hausse du nombre d'automobiles a réduit l'espace disponible pour les jeux d'enfants mais aussi augmenté fortement la dangerosité de l'espace public pour ces usagers encore insouciant des dangers qui les entourent. Ainsi, les jeux et autres relations sociales sont désormais circonscrits à des sites dédiés : aires de jeux, squares, parcs...



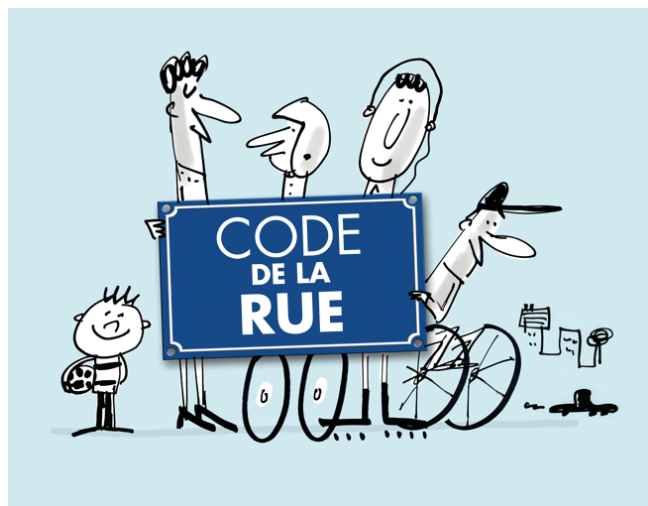
© Région Hauts-de-France

## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

### Une recherche d'apaisement de la vitesse et de développement des modes actifs dans les espaces publics

L'espace public est questionné par le développement des nouveaux modes de mobilité, la densification urbaine, le vieillissement de la population, les nuisances environnementales (pollution, bruit...), la sécurité, le besoin de calme exprimé par les habitants... L'apparition de ces nombreux enjeux a peu à peu conduit à repenser la ville de manière à réduire l'omniprésence des véhicules. Une recherche d'apaisement des espaces publics s'est ainsi amorcée à partir de l'introduction des zones 30 en 1990 dans le code de la route, appuyé par la publication de plusieurs lois sur les vingt dernières années, leurs objectifs principaux étant la recherche d'un meilleur équilibre entre les modes de déplacement, la réduction de l'accidentologie et la volonté de rendre plus attractifs les centres-villes.

Ainsi, en 2006, une démarche participative "code de la rue" a été entreprise par le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, avec l'objectif d'amorcer une évolution du code de la route et des réglementations pour tenir compte des évolutions de la société et promouvoir des aménagements adaptés aux multiples usages de l'espace public et pas seulement à la circulation. De cette démarche sont nées les notions d'aire piétonne et de zone de rencontre dans le code de la route pour renforcer cet apaisement. Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008 explicite ces changements. Un principe général de prudence est établi et inscrit dans le code ainsi que l'introduction de ces zones de circulation particulières et la généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30.



©Pierre Botharel

Ces mesures sont complétées par l'article 47 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui donne la possibilité au maire de fixer, sur tout ou partie de l'agglomération, une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, favorisant la promotion d'une « ville apaisée » et d'un espace urbain plus convivial.

Enfin le décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif à la mise en œuvre du Plan national d'action mobilités actives (PAMA) adapte les règles de circulation routière en vue de sécuriser et de favoriser le cheminement des piétons et des cyclistes. Le texte améliore le respect des cheminements piétons et des espaces dédiés aux cyclistes, en aggravant les sanctions en cas d'occupation par des véhicules motorisés. Il généralise également les doubles sens cyclables aux aires piétonnes et à l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h (sauf décision contraire de l'autorité de police). Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, il permet aux cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée (R. 412-9). Dans le même temps, il autorise le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité est suffisante. Le texte réserve aux cyclistes l'usage exclusif des sas au niveau des feux de signalisation (R. 415-2).

Ces mesures d'apaisement permettent un meilleur partage de l'espace public mais n'aident pas à réduire l'usage de la voiture en ville. Le gouvernement, ayant la volonté d'accélérer la transition écologique, va aller plus loin avec la publication le 26 décembre 2019 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), loi axée sur la mobilité quotidienne qui affiche comme ambition générale de développer les alternatives à la voiture et de décarboner les mobilités. Ainsi, la LOM permet aux collectivités d'expérimenter des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle dans les territoires, avec par exemple le déploiement de nouveaux services de mobilité et de l'intermodalité, et la mise en œuvre d'un plan vélo, visant à tripler la part modale du vélo d'ici à 2024. Un forfait mobilité durable pouvant s'élever à 400 euros par an est également prévu en remplacement de l'indemnité kilométrique vélo pour les salariés se rendant au travail à vélo ou en covoiturage.

En matière de nouvelles mobilités, un axe fort de la loi est l'ouverture des données de mobilité, pour développer des services numériques au niveau local. Ces services numériques de mobilité permettent de connaître en temps réel l'offre des différents modes de transport disponibles et de

payer en ligne son titre de transport. Ces services sont regroupés sous le concept « Mobility as a Service » (MaaS). Il s'agit de proposer, à l'échelle d'un territoire, une information intermodale et multimodale centralisée et en temps réel sur l'ensemble des modes de déplacements possibles, y compris la voiture, une tarification adaptée au déplacement demandé et une vente en ligne des billets.

Le Maas a pour objectif d'offrir aux usagers un service intégré, complet et simple. Il pourrait permettre de réduire l'usage de la voiture individuelle en proposant des solutions alternatives crédibles. Il peut ainsi constituer, grâce à une coordination des différents acteurs, un levier des politiques de mobilité durable.

Fortes de cette législation, de plus en plus d'autorités locales mettent en œuvre des politiques diversifiées de réduction de la circulation et de la présence automobile : le nombre de places de stationnement a fortement diminué, les zones piétonnes en centre-ville deviennent de plus en plus nombreuses comme à Arras où l'une de ses grandes places a été piétonnisée, les transports en commun se développent toujours plus, comme à Dunkerque qui en a instauré la gratuité. De nombreuses mesures sont prises pour inciter les habitants à utiliser des modes de transport autres que la voiture en solo. Divers plans tels que les plans de déplacements urbains, plans vélos, plans piétons sont étudiés et mis en œuvre. Beaucoup de mesures découlent de ces derniers et favorisent les modes de déplacements alternatifs. Des expérimentations sont lancées, comme les passages piétons 3D à Cysoing, les parkings sécurisés pour vélos à Lille, Calais, etc.



© Région Hauts-de-France



80 © Groupe Hélios/Twitter/Usine nouvelle

L'amélioration du cadre de vie des habitants et usagers étant devenu une priorité pour les villes, elles sont aussi de plus en plus nombreuses à penser l'espace public de façon multifonctionnelle, afin d'inclure tous les usagers dans leur stratégie d'aménagement et de permettre des usages diversifiés (loisir, marche, vélos, trottinettes, jeux, restauration, relaxation, activités culturelles et commerciales...). Souplesse, flexibilité, adaptabilité sont désormais les maîtres mots.

Au nord de l'Espagne, la ville de Pontevedra s'est vidée de toutes ses voitures depuis vingt ans. En 1999, le maire de cette agglomération de 83 000 habitants a entrepris une réforme urbaine donnant la priorité aux piétons. Dans le centre ancien, l'espace public a été requalifié pour favoriser la marche à pied, les commerces et limiter la circulation automobile. Pour rentrer dans le centre-ville, il faut désormais laisser sa voiture sur l'une des 2 000 places de stationnement gratuit autour de Pontevedra. Aujourd'hui, 70 % des déplacements sont effectués à pied, la pollution a baissé de 61 % et la circulation routière a chuté de 90 %. Pontevedra est devenue une ville sans bruit, ni gaz d'échappement où les enfants peuvent jouer dans la rue et les personnes à mobilité réduite accéder aux commerces et services sans difficulté.

### Une meilleure prise en compte de l'égalité femme-homme dans les politiques d'aménagement des espaces publics

Depuis quelques années, la mixité dans l'espace public est progressivement devenue un enjeu des politiques publiques. Le *gender mainstreaming* ou approche intégrée de la dimension de genre se développe de plus en plus. Cette stratégie a pour ambition de renforcer l'égalité des femmes et des hommes dans la société, en intégrant la dimension du genre dans le contenu des politiques publiques. Elle s'applique à toutes les phases du cycle politique : de la proposition à la décision, de la mise en œuvre à l'évaluation. Elle consiste à vérifier l'impact, potentiellement différent pour les hommes et pour les femmes, de toute mesure politique, et à s'assurer que les femmes comme les hommes sont également bénéficiaires des politiques publiques. Pour cela, les pouvoirs publics doivent se doter d'indicateurs et d'outils de gouvernance et d'évaluation adéquats, comme des statistiques sexuées et des budgets genrés. Ces derniers permettent d'étudier l'impact de la distribution des ressources publiques sur l'égalité des femmes et des hommes.

C'est ainsi que des municipalités peuvent prendre conscience que leurs équipements publics sportifs bénéficient à plus de 90 % aux hommes. Avec un budget sensible au genre, tous les services doivent montrer qu'ils atteignent les hommes et les femmes de la même manière, ce qui les oblige à réfléchir à qui sont leurs publics, à documenter les usages et à mettre en place des comptages.

La ville de Vienne, en Autriche, a été pionnière en matière de *gender mainstreaming*, et a commencé par le domaine clé de la planification urbaine. Dès 1997, l'égalité entre hommes et femmes a été prise en compte dans les programmes d'urbanisme. Ainsi, Frauen Werk Stadt, ensemble d'immeubles d'habitat social construit par quatre femmes



architectes, dispose d'une crèche et d'un cabinet médical au cœur de la résidence. Il propose des espaces communs protégés et piétons, visibles depuis les cuisines des appartements, ainsi qu'une buanderie commune non pas reléguée au sous-sol mais implantée au dernier étage, ouverte sur un toit en terrasse aménagé. La ville a modifié la configuration des aires de jeux en libre accès dans les jardins publics en constatant qu'ils étaient désertés par les filles de plus de 9 ans. Proposer des terrains pour volley-ball ou badminton, et aménager des espaces spécifiques en retrait, à l'abri des regards masculins, ont permis de revenir à une mixité d'usages.

Depuis 2000, le *gender mainstreaming* est une stratégie transversale pour toute la municipalité de Vienne, des services de la petite enfance à l'aménagement des cimetières, dans l'optique de mieux répondre aux besoins de tous les citoyens et d'améliorer la qualité des services publics. Des programmes de formation approfondis ont été proposés à l'ensemble des agents pour les aider à intégrer l'égalité hommes/femmes dans leur travail.

En France, certaines villes commencent à prendre en compte la dimension de l'égalité femmes-hommes dans l'urbanisme. Par exemple, les villes d'Aubervilliers, Paris, Villiers-le-Bel, Nantes, Floirac, Bordeaux, et d'autres, travaillent avec l'association Genre et ville afin de sensibiliser et former différents publics (services techniques de collectivités locales, habitant.es des quartiers, ingénieurs, élus locaux et élus locales...) pour favoriser la prise en compte de l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'aménagement de l'espace public.

La Ville de Paris a produit un guide « Genre et Espace public » regroupant sur près de quatre-vingts pages des conseils destinés aux urbanistes pour penser la ville de demain et faire en sorte qu'elle soit autant accueillante pour les femmes que pour les hommes. La ville a ainsi inscrit le critère du genre dans son plan de rénovation de sept places emblématiques de la capitale et propose d'établir la parité femme/homme dans tous les jurys d'aménagement urbain et les lieux de décision. Plus encore, elle prévoit d'intégrer un critère « genre » explicite dans tous les appels à projets et les appels d'offre ainsi que de mettre en place le concept d'«éga-conditionnalité » pour conditionner les financements publics à des critères d'égalité.

Au-delà de la mobilisation des collectivités locales, l'État soutient le déploiement des marches exploratoires dans

les quartiers prioritaires de la politique de la ville qui contribuent à renforcer la participation citoyenne et la place des femmes sur ces territoires. Par ailleurs, le harcèlement de rue est, depuis la loi du 3 août 2018, désormais puni par la loi. Avec un système de contraventions, les "outrages sexistes" sont passibles d'une amende de 750 euros, ou 90 euros en paiement immédiat.

Tous les spécialistes de la géographie de genre insistent sur un point essentiel : prendre en compte la notion de genre dans la fabrique de la ville permet de produire des espaces publics pour tous.

### **Une meilleure prise en compte des usages dans le réaménagement des espaces publics urbains**

L'implication de l'individu dans la création des lieux revient au cœur de la production des espaces publics à travers des démarches expérimentales qui vont de la simple observation à la mise en place d'installations éphémères (art urbain, mobilier temporaire...) et à l'organisation d'activités participatives, en passant par la réalisation d'enquêtes auprès des usagers.

Depuis 2015, un projet parisien a vu le jour, « Réinventons nos places », qui a pour objectif de réaménager sept places pour en faire des espaces innovants, durables, conviviaux et sobres pour tous. Afin de construire ces lieux selon l'avis et les besoins de tous, des collectifs constitués d'habitants, d'usagers, d'associations et de partenaires institutionnels de la capitale ont été créés afin d'interroger leurs usages, de repenser les déplacements et les contraintes. L'objectif est d'établir un diagnostic partagé, d'identifier les attentes du plus grand nombre et de définir les grands objectifs des futurs aménagements. Afin de garantir une participation massive, le projet propose des plateformes participatives, des réunions publiques, des ateliers, des marches exploratoires, des forums ou encore des questionnaires.

Selon les collectifs, les aspects à prendre en compte dans la construction des places est le fait de les désencombrer, de donner plus d'espace pour des usages diversifiés, de faciliter les cheminements des cyclistes et des piétons, de favoriser l'accès aux transports en commun et l'intermodalité, de créer des espaces verts agréables à investir, de mettre en valeur l'architecture et l'histoire des places, de faciliter le sport, les activités culturelles et artistiques, la détente en installant des mobiliers innovants et d'ouvrir l'aménagement des places à leurs usagers.



© Région Hauts-de-France

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

### La crise sanitaire, une obligation de repenser l'espace public

Le confinement et les mesures de distanciation sociale ont contribué à une reconnaissance accrue de l'importance de l'espace public. Les citoyens ont pris conscience du rôle important de cet espace, milieu de vie essentiel à leur bien-être physique et psychologique. À travers le monde, les villes ont compris l'importance de maximiser l'accès à l'espace public. Le nouveau contexte sanitaire a provoqué une prise de conscience chez les aménageurs et les pouvoirs publics de l'espace excessif consacré à l'automobile et de l'intérêt à mettre cet espace au service de l'humain<sup>1</sup>.

À l'issue du premier confinement, sans vouloir éliminer la voiture individuelle du paysage urbain, certaines villes ont cherché à promouvoir un partage plus équitable de l'espace public entre divers types d'utilisateurs et modes de mobilité. Elles ont su remanier en toute hâte leur voirie pour faciliter les mobilités actives et surtout la pratique du vélo. Présentés comme temporaires, les nouveaux réseaux destinés au vélo, balisés par des plots mobiles, sont amenés à devenir pérennes s'ils sont bien acceptés par les habitants de la ville. Exemple d'urbanisme tactique, elles sont un révélateur ou un accélérateur des politiques des villes en faveur du vélo.

Les obligations de distanciation physique ont aussi nécessité de repenser l'espace public, en multipliant les marquages au sol, en octroyant davantage de place aux terrasses des cafés et en élargissant les trottoirs par la neutralisation de places de stationnement. En effet, la largeur réglementaire des trottoirs d'au moins 1,40 mètre est obsolète si les habitants des villes doivent respecter au moins un mètre de distance entre eux.

Lille a ainsi mis en place un plan de piétonisation aux abords des écoles, dans les rues commerçantes du centre-ville ancien, notamment lors des soldes. À Arras, une

partie du centre-ville est devenue « zone de rencontre », limitant la vitesse automobile à 20 km/h et donnant priorité aux piétons qui peuvent se déplacer sur la route. À Paris, certaines rues ont été fermées à la voiture, les places de stationnement sont devenues des terrasses et les trottoirs ont été élargis.

La crise sanitaire étant probablement loin d'être terminée, la pression sur l'espace public est d'autant plus forte que les espaces sociaux « intérieurs » sont rares : si les lieux culturels, les centres commerciaux, les cafés, les PMU, restent fermés, l'espace public devra être pensé pour accueillir les envies de fête, de spectacle, de jeu, de flânerie. Comme l'apparition des vélos et trottinettes, l'impératif de distanciation physique lié au coronavirus force à reconsidérer l'espace public – sa rareté, ses conflits et ses possibilités. D'un sujet anecdotique et technique – à l'exception de certaines villes où le débat est mûr comme Paris, l'épidémie met en lumière la nécessité de s'intéresser à la gestion de l'espace public pour une meilleure résilience urbaine.

### Le développement des initiatives citoyennes dans l'espace public

Depuis quelques années, les citoyens cherchent à s'impliquer dans la construction de leur ville, de leur quartier et de leur environnement quotidien. Végétalisation des bordures de trottoir, installation de mobilier urbain, café temporaire, détournement des places de parking le temps d'une journée... les initiatives citoyennes fleurissent sur les espaces publics urbains, participent à leur conception et parfois à leur gestion. Elles sont motivées par une volonté d'améliorer le cadre de vie, de le rendre plus convivial, sécuritaire et attractif.

Chaque citoyen peut s'impliquer à titre individuel pour embellir un petit espace en bas de son immeuble ou entretenir un pied d'arbre. Ce type d'actions assez courantes peut être officialisé en signant une charte avec la ville. En Hauts-de-France, la ville d'Amiens a ainsi mis en place un « permis de fleurir » qui permet aux habitants d'installer des bacs fleuris devant chez eux : le matériel est fourni par les services de la ville, l'entretien est à la charge du particulier. Dans d'autres villes, ce type de contractualisation se fait entre la ville et des associations de quartier, de riverains ou de commerçants. C'est une manière de mener un pro-

<sup>1</sup> À l'inverse, la crise sanitaire et la peur des contaminations ont détourné une partie des usagers des transports en commun, favorisant le recours à la voiture individuelle. Ce point est développé dans les fiches variables « place de la voiture » et « usages des transports en commun ».

jet d'embellissement sur une rue entière, mais aussi de se donner les moyens de pérenniser l'entretien. De nombreux autres formats d'initiatives collectives existent, que les citoyens soient organisés en association ou non : la création d'un jardin collectif, l'organisation d'un événement, ou la co-construction de mobilier urbain...

L'enjeu est de multiplier les possibilités offertes aux citoyens et associations pour créer une dynamique d'implication et d'appropriation positive des espaces publics, c'est pourquoi de plus en plus de villes mettent en place des budgets participatifs.

Certaines initiatives peuvent aussi émerger dans le but de répondre à des enjeux qui semblent non pris en compte par les institutions. Ces initiatives correspondent à une prise de conscience éco-citoyenne, au développement d'une société plus collaborative, accélérée par le numérique et à une volonté d'agir autrement face à la crise.

Ainsi, en investissant les espaces publics, les citoyens expriment leurs revendications et participent à une dynamique globale visant à initier le changement. Dans le domaine du

cyclisme, depuis plusieurs années des collectifs citoyens se sont formés dans de nombreuses villes en France et multiplient les actions pour porter la question du vélo en ville au centre du débat public. C'est ainsi que, lors des élections municipales de juin 2020, dans le contexte particulier de la crise sanitaire, le vélo s'est massivement invité dans les programmes des candidats.

Deux autres inflexions et ruptures potentielles peuvent être citées sur le partage des espaces publics à l'horizon 2040. D'une part, la crise sanitaire et la crise économique qui en découle risquent de pénaliser les finances publiques, et les collectivités pourraient disposer de moindres moyens pour mettre en œuvre des projets d'aménagement impliquant de lourds travaux publics. D'autre part, la préoccupation sécuritaire qui a émergé suite à la vague d'attentats de ces dernières années a également eu des conséquences sur les espaces publics et notamment sur le mobilier urbain, par exemple avec les plots de béton qui visent à bloquer les accès aux lieux de promenade. L'évolution du risque terroriste pourra donc également avoir des conséquences sur ces enjeux.



© Région Hauts-de-France

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## DES ESPACES PUBLICS INADAPTÉS AUX BESOINS ET AUX ATTENTES

La crise sanitaire entraîne le développement d'une plus grande sédentarité de la population quel que soit l'âge, limitant les usages de l'espace public comme lieu de vie, de loisirs et d'animation culturelle. En outre, malgré le développement massif de l'utilisation du vélo, la crainte du COVID-19 entraîne également une augmentation de l'usage de la voiture solo en ville. Les collectivités anticipent difficilement la diversification des pratiques culturelles et des nécessaires innovations dans la cohabitation des différents usagers et modes de déplacement. Les conflits d'usage sur l'espace public augmentent, les habitants et usagers délaissent les centres-villes trop conflictuels, accidentogènes et pollués. Ils préfèrent se rendre dans les centres commerciaux en périphérie, en particulier dans les nouveaux retails parks.

## DES ESPACES PUBLICS OUVERTS À DE MULTIPLES USAGES ET ACTIVITÉS

Les collectivités ont la volonté d'ouvrir l'espace public et de le rendre accessible à tous ainsi qu'à de multiples activités culturelles et festives. Elles organisent, en lien avec la population et les différents acteurs, des usages différenciés des espaces publics selon les heures et les jours. Elles réduisent drastiquement la place accordée à la voiture tant en termes de voirie que de stationnement, organisant des parkings-relais et des navettes gratuites permettant de rejoindre le centre-ville. Elles organisent des espaces de circulation sûrs pour les vélos et trottinettes. Elles créent de nouveaux lieux de sociabilité, des espaces apaisés, favorisant le multi-usage où enfants, femmes, personnes à mobilité réduite et personnes âgées peuvent circuler ou séjourner sans crainte, dans un environnement convivial, vert et sain qui favorise la redynamisation des centres-villes.

## DES ESPACES PUBLICS ACCESSIBLES ET APAISÉS

Les collectivités réaménagent certains de leurs espaces publics afin de les rendre plus accessibles à l'ensemble de la population mais les aménagements sont limités à une mise en conformité avec les lois sur l'accessibilité des différents publics. Une meilleure adaptation aux différents usages de l'espace public est recherchée avec la création de pistes cyclables, la réquisition de quelques places de stationnement pour élargir les trottoirs, et la piétonnisation de certaines rues commerçantes. Ces éléments sont de plus en plus intégrés dans les politiques culturelles et d'animation du centre-ville. Mais, face aux pressions des commerçants et automobilistes, l'espace réservé aux voitures est peu réduit et de nombreux espaces restent dangereux, n'incitant pas les mobilités actives à se développer et les habitants et usagers à venir en centre-ville.

# ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

## DÉFINITION ET ENJEUX

La structure de la population joue sur différents facteurs clés pour les centres-villes, à commencer par la demande de logements et les modes de consommation. Les questions

de mobilité et d'accessibilité sont également influencées par cette variable.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

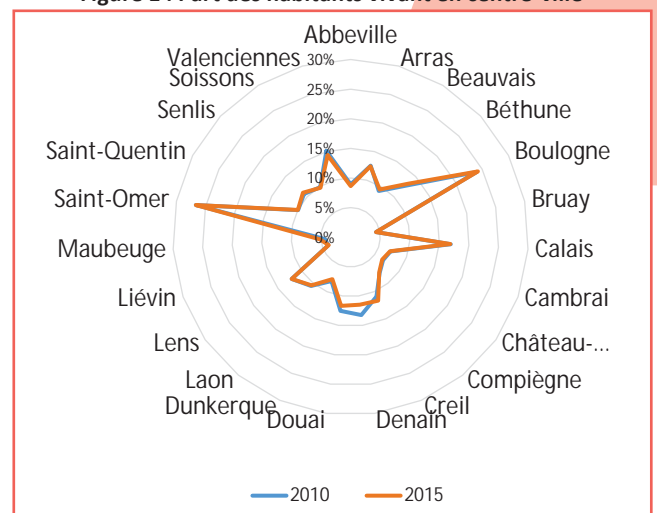
## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Les Hauts-de-France comptent environ 6 millions d'habitants. Entre 2012 et 2017, la région enregistre une progression démographique modérée de +0,5 %, portée par les naissances qui permettent de compenser les départs d'habitants. L'accroissement démographique se fait en faveur des périphéries des grands pôles : leurs couronnes ont enregistré une progression de +1,7 %, et les communes multi-polarisées une croissance de +1 % (contre une progression plus modérée pour les communes appartenant aux grands pôles : +0,5 %). Tous les autres types de communes perdent de la population, notamment dans les couronnes appartenant à un petit pôle (-2,9 %), en lien avec un déficit migratoire marqué presque partout sur le territoire, déficit migratoire qui se conjugue dans les petits pôles et les communes isolées avec un solde naturel négatif. Au niveau infra communal, la plupart des grands centres-villes régionaux perdent de la population, suivant en cela l'évolution de la commune dont ils sont le centre.

La croissance de la population régionale a longtemps été soutenue par la natalité. Depuis 10 ans, l'indicateur conjoncturel de fécondité est en baisse. Il est passé de 2,02 enfants par femme en 2010 à 1,84 en 2018 et se maintient à ce niveau depuis. Mais c'est surtout la diminution du nombre de femmes en âge de procréer qui entraîne une baisse des naissances, tandis que le vieillissement de la population se traduit par une hausse du nombre de décès. En 2018, 67 817 bébés sont nés dans la région, contre 70 721 l'année précédente, quand il en naissait autour de 80 000 entre 1990 et 2010. Si ces tendances sont également à l'œuvre

à l'échelle nationale, elles ont été plus marquées dans la région qui n'apparaît plus aujourd'hui comme spécifique au regard de la natalité. Les centres-villes se caractérisent, en général, par un plus faible nombre de mineurs que dans le reste de la commune.

Figure 1 : Part des habitants vivant en centre-ville

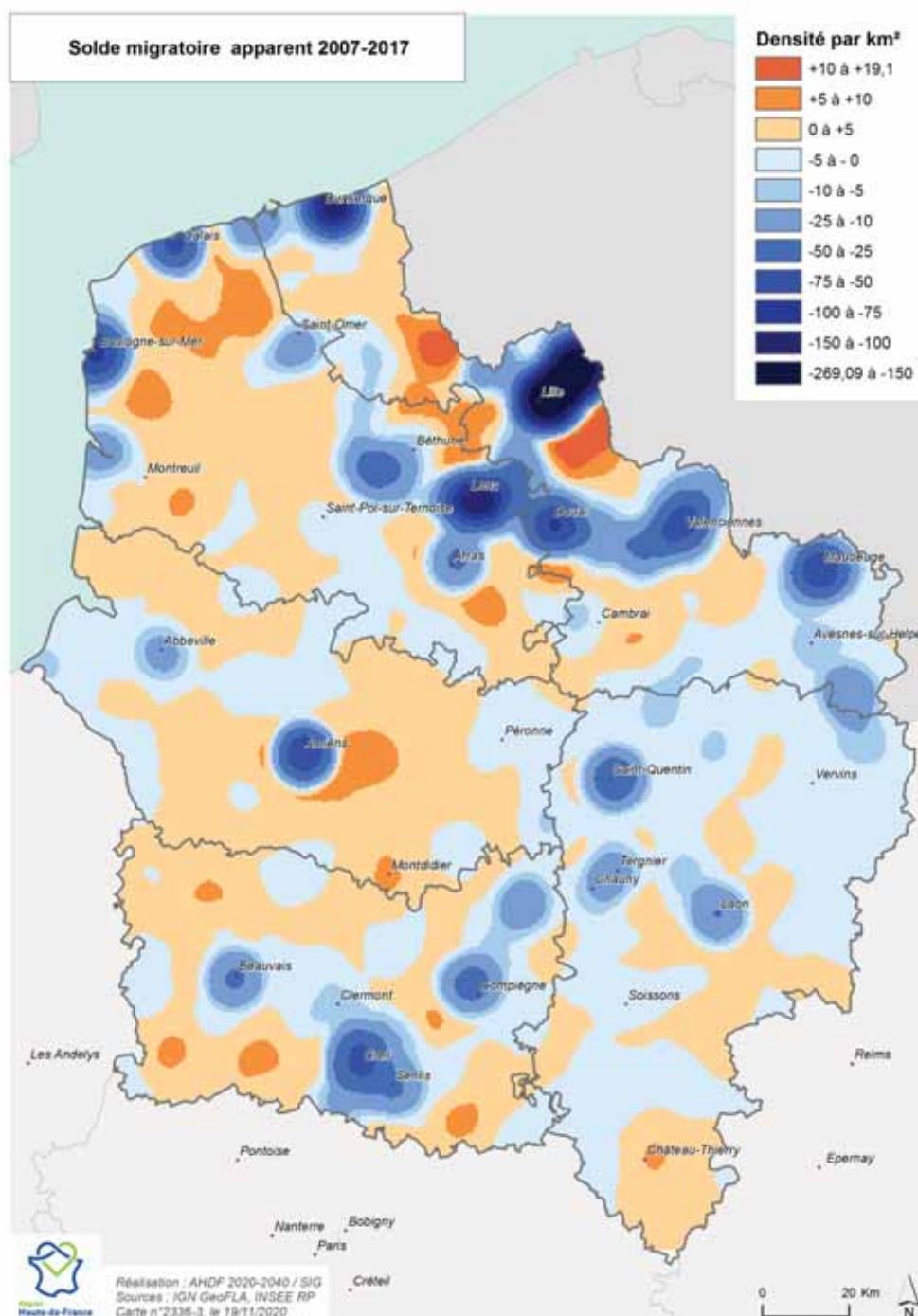


Source : RP 2013, Omphale 2017, scénario central

Avec 19 % de 15-29 ans, les Hauts-de-France sont la 2<sup>de</sup> région la plus jeune de France métropolitaine, après l'Île-de-France (20,2 %). Si la proportion de 65 ans et plus est, réciproquement, une des plus faibles de France, cela représente tout de même plus d'un million de personnes, au niveau de la région Grand-Est. Du fait d'une espérance de vie régionale plus faible qu'en France métropolitaine, les seniors de la région sont plutôt plus jeunes que leurs homologues d'autres régions. Les difficultés liées au vieillissement telles que la dépendance ont toutefois tendance à survenir plus précocement. Les centres-villes des communes ACV se caractérisent de leur côté par une part significative de jeunes actifs, entre 25 et 39 ans.

Les ménages sont de plus en plus petits : ils comportent en moyenne 2,3 personnes en 2017, contre 2,4 en 1999. Plus d'un tiers sont constitués d'une seule personne, un autre tiers de deux personnes et à peine un tiers de trois personnes ou plus.

Ainsi, les évolutions à l'œuvre depuis les années 1970 se poursuivent ; elles découlent du vieillissement de la population et des changements dans les modes de vie (hausse des séparations, diminution des familles nombreuses...). La décohabitation concerne également les relations de couple, notamment chez les couples plus diplômés ou chez les personnes de plus de 50 ans qui n'envisagent pas forcément la vie commune dans leurs nouvelles relations. Les seniors sont les personnes qui vivent le plus souvent seules. Le nombre de couples avec enfants est resté stable depuis 1999, tandis que le nombre de familles monoparentales a augmenté. Ces dernières représentent désormais plus d'une famille avec enfants sur cinq. En conséquence, le nombre de ménages augmente et les besoins en logement restent élevés. Les centres-villes se caractérisent par une plus forte proportion de ménages d'une seule personne : en moyenne, plus de la moitié des ménages vivant en centre-ville sont des ménages d'une personne.



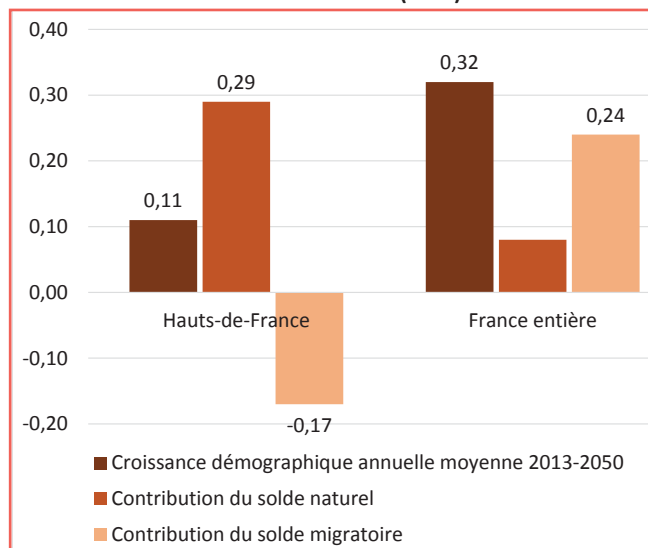
# PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Selon les projections de l'Insee réalisées sur la base d'une évolution 2010-2015, la croissance démographique régionale continuerait de se ralentir du fait d'un moindre dynamisme de la natalité, moteur de la croissance des Hauts-de-France. La natalité a finalement encore plus baissé sur la période 2015-2018, entraînant une stagnation de la population régionale ces dernières années.

Le solde migratoire resterait négatif, les Hauts-de-France seraient la seule région connaissant davantage de départs que d'arrivée. Tous les départements connaîtraient cette dynamique, à l'exception de celui de la Somme qui garderait une certaine attractivité résidentielle. Cette attractivité de la Somme est contrebalancée par un solde naturel nettement inférieur à celui du Nord et surtout à celui de l'Oise.

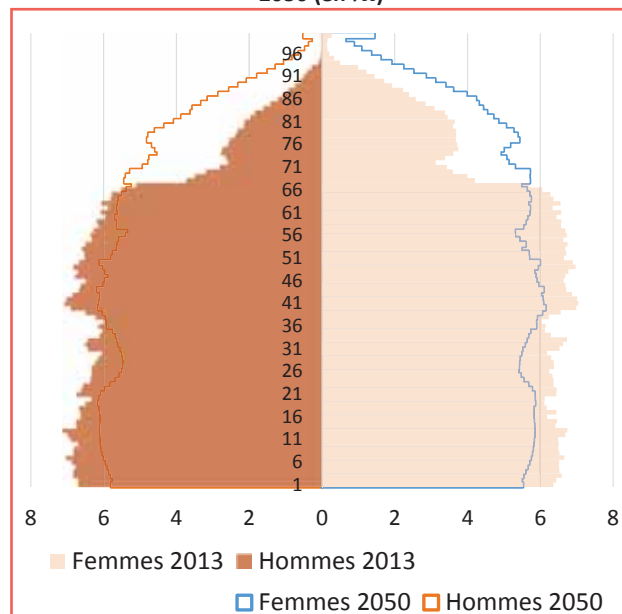
Figure 2 : Croissance démographique annuelle moyenne entre 2013 et 2050 (en %)



Source : RP 2013, Omphale 2017, scénario central

Entre 2013 et 2050, selon les projections réalisées par l'Insee, seule la population des 65 ans ou plus devrait augmenter dans la région. Avec 640 000 personnes supplémentaires, les Hauts-de-France abriteront 1,6 million de personnes de 65 ans ou plus en 2050, soit un quart de la population régionale. Le nombre de jeunes atteindrait quant à lui un pic en 2030 en Hauts-de-France comme en France métropolitaine, du fait du mini baby-boom du début des années 2000.

Figure 3 : Un vieillissement démographique marqué à l'horizon 2050 (en %)



Source : RP 2013, Omphale 2017, scénario central

D'ici 2050, le nombre de ménages augmenterait de 377 000 dans les Hauts-de-France, à un rythme moins important qu'en France métropolitaine (+0,39% par an contre +0,54%). Ce rythme est par ailleurs deux fois moindre que lors de la période 1990-2013. La croissance du nombre de ménages est liée à trois facteurs, qui ont une influence variable. L'effet principal est lié au vieillissement de la population, avec un nombre plus important de personnes âgées seules. L'impact de la croissance démographique ou de l'évolution des modes de cohabitation est plus limité. Cette augmentation du nombre de ménages se traduit par un nombre plus important de personnes seules, de +322 700 d'ici 2050. Les personnes seules représenteraient quatre ménages sur dix à l'horizon 2050.



## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

En matière démographique, les inerties sont fortes, mais les ruptures ne sont pas exclues. À l'échelle française, les tendances en matière de vieillissement de la population et de fécondité ont une forte inertie à moyen terme. Les migrations résidentielles pourraient par contre davantage bouleverser les dynamiques démographiques régionales. Celles-ci pourraient se manifester par la perte d'attractivité de la région Île-de-France, dont le solde migratoire est négatif depuis plusieurs années (à Paris, pour des raisons de coût immobilier, en région parisienne du fait d'un déficit d'attractivité général selon les enquêtes réalisées). Le développement du télétravail entraîné par l'épidémie de Covid-19 et les difficultés rencontrées pendant le confinement pourraient être des facteurs d'accélération de ces migrations résidentielles vers d'autres régions.

Les destinations choisies par les ménages déménageant se portent jusqu'ici plutôt sur les grandes villes françaises notamment au niveau de la façade atlantique. Un effet de saturation pourrait toutefois rendre d'autres territoires attractifs.

Au sein de la région, l'attractivité des villes pourraient être renforcées par différents paramètres. Les politiques nationales en faveur du zéro artificialisation nette et les objectifs de renforcement des centralités du SRADDET favorisent le développement résidentiel dans les zones urbaines. Cette dynamique peut être renforcée par une réduction de la possession et de l'usage de la voiture. La recherche de services et loisirs peut également favoriser l'attractivité des centres-villes comme lieu de vie.





# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## UNE ATTRACTIVITÉ QUI S'EFFONDRE

Le manque d'attractivité régionale est renforcé par la crise sanitaire en raison d'un impact économique plus marqué, la région perd de la population. Les choix résidentiels se portent surtout vers des espaces peu denses devenus attractifs pour des télétravailleurs dont le nombre augmente. Les politiques publiques n'arrivent pas à peser sur les choix résidentiels. Les centres-villes se dépeuplent provoquant une vacance résidentielle croissante.

## LE SOLDE MIGRATOIRE DÉFICITAIRE EST COMPENSÉ PAR L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE MÉNAGES

À cause d'une faible attractivité résidentielle, la région continue de perdre de la population via le solde migratoire, notamment dans les villes. Les centres-villes, qui suivent la même évolution que leur commune d'appartenance, voient également leur population diminuer sur une partie du territoire. Cette baisse de population est compensée par l'augmentation du nombre de ménages, ce qui limite la vacance des logements dans les centres.

## UNE ATTRACTIVITÉ RÉSIDENIELLE RENFORCÉE À TOUTES LES ÉCHELLES

Amélioration de l'attractivité résidentielle globale de la région Hauts-de-France couplée à la diminution de la taille des ménages et au vieillissement de la population. Les centres-villes deviennent attractifs comme lieu de vie, augmentant la population présente dans ces espaces. Cette attractivité est renforcée par l'effet des politiques publiques mises en œuvre pour redynamiser les centres-villes.

# FRÉQUENTATION DES JEUNES

## DÉFINITION ET ENJEUX

Les jeunes entre 15 et 29 ans sont 1,1 million en Hauts-de-France. Cette tranche d'âge présente un intérêt particulier pour les centres-villes de par son mode de vie, son niveau de vie et sa consommation : importance de la vie sociale, faible niveau de vie, faible motorisation, nouvelles valeurs de consommation.

Selon un baromètre réalisé par la Banque Postale en septembre 2019, les attentes des jeunes en matière de centre-

ville sont assez distinctes du reste de la population : les 25-34 ans jugent l'attractivité commerciale primordiale seulement à 49,5 %, contre 90 % et plus pour les personnes plus âgées. Ainsi les jeunes participent davantage à l'animation du centre-ville qu'à son dynamisme commercial. Ils sont aussi plus attachés que la moyenne aux centres-villes : selon le dernier baromètre du centre-ville et des commerces, 74 % des jeunes de 18-24 ans sont fortement attachés, pour une moyenne française de 64 %.

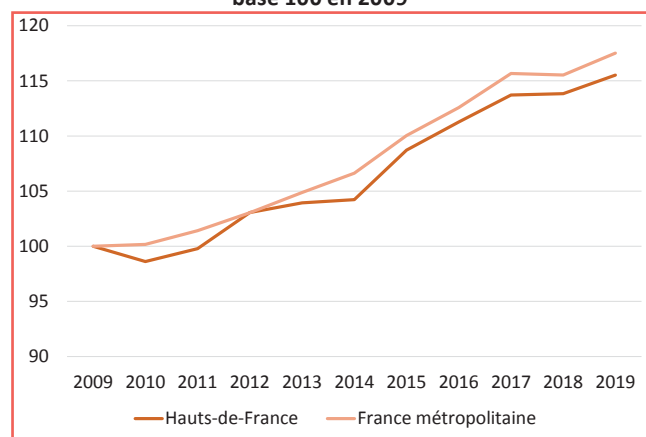
PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Le CREDOC définit la jeunesse comme un état intermédiaire entre l'enfance et la vie adulte où se joue la socialisation de l'individu. Cette période, toujours selon le CREDOC, s'est historiquement allongée et a changé de nature, pour n'être plus seulement un temps d'attente et d'aspiration à une vie adulte mais bien une période revendiquée à part entière pour elle-même. Les dernières décennies ont vu des changements importants dans le mode de vie des jeunes, avec notamment l'allongement des études, le recul de l'installation en ménage et de l'âge du premier enfant.

Les jeunes entre 15 et 29 ans sont 1,1 million en Hauts-de-France. Ils sont surreprésentés dans la population des grands pôles (plus de 10 000 emplois) et dans les villes centres. Les Hauts-de-France sont ainsi la plus jeune région de France derrière l'Île-de-France. Les jeunes des Hauts-de-France quittent peu la région, leur mobilité externe est parmi les plus faibles de France. Réciproquement, peu de jeunes viennent s'installer en Hauts-de-France. Ils sont par contre beaucoup plus mobiles au sein de la région, 19 % des jeunes entre 15 et 29 ans ont ainsi effectué un déménagement entre 2013 et 2014, la moitié de ces déménagements se faisant au sein du département de résidence. Une enquête réalisée par l'Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA) en 2020 sur les conditions de vie des étudiants amiénois montre notamment une prédilection pour le logement en centre-ville : 20 % vivent dans l'hyper-centre.

figure 1 : Évolution du nombre d'étudiants  
base 100 en 2009



Source : RERS



© Région Hauts-de-France

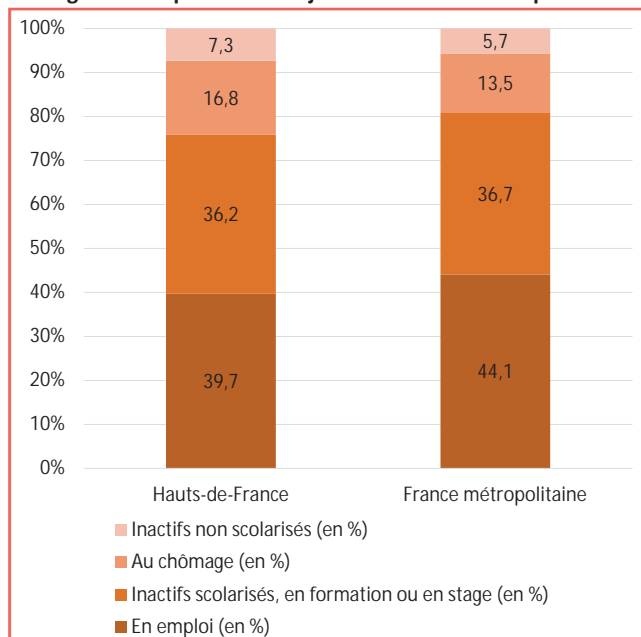
**figure 2 : Classement des quartiers d'Amiens où vivent les 21270 étudiants.es**

1 Centre-ville	20,47%
2 Saint-Leu	10,29%
3 Saint-Honoré/Jeanne d'Arc/ZAC Intercampus	9,72%
4 Henriville	9,47%
5 Saint-Roch/ Saint-Jacques/La Hotoie	7,54%
6 Saint-Pierre	5,74%
7 Plein Sud	5,39%
8 Sainte-Anne	5,32%
9 Saint-Maurice	4,74%
10 Gare la Vallée	3,60%
11 Saint-Germain	2,78%
12 Amiens Nord	2,53%
13 Vallée des Vignes/Paul Claudel	1,87%
Autres	7,68%
Ne sait pas	2,86%

Source : ADUGA, 2020

60,3 % des jeunes de la région n'occupent pas d'emploi, qu'ils soient en étude ou au chômage, ce qui est plus que le niveau national (55,9 % n'occupent pas d'emploi), du fait notamment d'une part plus importante de jeunes chômeurs en région (3 points au-dessus de la moyenne nationale).

**figure 3 : Répartition des jeunes selon leur occupation**



Source : Insee, RP 2015

La difficulté d'accès des jeunes à l'emploi est illustrée par le taux de NEET (Not in Education, Employment or Training) : on désigne sous ce terme de jeunes non insérés les personnes de 15 à 24 ans qui ne sont pas inscrites dans un établissement d'enseignement secondaire ou supérieur et n'ont pas d'emploi. La part de ces 15-24 ans en dehors de tout parcours scolaire ou professionnel est un indicateur essentiel pour apprécier les difficultés d'insertion de la jeunesse dans la société et le risque de basculement vers des situations de précarité. La région Hauts-de-France se caractérise par une proportion importante de jeunes ne travaillant pas et ne suivant aucune formation. En 2018, près de 14 % des 15-24 ans de la région sont dans cette situation alors que la moyenne européenne est de 10,5 %.

**figure 4 : Jeunes (15-24 ans) ne travaillant pas et ne suivant ni enseignement, ni formation (en %)**

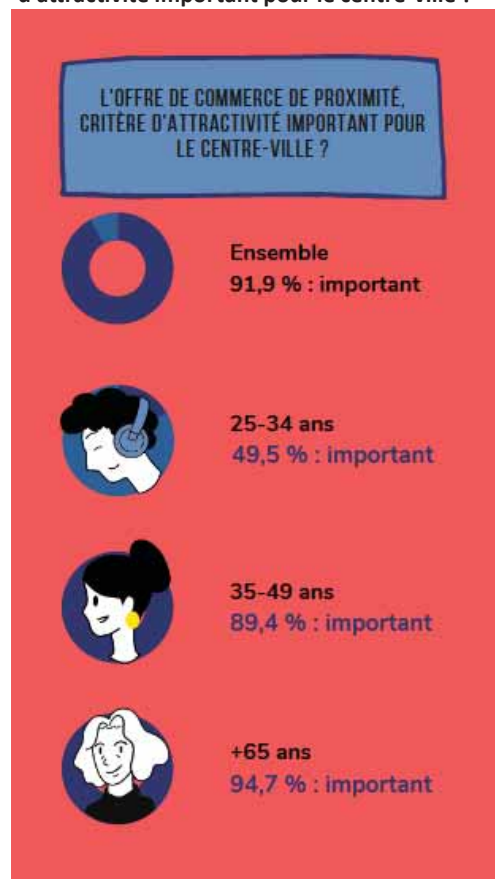
HAUTS-DE-FRANCE	13,7
FRANCE	11,1
UE-28	10,5

Source : Eurostat, traitement Agence Hauts-de-France 2020-2040

Les revenus des jeunes de 18-29 ans d'aujourd'hui sont ainsi, selon le CREDOC, plus faibles que ceux de leurs parents à âge égal, malgré un niveau de diplôme supérieur, avec 70 % de bacheliers pour les jeunes générations contre 20 % pour la génération dite de « Mai 68 ». En parallèle leurs coûts de logement sont plus élevés, avec des dépenses contraintes plus importantes, notamment en matière de loyers. Les jeunes subissent de plus fortes contraintes économiques que les générations précédentes.

Ce plus faible pouvoir d'achat concilié à un temps de loisirs important se traduit par des attentes différentes en matière de centre-ville. Ainsi, selon le baromètre La Poste, moins de la moitié des 25-34 ans considère l'offre commerciale comme un facteur d'attractivité primordial pour les centres-villes, contre plus de 90 % des classes d'âge plus âgées.

**figure 5 : L'offre de commerce de proximité, critère d'attractivité important pour le centre-ville ?**



Source : baromètre La Banque Postale, septembre 2019

Les jeunes se caractérisent en effet par un usage du temps différent de leurs aînés. L'enquête menée par les services du Ministère des solidarités et de la santé sur les modes de vie des jeunes (15-24 ans) fait état de cette différence : les jeunes consacrent une heure de plus par jour à leurs loisirs, et deux fois plus de temps que les 30-54 ans à leurs relations sociales.

**Figure 6 : Une journée moyenne en 2010 selon l'âge**

	15-24 ans	30-54 ans
	Total	Total
Temps professionnel et de formation	04:23	04:27
Temps domestique	01:23	03:17
Temps physiologique	11:57	11:19
Temps libre (loisirs et sociabilité) dont :	05:16	03:55
Temps de loisir	04:02	03:16
Temps de sociabilité	01:14	00:39
Trajets hormis ceux à but professionnel et scolaire	00:51	00:51
<b>Total</b>	<b>24 h</b>	<b>24 h</b>

Note • Temps moyens par jour (activités principales). Le samedi, le dimanche et les jours de vacances sont pris en compte dans la mesure.

Champ • Personnes de 15 à 54 ans en France métropolitaine

Source • INSEE, enquête Emploi du temps 2009 – 2010. Mickaël Portela, 2015, « 24 heures chrono dans la vie d'un jeune : les modes de vie des 15-24 ans », Études et Résultats, n°911, Drees, Avril.

Ce temps que les jeunes consacrent aux loisirs est en augmentation ces dernières décennies : en 1986, un jeune homme disposait de 4h42 de temps libre, en 2010 ce chiffre est monté à 5h49 par jour. Pour les jeunes femmes, ce temps libre est passé de 4h03 à 4h52, du fait d'un temps plus important consacré aux tâches domestiques dans la journée.



© Région Hauts-de-France

**Figure 7 : Journée moyenne en 1986, 1999 et 2010 selon l'âge et le sexe**

	15 - 24 ans					
	1986		1999		2010	
	H	F	H	F	H	F
Temps professionnel et de formation	5:10	4:16	4:45	4:29	4:31	4:17
Temps domestiques	1:17	2:47	1:02	2:02	1:01	1:46
Temps physiologique	11:51	12:05	12:00	12:20	11:51	12:05
<b>Temps libre</b>	<b>4:42</b>	<b>4:03</b>	<b>5:31</b>	<b>4:28</b>	<b>5:49</b>	<b>4:52</b>
Trajets hormis ceux à but professionnel et scolaire	0:57	0:46	0:40	0:39	0:45	0:58

Source • INSEE, enquêtes Emploi du temps 1985 – 1986, 1998 – 1999, 2009 – 2010.

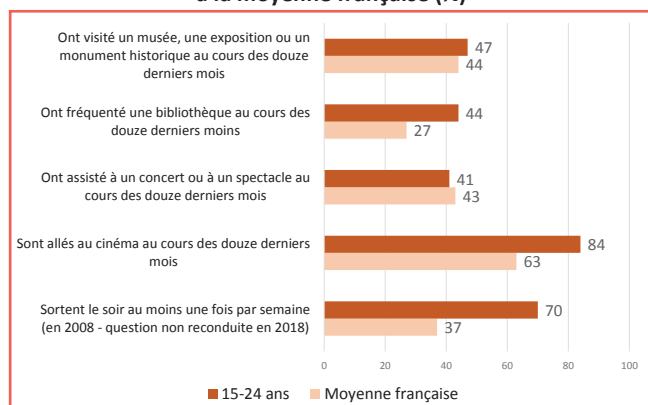
Mickaël Portela, 2015, « 24 heures chrono dans la vie d'un jeune : les modes de vie des 15-24 ans », Études et Résultats, n°911, Drees, Avril.



© Région Hauts-de-France

Ce temps supérieur consacré par les jeunes aux loisirs et aux relations sociales se traduit par des pratiques culturelles plus intenses. Selon l'enquête sur les pratiques culturelles du Ministère de la Culture, réalisée régulièrement depuis 1973, les moins de 30 ans déclarent, depuis au moins 50 ans donc, des habitudes de sorties et de visites culturelles supérieures à leurs aînés, qu'il s'agisse d'aller au cinéma, de fréquenter une bibliothèque, de visiter des musées : « La fréquentation des salles de cinéma, des lieux de spectacle, des musées, des lieux d'exposition et des monuments connaît depuis plusieurs décennies une croissance importante. Autrefois attributs spécifiques de la jeunesse ou encore des milieux urbains éduqués, ces comportements ont été progressivement adoptés par une plus large part de la population. ». La massification des pratiques culturelles ces dernières années s'est de plus traduite par une harmonisation des pratiques à travers les milieux sociaux et les territoires, les milieux ruraux affichant désormais des habitudes similaires aux populations urbaines.

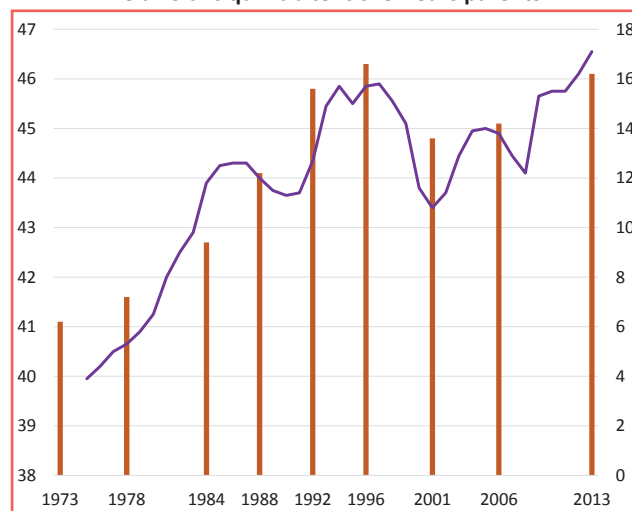
**Figure 8 : Pratiques culturelles des jeunes en 2018 par rapport à la moyenne française (%)**



Source : enquête sur les pratiques culturelles, 1973-2018, DEPS, Ministère de la Culture 2020

À noter que le temps de loisir est identique pour les jeunes actifs et pour les étudiants. C'est le fait d'avoir quitté ou non le domicile familial qui aura une influence sur le temps de loisirs des jeunes, indépendamment de leur occupation. Cette autonomie résidentielle s'acquiert de plus en plus tardivement selon l'enquête logement de l'Insee (dernière édition réalisée en 2013), en lien avec la montée du chômage et de la population étudiante.

**Figure 9 : Évolution depuis 1973 de la part de personnes de 18 à 29 ans qui habitent chez leurs parents**



Source : Insee, enquêtes Logement et enquêtes Emploi

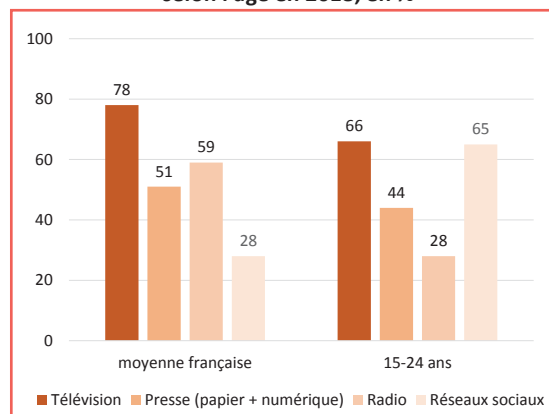
## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Une certaine évolution, très récente, peut être notée dans deux aspects des comportements des jeunes.

Tout d'abord, en termes de loisirs/sorties, la dernière enquête sur les pratiques culturelles du ministère de la Culture souligne le poids du numérique dans les usages des jeunes : « l'analyse par générations montre tout à la fois la singularité des jeunes générations au sein desquelles les pratiques numériques sont devenues majoritaires au détriment des médias historiques ». Cela se traduit notamment par une évolution des modes d'information, avec un recours massif aux réseaux sociaux.

**Figure 10 : Médias privilégiés pour se tenir informé selon l'âge en 2018, en %**



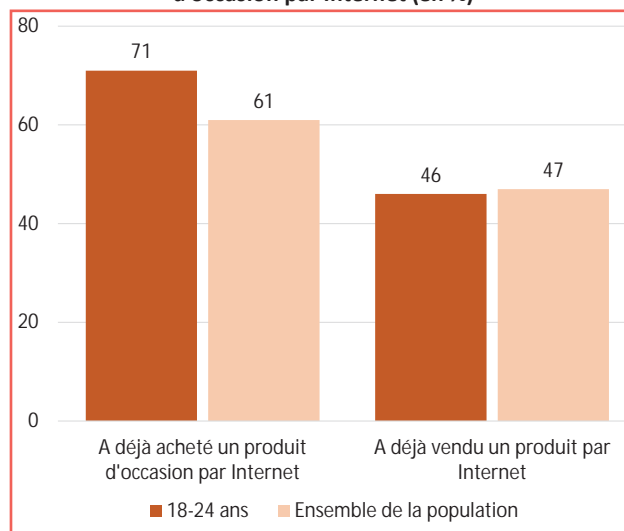
Source : enquête sur les pratiques culturelles, 1973-2018, DEPS, Ministère de la Culture 2020

Selon l'enquête du ministère, cette « *irruption des usages numériques n'efface pour autant pas chez les jeunes leur goût des sorties : en 2018 comme auparavant, les jeunes (15-24 ans) fréquentent assidûment les lieux culturels, qu'il s'agisse des cinémas, des lieux de spectacle, des bibliothèques ou même des sites patrimoniaux (musée, exposition ou monument historique).* »

La deuxième évolution importante en matière de mode de vie sur laquelle on peut légitimement s'interroger concerne la prise en compte ou non des enjeux environnementaux par les jeunes. Les mouvements mondiaux qui se sont développés partout dans le monde autour de « Youth for Climate » et « Fridays for Future » ont entraîné une forte mobilisation des jeunes, qui se traduit également dans les urnes avec un important vote écologiste des jeunes aux élections européennes. Une conscience environnementale plus forte des jeunes générations serait un facteur de changement majeur pour les centres-villes à long terme, notamment mais pas exclusivement en matière d'offre commerciale. Le CREDOC et l'ADEME se sont donc penchés sur la question pour évaluer dans quelle mesure cette conscience environnementale montante a des effets sur les comportements des jeunes. Les résultats de leur étude publiée en décembre 2019 montrent une réalité contrastée : les jeunes français sont certes réellement concernés et inquiets du changement climatique, sans pour autant que cette crainte se traduise dans une évolution de leurs comportements quotidiens, du moins pour le moment. Ils s'inscrivent au contraire tout à fait dans le consumérisme ambiant, en particulier en ce qui concerne le shopping, les équipements et les pratiques numériques, les voyages en avion et une alimentation qualifiée de « peu durable » par l'étude. En effet, malgré des contraintes économiques plus

fortes, les jeunes consomment plus que les générations qui les ont précédés au même âge, grâce au développement de ce que le CREDOC nomme des « comportements stratégiques », les dépenses alimentaires jouant souvent le rôle de variable d'ajustement budgétaire. Ils se distinguent néanmoins dans deux domaines par rapport à leurs aînés : d'une part du point de vue des mobilités du quotidien, où ils privilégient les mobilités actives, les transports en commun et le covoiturage, et d'autre part sur les achats, où ils s'attachent moins à l'achat neuf mais se portent plus volontiers sur le marché de l'occasion, la location, l'emprunt etc. L'essor considérable de la plateforme d'achat d'occasion Vinted est tout à fait caractéristique de ces nouvelles pratiques générationnelles.

**Figure 11 : Individus ayant déjà acheté ou vendu un produit d'occasion par Internet (en %)**



Source : enquête Tendances de consommation, CRÉDOC 2018

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Les comportements des jeunes pourraient d'abord être modifiés si leur situation financière évolue : qu'elle se précise à cause de la crise économique ou que des mesures de soutien type ouverture du RSA aux moins de 25 ans soient mises en place, l'évolution dans un sens ou dans l'autre orientera leur pouvoir d'achat et donc leurs dépenses. Les confinements et la fermeture prolongée des bars et des restaurants risquent également de renforcer le repli de leur vie sociale sur des activités à domicile. Les loisirs numériques sont également renforcés pendant cette période. La situation sanitaire pourrait accélérer une tendance émergente dans la dernière enquête sur les pratiques culturelles du ministère de la Culture, avec des sorties qui ralentissent légèrement pour les générations récentes, amenant le

ministère à s'interroger sur « la possibilité qu'une limite ait pu récemment être atteinte dans le développement cumulé des pratiques à domicile et des pratiques de sortie ». Ainsi, dans la dernière génération enquêtée, née entre 1995 et 2004, seuls 42 % des jeunes sont allés voir au moins un spectacle vivant au cours des 12 derniers mois, contre 54 % des jeunes de la génération précédente (1985-1994) au même âge.

La conscience environnementale des jeunes pourrait également se renforcer, les amenant à revoir leurs modes de consommation. On observe déjà l'émergence de nouvelles pratiques, par exemple en lien avec la cause animale, qui pourraient davantage se diffuser parmi les jeunes.

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## LA CRISE ÉCONOMIQUE ET SES CONSÉQUENCES DÉTOURNENT LES JEUNES DES CENTRES-VILLES

La crise sanitaire qui s'installe renforce les pratiques numériques, qui prennent le pas sur les autres loisirs des jeunes. La crise économique les précarise davantage, entraîne des difficultés à financer leurs études, à s'insérer sur le marché du travail, altère de façon considérable leur pouvoir d'achat et renforce les difficultés de décohabitation limitant leur installation en centre-ville. La préoccupation économique diminue le temps pouvant être consacré aux loisirs, et les habitudes prises pendant les confinements les incitent à passer davantage de temps en intérieur. Ils désertent les centres-villes.

## DES JEUNES CONSUMENTISTES ET ADEPTES DES MOBILITÉS ALTERNATIVES

Les jeunes se sentent toujours plus concernés par le changement climatique mais n'évoluent pas tellement dans leurs modes de consommation, qui restent très consuméristes. Leur attirance pour le marché de l'occasion reste toutefois forte et ils continuent d'être adeptes des mobilités actives. Le temps consacré aux loisirs et aux sorties reste élevé maintenant un usage du centre-ville différent de la dimension commerciale.

## UNE PLACE RENFORCÉE DES LOISIRS ET DES SORTIES CHEZ DES JEUNES DONT LES VALEURS ÉVOLUENT

Des jeunes concernés par le changement climatique, qui mettent en pratique leurs convictions et qui maintiennent leur recours aux modes actifs. Les usages numériques ne prennent pas le pas sur les loisirs et les sorties. Leur contrainte économique se dessert, avec la création d'un RSA jeunes et une crise économique qui ne s'installe pas. Ils plébiscitent le logement en centre-ville pour être au plus près de leurs activités. Les contraintes du confinement sont la source d'un effet rebond important qui rend les loisirs et les sorties encore plus importants, en particulier tout ce qui leur permet de sortir de chez eux. L'attractivité et le dynamisme des centres-villes s'en trouvent renforcés.

# LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS GÉNÉRATEURS DE FLUX

## DÉFINITION ET ENJEUX

Les villes sont des concentrés de flux et d'échanges (monétaires, de marchandises, d'information...) générés par les interactions entre des espaces, des équipements, des services et des personnes. Les générateurs de flux jouent un rôle considérable dans la problématique des centres-villes, qu'ils soient des bâtiments, des espaces ouverts (places de marché, places, parvis ...), des nœuds de transport. Leur fonction, leur présence, leur localisation dans l'espace, leur animation, leurs horaires de fonctionnement ainsi que leurs usages conditionnent en effet la notion même de centre-ville.

En fonction du rang de la ville dans l'organisation administrative du territoire, c'est dans le centre-ville que se ren-

contrent historiquement les lieux et les services publics ou privés accueillant des usagers, des clients, des visiteurs... : musées, théâtres, salles de spectacle ou de concert, administrations et sièges de collectivités, lycées et établissements d'enseignement supérieur, salles omnisports, hôpitaux, maisons de retraite, commerces spécialisés, parcs... qui forment aussi parfois le patrimoine architectural principal de la ville. Ces équipements profitent mutuellement de leur fréquentation respective et constituent un moteur de l'animation de l'espace public. C'est dans ce dernier que se forment aussi des appartenances collectives liées à des fêtes, des cérémonies, des manifestations... Aussi, un changement de localisation d'un générateur de flux aura un impact en matière de flux de personnes.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

*NB : la localisation des générateurs est l'aspect central de la fiche, mais cela ne peut être déconnecté des horaires d'ouverture et des usages par la population/les usagers/les clients (voir fiche sur les temps).*

Certains équipements considérés comme indissociables d'un centre-ville ont connu ou connaissent des migrations vers les franges extérieures de l'agglomération. Si cette tendance de fond a démarré dans les années 1970, certains mouvements inverses sont apparus dans les dernières décennies.

Si le développement de centres commerciaux périphériques a marqué les cinquante dernières années et a fragilisé l'armature commerciale des centres-villes, d'autres équipements ou activités se sont localisés à l'extérieur des villes : stades ou complexes omnisport, lieux de concerts, hôpitaux, restaurants, cinémas, maisons de retraite,

circus... Ces localisations sont souvent pensées à partir de l'usage de l'automobile et sans réflexion urbanistique globale. La grande vitesse ferroviaire a quant à elle marginalisé des gares existantes qui étaient souvent contiguës aux centres-villes.

Dans les années 1970, les universités ont pour certaines migré vers les périphéries, sur des campus au départ peu accessibles par des transports en commun. En Hauts-de-France, les campus de l'université Jules Verne à Amiens, de l'université Lille I et Lille III se sont éloignés de la ville. Le campus de la nouvelle université de Valenciennes a également été créé en périphérie. Les créations des nouvelles universités d'Artois et du Littoral Côte d'Opale dans les années 1990, qui répondaient à une volonté de démocratisation de l'accès à l'enseignement supérieur, se sont traduites majoritairement par un choix de sites en milieu urbain.



A la même époque, les universités lilloises ont trouvé des réponses à travers la réhabilitation d'anciennes usines textiles ou bâtiments publics, notamment à Roubaix.

Les lycées et les collèges, dont le patrimoine relève respectivement des Régions et des Départements, ont joué, comme les écoles, un rôle important dans les rythmes de la vie des communes où ils étaient implantés. La démocratisation de l'accès à la formation, voulue par ces collectivités, s'est traduite également par un souci architectural en rupture avec les modèles précédents. Les besoins fonciers pour de nouveaux établissements ont cependant abouti à des localisations dans des espaces périphériques, parfois à la limite du tissu urbain.

Les équipements culturels jouent aussi un rôle déterminant dans le territoire des Hauts-de-France, notamment en raison de l'importance donnée à ces domaines par les collectivités issues des lois de décentralisation des années 1980. Les théâtres, musées, centres culturels et de congrès, souvent implantés en ville, sont devenus des marqueurs de visibilité voire de classement des villes : Le Channel à Calais, la Piscine à Roubaix, Lille Grand-Palais, le Phoenix à Valenciennes... Les bibliothèques et médiathèques se sont démultipliées à travers le territoire urbain en renfort et en relais des bibliothèques de centres-villes.

Si les équipements culturels restent majoritairement dans la ville, souvent en lien avec une image patrimoniale, des équipements de loisirs se délocalisent également en dehors de la ville du fait de gestion de déplacements importants et concentrés pensés en voiture. Les cinémas multi-

plexes se sont ainsi développés en périphérie depuis les années 1990-2000, parfois dans des zones commerciales préexistantes et, par conséquent, difficilement accessibles par un autre mode de déplacement que l'automobile. Ces multiplexes deviennent parfois des espaces de loisirs regroupant des activités récréatives multiples (bowling, salles de jeux...) et de restauration. Les stades et grandes salles polyvalentes sont également souvent exportés ou créés en dehors de la ville du fait de mobilités importantes et concentrées dans le temps provoquant des congestions et des nuisances pour la ville.

Dans le champ sanitaire, les hôpitaux ont souvent migré vers les périphéries des villes au cours des dernières décennies. Parfois il en a été de même pour les maisons de retraite ou les EHPAD. Dans certains cas, ce mouvement était ancien : les premiers bâtiments de la cité hospitalière de Lille remontent aux années 1930, avec un processus presque continu de création ou de transfert de nouveaux hôpitaux, laboratoires, lieux d'enseignement. Mais on peut considérer qu'actuellement, cette cité n'est plus périphérique comme peut l'être par exemple le centre hospitalier de Douai ou le site Sud du CHU d'Amiens. Dans tous les cas (localisation en ville ou en périphérie) se pose la question de la desserte par des transports en commun rapides, cadencés, à forte amplitude horaire... Si le CHRU de Lille bénéficie du métro, les autres hôpitaux de la région ont des dessertes très inégales, qui n'ont pas toujours pu être améliorées à l'occasion de la refonte des tracés ou de la création de nouvelles infrastructures : ainsi le centre hospitalier de Valenciennes n'a pas pu bénéficier de la création du tramway dans cette agglomération.



## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Les zones commerciales périphériques, rendues possibles par la conjonction de l'automobile, de la voie rapide, de l'ascenseur et du congélateur, commencent à s'essouffler. Ce modèle de développement est en remis en cause par différentes évolutions : modes de consommation (e-commerce) et de vie (désintérêt croissant pour la demi-journée du week-end consacrée à l'hypermarché) ; prises de conscience par la collectivité des enjeux de développement durable (consommation de terres agricoles, imperméabilisation des sols, accessibilité monomodale automobile, bilan carbone du cycle de fabrication des produits...) ; regain d'intérêt pour le mode ferroviaire dans la logistique ; organisation de la logistique urbaine. Parallèlement, les groupes de la grande distribution se sont lancés depuis quelques années dans une stratégie de repositionnement de l'offre par des petites surfaces en milieu urbain.

La plupart des services publics sont engagés depuis quelques années dans la dématérialisation, qu'il s'agisse de collectivités ou de l'État, réduisant la nécessité d'un usage physique et entraînant parfois la suppression de la présence physique de certains services publics au sein des villes. Parallèlement, la présence sur le territoire se renforce à différentes échelles : les mairies de quartiers dans les villes amènent à ne plus devoir aller à la mairie centrale, ce qui peut diminuer les flux en lien avec celle-ci ; en revanche, les maisons de services publics, souvent en milieu rural, peuvent générer des flux supplémentaires dans les centres des petites villes et bourgs principaux. De même, les maisons de santé concentrant différentes fonctions médicales et paramédicales peuvent renforcer les flux avec les centres des petites villes lorsqu'elles sont implantées dans le centre ou à proximité.

Aussi, les initiatives de revitalisation en territoire rural font naître de nouveaux lieux qui deviennent aussi des générateurs de flux : maisons de services publics, maisons de santé pluri-professionnelles, tiers-lieux de travail et lieux de co-working... dont la pérennisation repose entre-autre sur leur inscription dans une démarche de projet plus globale permettant de révéler et d'articuler les différents atouts et possibilités de rebond du territoire.

La gestion des friches par les collectivités locales crée également des opportunités de retour de certaines fonctions décentralisées au sein de la ville. On peut ainsi noter des signes de rapprochement des universités de la ville, profitant parfois d'opportunités foncières ou de transformation de bâtiments historiques, à l'image de l'Université Jules Verne à Amiens.

Dans le champ de l'éducation, l'accès à la connaissance via Internet modifie la donne en matière d'enseignement supérieur, transformant le face-à-face pédagogique : l'enseignant est moins celui qui dispense le savoir que celui qui apprend à apprendre, qui aide à appliquer une connaissance... Cela a un impact sur les besoins en locaux qui ne sont plus des grandes salles ou amphithéâtres mais plutôt des salles de travaux dirigés permettant un rapport de proximité avec l'étudiant.

Enfin, les gares voient leur vocation se diversifier. Ce mouvement, engagé il y a quelques années par les Régions dans le cadre de leur compétence en matière de transports régionaux de voyageurs, a permis d'en faire des lieux d'intermodalité et parfois de véritables pôles d'échanges amenant à une réflexion urbanistique (cf. marché d'Armentières en fin de journée pour profiter des flux de navetteurs). La SNCF est elle-même engagée dans une commercialisation de son patrimoine via sa filiale « Gares et Connexions », démarche qui aboutit à la transformation de certaines halles d'accueil en espaces commerciaux (gare de Lille-Flandres) ou à la vente à la collectivité de l'ensemble du bâtiment (gare de St-Omer).



© Région Hauts-de-France

# PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Les actions et politiques publiques peuvent limiter la dispersion des générateurs de flux en périphérie des villes.

Tout d'abord, le durcissement des mesures permettant de respecter les objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2050 pourrait restreindre de plus en plus l'usage de l'automobile pour accéder en ville. Des règles de plus en plus strictes pourraient être mises en termes d'accessibilité alternative à l'automobile, d'emprise foncière, de conception paysagère, voire de trame verte et bleue.

L'intervention de la puissance publique pourrait se renforcer afin d'assurer le maintien en ville des fonctions, des services publics et des commerces en mobilisant différents outils tels que la maîtrise foncière, le droit de préemption, le rachat et le portage de loyers par la collectivité...

Le renforcement d'approches intégrées liées à la fréquentation des équipements favoriserait la concentration des fonctions dans les centres : accessibilité transport avec tarification réduite pour les utilisateurs de transports en commun ; gratuité du réseau urbain ; développement systématique de parking-relais avec offre de navettes vers le centre-ville... en compensation de mesures restrictives pour l'accessibilité automobile.

L'articulation avec des politiques de soutien au maintien de l'agriculture dans le péri-urbain proche peut également renforcer la valeur d'usage des terres et limiter les tentations de mutations. À titre d'exemple, la commune de Bouguenais, dans la périphérie de Nantes, avait, il y a une vingtaine d'années, acheté des terres agricoles pour sauver la dernière exploitation suite à un départ en retraite et permettre l'installation d'un agriculteur. Dans le cadre de sa stratégie agricole et alimentaire, la Métropole Européenne de Lille (dont environ 45 % de la surface est cultivée), a, quant à elle, créé une zone maraîchère et horticole à Wavrin de 35 ha sur des terrains qu'elle a achetés, sur laquelle travaillent 9 exploitants. Ce type de démarche est également porté par le milieu associatif à l'image de l'association Terre de Liens qui favorise l'accès à la terre en intervenant en portage foncier.

Les évolutions des modes de vie et de consommation peuvent remettre en cause l'existence même de commerces et obliger à la créativité en matière d'offre de nou-

veaux services et leur localisation. Ainsi, l'intérêt croissant pour les produits et savoir-faire locaux et la recherche de convivialité à travers les fêtes dans la rue favorisent le développement d'activité dans un décor urbain de qualité.

Le changement de regard de la société en raison des crises sanitaires mais aussi du vieillissement démographique, une plus grande empathie pour les personnes isolées, une attention portée aux rapprochements intergénérationnels, pourraient amener à relocaliser systématiquement en ville les maisons de retraite et EHPAD. Cette relocalisation peut également être renforcée par des attentes différentes des générations de seniors actuelles plus attachées aux loisirs.

Enfin, le caractère récurrent de crises sanitaires peut amener à une autre manière d'envisager les équipements (depuis la conception jusqu'à l'usage) et leur rôle dans le milieu urbain en terme d'ambiance, d'attractivité...

À l'inverse, plusieurs inflexions peuvent renforcer le développement des générateurs de flux et des activités en dehors du centre-ville.

Face à une érosion de la fréquentation des grandes surfaces traditionnelles, la grande distribution développe en effet de nouveaux espaces reprenant les atouts des centres-villes : modernisations engagées mettant l'accent sur la dimension promenade-loisir, nouvelle expérience de consommateur, regroupement des différentes fonctions d'achats, de services et de loisirs dans des espaces plus conviviaux et où la voiture est moins visible.

De même, un changement durable d'habitude de la part des navetteurs privilégiant une culture du télétravail, peut aboutir à une moins grande présence de population dans la ville pendant la journée et, par conséquent, à une diminution de la fréquentation des différents services publics et privés.

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## LES ZONES D'ACTIVITÉ MULTIFONCTIONNELLES CONCENTRENT LES FLUX

Face à l'augmentation des coûts du foncier et aux difficultés d'accès aux centres, les grands équipements continuent de se développer à l'extérieur de la ville. Pour lutter contre la diminution de leur fréquentation, les différents équipements voient leur vocation se diversifier, pour un usage différencié selon les heures, les jours, les périodes (vacances...). La facilité d'accès à l'ensemble des services en dehors de la ville se traduit par une absence de fréquentation des centres par les populations n'y résidant pas.

## LE CENTRE-VILLE ORIENTÉ VERS LES USAGES CONCENTRE LES FLUX

La limitation de l'usage de la voiture et la recherche de lien social favorisent la concentration des activités dans les centres-villes, qui deviennent de plus en plus des espaces où priment des types d'animation et d'offre de service à caractère exceptionnel. Les œuvres et les animations artistiques, les innovations en matière de découverte du patrimoine architectural, qu'elles soient permanentes ou éphémères, rythment l'espace-temps du centre-ville. Les commerces comme les services publics deviennent des lieux de conseils, d'apprentissage de l'usage (d'un logiciel informatique, d'un appareil...). Le centre-ville devient le lieu où la convivialité est systématiquement liée à l'achat, afin de fidéliser la clientèle en complément avec l'achat sur Internet... L'amplitude horaire des différentes activités du centre-ville en fait des lieux animés de 8 heures à 22 heures, voire la nuit, sujet qui devient un sujet important de débat et de concertation avec la population et les différents acteurs du territoire.

## UN CENTRE-VILLE SPÉCIALISÉ SUR CERTAINES ACTIVITÉS

Le développement du télétravail et les problèmes de congestion entraînent les grands générateurs de flux à se maintenir ou à se déplacer en périphérie de la ville. Dans le même temps, les zones d'activité et centres commerciaux périphériques voient leur fréquentation diminuer du fait du développement du e-commerce et d'aspirations sociétales plus favorables aux centres-villes pour les activités de loisirs et pour certains types d'achats. Les centres-villes se concentrent vers ces activités.

# IMMOBILIER COMMERCIAL

## DÉFINITION ET ENJEUX

La variable « immobilier commercial » regroupe l'évolution des superficies commerciales, leur choix d'implantation, les normes et les contraintes réglementaires qui s'imposent à elles, qui sont autant de facteurs qui impactent les commerces et leur répartition sur le territoire.

Les arbitrages en matière de localisation des commerces ont une influence majeure sur la fonction commerciale des

centres-villes. L'extension des zones commerciales fait débat, en raison de la vacance commerciale élevée en centre-ville, et des appels au moratoire se font souvent entendre, en particulier en 2020 avec des mesures de confinement qui ont durement frappé l'activité commerciale.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

On a assisté sur longue période à une dynamique de concentration des surfaces et des localisations des commerces, en lien avec l'exode rural et l'essor de la grande distribution à partir des années 1960. Cette baisse du nombre de magasins s'est accompagnée d'une augmentation des surfaces commerciales et d'une concentration des magasins en périphérie des villes.

Cette dynamique de concentration se poursuit en période récente : l'Insee recense 300 000 points de vente en France en 2017, en baisse de 9 % entre 2009 et 2017, soit 30 000 points de vente en moins sur le territoire national. Cette baisse concerne principalement les commerces spécialisés dans l'alimentaire et l'artisanat commercial, le secteur des loisirs et de la culture et l'équipement de la personne.

Figure 1 : Nombre de points de vente en France

	2009	2017	variation 2009-2017
Alimentaire spécialisé et artisanat commercial	80 207	72 640	-9%
Alimentaire non spécialisé	30 797	32 880	7%
Loisirs, culture et TIC (1)	30 793	25 400	-18%
Équipement de la maison	36 038	39 440	9%
Équipement de la personne	69 361	62 110	-10%
Biens médicaux	35 122	36 800	5%
Autres	48 773	31 780	-35%
<b>Ensemble</b>	<b>331 091</b>	<b>301 050</b>	<b>-9%</b>

Source : Insee, enquête Points de vente. Calculs Agence Hauts-de-France

En parallèle, la hausse des superficies commerciales se poursuit en période récente, avec une surface moyenne qui est passée de 206 m<sup>2</sup> en 2004 à 240 m<sup>2</sup> en 2017, en hausse de 14 % sur la période.

Les surfaces de vente sont plus importantes dans l'alimentaire non spécialisé (supermarchés, hypermarchés et superettes), avec en moyenne 780 m<sup>2</sup> par point de vente, en hausse de 5 % entre 2009 et 2017.

Figure 2 : Variation 2009-2017 des surfaces de ventes

Variation 2009-2017	Nombre de points de vente	Surface de vente totale	Surface de vente moyenne
Alimentaire spécialisé et artisanat commercial	-9 %	+16 %	+28 %
Alimentaire non spécialisé	+7 %	+12 %	+5 %
Loisirs, culture et TIC	-18 %	-6 %	+14 %
Équipement de la maison	+9 %	+1 %	-8 %
Équipement de la personne	-10 %	-11 %	-1 %
Biens médicaux	+5 %	-8 %	-12 %
Autres	-35 %	-42 %	-11 %
<b>Ensemble</b>	<b>-9 %</b>	<b>-6 %</b>	<b>+4 %</b>

Source : Insee, enquête Points de vente. Calculs Agence Hauts-de-France

La hausse des superficies commerciales dans certains secteurs ne s'accompagne pas forcément d'une amélioration du chiffre d'affaires, en particulier dans l'alimentaire qui affiche des baisses de l'ordre de -10 % de leur chiffre d'affaires par m<sup>2</sup> entre 2009 et 2017.

Figure 3 : Variation 2009-2017 du chiffre d'affaires

Variation 2009-2017	Chiffre d'affaires total	Chiffre d'affaires moyen	CA par surface de vente
Alimentaire spécialisé et artisanat commercial	-2%	+8%	-12%
Alimentaire non spécialisé	-1%	-7%	-11%
Loisirs, culture et TIC	-4%	+17%	+1%
Équipement de la maison	+19%	+9%	+18%
Équipement de la personne	+3%	+15%	+14%
Biens médicaux	-2%	-6%	-1%
Autres	+13%	+73%	+92%
<b>Ensemble</b>	<b>+2%</b>	<b>+12%</b>	<b>+5%</b>

Source : Insee, enquête Points de vente. Calculs Agence Hauts-de-France

La réglementation se penche sur la question des implantations commerciales dès les années 1970 : les grandes surfaces doivent en effet demander une autorisation pour ouvrir ou s'agrandir. En 1996, la loi Raffarin abaisse le seuil de soumission à autorisation aux magasins de 300 m<sup>2</sup> ou plus, parmi d'autres mesures. La loi de modernisation de l'économie fait passer ce seuil à 1 000 m<sup>2</sup>, notamment pour favoriser l'implantation des grandes surfaces de type

discount, pour suivre la recommandation de la Commission pour la libération de la croissance française, dite Commission Attali, de 2008.

Elle interdit également aux décideurs de s'appuyer sur des critères économiques pour refuser une nouvelle implantation commerciale. Cette libéralisation entraîne un emballement des implantations commerciales auquel n'échappe pas la région Hauts-de-France : un million de mètres carrés ont été autorisés (après recours) entre 2012 et 2017 sur le territoire régional. Les 3/4 des surfaces autorisées relèvent de créations nouvelles, parfois accompagnées de transfert ou d'extensions. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont particulièrement concernés, ainsi que l'agglomération amiénoise, faisant de la région Hauts-de-France un poids lourds du développement des zones commerciales<sup>1</sup>.

Figure 4 : Surfaces de ventes sollicitées dans les CDAC Hauts-de-France

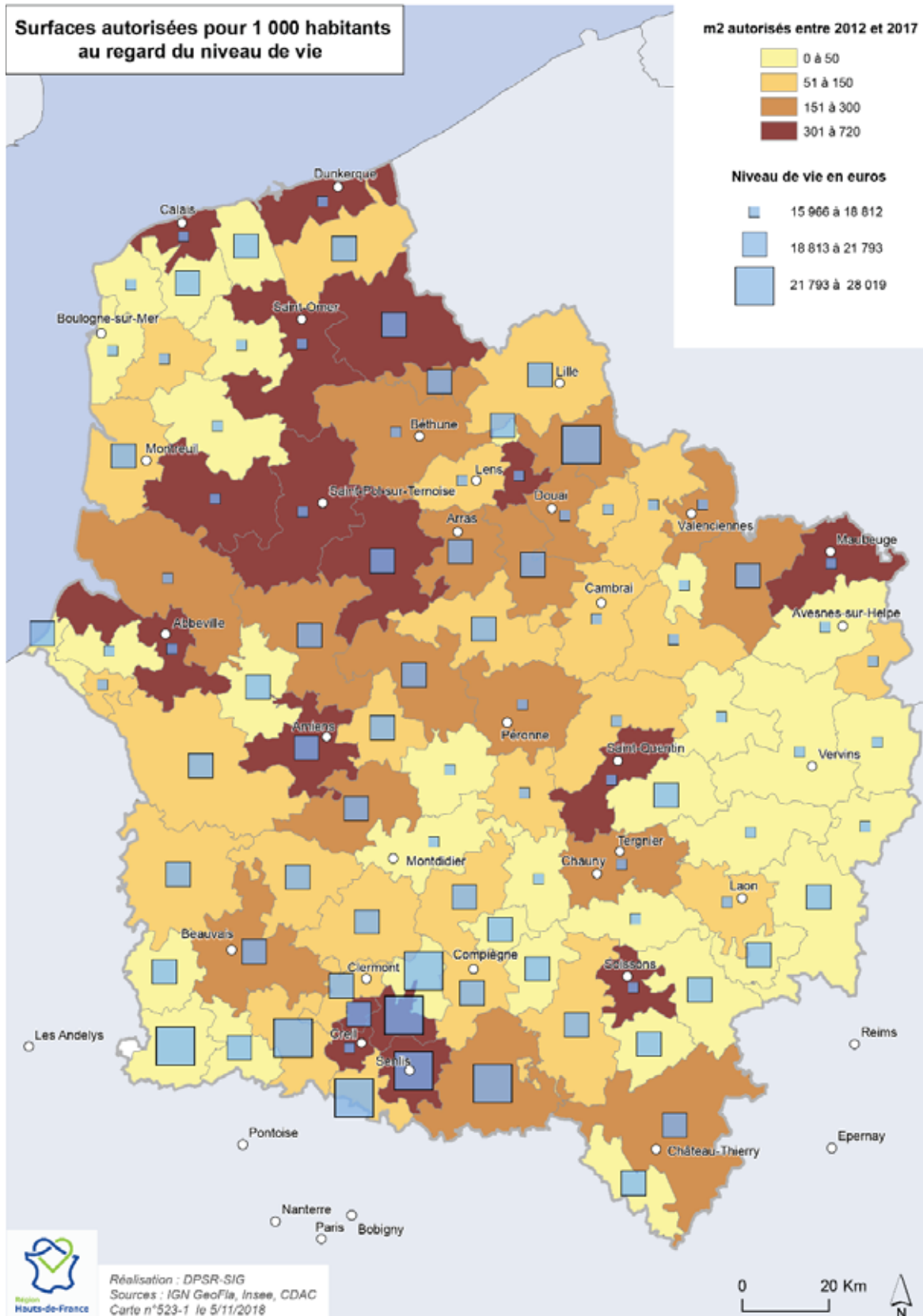
2012-2017	Surfaces de vente sollicitées	Taux d'autorisation après recours CNAC
Aisne	135 386	67 %
Nord	604 668	72 %
Oise	233 375	63 %
Pas-de-Calais	417 933	69 %
Somme	147 594	78 %
<b>Total région</b>	<b>1 538 955</b>	<b>70 %</b>

Source : préfectures, calculs Agence Hauts-de-France



© Région Hauts-de-France

**Surfaces autorisées pour 1 000 habitants  
au regard du niveau de vie**



## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

On observe depuis quelques années un certain essouffement du modèle de consommation issu des années 1960 : baisse de la fréquentation (-4 % pour les hypermarchés en 2017), stagnation du panier moyen, baisse de la rentabilité au m<sup>2</sup> et du chiffre d'affaires... Ce ralentissement a des causes multifactorielles. D'abord, on observe une plus forte fragmentation de la consommation, les Français multipliant leurs sources d'approvisionnement, ce qui les détourne d'un modèle qui promouvait l'achat de tous les produits dans un lieu unique. Leurs achats se sont d'une part reportés vers Internet et les drives, et d'autre part vers des boutiques plus spécialisées répondant à une évolution des aspirations sociétales (proximité, circuits courts, produits locaux, éthiques ou biologiques) ou leur offrant des prix plus bas (croissance du hard-discount alimentaire, développement du hard-discount non-alimentaire avec des enseignes comme Action ou Stokomani). La multiplication des enseignes et la forte concurrence que connaît le secteur dans un contexte de demande stagnante pénalise également le secteur, notamment les grandes surfaces. La diminution de la taille des ménages favorise également l'appétence des consommateurs pour des plus petites surfaces alimentaires.

Si l'hypermarché reste le premier lieu d'achat alimentaire avec 65 % de part de marché en 2018, la perte d'attractivité sur le non-alimentaire préoccupe les principaux acteurs du secteur. En réaction, plusieurs grandes enseignes ont annoncé des changements de stratégie commerciale, avec notamment des diminutions de la surface de leurs hypermarchés et un développement des petites surfaces de proximité. L'affaiblissement de ces « locomotives commerciales » rejaillit sur les galeries marchandes attenantes, qui connaissent en plus des charges d'exploitation très élevées, avec des loyers parfois supérieurs aux commerces de centre-ville (en rue marchande).

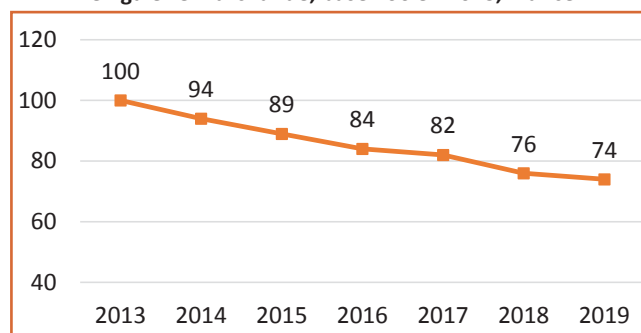
Face à ce constat, la périphérie commerciale semble être en train de faire évoluer son modèle pour mieux répondre aux attentes des consommateurs, tout en conservant l'attractivité économique qui a fait son succès auprès des commerçants, à commencer par des faibles loyers commerciaux. De nouvelles formes de zones commerciales, les Retail Parks (ex : le Shopping Promenade à Amiens) cherchent ainsi à recréer une ambiance de rue commerçante. Ces Retail Parks attirent de nouvelles boutiques dans leur périmètre, notamment des boutiques historiquement implantées dans les centres-villes. Elles entraînent également un transfert de boutiques depuis les zones commerciales adjacentes, dont elles déplacent le centre de gravité, créant de nouvelles friches commerciales.

Figure 5 : loyers commerciaux moyens en €/m<sup>2</sup>

	200-400 m <sup>2</sup>	800-2000 m <sup>2</sup>
centre-ville	545	400
centre commercial (centre-ville ou périphérie)	740	240
zones commerciales (dont retail park)	190	140

Source : baromètre Procos 2019 sur la base de 6500 loyers

Figure 6 : Évolution de la fréquentation annuelle des magasins en galerie marchande, base 100 en 2013, France



Source : observatoire Procos/Stackr

Les difficultés ne sont pas absentes des centres-villes, en particulier au niveau des centres commerciaux dont la vacance commerciale très élevée (47 % pour les Halles à Amiens, 22 % pour le Jeu de paume de Beauvais, 62 % pour Calais Cœur de vie, 38 % pour les Tanneurs à Lille...<sup>2</sup>) questionne sur la pertinence de ce modèle en ville. Le commerce en « rue marchande » (hors centre commercial) connaît lui aussi une vacance importante, tout particulièrement dans la région Hauts-de-France.

Figure 7 : Vacance commerciale dans les centres-villes en Hauts-de-France

Moins de 7 %	Entre 7 et 10 %	Entre 10 % et 15 %	Supérieure à 15 %
Compiègne, Amiens, Lille, Berck, Chantilly, Lambersart, Senlis, Le Touquet-Paris-Plage	Soissons, Beauvais, Chauny, Crépy-en-Valois, Hazebrouck	Béthune, Dunkerque, Boulogne-sur-Mer, Arras, Cambrai, Abbeville, Creil, Château-Thierry, Saint-Amand-les-Eaux, Somain, Valenciennes	Roubaix, Saint-Omer, Saint-Quentin, Armentières, Tourcoing, Douai, Lens, Noyon, Calais, Maubeuge

Source : Procos, Codata, 2017



La hausse de la vacance commerciale et la couverture médiatique des difficultés rencontrées par les centres-villes ont été à l'origine d'un important débat sur l'aménagement commercial en France, qui est devenu un sujet politique majeur. Certains grands projets emblématiques ont été abandonnés, à l'image d'Europa City. En parallèle, plusieurs dispositifs visent à redynamiser le commerce de centre-ville, depuis Action Cœur de ville à l'Appel à projet régional centre-ville centre-bourg, en passant par Petites villes de demain et les dispositifs départementaux. La loi Élan a modifié la composition des Commissions Départementales d'Aménagement Commercial. Elle statue sur les projets commerciaux d'une surface supérieure à 1 000 m<sup>2</sup>. et surtout permet depuis fin 2019 aux préfets de surseoir aux projets qui mettraient en péril un projet de redynamisation de centre-ville. Elle pourrait avoir pour conséquence de recentrer les implantations commerciales vers les friches et les centres-villes. Elle pourrait également inciter les promoteurs à faire évoluer leurs activités vers des secteurs ne nécessitant pas de passer en CDAC, comme la restauration et les loisirs.

La Région Hauts-de-France accompagne cette évolution avec le SRADDET, qui affiche comme objectif le rééquilibrage de l'offre commerciale en faveur des centres-villes et des centres-bourgs (objectif 22). Il impose donc aux

SCoT de développer une stratégie d'aménagement visant l'attractivité de ces espaces (ainsi que les polarités rurales). Les nouveaux projets commerciaux doivent s'assurer d'une consommation économe de l'espace (densification des formes bâties, optimisation des espaces de stationnement, intégration du commerce dans les programmes urbains mixtes...) en appliquant le principe ERC : éviter – réduire – compenser. Cet objectif est conforté par des objectifs complémentaires : « réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières » et « privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine ».

L'année 2019, alors que les décrets de la loi Elan n'étaient pas encore parus, a enregistré un recul d'un tiers des dossiers déposés par rapport à 2018. Ce fléchissement s'est accompagné d'une diminution par deux des surfaces sollicitées. Le taux d'autorisation en CDAC a également évolué à la baisse dans presque tous les départements, sauf le Nord et le Pas-de-Calais.

Figure 8 : Part des dossiers autorisés en CDAC

	Moyenne 2012-2018	2019
Aisne	90%	50%
Nord	82%	82%
Oise	93%	67%
Pas-de-Calais	90%	93%
Somme	90%	83%
<b>Hauts-de-France</b>	<b>87%</b>	<b>81%</b>

Source : préfectures, calculs Agence Hauts-de-France

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

En France, c'est l'équivalent de la surface d'un département qui est artificialisée tous les dix ans. En Hauts-de-France, entre 2003 et 2012, cette artificialisation a représenté 1 500 ha/an en moyenne, tandis que le renouvellement urbain tend à diminuer, alors que de nombreux espaces urbains dégradés restent mobilisables. Les impacts engendrés par cette artificialisation des sols et notamment la disparition des terres agricoles fait l'objet de débats réguliers dans l'espace public, qui se focalisent souvent sur la construction d'entrepôts massifs comme avec Amazon et l'apparence des entrées de ville. La réglementation pourrait donc se renforcer en matière de construction en périphérie des villes ou de spéculation foncière. Les fortes critiques adressées à l'esthétisme des entrées de ville pourraient également aboutir à une remise en cause de ce type d'urbanisation et à des contraintes urbanistiques plus fortes.

Les pouvoirs publics pourraient également accroître leur soutien aux activités commerciales de centre-ville, en renforçant l'accompagnement qui existe déjà ici où là, comme les aides à l'installation, la réhabilitation de friches

urbaines, la mise à disposition de locaux commerciaux... Les zones d'activités commerciales pourraient chercher à diversifier leurs activités pour ressembler davantage à des lieux de vie, en incluant des services médicaux, des espaces de coworking, de loisirs, de restauration... Ce mouvement pourrait être encouragé par les promoteurs qui ne dépendraient plus de l'autorisation en CDAC. Ils pourraient devenir des lieux plus hybrides. En ville, le modèle des centres commerciaux pourrait être abandonné vu sa faible attractivité, créant de nouvelles friches commerciales.

La crise sanitaire, qui a poussé les consommateurs à regrouper leurs achats, favorisant les hypermarchés, et qui a entraîné la fermeture des commerces dit non essentiels, fragilisant notamment les commerces de centre-ville, mais qui a également eu pour corollaire de mettre l'accent sur les commerces de proximité, pourrait également avoir un impact durable sur la répartition des activités commerciales. La crise économique qui suit la crise sanitaire pourrait également avoir des impacts durables sur l'immobilier commercial, en fragilisant les petits commerces et les restaurants de centre-ville, souvent générateurs de flux.

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## DÉVELOPPEMENT DE LA PÉRIPHÉRIE ET DÉCLIN DE LA COMMERCIALITÉ DES CENTRES-VILLES

Le développement de la périphérie commerciale se poursuit, et s'axe autour d'espaces qui deviennent des centres alternatifs, regroupant l'ensemble des fonctions d'un centre et pensés pour y passer toute la journée voire plus (loisirs, restauration, balades/parcs, hôtel...). Les commerces de centres-villes sont fortement touchés par les mesures de confinement et la crise économique, les pouvoirs publics ne parviennent pas à maintenir la commercialité des centres-villes.

## UN ÉQUILIBRE PRÉCAIRE, ENTRE RALENTISSEMENT DES CRÉATIONS DE ZONES COMMERCIALES ET SOUTIEN PUBLIC AUX COMMERCE DE CENTRE-VILLE

La périphérie commerciale garde une place importante, se structurant autour de surfaces moyennes et d'activités plus diversifiées (l'hypermarché n'est plus forcément le moteur commercial). Les nouvelles créations de zones commerciales ralentissent néanmoins. Les centres-villes se maintiennent grâce à un important soutien public, mais des friches importantes sont à gérer (galeries, rues secondaires).

## RECENTRAGE DES ACTIVITÉS COMMERCIALES EN CENTRE-VILLE

Les activités commerciales sont recentrées sur le centre-ville, des dispositifs sont mis en place pour faciliter l'accès aux baux commerciaux à de nouveaux commerces en limitant les vacances, tandis qu'un moratoire sur les zones commerciales est mis en place, assorti de restrictions urbanistiques fortes sur les entrées de ville. Les consommateurs participent de cette dynamique, ayant été sensibilisés à la question pendant la crise sanitaire.



# ANNEXE

## DÉFINITIONS

**Retail park** : centre commercial à ciel ouvert situé en périphérie d'une ville, doté d'un parking commun et géré par un bailleur unique.

**Centre commercial** : bâtiment doté d'un parking commun et géré par un bailleur unique regroupant sous le même toit des commerces indépendants. Ce terme désigne aussi bien des équipements en centre-ville qu'en périphérie.

**Zone commerciale** : zone en périphérie d'une ville regroupant des commerces d'apparence très disparate gérés indépendamment les uns et des autres et disposant de leur propre aire de stationnement.

**Hypermarché** : magasin en libre-service d'une surface égale ou supérieure à 2500 m<sup>2</sup> réalisant plus du tiers de ses ventes en alimentation.

**Supermarché** : magasin en libre-service d'une surface comprise entre 400 et 2500 m<sup>2</sup> réalisant plus des deux tiers de son chiffre d'affaires en alimentation.

**Galerie marchande** : une galerie marchande est initialement un regroupement de commerces au sein d'un même espace piétonnier couvert. La galerie marchande peut être autonome et alors souvent située en centre-ville ou rattachée à un ensemble commercial regroupant une ou plusieurs grandes surfaces.

**CDAC** : Commission départementale d'aménagement commercial. Elle statue sur les projets commerciaux d'une surface supérieure à 1 000 m<sup>2</sup>.

# INÉGALITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET PRÉCARITÉ

## DÉFINITION ET ENJEUX

Les inégalités et la précarité jouent sur différents facteurs clés du centre-ville. Le niveau de vie global et les inégalités à l'échelle régionale ont un impact sur le développement des centres-villes, le potentiel de consommation, l'accessibilité

des différents publics... La répartition territoriale de ces inégalités impacte également le centre-ville : importance de la concentration dans les villes moyennes et répartition au sein la ville.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

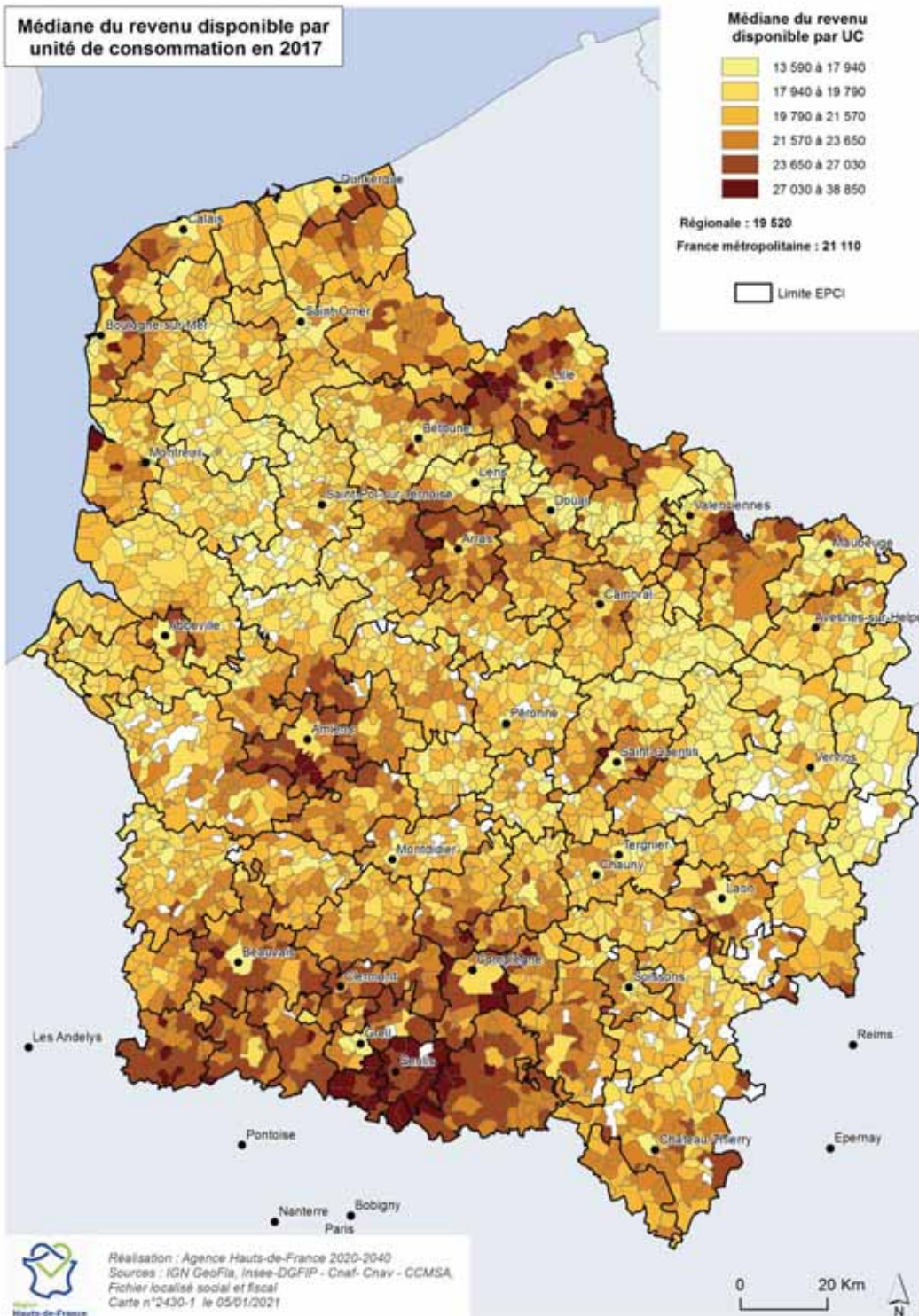
Les Hauts-de-France sont, après la Corse, la deuxième région métropolitaine la plus touchée par la pauvreté. En 2016, un million de personnes, soit 18,3 % de la population régionale, est en situation de pauvreté en 2016, contre 14,7 % en France métropolitaine. La région se caractérise par un niveau de vie médian inférieur de 8% à la valeur nationale et des inégalités marquées entre les revenus les plus élevés et les plus faibles. L'intensité de la pauvreté est modérée grâce au système de prestations sociales et de minima sociaux. Ce recours plus important en Hauts-de-France se traduit par une plus grande homogénéité du niveau de pauvreté au sein de la région.

Le niveau de développement humain et les conditions de vie ne peuvent se résumer à la seule approche monétaire. La déclinaison de l'indicateur de développement humain défini par le PNUD met en évidence les difficultés régionales dans les trois dimensions de la santé, de l'éducation et du niveau de vie. Ces difficultés sont également marquées sur le marché de l'emploi tel que synthétisé par le taux d'emploi en retrait en particulier pour les femmes et les seniors. Les difficultés sociales touchent fortement les jeunes avec une précarité plus marquée et une autonomie plus tardive. Sur longue période, la situation régionale en matière de condition de vie et d'inégalités tend à s'améliorer avec un rattrapage à la fois au regard des indicateurs monétaires des indicateurs d'éducation ou de marché du travail. Ce rattrapage reste toutefois fragile et les épisodes de crise peuvent être plus marqués à l'image de la crise de 2008 aux conséquences plus fortes dans la région.

La question des inégalités sociales est d'autant plus importante pour les centres-villes qu'elles se concentrent souvent dans les communes centres. Le niveau de développement humain est ainsi inférieur à la moyenne régionale dans la plupart des villes moyennes et bourgs de la région. Au-delà de niveau de vie ou de développement en retrait, ces communes se caractérisent également par un niveau plus fort d'inégalités. Au sein de leur territoire, les inégalités socio-économiques des villes-centres sont renforcées par des choix résidentiels éloignant les classes moyennes en périphérie.

La question de la présence de la précarité et des inégalités sociales au sein du centre-ville est plus complexe avec des situations très contrastées d'un centre-ville à l'autre. Ainsi, sur les 22 villes lauréates du programme ACV en Hauts-de-France, la moitié concentre davantage de pauvreté que le reste de la commune. Ces communes sont des communes où la pauvreté est globalement très présente. La situation est plus contrastée pour l'autre moitié d'autres regroupant à la fois des communes globalement pauvres et des communes plus aisées.





## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

La région Hauts-de-France se situe dans une trajectoire tendancielle de réduction de la précarité depuis 2009. Cette dynamique est plus favorable qu'à l'échelle nationale inscrivant les Hauts-de-France dans une dynamique de rattrapage. Cette réduction de la précarité s'observe notamment sur le marché du travail. Avant confinement, le taux de chômage avait ainsi atteint un niveau bas de 9,6%, soit une baisse de 3,4 points par rapport au point haut de la mi-2013. Au cours de la même période, le taux de chômage s'est réduit de 2,7 points en France métropolitaine.

Cette baisse de la précarité sur le marché du travail ne s'accompagne toutefois pas forcément d'une réduction des inégalités au regard de la disparité du revenu des ménages. Si cette disparité a diminué entre 2012 et 2016, celle-ci s'est accentuée en 2018 et s'est accompagnée d'une croissance du taux de pauvreté. Les inégalités et la précarité restent

ainsi à un niveau élevé depuis la crise de 2008. Par ailleurs, la crise liée au COVID devrait accroître les inégalités à la fois à court et moyen termes. A court terme, les ménages les plus modestes sont plus nombreux à avoir subi des baisses de revenus durant le confinement en raison de situation plus précaire ou occupant des métiers économiquement plus vulnérables. A moyen et long termes, les impacts de la crise sur les inégalités sociales sont potentiellement nombreux et de moyen voire long terme : baisse de la consommation et de l'activité économique se traduisant par une reprise du chômage, décrochage scolaire...

A l'échelle territoriale, la concentration des inégalités sociales et de la précarité dans les villes centres apparaît comme une tendance de fond renforcée par les choix résidentiels. Les inégalités sociales et la précarité sont ainsi un paramètre pesant tendanciellement sur les villes centres.



© Région Hauts-de-France

# PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

L'importance de la précarité et des inégalités sociales est un phénomène tendanciel pesant de façon globale sur la région Hauts-de-France et plus particulièrement sur les villes centres.

A l'échelle régionale, l'impact de la crise sanitaire liée à la Covid-19 devrait se traduire à court terme par une croissance des inégalités. La réinscription dans une dynamique positive de réduction apparaît comme un processus lent et le retour à un niveau d'avant crise apparaît comme un horizon de moyen terme.

A l'échelle des villes centres, la réduction des inégalités socio-économiques et de la précarité peut être favorisée par une évolution de l'attractivité de la ville favorisant un maintien de classe moyenne au sein de la ville et de son centre. Ce regain d'attractivité correspondrait à une rupture forte à la fois avec la tendance actuelle et avec les premiers signaux post-confinement, notamment l'expression d'un besoin de nature qui se traduirait par un souhait d'éloignement des grandes centralités.



# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des futurs **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## UN ACCROISSEMENT DE LA PAUVRETÉ ET DE LA PRÉCARITÉ AU SEIN DE LA VILLE ET DE SON CENTRE

La crise sanitaire se traduit par des impacts économiques et sociaux très importants et qui ne se résorbent pas à moyen terme. L'emploi s'effondre et le chômage et la précarité augmentent au sein de la région. Parallèlement, cette crise renforce le désir de nature entraînant un renforcement de l'attractivité des espaces périphériques pour les populations plus aisées. Les villes centres concentrent davantage les ménages en situation de pauvreté et de précarité et cette concentration s'étend au centre-ville déserté par les ménages aux revenus intermédiaires ou élevés.

## DES INÉGALITÉS SOCIALES QUI RESTENT IMPORTANTES AU SEIN DES VILLES CENTRES

La réduction tendancielle des inégalités et de la pauvreté est freinée par la crise sanitaire et ses impacts économiques et sociaux. La crise économique reste toutefois contenue. Après quelques années d'absorption du choc, la tendance de réduction de la précarité et la dynamique régionale de rattrapage reprennent. La répartition spatiale de la pauvreté reste inchangée avec une concentration des inégalités plus forte au sein des villes centres, le plus souvent dans des quartiers en périphérie du centre-ville.

## UNE PLUS GRANDE MIXITÉ AU SEIN DES VILLES CENTRES

Les impacts de la crise sanitaire sont limités dans le temps et la tendance de long terme à la réduction de la pauvreté et de la précarité se maintient en France comme en région. L'attractivité des villes se renforce attirant de nouvelles populations plus aisées. Les politiques de renouvellement urbain favorisent également la mixité au sein des différents quartiers de la ville. Les centres-villes comme les autres quartiers sont plus mixtes.



# LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

## DÉFINITION ET ENJEUX

Tout un ensemble d'engagements internationaux, européens et nationaux fixe le cadre politique d'une trajectoire de réduction des émissions de GES français. Les transports et le résidentiel-tertiaire sont en tête des sources d'émissions de GES en France, avec respectivement 29 et 17,1 % des émissions, devant l'agriculture et l'industrie manufacturière. La stratégie française de transition écologique vers la neutralité carbone, issue du Plan Climat 2017, vise bien sûr à agir sur les secteurs émissifs, mais aussi à promouvoir une nouvelle culture « bas-carbone » en matière de modes de vie et de consommation.

Au sein de cette feuille de route, plusieurs mesures sont donc susceptibles d'avoir une influence sur les centres-villes : la limitation de l'artificialisation des sols, le développement de formes urbaines résilientes et économes en carbone et surtout le développement de bâtiments et d'une mobilité bas-carbone. La stratégie nationale bas-carbone vise en particulier à renforcer « les pôles urbains et les zones déjà urbanisées en facilitant la réinstallation des ménages, du commerce et de l'artisanat dans les centres ».

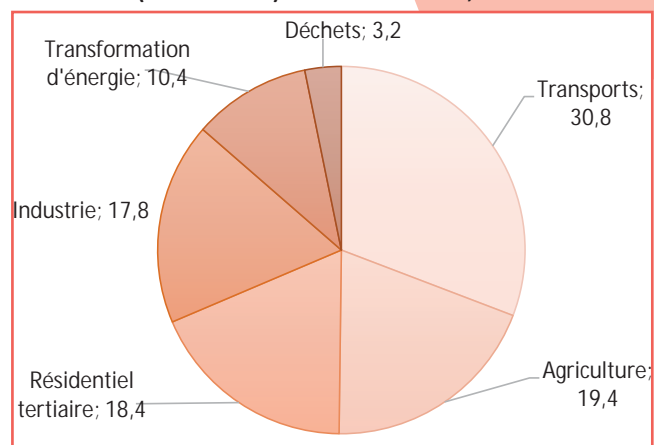
PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Selon le cinquième rapport du GIEC, la température moyenne mondiale a augmenté de 0,85°C entre 1880 et 2012. Sur la période 1901-2010, le niveau de la mer a augmenté de 19 centimètres en moyenne. L'étendue moyenne annuelle de la banquise arctique a diminué au cours de la période 1979–2012 à une vitesse qui se situait très probablement entre 3,5 et 4,1 % par décennie. La région Hauts-de-France est à la fois une des régions françaises les plus émettrices de GES (3e si on regarde les émissions par habitant ou par point de PIB) et les plus exposées aux effets du changement climatique. La température a augmenté de 2 °C entre 1955 et 2018, le nombre de jours de gel a diminué de 24 jours, la mer s'est élevée de 9,5 cm à Dunkerque depuis 1956.

Les transports sont la première source d'émissions de GES en France, dont la moitié est due aux voitures particulières. Sur longue période (1990-2016), le domaine des transports, dont les émissions ont augmenté, joue négativement sur les efforts réalisés par les autres secteurs consommateurs d'énergie, notamment les industries et la construction : c'est le seul secteur dont les émissions de GES ont augmenté depuis 1990. En Hauts-de-France, les

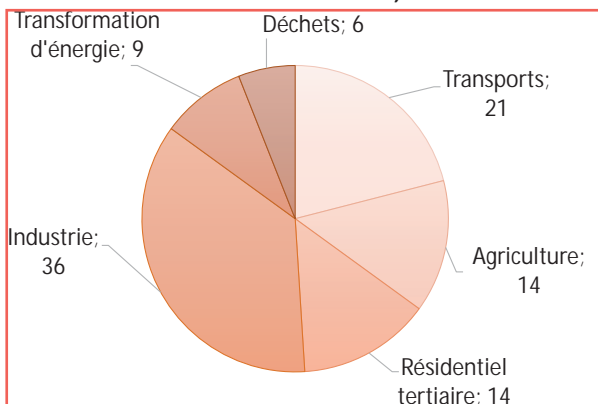
Figure 1 : Répartition par source des émissions de GES (hors UTCATF) en France en 2019, en %



Source : Haut Conseil pour le Climat

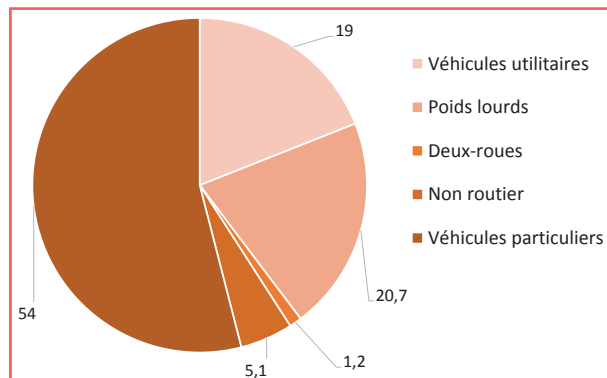
transports de personnes et de marchandises représentent 21 % des émissions en 2015. C'est plutôt moins que les autres régions françaises, en raison de la forte spécialisation industrielle du territoire dans des secteurs fortement émetteurs. Ces émissions ont cependant augmenté de 7 % entre 2009 et 2014 selon le CERDD.

Figure 2 : Répartition par source des émissions de GES en Hauts-de-France en 2015, en %



Source : Observatoire climat HDF - outil NORCLIMAT

Figure 3 : Émissions de GES des transports en France, en %



Source : Observatoire climat HDF - outil NORCLIMAT

Il faut toutefois distinguer les émissions émises sur le territoire français (l'inventaire national) des émissions issues du mode de vie des Français (l'empreinte-carbone). Si sur longue période, les émissions de GES de la France ont diminué, l'empreinte-carbone des Français a augmenté (+11,4 % entre 95 et 2015), en lien avec l'importation de biens produits dans d'autres pays.

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

En octobre 2018, le GIEC a publié un **rapport spécial** qui établit que pour limiter le réchauffement planétaire à 1,5 ° C, les domaines de l'aménagement du territoire, du bâtiment, du transport et de l'urbanisme (ainsi que l'énergie et l'industrie) devraient connaître des transitions « rapides et de grande envergure ». Les émissions mondiales nettes de dioxyde de carbone (CO2) d'origine anthropique devraient être réduites d'environ 45 % par rapport aux niveaux de 2010 d'ici à 2030, et il faudrait atteindre un « bilan nul » des émissions aux alentours de 2050, ce qui signifie que les émissions restantes devraient être compensées en éliminant du CO2 de l'atmosphère.

Dans ce contexte, l'Union européenne et la France ont pris des engagements internationaux de réduction de leurs émissions de GES qui pourraient être renforcés. Le Pacte vert européen, qui a pour ambition de faire de l'Europe le premier continent neutre en carbone, guidera les orientations du plan de reprise de l'Union européenne : rénovation énergétique des bâtiments, mobilité durable, mais aussi protection de la biodiversité et élimination de la pollution. La présidente de la Commission a ainsi récemment annoncé son soutien à une politique climatique plus ambitieuse, qui passerait de -40 à -55 % par rapport à 1990, mais qui serait encore insuffisante pour respecter l'Accord de Paris (2015). La France, de son côté, s'était d'abord engagée sur une réduction de 40 % à l'horizon 2030 puis une division par quatre (« le facteur quatre ») à l'horizon 2050. Le Plan Climat de

2017 ambitionne d'aller plus loin pour répondre à l'Accord de Paris en visant la neutralité carbone en 2050. La stratégie nationale bas-carbone (SNBC), qui décrit les orientations transversales et sectorielles à mettre en place, a donc été révisée pour tenir compte de ce nouvel engagement. Elle ambitionne en outre une baisse des consommations énergétiques de 40 % qui passerait notamment par davantage de sobriété et une diminution de l'empreinte-carbone des Français (donc y compris les émissions importées).



© Région Hauts-de-France

Les prochains budgets carbone de la SNBC prévoient à l'horizon 2033 une diminution de 26,6 % des émissions du secteur des transports, de 44,9 % des émissions du bâtiment, et la décarbonation complète de ces deux secteurs à l'horizon 2050. Pour les transports, cela implique une diminution annuelle de 3,8 Mt CO<sub>2</sub> eq/an en moyenne alors que les émissions ont progressé de 0,5 Mt CO<sub>2</sub> eq/an entre 1990 et 2015 en moyenne annuelle. Pour la SNBC, cet objectif repose à la fois sur des améliorations technologiques, des reports sur des moyens de transport moins émetteurs et une « maîtrise de la croissance de la demande de transport ».

Outre les émissions nationales, la stratégie vise la réduction de l'empreinte carbone des Français (11,2 tCO<sub>2</sub>eq / hab. en 2018 soit 1,8 fois les émissions territoriales). Cela implique de diminuer les émissions liées à la consommation de biens et services, qu'ils soient produits sur le territoire national ou importés, y compris les émissions liées aux transports internationaux. Cet objectif n'est toutefois pas chiffré dans la SNBC.

Au-delà des engagements et des objectifs annoncés, les mesures d'atténuation du changement climatique apparaissent plutôt en retrait actuellement. Le Haut Conseil pour le Climat (HCC), instance indépendante mise en place par le gouvernement, reconnaît des « objectifs ambitieux », mais pointe des « actions insuffisantes » et des « dispositifs trop faibles ». Le premier budget carbone (2015-2018) de la SNBC n'a ainsi pas été totalement respecté. Les actions mises en place ne sont pas ainsi pas à la hauteur des objectifs pour le HCC.

Au niveau régional, la loi NOTRe a renforcé le rôle des régions comme cheffes de file en matière climatique. Le SRADDET Hauts-de-France décline les objectifs nationaux et cible une réduction de 40 % des émissions de GES en 2031 et de 75 % en 2050. La sobriété est affichée comme

un levier important de cette baisse, 25 % de cet objectif de réduction étant associé à ce levier.

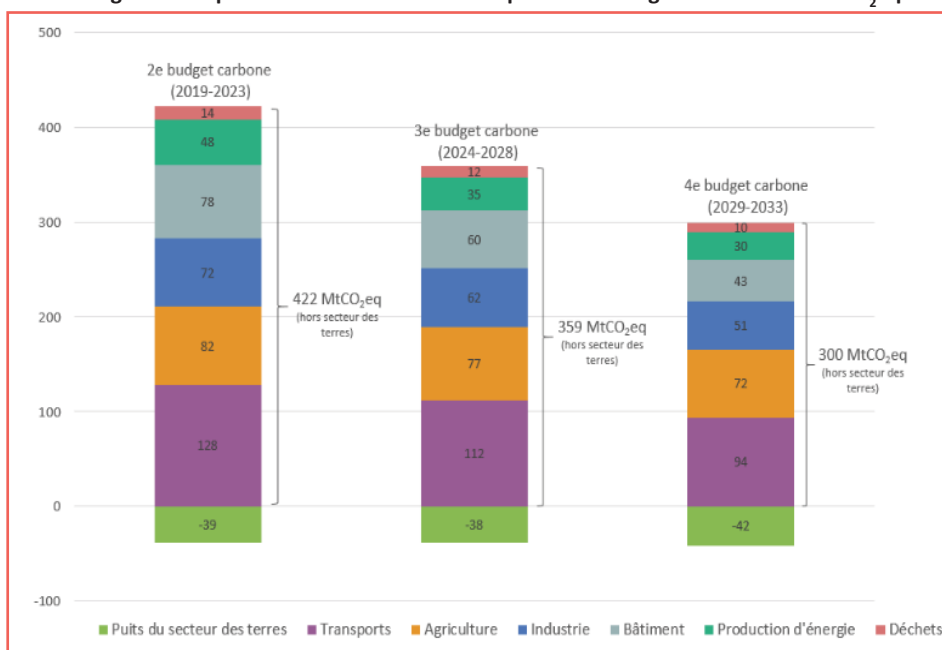
**Figure 4 : Objectifs de réduction régionale des émissions de GES**

Secteur \ kteqCO <sub>2</sub> /an	2021	2026	2031	2050
Résidentiel	-27%	-32%	-41%	-65%
Tertiaire	-10%	-16%	-21%	-37%
Industrie	-22%	-32%	-41%	-65%
Transports	-26%	-34%	-43%	-68%
Agriculture	-5%	-9%	-13%	-23%
<b>Total</b>	<b>-19%</b>	<b>-26%</b>	<b>-34%</b>	<b>-55%</b>
Réductions d'émissions de CO <sub>2</sub> par rapport à 2012	-20%	-30%	-40%	vers facteur 4 (-75%)

Source : SRADDET Hauts-de-France

En matière de transport, les tentatives récentes de réduire le trafic routier, d'abord via des péages et ensuite via la taxe carbone, se sont heurtées à l'hostilité de la population et ont été abandonnées. En perspective locale, la région Hauts-de-France affiche dans ses différentes programmations obligatoires une ambition forte de baisse des émissions liées au transport (SRCAE puis SRADDET), de l'ordre de -43 % à l'horizon 2031, mais elle reste difficile à concrétiser selon France Stratégie : « les politiques de transport menées par la région visent avant tout à développer les mobilités pour favoriser l'activité économique et l'accès à l'emploi. Certaines mesures comme le développement d'axes routiers ou la diminution de la taxe sur les certificats d'immatriculation peuvent ainsi entrer en contradiction avec les engagements climatiques. Les Hauts-de-France font partie des territoires où la mise en cohérence des réponses sociales et environnementales est particulièrement difficile à réaliser ».

**Figure 5 : Répartition sectorielle des trois prochains budgets carbone en MtCO<sub>2</sub>eq**



# PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Si le changement climatique est désormais une réalité observée et admise par la majorité des acteurs, les mesures d'atténuation jugées nécessaires par la communauté scientifique apparaissent moins intégrées et plus difficilement mises en œuvre. La crise économique créée par la pandémie pourrait reléguer au second plan la prise en compte de cet enjeu, environnement et économie étant souvent perçus comme incompatibles. Les plans de relance européen et national semblent toutefois prendre en compte, au moins partiellement, cette dimension.

À l'inverse, une société civile de plus en plus préoccupée du changement climatique pourrait se révéler un facteur de pression important pour imposer des changements en matière de politique publique. Les prochaines élections régionales et présidentielles traduiront le rapport de force qui se met en place dans la société française. D'importants effets météorologiques liés au changement climatique (canicules, tempêtes hivernales...) pourront aussi marquer les esprits et renforcer la préoccupation des habitants en matière d'environnement.



# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## FATALISME CLIMATIQUE

Fatalisme climatique et priorité à la relance économique s'associent pour détourner l'attention du sujet climatique, les déplacements individuels et la consommation de masse sont encouragés. Les choix résidentiels et de consommation restent influencés par l'usage de la voiture favorisant le développement péri-phérique pour l'habitat comme pour la consommation.

## DES AMBITIONS MAIS PEU DE RÉALISATIONS

Les ambitions et les objectifs affichés restent élevés mais peu de moyens sont affectés à la lutte contre le changement climatique. La préoccupation sanitaire et économique des citoyens ne permet pas de faire pression sur les décisions politiques. Les différents plans de relance font état du changement climatique mais sont davantage orientés vers des solutions technologiques (voiture à hydrogène...) que vers l'évolution des modes de vie. Les mesures prises pour limiter les déplacements individuels sont inégales selon les territoires et défavorisent les centres-villes.

## UNE LUTTE EFFICACE QUI RÉVOLUTIONNE NOS MODES DE VIE

Des moyens importants sont donnés à l'atteinte des objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. Les collectivités régionales soutiennent les mesures nationales en mettant en œuvre des règles et des aménagements favorisant la baisse des émissions à GES. Cela impacte à la fois les modes de déplacements et la consommation des ménages. Le coût global des déplacements individuels augmente influençant des choix résidentiels favorisant la possibilité de déplacements collectifs ou actifs.

Les centralités sont renforcées.

# DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

## DÉFINITION ET ENJEUX

Le développement de nouveaux modes de déplacements autour des mobilités actives (marche, vélo...) constitue un enjeu important pour les centres-villes. En effet, ces modes favorisent par nature une meilleure qualité de l'air. Ils limitent également les phénomènes de congestion ou d'encombrement liés au stationnement. Enfin, plusieurs enquêtes mettent en évidence une consommation plus importante en centre-ville des piétons et cyclistes comparativement aux automobilistes.

Les mobilités actives incluent de manière traditionnelle la marche et l'usage du vélo avec ou sans assistance électrique. Elles s'étendent à de nouvelles formes de mobilités telles que la trottinette mais aussi des mobilités avec des véhicules électriques légers (trottinettes électriques...).

Le développement des différents modes de mobilités pose également des enjeux de partage de l'espace public et des enjeux d'intermodalités avec les transports en commun.

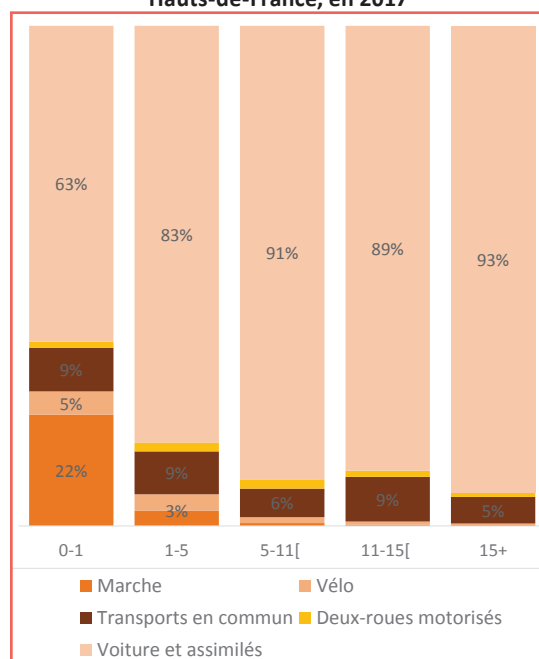
PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

La voiture reste le mode majoritaire pour les déplacements en France. Selon les premiers résultats de l'enquête mobilité réalisée en 2019, 63 % des déplacements locaux (moins de 80 km) sont effectués en voiture (cf. fiche variable usage de la voiture par les particuliers). La marche est le second mode (23,5 % des déplacements). Le vélo représente une proportion faible de la mobilité avec moins de 3 % des déplacements effectués selon ce mode.

Le faible usage des modes actifs s'observe y compris pour les déplacements de courte distance. Pour les déplacements domicile-travail, la voiture est le mode majoritaire y compris pour les déplacements de moins d'un kilomètre ou dans la même commune. Pour ce motif, la pratique de la marche à pied apparaît comme une alternative sérieuse pour les déplacements jusqu'à 1 kilomètre. Au-delà, les trajets en modes actifs sont faibles et effectués en majorité à vélo. Entre 5 et 10 kilomètres, les modes actifs représentent déjà moins de 2 % des déplacements domicile-travail.

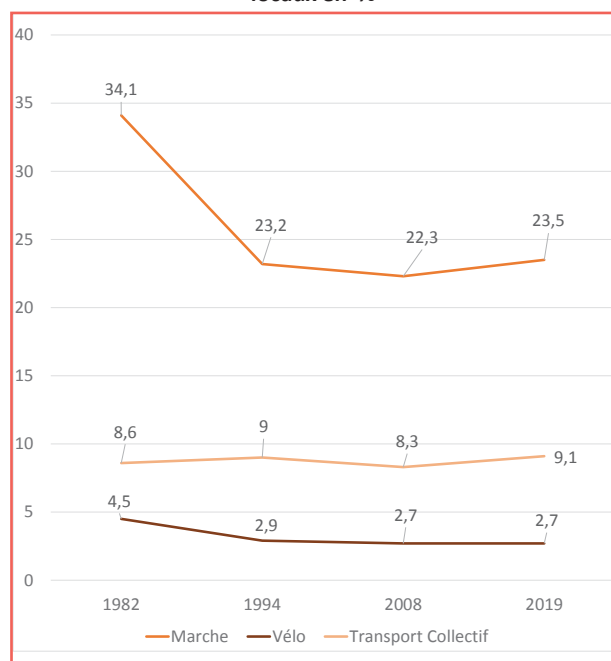
Figure 1 : Principal moyen de transport utilisé dans les déplacements domicile-travail des résidents de la région Hauts-de-France, en 2017



Source : Insee, recensement de la population, METRIC – calculs Agence Hauts-de-France 2020-2040

L'usage des modes actifs pour les déplacements a fortement baissé entre 1982 et 1994. En 1982, la marche représentait 34 % des déplacements locaux et le vélo 4,5 % tandis que la voiture représentait moins de la moitié des déplacements. Cette baisse des modes actifs a été influencée par différents facteurs favorisant l'usage de la voiture pour les différents motifs : périurbanisation engendrant un éloignement entre le domicile et le lieu de travail, développement du commerce de périphérie, augmentation de la motorisation des ménages... Cette baisse s'est également observée pour les trajets de courte distance.

**Figure 2 : Évolution des modes de transport des déplacements locaux en %**



Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007–2008 (SOeS – Insee – Inrets).

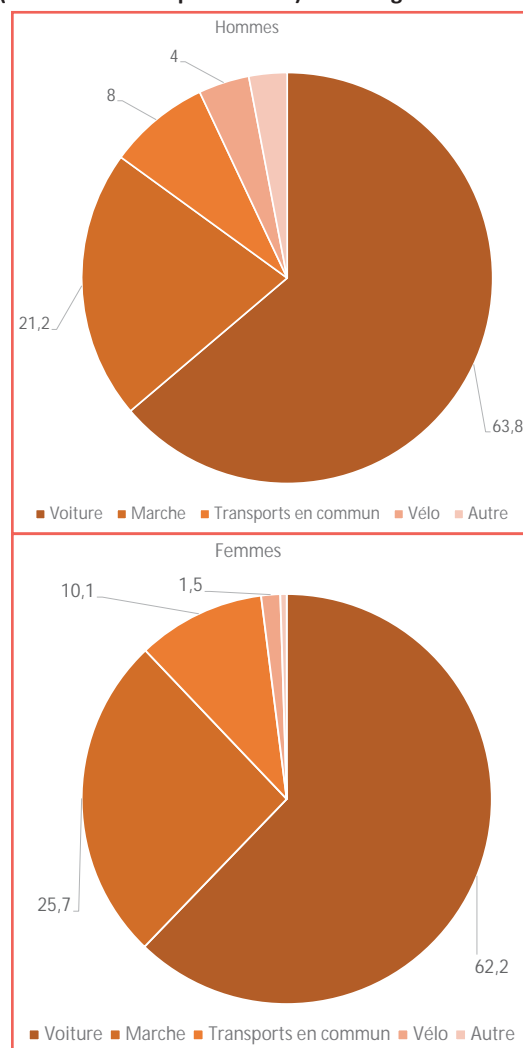
La pratique des modes actifs s'est stabilisée entre 1994 et 2008 mais elle s'est transformée. En effet, l'usage de la marche et du vélo a diminué dans les espaces ruraux et périurbains tandis qu'elle a augmenté dans les espaces urbains. Cette augmentation a été plus importante dans les agglomérations les plus peuplées.

Entre 2008 et 2019, l'usage de la voiture pour les déplacements locaux a commencé à diminuer au profit des déplacements à pied et des transports en commun. L'usage du vélo s'est stabilisé après une baisse de plusieurs décennies. Cette stabilisation masque d'importantes évolutions dans son usage avec l'apparition de fracture territoriale et sociale. Ainsi, la pratique du vélo a augmenté de 60 % en 20 ans dans les grandes villes, sa part modale atteignant 10 % dans une ville comme Strasbourg tandis qu'elle a fortement baissé dans les banlieues, espaces périurbains et espaces ruraux. Les évolutions sociales sont également marquées avec une croissance importante de l'usage du vélo par les cadres.

L'usage des différents modes de transport est également genré. Si les femmes utilisent un peu moins la voiture que les hommes pour leurs déplacements, les différences sont plus importantes sur les alternatives à la voiture. Ainsi, les femmes ont plus fréquemment recours à la marche à pied et aux transports en commun. A l'inverse, la pratique du vélo est très largement masculine même si elle reste

faible. Les hommes sont ainsi 2,5 fois plus nombreux que les femmes à se déplacer à vélo. Les questions de sécurité sont régulièrement évoquées pour expliquer cette différence. A ce titre, il convient de noter que les politiques locales en faveur du développement du vélo permettent de lever cette inégalité. Ainsi, une comparaison des villes françaises met en évidence que plus la part modale du vélo est importante, plus la proportion de femmes parmi les usagers est élevée. Cette proportion atteint ainsi 47 % à Strasbourg où 10 % des déplacements sont effectués en vélo.

**Figure 3 : Parts des modes de transport (en nombre de déplacements) selon le genre en 2019**



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

© Source : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019 ; Insee



© Région Hauts-de-France

# PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Le développement des mobilités actives est une tendance à l'œuvre dans les villes depuis le début des années 2000. En particulier, l'usage du vélo se développe dans les villes françaises depuis le début des années 2000. Cette croissance a été inégale entre les villes et a été plus forte dans les villes ayant une politique volontariste dans l'aménagement urbain en faveur de la pratique du vélo (pistes, itinéraires continus, parking sécurisés...). La mise en place des systèmes de vélo en libre-service a également renforcé cette dynamique par l'usage direct du service mais également par la banalisation de la place du vélo dans les espaces publics. La croissance de la pratique du vélo pour ses déplacements semble se généraliser à la plupart des grandes villes-centres depuis 2015. Globalement, cette croissance du vélo se concentre surtout dans les déplacements au sein du centre-ville, qu'ils soient internes ou en échange avec la première couronne urbaine. L'exemple de l'analyse réalisée sur Lille illustre cette dynamique.

Le développement des mobilités actives apparaît comme une tendance amenée à se renforcer dans les années à venir au regard de plusieurs facteurs favorables, en particulier autour de l'usage du vélo.

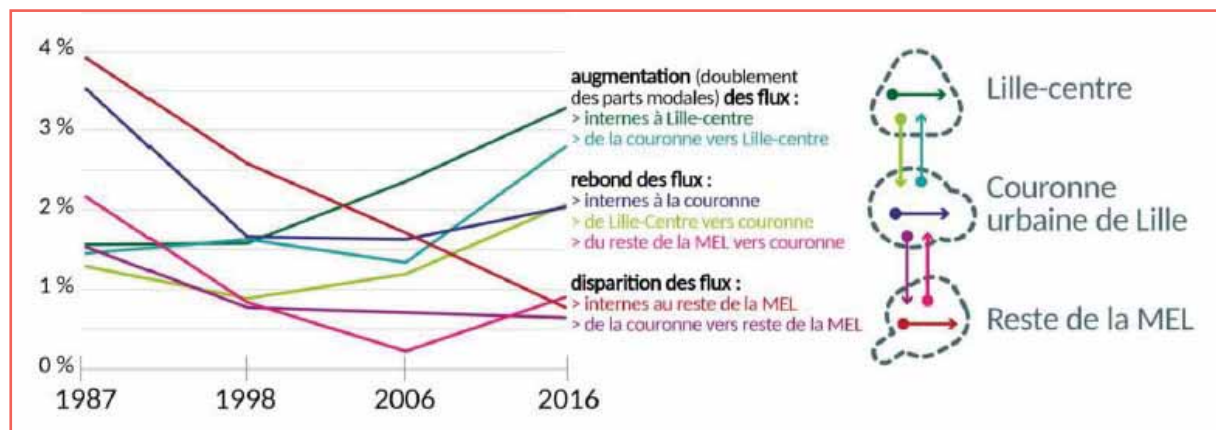
Tout d'abord, les politiques en faveur de l'usage du vélo se développent à l'échelle nationale et locale. A l'échelle nationale, le Plan « Vélo et mobilités actives » lancé en septembre 2018 s'est donné pour objectif de passer de 3 à 9 % la part modale du vélo dans les déplacements. Ce plan a été renforcé en 2020 à la sortie du confinement avec notamment une prime à la réparation des vélos anciens et la

mise en place du forfait mobilité durable pour les déplacements domicile-travail. En complément, les collectivités locales favorisent la pratique du vélo par le développement des pistes et aménagements cyclables. Le potentiel de développement est élevé en comparaison aux autres pays européens où le vélo représente 9 % des modes de déplacements.

Ensuite, le développement du vélo à assistance électrique offre une alternative crédible à l'usage de la voiture pour les déplacements au-delà de 5 kilomètres. La croissance des ventes de vélos électriques est très forte avec un nombre de ventes multiplié par 2,5 entre 2016 et 2018. Par ailleurs, 70 % de ces usagers déclarent un passage de la voiture au vélo à assistance électrique pour leurs déplacements. La pratique d'autres formes de mobilités actives ou faiblement consommatrices d'énergie se développe à l'instar de la trottinette qu'elle soit classique ou électrique.

Enfin, la crise sanitaire et le confinement apparaissent comme des accélérateurs de tendance sur la mobilité active. La crise a ainsi accéléré les politiques locales par le développement des aménagements tactiques en faveur des mobilités actives avec le développement de « coronapistes » mais aussi la piétonisation de davantage de rues du centre-ville. Elle a également accéléré la mise en place des mesures du plan vélo national lancé en 2018. Le confinement a également contribué à un regard différent sur l'espace de vie favorisant la proximité. Les ventes de vélos classiques ou à assistance électrique ont ainsi explosé à la sortie du 1<sup>er</sup> confinement.

Figure 4 : Évolution des parts modales dans l'EMD de Lille selon les localisations de mouvements (CEREMA, 2018)





# PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

La crise sanitaire semble conforter la tendance en faveur du développement des mobilités actives. Ces usages pourraient encore se renforcer par une prise de conscience des nombreux impacts positifs de telles pratiques : gains financiers, sanitaires (exercice physique et diminution de la pollution atmosphérique), environnementaux... ; pour la santé des autres par la réduction des pollutions atmosphériques ; pour l'environnement par un moindre rejet de CO2... Elle peut également renforcer durablement les politiques en faveur de ces mobilités.

Toutefois, la crise sanitaire peut également avoir des impacts négatifs sur les mobilités actives. Les aménagements tactiques n'ont ainsi pas toujours été bien accueillis par la population et ont révélé des conflits d'usages encore marqués. A plus long terme, les impacts et le confinement semblent avoir renforcé un désir de nature et d'espace engendrant un éloignement plus important des centralités alors que la pratique des modes actifs reste tributaire de la faible distance à parcourir, y compris en cas d'assistance électrique.



# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- L'**hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## UNE MOBILITÉ ACTIVE QUI PLAFONNE

L'engouement pour les mobilités actives observé lors du premier confinement retombe au fil du temps. Les aménagements temporaires autour de la piétonisation et des pistes cyclables ne sont pas maintenus en raison d'un rejet par une majorité d'usagers préférant maintenir au maximum l'accessibilité en voiture du centre-ville. L'usage de la marche reste limité même pour les déplacements de courte distance et continue à représenter un quart des déplacements quotidiens. L'usage du vélo reprend une croissance modérée pour les trajets de moins de 5 kilomètres et reste marginal pour les trajets plus longs malgré le développement du vélo électrique. La pratique du vélo classique ou électrique reste limitée à un profil de cadres plutôt masculins.

## LES MOBILITÉS ACTIVES DEVIENNENT LA NORME

Le caractère démonstrateur de l'urbanisme tactique durant la crise sanitaire est renforcé par une prise de conscience plus aiguisée des enjeux environnementaux, économiques et sanitaires des mobilités actives. Au-delà du maintien des aménagements temporaires, les intercommunalités s'engagent dans la réalisation d'espaces urbains favorisant la marche dans les centralités et la constitution d'un réseau cyclable connecté et sécurisé pour la pratique et le stationnement. La pratique du vélo est également renforcée par des politiques nationales favorisant la prise en charge des coûts pour l'utilisateur, l'éducation à l'usage et l'intermodalité. Les mobilités actives représentent plus de la moitié des trajets quotidiens.

## UNE CROISSANCE DES MOBILITÉS ACTIVES PORTÉE PRINCIPALEMENT PAR LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

La crise sanitaire, les différentes formes de limitation de déplacement et les aménagements tactiques ont joué un rôle de démonstrateur pour la pratique des modes actifs, en particulier en faveur du vélo. Une partie de ces aménagements deviennent permanents et contribuent à rendre les parcours plus sécurisés même si des ruptures de trajet restent problématiques. Si la marche augmente pour les déplacements de courte distance, la croissance des modes actifs est portée par l'usage du vélo et plus particulièrement du vélo à assistance électrique pour des déplacements en milieu urbain allant de 3 à 10 kilomètres. La France se situe dans un niveau de rattrapage vis-à-vis des moyennes européennes et la pratique du vélo représente plus de 10 % des déplacements et 15 à 20 % des déplacements urbains à l'horizon 2040.

# ORIENTATION DES NORMES LÉGISLATIVES EN MATIÈRE D'URBANISME

## DÉFINITION ET ENJEUX

« Le droit de l'urbanisme, expression d'une politique publique, vise à organiser l'utilisation équilibrée du sol et de l'espace. » (Bernard DROBENKO, 8<sup>ème</sup> Edition, 2013 - 2014, DALLOZ). Son objet, tant dans sa dimension réglementaire qu'opérationnelle, n'est pas seulement d'assurer la maîtrise du développement urbain, mais également de

contribuer à la fabrique de la ville et du « vivre ensemble ». Ces dernières années, la législation en matière d'urbanisme a évolué afin de doter les territoires d'outils de planification et de dispositifs permettant aux élus de revitaliser leurs villes et leurs centres-villes. L'enjeu pour les communes et intercommunalités est de se saisir de ces outils.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

La planification urbaine moderne en France a été consacrée, en tant que politique nationale, par la loi du 14 mars 1919 dite « Cornudet », puis la Loi d'Orientation Foncière (LOF) du 30 décembre 1967 a posé les jalons de l'urbanisme d'aujourd'hui en établissant les principaux documents d'urbanisme servant à l'aménagement local : le plan d'occupation des sols (POS), le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), la taxe locale d'équipement, le Coefficient d'occupation des sols (COS) et la Zone d'aménagement concerté (ZAC).

Ces cinquante dernières années, le modèle urbanistique français a beaucoup évolué, d'un urbanisme fonctionnel basé sur la périurbanisation et la dé-densification à un urbanisme durable prenant en compte les nouveaux enjeux environnementaux, luttant contre l'étalement urbain et prônant la densification urbaine. La dimension patrimoniale, architecturale et historique, majeure pour les centres-villes, est également l'objet d'une importante considération dans le cadre réglementaire et législatif.

### De la ville étalée des trente Glorieuses à la lutte contre l'étalement urbain, un changement de paradigme

Après la seconde guerre mondiale, face à une forte croissance urbaine et à une crise des logements, les pouvoirs pu-

blics s'engagent dans une planification urbaine de grande ampleur avec la construction de grands ensembles, de villes nouvelles (ex. de Villeneuve-d'Ascq), de banlieues pavillonnaires et autres zones commerciales, industrielles et de loisirs à la périphérie des villes. Cette approche, basée sur l'urbanisme fonctionnel (séparation des différentes fonctions urbaines que sont l'habitat, le travail, les loisirs et la circulation) et le développement de l'automobile, entraîne une forte extension du tissu urbain au détriment des campagnes et le transfert de la population des centres anciens vers les périphéries.

Ce modèle de la ville étalée reste dominant jusqu'au début des années 2000, période à laquelle les pouvoirs publics prennent conscience des effets négatifs de l'étalement urbain. Celui-ci induit en effet une augmentation des déplacements automobiles et de la pollution de l'air, une consommation importante des terres agricoles et forestières, mais également une dévitalisation des centres-villes et une difficulté pour les collectivités à fournir tous les équipements et services nécessaires du fait de l'éparpillement des populations. Afin de répondre à ces problématiques, plusieurs lois tentant de limiter l'étalement urbain et de promouvoir la densification se succèdent.

La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000 modifie profondément les modes d'urbanisation et tente de répondre aux nouveaux enjeux de société en rénovant les outils mis en place lors de la période de forte croissance urbaine (LOF de 1967). Elle pose le principe d'un urbanisme soucieux du développement durable à travers des impératifs de lutte contre la périurbanisation mais aussi de redensification des centres-villes en favorisant notamment le renouvellement urbain (construire la ville sur la ville). En lieu et place des Plans d'Occupation des Sols (POS) et des schémas directeurs, elle instaure les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) leur assignant trois principes fondamentaux à respecter : équilibre entre aménagement et protection de l'environnement, mixité urbaine et sociale, lutte contre l'étalement urbain. Ces outils de planification permettent ainsi au droit de l'urbanisme d'appréhender l'ensemble des problématiques urbaines (transports, habitat, commerces, environnement) et donnent aux communes et intercommunalités les moyens de contrôler la consommation d'espace et la densification.

Ces vingt dernières années, d'autres lois sont venues modifier ou préciser certaines dispositions de ces documents d'urbanisme et élargir leurs objectifs, en particulier en termes de protection de l'environnement (loi Engagement National pour l'Environnement (ENE) dite « Grenelle 2 », du 13 juillet 2010, loi du 24 mars pour l'accès au logement et un urbanisme rénové dite loi ALUR, loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite loi ELAN) (cf. détails en annexe). Aujourd'hui, leur rôle est d'accompagner l'émergence d'espaces de vie et d'activités économiques plus denses et moins consommateurs de ressources foncières, d'assurer un équilibre de la répartition territoriale des commerces et services, de contribuer à l'adaptation au changement climatique et à l'efficacité énergétique ainsi que de réduire les déplacements et de protéger la biodiversité en préservant ou en créant des espaces naturels en ville.

### **La protection et la valorisation du patrimoine historique dans les documents d'urbanisme, un sujet majeur en France**

Le souhait de protéger les monuments historiques apparaît dès le XIXe siècle, en réaction aux dégradations de la Révolution française. Le premier inventaire des monuments historiques est ainsi réalisé en 1840 sous l'influence de Prosper Mérimée. Aujourd'hui, la protection et la valorisation du patrimoine architectural représentent des enjeux importants pour la revitalisation d'un centre-ville tant en termes d'attractivité que de lutte contre l'étalement urbain.

La prise en compte du patrimoine par la planification urbaine a longtemps fait l'objet de législations spéciales dérogeant à la réglementation générale de l'urbanisme. La première ouverture significative de la planification urbaine à la prise en compte du patrimoine a lieu en 1967 avec la LOF qui introduit, dans le cadre de son article 13, la possibilité, pour le Plan d'Occupation des Sols (POS) « de délimiter les quartiers, rues, monuments et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou

historique ». En outre, l'article 11 de ce même document permet d'encadrer « l'aspect extérieur des constructions » afin de « contribuer à la qualité architecturale et à l'insertion harmonieuse des constructions dans le milieu environnant ». Il donne la possibilité aux collectivités d'établir un certain nombre de prescriptions relatives aux matériaux, aux couleurs, aux façades et à leur modénature (éléments d'ornementation d'une façade), aux ouvertures, etc. qui s'imposent à toute nouvelle construction.

À partir du milieu des années 1970, dans le mouvement institué par la décentralisation, les documents d'urbanisme locaux vont connaître plusieurs améliorations leur permettant de mieux appréhender la protection du patrimoine local (Loi du 31 décembre 1976, loi paysage du 8 janvier 1993, loi SRU du 13 décembre 2000, loi Grenelle II du 12 juillet 2010). Ainsi le SCoT et le PLU/PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunaux) proposent plusieurs outils de diagnostic et d'action en faveur du patrimoine et du paysage. Plus spécifiquement, le PLU/PLUi, dans son règlement, fixe les règles générales concernant la sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel. En outre, il identifie, localise et délimite les quartiers, îlots, immeubles bâtis ou non bâtis, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à conserver, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural. Il définit, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation, leur conservation ou leur restauration.

Afin de protéger et mettre en valeur le patrimoine qu'il contribue à recenser, conserver et restaurer, l'Etat a créé plusieurs protections, labels et appellations dont le but est de valoriser toute la diversité du patrimoine sur l'ensemble du territoire français. On peut citer la protection au titre des « Monuments historiques », la protection au titre des « Sites patrimoniaux remarquables », le Label « Ville et Pays d'art et d'histoire », etc. (cf. encadré).



**La protection au titre des monuments historiques** n'est pas un label mais une servitude d'utilité publique fondée sur l'intérêt patrimonial d'un bien, qui s'évalue en examinant un ensemble de critères historiques, artistiques, scientifiques et techniques. Les notions de rareté, d'exemplarité, d'authenticité et d'intégrité des biens sont notamment prises en compte. Sont susceptibles d'être protégés, les immeubles ou parties d'immeubles, bâtis (églises, châteaux, patrimoine industriel...) ou non bâtis (jardins, grottes, parcs, vestiges archéologiques et terrains renfermant de tels vestiges) et les objets mobiliers (meubles par nature ou immeubles par destination, comme les orgues). Ils doivent obligatoirement être pris en compte dans les documents d'urbanisme.

Depuis la création en 1837 de la commission des monuments historiques, plus de 44 000 immeubles, près de 300 000 objets mobiliers, ont été protégés par classement ou inscription.

**Les « sites patrimoniaux remarquables »** ont été créés par la loi sur la liberté de création, l'architecture et le patrimoine, dite loi CAP, promulguée le 7 juillet 2016. Il s'agit d'un régime de protection qui fusionne les dispositifs de protection des secteurs sauvegardés, des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) et des aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP).

Un site patrimonial remarquable est, selon le code du patrimoine, le site d'une ville, d'un village ou d'un quartier dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, au point de vue architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public.

Ces nouveaux sites sont couverts par des outils de planification : un plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) peut être établi sur tout ou partie du site patrimonial remarquable. Sur les parties du site non couvertes par un tel plan, un plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine (PVAP) est établi. Ce document autonome est annexé au PLU. En Hauts-de-France, on compte quatre sites patrimoniaux remarquables (Lille, Senlis, Laon, Mers-les-Bains)

Créé en 1985, le **label « Ville ou Pays d'art et d'histoire »** est attribué par le Ministre de la Culture, après avis du Conseil national des Villes et Pays d'art et d'histoire, aux communes ou groupements de communes qui s'engagent dans une politique de sensibilisation des habitants, des visiteurs et du jeune public à la qualité du patrimoine, de l'architecture et du cadre de vie. En Hauts-de-France, 13 villes et 2 pays sont labellisés (Cf. Fiche Tourisme urbain).

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

#### **Des politiques dédiées à la revitalisation des centres-villes et centres-bourgs**

À partir du milieu des années 2010, les centres-villes et centres-bourgs français deviennent un sujet médiatique croissant, alimenté par la publication d'enquêtes journalistiques (« Comment la France a tué ses villes », Olivier Razemon, 2016). En réaction, l'Etat engage, à partir de la fin 2017, une politique dédiée à la redynamisation des centres-villes et centres-bourgs.

Des programmes nationaux, dédiés à appuyer la relance des centres-villes et des commerces de proximité, voient le jour : d'abord avec le programme Action Cœur de Ville en 2018, puis Petites Villes de Demain en 2021. La Région Hauts-de-France soutient cette action, dès 2019, avec la mise en œuvre d'un appel à projet « Centre-ville-centre-bourg » et l'intégration de cette problématique dans son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), (adopté le

30 juin 2020) au travers de plusieurs objectifs et règles qui s'imposent aux SCoT et PLU(I) du territoire régional. Ainsi, le SRADDET affirme la volonté de rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres-villes et des centres-bourgs et l'accès au logement et aux services. En outre, il impose de réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières, de privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine et de développer des modes d'aménagement innovants, favorisant des formes urbaines innovantes et la mixité fonctionnelle, et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique.

La loi ELAN du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique fournit aux collectivités plusieurs outils en matière de réhabilitation des logements et de réduction de la vacance : elle facilite la transformation de bâtiments existants, crée les opérations de revitalisation des territoires, ou encore facilite l'adhésion des EPCI à un établissement public foncier local.

## **FOCUS SUR QUELQUES OUTILS ET STRUCTURES FAVORISANT LA REVITALISATION DES CENTRES-VILLES**

### **Les Opérations programmées d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain (OPAH-RU)**

L'amélioration de l'habitat privé et la requalification des centres anciens denses, pour résorber la vacance, est un axe stratégique pour revitaliser les centres anciens. L'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH), œuvre pour l'amélioration de l'habitat et accorde des aides financières pour des travaux de rénovation et la réhabilitation de logements insalubres. Elle encourage les travaux de rénovation pour lutter contre l'insalubrité et la dégradation des logements, ainsi que la précarité énergétique de l'habitat privé par le biais des opérations programmées d'amélioration de l'habitat.

Une OPAH est un programme de réhabilitation du parc privé sur un périmètre précis. Elle constitue depuis 1977 le principal outil d'intervention publique sur des territoires présentant des difficultés liées à l'habitat privé, notamment les centres urbains et les bourgs ruraux. Une OPAH doit répondre avant tout à un projet global, à la fois urbain, social et économique, porté par la collectivité.

Ce dispositif propose des aides financières et un accompagnement en faveur de la réalisation de travaux d'amélioration de l'habitat. Ses objectifs sont d'améliorer les conditions de vie des occupants (habitat indigne, précarité énergétique, adaptation au vieillissement ou au handicap), permettre la remise sur le marché locatif des logements vétustes et restaurer l'attractivité du centre-ville. Chaque Opah se matérialise par une convention signée entre l'Etat, l'Anah et la collectivité contractante. Elle est d'une durée de 3 à 5 ans. En complément de l'Opah classique, il existe une gamme d'Opah thématiques qui bénéficient d'aides majorées de l'Etat pour des problèmes d'habitat spécifiques : Opah renouvellement urbain (RU) ; Opah revitalisation rurale (RR), Opah copropriétés dégradées.

Afin de revitaliser leurs centres-villes, de nombreuses communes ont recours à une OPAH-RU. Ainsi, on peut citer Boulogne-sur-Mer qui s'appuie sur une Opah-RU d'un budget de 4,5 millions d'euros pour inciter – ou contraindre au besoin – les propriétaires et bailleurs privés du centre-ville à rénover leurs biens, tant sur le plan énergétique qu'esthétique, et d'accessibilité.

### **Les opérations de revitalisation de territoire (ORT), outil puissant de revitalisation des centres-villes**

Créées par la loi ELAN, les ORT sont des dispositifs opérationnels déployant des outils juridiques qui ont pour objet, selon l'Agence nationale des collectivités locales, « la mise en œuvre d'un projet global de territoire destiné à adapter et à moderniser le parc de logements et de locaux commerciaux et artisanaux, ainsi que le tissu urbain de ce territoire pour améliorer son attractivité, lutter contre la vacance des logements et des locaux commerciaux et artisanaux ainsi que contre l'habitat indigne, réhabiliter l'immobilier de loisirs, valoriser le patrimoine bâti et réhabiliter les friches urbaines, dans une perspective de mixité sociale, d'innovation et de développement durable ». Au 26 avril 2021, 252 ORT ont été signées au niveau national dont 26 en Hauts-de-France.

L'ORT pose comme préalable la définition d'un projet de territoire par les élus en lien avec l'État et les partenaires, à une échelle pertinente, celle de l'intercommunalité. Si les collectivités du programme Action cœur de ville ont été les premières à signer une convention, toutes les communes sont concernées.

Concrètement, une convention d'ORT confère des nouveaux droits juridiques et fiscaux, à visée très opérationnelle notamment pour :

- Renforcer l'attractivité commerciale en centre-ville (dispense d'autorisation d'exploitation commerciale et possibilité de suspension au cas par cas de projets commerciaux périphériques, qui répond au risque de concurrence et de dispersion en périphérie).
- Favoriser la réhabilitation de l'habitat (accès prioritaire aux aides de l'Anah, éligibilité au dispositif « Denormandie » qui donne accès à une réduction d'impôt pour un investissement locatif dans l'ancien).
- Mieux maîtriser le foncier (renforcement du droit de préemption urbain et droit de préemption dans les locaux artisanaux).
- Faciliter les projets architecturaux et urbains à travers des dispositifs expérimentaux : permis d'innover (permet de déroger à certaines autorisations d'urbanisme), permis d'aménager multisites (permet d'éviter de recourir à des procédures d'aménagement plus lourdes type ZAC).

### **Les Etablissements Publics Fonciers (EPF), partenaires des collectivités dans la maîtrise de leur foncier**

L'acquisition du foncier préalablement à l'élaboration d'un projet d'aménagement permet à la collectivité, en tant que propriétaire, de peser dans l'élaboration, le contenu et le planning de réalisation de l'opération. Mais, dans beaucoup de petites communes, les moyens ne sont pas suffisants pour porter du foncier, or c'est parfois indispensable pour permettre la réhabilitation de friches en plein centre-ville. Un EPF est un opérateur foncier qui accompagne les collectivités territoriales et les intercommunalités dans la maîtrise de leur foncier et le recyclage de leurs espaces dégradés. Un EPF acquiert donc des

terrains dans le but de les aménager, les restructurer, pour y construire logements, commerces, équipements, et ainsi redonner vie aux friches urbaines et centres-villes. Cette action permet d'éviter la consommation de foncier non urbanisé. Un EPF accompagne aussi les stratégies foncières mises en place par les collectivités, notamment dans les Plans Locaux d'Habitat. Il apporte son expertise afin de garantir que le foncier est bien utilisé, que son aménagement correspond à un optimal de densité et de qualité urbaine.

Deux types d'établissements publics fonciers coexistent : les EPF pouvant être créés par l'Etat (EPF) et les EPF locaux (EPFL). En région Hauts-de-France, l'EPF Nord-Pas de Calais, devenu depuis août 2021, l'EPF Haut-de-France avec l'extension de son périmètre d'intervention au département de la Somme, est un EPF d'Etat, tandis que l'EPFLO (Oise) est un EPF local créé sous l'impulsion du Département de l'Oise et auquel 421 communes de l'Oise et de l'Aisne ont adhéré.

On peut citer l'exemple d'un partenariat entre l'EPF Hauts-de-France et la ville de Maubeuge concernant un ancien bâtiment de la Banque de France situé en centre-ville. La Ville de Maubeuge a inscrit la préservation du patrimoine bâti comme l'un des axes du projet de restructuration de son centre-ville. En 2018, elle a sollicité l'EPF pour assurer la maîtrise de sa réhabilitation. Une convention d'opportunité a été mise en place au titre de laquelle l'EPF a pu procéder à l'acquisition du bien, la ville prenant la charge de sa gestion. A l'échéance des trois ans de la convention, l'ensemble immobilier sera cédé à la commune.

### Les foncières commerciales

Une foncière est une entité chargée d'acheter et gérer du foncier, elle peut intervenir dans différents domaines : foncier agricole, foncier industriel ou encore foncier commercial et prendre différentes formes juridiques : SPL, SEM, SAS, SCI, etc. Elle peut intervenir sur un périmètre plus ou moins large (centre-ville, commune, intercommunalité, etc.). Les buts peuvent être les suivants : réduire la vacance commerciale et/ou la vacance structurelle et de longue durée, agir sur le niveau des loyers, notamment en situation de marché défaillant/oligopolistique, créer des pôles de centralité et proximité, conduire des opérations de remembrement pour attirer des enseignes nationales/locomotives commerciales, maîtriser la destination des commerces ou encore favoriser la diversité commerciale.

On peut citer la communauté urbaine de Dunkerque qui travaille sur un projet de création d'une "foncière de redynamisation commerciale" qui prendra le statut de SEM (société d'économie mixte) ouverte. L'objectif de cette foncière est de redynamiser le centre de l'agglomération en rachetant des locaux commerciaux vides, avant de les rénover et de les recommercialiser.

Cette nouvelle foncière s'inscrit dans un mouvement lancé par le gouvernement il y a près d'un an dans le cadre du plan de relance. En effet, avec le plan Action Cœur de ville, le plan de relance puis le projet de loi de finances pour 2021, les foncières commerciales deviennent un pivot de l'action publique. La Banque des Territoires prévoit ainsi une enveloppe de 800 millions d'euros pour la constitution de 100 foncières commerciales à travers le pays (300 millions d'euros en investissements et 500 millions en prêts) afin de requalifier 6 000 commerces. L'État annonce qu'il apportera son soutien sous forme de subventions à hauteur de 150 M€ d'ici 2022.

### Une préoccupation environnementale renforcée

En parallèle, une préoccupation environnementale de plus en plus grande se fait sentir, et transparait dans la législation en matière d'urbanisme. La dernière loi en date, la loi Climat et résilience du 24 août 2021, pose l'objectif de diviser par deux le rythme d'artificialisation des sols d'ici 2030, et de "zéro artificialisation nette" pour 2050, ce qui doit être retranscrit dans les documents d'urbanisme (SRADDET, SCoT, PLU/PLUi cf. annexe 2). Par ailleurs pour satisfaire l'objectif de zéro artificialisation, la loi incite les collectivités à identifier dans les documents d'urbanisme des zones de renaturation et de désimperméabilisation des sols et introduit des outils comme la « revalorisation des friches et l'optimisation de la densité des espaces urbanisés, y compris au travers de la surélévation des bâtiments existants » (article 48 du projet de loi).

En matière d'aménagement commercial, la loi fixe un principe général d'interdiction de toute nouvelle autorisation d'exploitation commerciale portant sur un projet (création ou extension) qui entraînerait une artificialisation des sols ainsi que le renforcement de la performance énergétique

et environnementale des bâtiments commerciaux (toitures, parc de stationnement).

Les activités logistiques et donc le e-commerce échappent toutefois à cette orientation réglementaire.



© Région Hauts-de-France

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Les normes en matière d'urbanisme pourraient évoluer vers deux directions différentes : resserrement ou allègement des contraintes.

Le durcissement des normes pourraient se faire de plusieurs manières. Elles pourraient ainsi restreindre davantage l'implantation de surfaces logistiques dédiées au e-commerce, freinant l'essor de ce secteur. En suivant les recommandations de la Convention citoyenne pour le climat, des restrictions plus fortes pourraient apparaître sur l'artificialisation des sols : interdiction d'artificialiser tant que des réhabilitations de friches commerciales, artisanales ou industrielles sont disponibles dans l'enveloppe urbaine, interdiction de tout nouveau projet de zones commerciales, réquisition facilitée de logements et bureaux vacants, etc.

Symétriquement, les normes en matière de bâtiment pourraient évoluer vers un assouplissement pour tenir compte de l'adaptation au changement climatique (couleurs autorisées, revêtement, minéralité...).

Enfin, une libéralisation plus complète pourrait avoir lieu. Les contraintes liées aux monuments historiques pourraient par exemple être levées, ce qui pourrait entraîner une modification substantielle de l'environnement urbain, comme on peut l'observer dans certains pays étrangers. Les enjeux économiques de court terme pourraient également être privilégiés par rapport aux enjeux climatiques, patrimoniaux ou de préservation des centres-villes, favorisant une forte extension périphérique.



© Région Hauts-de-France



# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des futurs **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## UN RELÂCHEMENT DES NORMES D'URBANISME QUI ACCROÎT LA CONCURRENCE COMMERCIALE ET RÉSIDENTIELLE POUR LES CENTRES-VILLES

La crise sanitaire évolue en crise économique, les enjeux économiques de court terme prennent le pas sur les enjeux d'aménagement du territoire et de lutte contre le changement climatique. Le contexte est favorable à un allègement des normes, perçues comme un frein à la croissance économique. La périurbanisation se poursuit avec la construction de nouvelles zones pavillonnaires et la réduction des contraintes sur les zones commerciales. Les politiques de réduction des friches et les actions de revitalisation des centres-villes sont abandonnées faute de moyens financiers. La législation reste toutefois stricte sur les dimensions patrimoniales et historiques, rendant plus difficile l'adaptation des centres-villes aux conséquences du changement climatique. Les centres-villes peinent à (re)trouver une dynamique favorable dans cet environnement très concurrentiel.

## UNE MISE EN ŒUVRE DES NORMES URBANISTIQUES LIMITÉE PAR LE MANQUE DE MOYENS

Les collectivités cherchent à répondre aux obligations nationales en termes de densification mais manquent de moyens techniques et financiers. Les actions de réhabilitation et de rénovation restent très ponctuelles car dépendantes des dispositifs étatiques. De nombreuses friches situées en centre-ville restent abandonnées malgré l'opportunité qu'elles représentent pour optimiser l'espace urbain.

## DES NORMES D'URBANISME QUI FAVORISENT LA PRÉSERVATION DES FONCTIONS COMMERCIALES ET RÉSIDENTIELLES DES CENTRES-VILLES

La législation en matière de densification se durcit pour permettre l'atteinte du zéro artificialisation net des sols. Plus aucune zone d'activités ne voit le jour en périphérie des villes ce qui bénéficie aux commerces de centre-ville qui prospèrent. Les collectivités mènent une intense politique de réhabilitation des friches urbaines et de rénovation de l'habitat, tout en étant particulièrement vigilantes à protéger l'environnement et la biodiversité afin de préserver un cadre de vie de qualité pour leurs habitants et limiter les effets du changement climatique. Les quartiers de centre-ville sont réhabilités selon le modèle des éco-quartiers, ce qui leur permet de gagner des habitants. La réglementation en matière de préservation du patrimoine évolue pour laisser davantage de flexibilité aux collectivités pour adapter les centres-villes au changement climatique. Les communes font preuve d'innovation et transforment l'apparence de leurs centres-villes.

# PARTICIPATION CITOYENNE

## DÉFINITION ET ENJEUX

La participation citoyenne permet aux individus et groupes d'être associés aux processus de décision qui les concernent et leur donne une place supplémentaire dans la fabrique de la politique publique. Hier réservées à quelques sujets techniques comme l'urbanisme, l'aménagement du territoire ou l'environnement, les démarches participatives s'étendent aujourd'hui à l'ensemble des domaines de l'action publique : culture, jeunesse, sports, logement, développement durable, mobilités...

Le concept de participation citoyenne peut se décliner sous deux formes :

- une participation de type descendante : la participation est initiée par les pouvoirs publics qui organisent par exemple l'information des citoyens, une consultation, ou une concertation. Il s'agit alors de convaincre les citoyens, de les faire adhérer à un projet ou de vérifier leur adhésion via un sondage ou une enquête d'opinion. Les pouvoirs publics peuvent également organiser un processus de coproduction,

- une participation de type ascendante, appelée « initiatives citoyennes » qui sont des démarches relevant de simples citoyens ou d'associations susceptibles d'avoir un rôle dans la construction et la gestion des espaces publics et qui peuvent être prises en compte par les pouvoirs publics.

Ces deux cas de figure exercent une influence plus ou moins directe sur les centres-villes, qui font cohabiter sur un espace restreint une grande diversité d'acteurs aux objectifs tantôt convergents et tantôt opposés. L'actualité récente (gilets jaunes, marches pour le climat, l'Affaire du siècle, ZAD de Notre-Dame des Landes, Europa City...) a montré une demande forte pour une plus grande prise en compte de l'avis citoyen, dans un contexte de crise de la démocratie représentative. Une plus forte participation citoyenne se traduit par des projets plus proches des attentes des citoyens ou mieux appropriés quand ils s'en éloignent.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

L'émergence de la thématique participative remonte aux années 1960-1970, à la faveur de divers mouvements sociaux qui se mobilisent sur des problématiques d'aménagement urbain et interrogent les limites de la démocratie représentative. A partir des années 1970, un début d'institutionnalisation s'opère dans le champ de la politique de la ville puis elle se poursuit et s'accélère sur la période 1980-1990. **À partir de 1991, le législateur favorise la participation à travers des lois successives.** On peut citer la loi ATR de 1992 (qui instaure un droit à l'information des populations sur les affaires locales), la loi Barnier (qui crée le débat public), la loi Voynet en 1999 (qui crée les conseils de développement) et en 2000, la loi SRU qui impose la concertation pour l'élaboration des plans locaux d'urbanisme. Arrive

ensuite, en 2002, la loi relative à la démocratie de proximité qui rend la création de conseils de quartier obligatoire dans les communes de plus de 80 000 habitants. Cette loi donne un coup d'accélérateur fort à l'institutionnalisation de la participation et renforce le débat public en consacrant la Commission nationale du débat public (CNDP) comme autorité administrative indépendante. La participation du public devient ensuite un principe ayant valeur constitutionnelle, puisque fondée par l'article 7 de la Charte de l'environnement, consacrée par la loi constitutionnelle du 1er mars 2005. Enfin, l'article 1er de la loi « Ville et cohésion urbaine » du 21 février 2014 stipule que « La politique de la ville s'inscrit dans une démarche de co-construction avec les habitants, les associations et les acteurs économiques ».

Cette multiplication d'injonctions réglementaires encourageant à impliquer davantage les citoyens dans la création de leur cadre de vie tient son origine de différentes préoccupations qui se sont juxtaposées puis combinées depuis 30 ans :

- mieux gérer les conflits et prévenir les recours contentieux ;
- mieux tenir compte des enjeux environnementaux ;
- favoriser une démocratisation de l'action publique ;
- lutter contre des phénomènes d'exclusion sociale ;
- responsabiliser les habitants dans la gestion de leur habitat ;
- promouvoir et pérenniser la poursuite d'objectifs de développement durable.

Les démarches associant les citoyens au processus de décision politique se sont ainsi progressivement développées, d'abord sur le terrain de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, avant de s'étendre dans les champs de l'environnement et du développement durable (Agenda 21) puis à tous les domaines de l'action publique, en particulier à l'échelon local. L'échelon de proximité que constituent les villes et intercommunalités apparaît en effet comme un espace privilégié pour la mise en place de démarches permettant la participation citoyenne.

Mais la participation citoyenne institutionnalisée à travers les référendums, les réunions publiques, ou encore les conseils de quartier, s'est essouffée, n'étant aujourd'hui plus perçue comme vectrice de démocratie participative aux yeux de citoyens de plus en plus méfiants vis-à-vis du corps politique.

Figure 1 : Collectivités et participation citoyenne politique

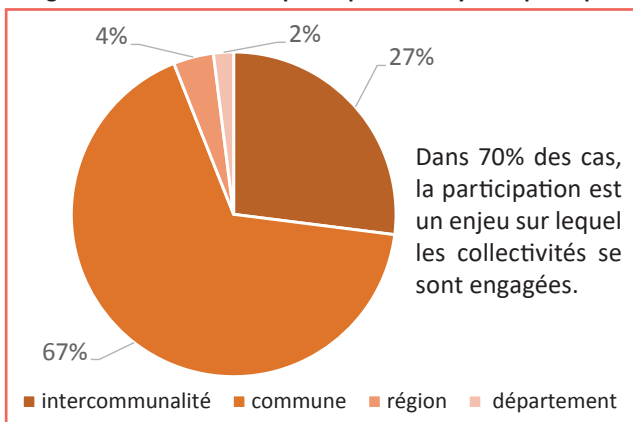


Figure 2 : Participation et délégation politique



## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Aujourd'hui, on constate de nombreux signes d'une crise des démocraties représentatives en Europe : la défiance croissante des citoyens à l'égard des gouvernants, la hausse de l'abstention électorale chez les jeunes et les catégories populaires, l'affaiblissement des partis politiques traditionnels, etc. La participation citoyenne se présente comme une alternative politique pour revitaliser les démocraties contemporaines et apporter une réponse à leurs dysfonctionnements.

**Toutes échelles confondues, les collectivités territoriales françaises consacrent de plus en plus d'attention et de moyens à l'implication des habitants dans le développement de leur territoire.** Les démarches de participation citoyenne sont régulièrement mobilisées, dans le cadre

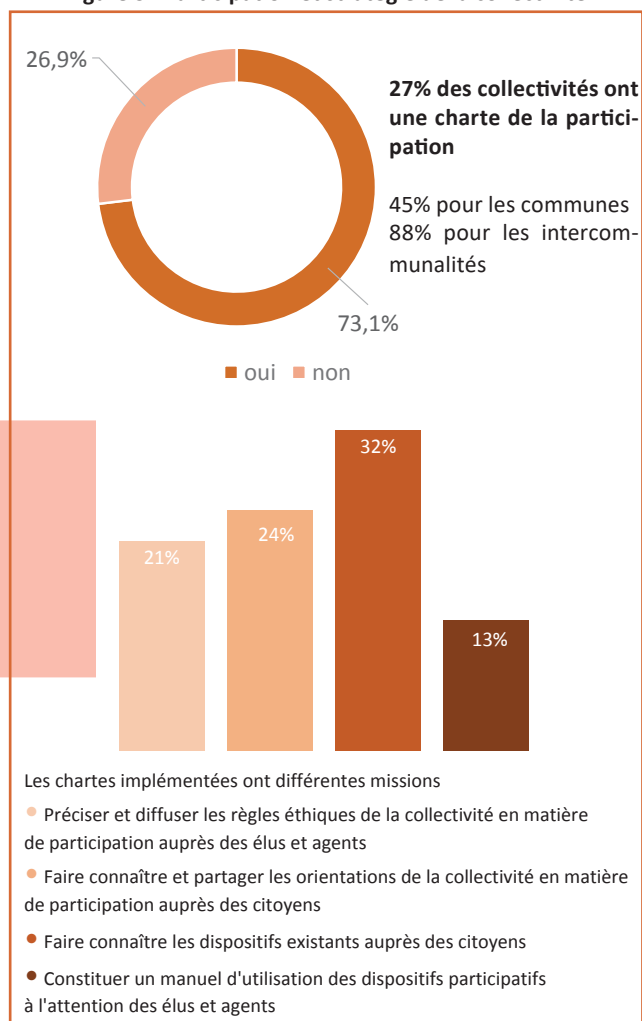
de la construction d'une politique ou d'un service public, pour redonner la parole aux usagers, améliorer la qualité des projets et bâtir, ensemble, une société qui fait sens pour l'ensemble des concitoyens. Il peut s'agir de débats publics, d'ateliers de travail, de balades urbaines, de visites de chantier, etc.

En outre, de nombreuses collectivités (Grenoble, Rennes, ou Paris, Lille, Roubaix, Loos-en-Gohelle) ont mis en place différents types de **dispositifs participatifs** pour favoriser la participation citoyenne hors des cadres institués. Il peut s'agir de jurys citoyens, de chartes de la participation, d'appels à projets destinés à soutenir des micro-projets portés par des groupes d'habitants ou des associations locales.

## Le « fifty-fifty » de Loos en Gohelle ou le principe « gagnant-gagnant »

Destiné à favoriser, soutenir et développer les initiatives des habitants, la démarche du dispositif « fifty-fifty » repose sur 3 principes : « une idée, un appui de la commune et une convention ». En effet, lorsque les Loossois (citoyens, groupe d'habitants, association, école, etc.) ont une idée ou une revendication, ils peuvent saisir la commune pour une action d'amélioration du cadre de vie. S'ils s'engagent à la mettre en œuvre et à en assurer la pérennité via le respect de la convention, alors la municipalité accompagne son essor et sa réalisation en soutenant financièrement et techniquement le projet. En revanche, la réalisation et la gestion doivent être effectuées par les demandeurs ou avec la commune dans une optique partenariale. Relevant d'un principe « gagnant-gagnant », le fifty-fifty a été à l'origine de nombreux projets concrets intégrant les habitants comme partie prenante dans la transition démocratique et écologique (construction d'un skate-park par des jeunes de 11 à 14 ans, installation de panneaux solaires sur la toiture d'une église, etc.).

Figure 3 : Participation et stratégie de la collectivité



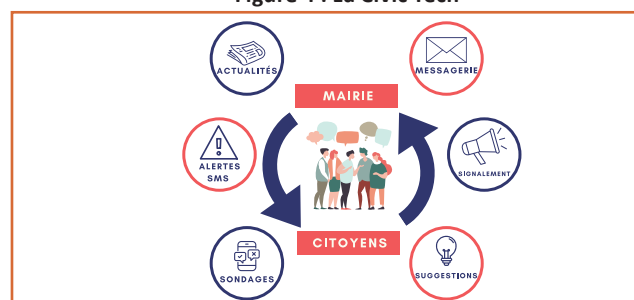
Source : Étude menée en 2016 et commanditée par l'AdCF, l'ADGCF, la Caisse des dépôts et France urbaine sur les collectivités locales et la participation citoyenne. Parmi les 179 réponses exploitables, on compte 121 communes, 50 intercommunalités, 7 départements et 3 régions.

L'un des outils les plus emblématiques de la participation citoyenne est le **budget participatif**. Créé en 1989 à Porto-Alegre au Brésil à l'initiative de la municipalité, le budget participatif a été conçu comme un outil permettant la participation directe des habitants dans l'évolution de leur ville et de leur quartier. Une partie du budget d'investissement de la ville est allouée aux projets soumis par les citoyens eux-mêmes. Ces derniers peuvent à la fois proposer et voter pour des projets d'aménagements qui ont lieu dans l'espace public : voirie, espaces verts ou encore à l'intérieur des équipements : crèches, écoles, terrains de sports, médiathèques... Le format, l'enveloppe et le périmètre d'action du budget participatif sont laissés à l'initiative des élus.

En France, certaines collectivités ont mis en place un budget participatif dès le début des années 2000 et, à partir de 2014, le dispositif s'est significativement développé pour atteindre environ 98 collectivités engagées en 2018 et autour de 200 fin 2019. Si cette démarche concerne de plus en plus de grandes et moyennes villes (Paris, Lille, Bordeaux, Roubaix, Arras,...), elle n'est pas absente du monde rural, la plus petite commune engagée étant par exemple Tilloy-les-Mofflaines, dans le Pas-de-Calais, avec 1 450 habitants. Des départements ont également lancé des budgets participatifs : le Gers en 2017, les Landes, les Deux-Sèvres en 2018, la Somme en 2020. L'enquête nationale lesbudgetsparticipatifs.fr calcule chaque année le montant par habitant consacré par les collectivités au budget participatif. En 2020, il est en moyenne de 6,50 € par habitant et par an. Les montants alloués aux projets du budget participatif demeurent généralement de petits montants, le plus important étant celui de Paris qui représente 5 % du budget d'investissement de la ville.

Des outils spécifiques non institutionnels permettent de compléter la participation citoyenne institutionnelle, ce sont les **Civic Tech**, abréviation anglophone de « technologies civiques » : elles regroupent les divers outils numériques contribuant à la participation active des citoyens et à la transparence des institutions politiques. De nombreux outils numériques existent : plate-forme de consultation et de débat, portail d'échanges entre élus et citoyens, pétition en ligne, comparateur de programmes politiques, etc. La mise en place d'une plateforme de participation citoyenne en ligne permet de toucher rapidement une population large et diversifiée (jeunes, population active, commerçants, etc.). L'outil permet de lancer des démarches participatives d'ampleur plus ou moins importante : appels à idées et enquêtes, pour mieux comprendre les attentes du terrain, jusqu'au budget participatif, pour lancer des projets de co-création. La technologie numérique apparaît comme une opportunité de taille pour élargir massivement le nombre de participants à la décision publique.

Figure 4 : La Civic Tech



Dans le domaine de l'aménagement urbain, les collectivités cherchent de plus en plus à impliquer les habitants. Faire de la "concertation" était encore considéré en France il y a quelques années comme un « plus » qu'on pouvait éventuellement apporter au projet si on en avait le temps ou les moyens. Aujourd'hui, il devient clair que l'**urbanisme collaboratif**, associant une multiplicité d'acteurs, dont les habitants, constitue une véritable méthode de projet qui contribue significativement à accélérer et à conforter les processus de décision, à viabiliser dans la durée, des espaces d'activités et des lieux de vie, à inventer des réponses inédites face à des problèmes complexes, à rendre attractives des opérations difficiles à engager, à mieux répondre aux attentes des habitants et des acteurs économiques d'un territoire, à favoriser une éco-citoyenneté partagée et plus largement, à renouveler l'exercice de la démocratie.

Une démarche innovante basée sur la participation citoyenne, bien connue en Australie, Nouvelle-Zélande et États-Unis, commence à voir le jour en France, le **Place Making**. La démarche peut se définir comme une approche d'aménagement des espaces publics urbains qui se concentre sur la façon dont ceux-ci sont perçus, vécus et appropriés par les citoyens.

Pour ce faire, différentes actions sont entreprises : l'identification des utilisateurs potentiels, l'observation de l'environnement, des consultations publiques, des événements mobilisateurs, des enquêtes en ligne, des interviews sur site et à proximité afin d'évaluer les usages, besoins et attentes des utilisateurs.

Ces informations servent ensuite à élaborer et porter une vision commune aussi bien en termes de conception, que de gestion et d'animation, en s'assurant que, dans sa mise en œuvre, le projet favorisera l'appropriation et la vie du lieu par ses usagers. Les principes de l'**urbanisme tactique** sont alors utilisés pour tester et ajuster le projet.

L'urbanisme tactique propose en effet des aménagements légers, évolutifs et réversibles avec du mobilier facile à installer [et à désinstaller] pour tester in-situ de nouveaux usages et démontrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public. Il permet ainsi d'innover, d'expérimenter de nouvelles idées et d'inspirer des changements.

Depuis quelques années, les **initiatives citoyennes sur les espaces publics urbains se développent fortement**, témoignant d'un désir croissant de certains habitants de s'investir dans la conception et la gestion des espaces publics. Ceux-ci deviennent alors des lieux d'expression citoyenne et de fabrication du commun : intervention artistique, occupation temporaire ou pérenne, jardinage, urbanisme participatif, etc.

De nombreuses **actions éphémères** existent : organisation d'un pique-nique ou d'une action de nettoyage dans le cadre d'une journée WorldCleanup, utilisation temporaire d'un espace (Ex. : Park(ing) Day), etc. Ces « événements » sont à la fois une manière d'animer l'espace et d'interpeller la collectivité sur les usages potentiels de l'espace public. La facilité de mise en œuvre et le retour à l'état initial sont des arguments favorisant des actions originales voire disruptives.

D'autres actions s'inscrivent dans une **démarche plus pérenne de transformation** : végétalisation de délaissés, découpe de l'asphalte pour ajouter des plantations, street art...

Cette implication des habitants et usagers dans la gestion des espaces publics entraîne un changement de posture pour la collectivité : accompagner plutôt qu'aménager. On peut prendre l'exemple de la **demande de végétalisation des espaces de proximité** qui augmente parmi les habitants. Pour répondre à ce besoin, les collectivités peuvent mettre à disposition des bacs, créer des fosses plantées sur le trottoir, voire proposer des espaces verts existants. La signature d'une charte de végétalisation, suivie d'une autorisation d'occupation du domaine public (AOT) peut facilement être mise en place afin d'encadrer administrativement ces démarches.

En 2017, la Ville de Lomme (59) a voté une autorisation d'occupation temporaire de son domaine public, appelé permis de végétaliser, à toute personne qui s'engage à assurer la réalisation et l'entretien sur l'espace public d'un dispositif de végétalisation : arbres, arbustes, murs végétalisés, jardinières mobiles ou de pleine terre, keyholes, tuteurs, clôtures, signalétiques, plantations en pleine terre en pied d'arbre ou non, mobiliers urbains végétalisés, tels que les potelets, les fosses de pleine terre, ou toute autre forme laissée à son initiative et à sa créativité.

### Projet Lively Cities à Wavre en Belgique ou comment un parking de centre-ville devient un **jardin urbain**



© Lively Cities



© Lively Cities

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

La demande de participation citoyenne et de plus d'innovations démocratiques ont marqué l'actualité ces dernières années : Grand débat national sur tout le territoire sur fond de crise des gilets jaunes, cahiers de doléances en mairie, pétition en ligne record (« l'Affaire du Siècle »), grève pour le climat des lycéens, essor des civic tech, rôle des réseaux sociaux dans les mobilisations citoyennes, occupation temporaire de places publiques : les citoyens veulent aujourd'hui donner leur avis sur les décisions publiques, proposer leurs idées pour co-construire l'action publique, et les réseaux sociaux occupent une place centrale dans leur stratégie d'engagement et d'interpellation. Dans ce contexte, plusieurs critiques et difficultés peuvent être pointées en termes de démocratie participative selon Loïc Blondiaux, spécialiste de la démocratie participative.

La première critique a trait au caractère assez marginal de l'offre de participation dans la décision publique. La plupart des démarches de participation porte sur des questions relativement secondaires. Les autorités publiques hésitent à soumettre à la participation des projets ou des choix importants, par peur de la confrontation politique ou de perdre la maîtrise de la décision. Et, dans la grande majorité des cas, la participation n'influe pas sur la décision. Elle reste de l'ordre de la consultation plus que de la co-construction de la décision avec les citoyens. Bien souvent, elle n'est qu'un habillage pour entériner des choix déjà faits par les représentants. Lorsque les citoyens consultés ont le dernier mot, c'est pour une part de décision très résiduelle, comme c'est le cas avec les budgets participatifs. Il en résulte un manque de confiance des citoyens dans les dispositifs participatifs et une réticence de leur part à s'y impliquer.

La deuxième critique, massive, majeure et récurrente, concerne la représentativité des publics ou des personnes qui participent. Dans les dispositifs de participation ouverts, on constate une surreprésentation des catégories sociales les mieux intégrées et des individus plus âgés. Les jeunes, dont l'ancrage local est faible, sont en retrait dans les démarches participatives.

En conséquence, un certain nombre d'inflexions pourraient renforcer ou atténuer la participation citoyenne, avec à la clé des conséquences plus ou moins fortes sur les centres-villes.

D'abord, les jeunes pourraient davantage se mobiliser via le développement des dispositifs numériques. L'implication récente d'une partie d'entre eux dans les démarches nationales (Friday for Future) pourrait également les amener à davantage s'investir au niveau local.

Les formes de participations citoyennes descendantes, qui mobilisent globalement peu les citoyens (moins d'1 % d'entre eux participent au niveau local), pourraient également évoluer pour tenir davantage compte des attentes des citoyens, comme cela a été le cas avec l'organisation de la Convention citoyenne pour le climat, en réponse au mouvement des gilets jaunes.

La crise sanitaire liée à l'épidémie du Covid-19 est une troisième source de rupture possible. Elle a en effet rebattue les cartes avec une mobilisation citoyenne inédite. De nombreuses initiatives ont ainsi vu le jour, comme par exemple la fabrication de masques par les habitants. Dans la lignée de cette mobilisation citoyenne, les institutions publiques ont très vite adapté leurs outils et façons de travailler à cette situation exceptionnelle, pour soutenir ces démarches et maintenir la proximité avec les habitants. Des plateformes d'entraide locale ont été mises en place, permettant de mettre en relation les bénévoles qui proposaient leur aide avec les habitants qui en demandaient. En outre, de nombreuses collectivités ayant conscience que cette crise constitue un bouleversement sans précédent dans le quotidien de leurs citoyens et qu'elle nécessite d'être surmontée de manière collective et solidaire, ont lancé des consultations citoyennes pour imaginer ensemble le monde d'après.

La crise sanitaire a également des effets sur les processus participatifs en tant que tels (débat public, concertations, dispositifs réglementaires). D'abord mis à l'arrêt, les méthodes et outils de concertation ont finalement été adaptés et de nouvelles pratiques ont été testées. La visioconférence et les outils collaboratifs numériques ont fait leur entrée en force dans le quotidien des praticiens de la participation, tout comme bon nombre de télétravailleurs. Aujourd'hui, entre le 100 % distanciel et l'hybridation avec le présentiel, les pratiques participatives se réinventent.

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## EFFONDREMENT DE LA PARTICIPATION CITOYENNE

La crise sanitaire liée au Covid entraîne un mouvement de repli sur soi de la part de nombreux citoyens, trop préoccupés par les difficultés économiques qu'ils rencontrent. Les collectivités mettent de côté les dispositifs citoyens, trop contraignants. Il en résulte que les projets mis en œuvre par les pouvoirs publics pour revitaliser les centres-villes suscitent de nombreux mécontentements et entraînent des conflits.

## L'AVÈNEMENT D'UNE SOCIÉTÉ PARTICIPATIVE

Face à la crise sanitaire liée au Covid, la solidarité et la volonté de participer se renforcent. Les collectivités prennent conscience de la nécessité d'impliquer les citoyens dans les décisions qui les concernent et en particulier dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique de résilience à long terme pour face aux aléas de toute nature. De nouvelles formes de participation citoyenne descendante voient le jour avec un recours plus important aux outils numériques et la mobilisation de nouveaux acteurs (classes populaires, jeunes...). Les collectivités intensifient leurs échanges avec la population, afin de renforcer l'acceptabilité, l'adaptabilité, la créativité, et la robustesse des projets qu'elles développent. Les propositions citoyennes pour revitaliser les centres-villes se multiplient et une véritable dynamique collective se met en place.

## UNE PARTICIPATION CITOYENNE TRÈS LIMITÉE

La crise sanitaire et le respect de la distanciation sociale mettent un frein important au développement de la participation citoyenne ascendante. De leur côté, les collectivités recourent davantage aux outils numériques pour consulter la population, elles réduisent leurs budgets alloués aux dispositifs de participation citoyenne et n'organisent de consultation que sur des sujets d'aménagements annexes. Les acteurs qui participent restent limités au public traditionnel, une population formée, associative, militante ou politisée, et plutôt âgée. La population reste peu impliquée dans les réflexions sur la revitalisation des centres-villes.

# USAGE DE LA VOITURE PAR LES PARTICULIERS

## DÉFINITION ET ENJEUX

La voiture est le principal mode de transport des Français. Ce mode de transport est toutefois sous pression du fait de ses émissions de gaz à effet de serre et de composés polluants, notamment les particules fines. En centre-ville, il pose également des enjeux de partage de l'espace public,

très contraint, du fait du volume des véhicules et de la dangerosité qu'ils peuvent représenter pour les autres usagers. La place laissée ou non à la voiture transforme donc profondément l'aspect et l'usage du centre-ville.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

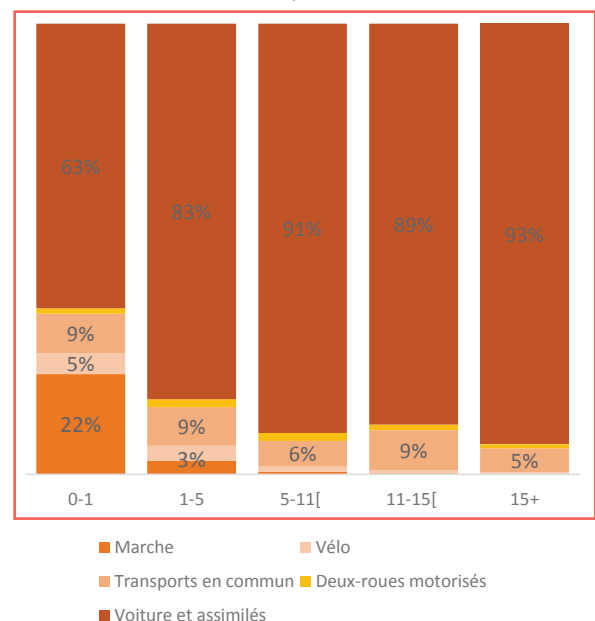
Les déplacements en voiture occupent une place prépondérante dans la mobilité française. Les résultats de la dernière enquête sur les pratiques environnementales des ménages du CGDD/SOeS (2016) confirment cette prépondérance, même si de fortes disparités géographiques, économiques et générationnelles existent.

La voiture est le premier mode de transport pour les déplacements domicile-travail ou domicile-études, avec 57 % de part modale exclusive. De plus, 16 % des déplacements combinent véhicule motorisé individuel et transports en commun. La part modale de la voiture monte à 62 % quand il s'agit de faire des courses. Le taux d'occupation des véhicules diminue régulièrement pour s'établir à 1,1 personne par véhicule en moyenne selon l'Ademe en 2018-19.

En Hauts-de-France comme en France, la voiture est le premier mode de déplacement pour se rendre au travail sur des distances de moins de 2 km : 64 % des déplacements domicile-travail sans changement de commune ou inférieur à 2 km<sup>1</sup> se font en voiture ou équivalent dans la région. Vient ensuite la marche avec 22 % de part modale, puis les transports en commun (9 %) et le vélo (4 %). La part modale de la voiture augmente ensuite avec la distance parcourue, le vélo semblant rester une alternative pertinente jusqu'à 5 km et les transports en commun jusqu'à 15.

La région Hauts-de-France est toutefois une des régions les moins équipées en parc automobile : 18,6 % des ménages n'ont pas de voiture contre 15,7 % en moyenne nationale. Ce chiffre monte même à 30 % et plus dans les zones plus urbaines (Amiens, Arras, Lens, Saint-Quentin, Lille etc.).

Figure 1 : Principal moyen de transport utilisé dans les déplacements domicile-travail des résidents de la région Hauts-de-France, en 2017



<sup>1</sup> Donnée du recensement de la population, Insee (2017 pour les Hauts-de-France). Distance calculée de chef-lieu à chef-lieu entre deux communes. Les déplacements infra communaux sont considérés comme des déplacements de 0 km.

Source : Insee, recensement de la population, METRIC – calculs Agence Hauts-de-France 2020-2040



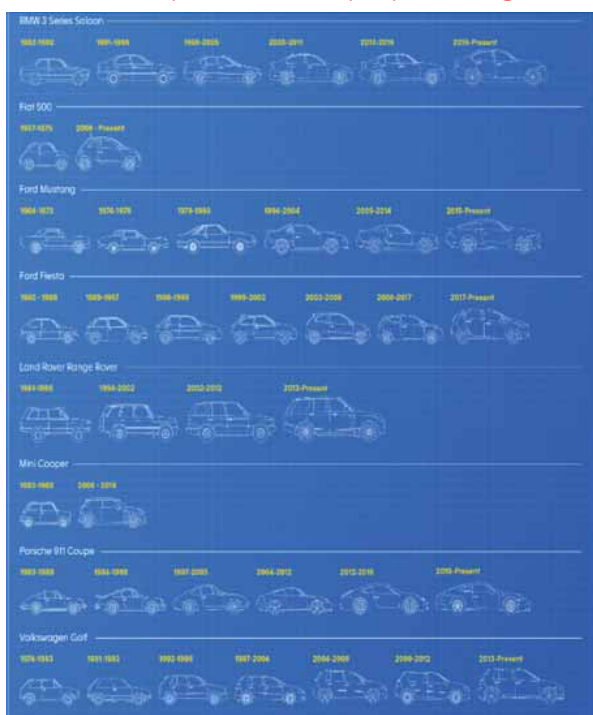
# PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

L'équipement des ménages en voiture individuelle augmente dans les Hauts-de-France, où on passe de 79,6 % de ménages équipés en 2007 à 81,4 % en 2017 d'après l'Insee. La part de ménages ayant deux véhicules ou plus est en augmentation plus forte, elle s'établit à 35 % en 2017 contre 32,4 % en 2007.

En parallèle, la taille et le volume des véhicules vendus a fortement augmenté. En France, la largeur moyenne des véhicules a augmenté de 10 cm entre 1996 et 2016. Sur longue période, la hausse est encore plus marquante pour un même modèle, la Fiat 500 a par exemple grossi de 23 % en largeur, 19 % en longueur, 73 % en poids depuis les années 60 (cf. graphique). Les consommateurs se dirigent par ailleurs vers des modèles de plus en plus volumineux. L'essor des SUV (Sport Utility Vehicles) contribue à cette augmentation en volume/masse des automobiles. En France, les SUV sont en tête des ventes automobiles depuis 2017. En 2019, 38 % des véhicules vendus en France étaient des SUV, contre 5 % en 2009. En conséquence, les modèles de voitures présents dans les villes sont devenus plus hauts, plus volumineux et plus polluants. Cela peut poser des problèmes d'aménagement, avec des parkings et des routes qui deviennent sous-dimensionnées par rapport à la taille des véhicules.

Figure 1 : Évolution de la taille des véhicules pour plusieurs modèles courants <http://zuto-car-size.iprospecthosting.com/>



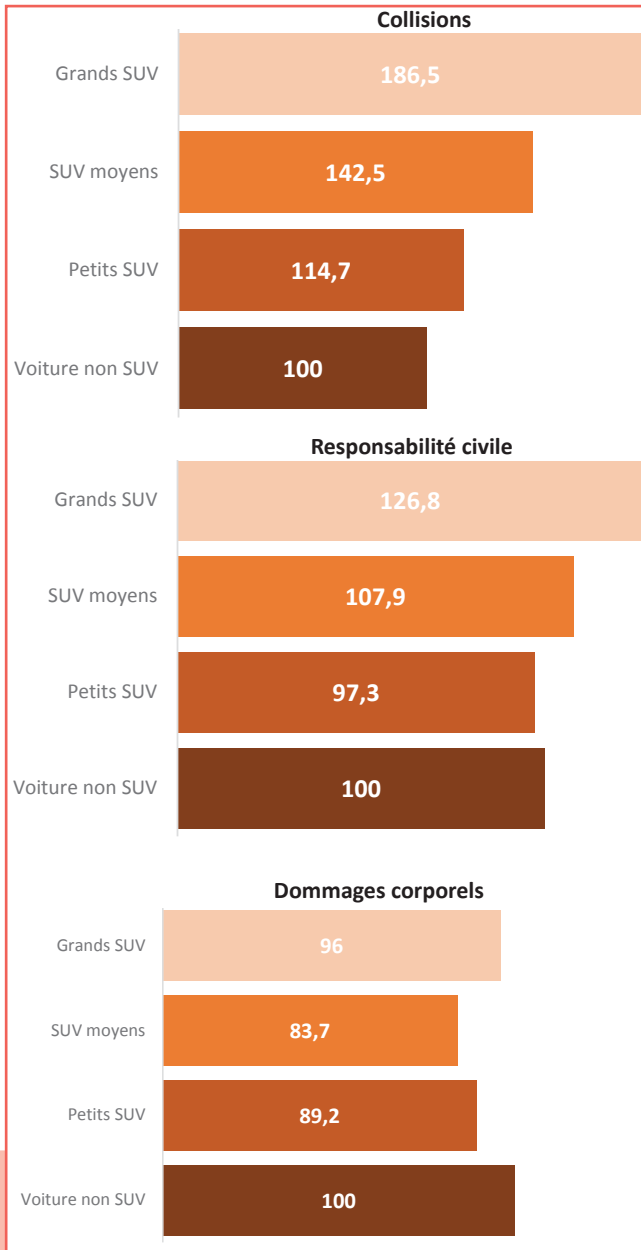
En matière d'accidentalité, les études nord-américaines sont sans équivoques<sup>2</sup> : "conduire un SUV au lieu d'une voiture classique augmente de 224% le risque de causer un accident mortel", relevait **une étude canadienne de 2015**. Une étude suisse réalisée par l'assureur AXA, pays où les SUV ont des caractéristiques plus proches de la France, aboutit aux mêmes conclusions : « les accidents provoqués par ces gros 4x4 urbains sont jusqu'à 25% plus nombreux que ceux causés par les autres voitures ». La hauteur des SUV les rend aussi plus dangereux à impact égal : un enfant touché à la hanche par une citadine sera touché à la tête par un SUV, un adulte touché aux genoux sera désormais touché aux hanches voire au thorax. Dans le cas d'une collision frontale avec une berline, non surélevée, le SUV percute à hauteur des passagers plutôt qu'au niveau du bas de caisse, causant des dommages bien plus élevés.



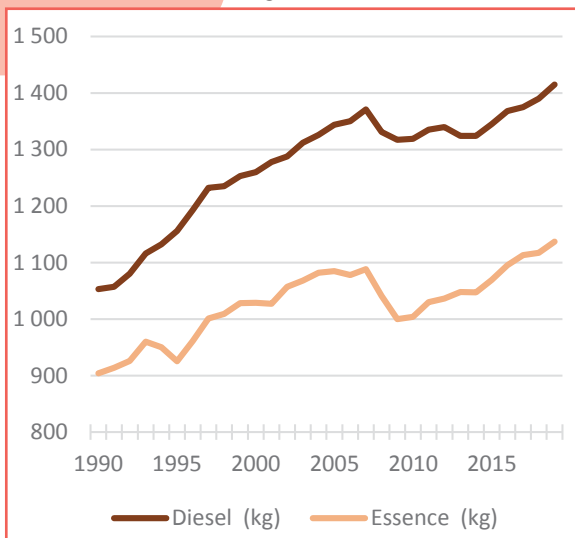
© Région Hauts-de-France

<sup>2</sup> Il n'existe pas d'étude équivalente en France, mais il faut quand même noter que les modèles de SUV nord-américains sont plus lourds et plus volumineux que leurs équivalents français.

**Figure 2 : Fréquence des sinistres par type de véhicules - Chez l'assureur Axa Suisse, en 2019, avec les voitures non-SUV comme base 100**



**Figure 3 : Masse moyenne des voitures neuves en France kilogrammes**



Source : Ademe

En parallèle, les pouvoirs publics affichent depuis plusieurs années, et à différents échelons, l'intention de réduire la place prise par la voiture. Au niveau national, les tentatives de mettre en place des politiques désincitatives liées au coût (taxe carbone, péage) se sont heurtées à la résistance d'une partie de la population dépendante de ce moyen de transport. Les politiques nationales semblent souvent prises en tenaille entre la sauvegarde de la filière et les emplois qu'elle représente d'une part, et les objectifs nationaux de décarbonation et de lutte contre la pollution de l'air d'autre part. Au niveau local par contre, les restrictions sont de plus en plus fréquentes, en particulier dans les centres-villes et les centres-bourgs : abaissement de la vitesse maximale, piétonisation, zones à faibles émissions et, depuis la loi LOM, zones à trafic limité.



© Région Hauts-de-France

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Deux aspects de l'usage de la voiture peuvent modifier profondément l'apparence et l'expérience du centre-ville : d'une part le stationnement, lié à la fois au nombre de ménages propriétaires d'un ou plusieurs véhicules vivant dans cet espace et aux politiques de stationnement mises en place par la commune, et d'autre part la circulation automobile, liée au mode de transport privilégié par les visiteurs pour se rendre en centre-ville.

Les appels se font plus importants pour d'une part réduire la publicité du secteur automobile, et d'autre part mettre en place une taxe sur le poids des véhicules. D'autres territoires envisagent également des mesures « anti-SUV », comme Bruxelles. Le ministère de la transition écologique avait affiché son souhait de mettre en place un critère de poids dans la fiscalité automobile dans la loi de finances 2021, en lien avec les propositions de la Convention citoyenne pour le climat. Cette proposition initialement retoquée par le ministère de l'économie sera finalement mise en œuvre pour les véhicules pesant plus d'1,8 tonne, mais au vu de la masse moyenne des véhicules, cette première taxation devrait être de peu d'impact.

Sur le stationnement et la circulation des véhicules, plusieurs mesures parallèles convergent pour en réduire la portée dans certains types de rues. Tout d'abord, les rues scolaires font l'objet de plus en plus de mesures pour réduire voire supprimer le trafic routier, afin de sécuriser les sorties d'écoles et de donner davantage d'espace aux enfants. On retrouve également cet état d'esprit dans les programmes de « rue aux enfants ». Les politiques de réduction des accidents de la route et de protection des usagers vulnérables mises en place dans des villes comme Oslo ou Helsinki montrent un chemin possible si cette volonté de rues apaisées se développe dans les villes françaises. En Hauts-de-France, la ville d'Arras est pionnière dans la mise en place d'une réflexion de long terme sur la place de la voiture et le partage de l'espace public, qui a abouti d'abord à la piétonisation de la place des Héros et de la rue de la Taillerie en 2018. En 2020, Arras a fortement restreint la vitesse des véhicules : 20 km/h dans l'hypercentre (associé à la mise en place d'une zone de rencontre globale) et 30 km/h dans le reste de la ville, à l'exception de quelques grands axes. Une expérimentation de grande envergure a également été menée au niveau de la cyclabilité de la ville en parallèle.

Les rues de cafés/restaurants sont également de plus en plus piétonnisées pour laisser la place aux terrasses, notamment en lien avec la distanciation physique que nécessite la lutte contre le covid, même si cette évolution était déjà perceptible auparavant. (cf. fiche sur les espaces publics et l'urbanisme tactique). Cependant le covid a aussi un effet sur les flux de véhicules, encore difficilement mesurable mais perceptible, de report de la fréquentation des transports en commun sur des modes individuels que sont l'automobile, le vélo et la marche (cf. fiche sur les transports en commun).

D'autres facteurs d'influence peuvent également jouer, à commencer par l'image de la voiture et notamment de certains modèles de voitures, qui en se dégradant ou en s'améliorant peut jouer sur la demande automobile. Le développement de mobilité alternative à la voiture pourrait également inciter les ménages à réduire leur taux d'équipement. La congestion automobile et les mesures restrictives d'accès au centre-ville peuvent aussi décourager le recours à la voiture pour s'y rendre. Ces mesures peuvent être mises en place en fonction de la temporalité, comme l'illustrent les réflexions en cours à Nantes pour rendre le centre-ville piéton après 19h portées par le président de l'association des commerçants Plein Centre (cf. fiche sur les temps).

La volonté de réduire les émissions de particules fines pourra également influencer la place de la voiture en ville. Un rapport de l'OCDE du 7 décembre 2020 analyse qu'à court terme, les émissions de particules fines seront davantage issues des pneus des véhicules que des gaz d'échappement. Les véhicules électriques ou hybrides, comme les SUV, plus lourds, émettent plus de particules hors échappement que leurs homologues thermiques. L'OCDE préconise donc deux mesures qui concerneraient les centres-villes : la mise en place de ZFE (zones à faibles émissions) dans les zones denses, et l'allègement du poids des véhicules.



© Région Hauts-de-France

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## UNE PLACE DE LA VOITURE RENFORCÉE

La crise sanitaire et les mesures mises en place pour sauver le secteur automobile encouragent l'usage de la voiture. Les SUV augmentent leur part de marché et empiètent considérablement sur l'espace public. Les centres-villes restent majoritairement accessibles aux voitures par crainte de perte d'attractivité commerciale.

## UNE PLACE DE LA VOITURE RÉDUITE EN VILLE

L'achat de voiture stagne. Le recours à la voiture reste majoritaire pour les déplacements du quotidien. Le cœur du centre-ville (l'hyper-centre) ainsi que quelques rues d'écoles se ferment aux voitures, mais la voiture reste le mode de transport privilégié pour se rendre en centre-ville dont les abords restent très engorgés.

## LA VOITURE DISPARAÎT QUASI COMPLÈTEMENT DES CENTRES-VILLES

Une prise de conscience que la voiture n'est pas utile pour certains déplacements se fait jour. Le développement de mobilités alternatives, marche (avec enjeu de santé publique), vélo et transports en commun, ainsi que le recours à la location ponctuelle pour les longs trajets, ont pour conséquence de limiter le nombre de voitures par ménage. Les employeurs participent à cette dynamique en développant des plans de déplacements qui favorisent les alternatives à la voiture. Les acteurs locaux favorisent la suppression des voitures en centre-ville, en limitant drastiquement le stationnement en voirie et la circulation automobile en dehors de l'acheminement des riverains.

# PRATIQUES DE CONSOMMATION

## DÉFINITION ET ENJEUX

Les pratiques de consommation constituent un facteur clé dans l'organisation des fonctions commerciales du centre-ville. Plusieurs phénomènes influencent la consommation des ménages et l'évolution de ces pratiques qui impactent les commerces et plus généralement le paysage du centre-ville. Le pouvoir d'achat des ménages constitue par définition un facteur clé de la consommation par l'importance potentielle des dépenses mais aussi par les marges de manœuvre laissées aux ménages pour les évolutions qualitatives souhaitées.

Au-delà de l'aspect budgétaire, la consommation évolue au regard des produits, plus précisément des biens et services consommés par les potentiels usagers du centre-ville. La répartition du budget des ménages par postes de

consommation évolue ainsi au cours du temps avec une demande de nouveaux produits impliquant une adaptation de l'offre.

La consommation peut aussi évoluer d'un point de vue qualitatif pour un même produit. Cette dimension qualitative comprend différents aspects qui concernent le produit en lui-même mais également sa chaîne de production ou d'approvisionnement ou encore son emballage.

Enfin, les pratiques de consommation concernent les lieux d'achats entre magasins généralistes ou magasins spécialisés ou encore entre petits commerces, grandes surfaces ou achats en ligne.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Depuis les années 1960, le niveau de vie mesuré à partir du revenu disponible brut a globalement augmenté malgré un ressenti récurrent de baisse de pouvoir d'achat. Cette divergence peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Tout d'abord, la croissance du niveau de vie n'a pas été linéaire au cours des 60 dernières années. En particulier, la croissance globale est interrompue par deux périodes de stagnation du revenu disponible par habitant : la première se situe entre 1978 et 1988 tandis que la seconde qui correspond à la période récente commence en 2008. Ensuite, l'évolution du niveau de vie par ménage est moindre du fait d'une diminution de la taille des ménages et donc d'une augmentation du nombre de ménages. Cela se traduit mécaniquement par un pouvoir d'achat par ménage qui augmente plus modérément que par habitant, y compris lorsqu'il est corrigé de la structure des ménages en unité de consommation. Le niveau de vie ressenti est aussi impacté par la redistribution qui a globalement augmenté, entraînant des prélèvements plus importants pour une partie des ménages. Plus

généralement le pouvoir d'achat ressenti par les ménages dépend avant tout de leur niveau de vie individuel. Les inégalités de revenu pèsent ainsi sur ce ressenti : si celles-ci ont globalement diminué entre 1975 et 2018 en lien avec une redistribution plus importante, elles augmentent lors des crises successives. On peut également penser que la précarité sur le marché du travail a pour conséquence une dégradation du pouvoir d'achat ressenti pour un même niveau de revenu.

Le pouvoir d'achat ressenti est également impacté par les standards de consommation et la répartition des différents postes de consommation, en particulier en ce qui concerne les dépenses non contraintes. On peut ainsi distinguer trois grandes catégories de dépenses pour les ménages : les dépenses pré-engagées liées aux logements (loyers, prêts, eau, gaz, électricité...) ou à des services dont les charges sont fixes (télécommunications, abonnements, cantines, assurances, prêts...) ; les dépenses peu compressibles (ali-

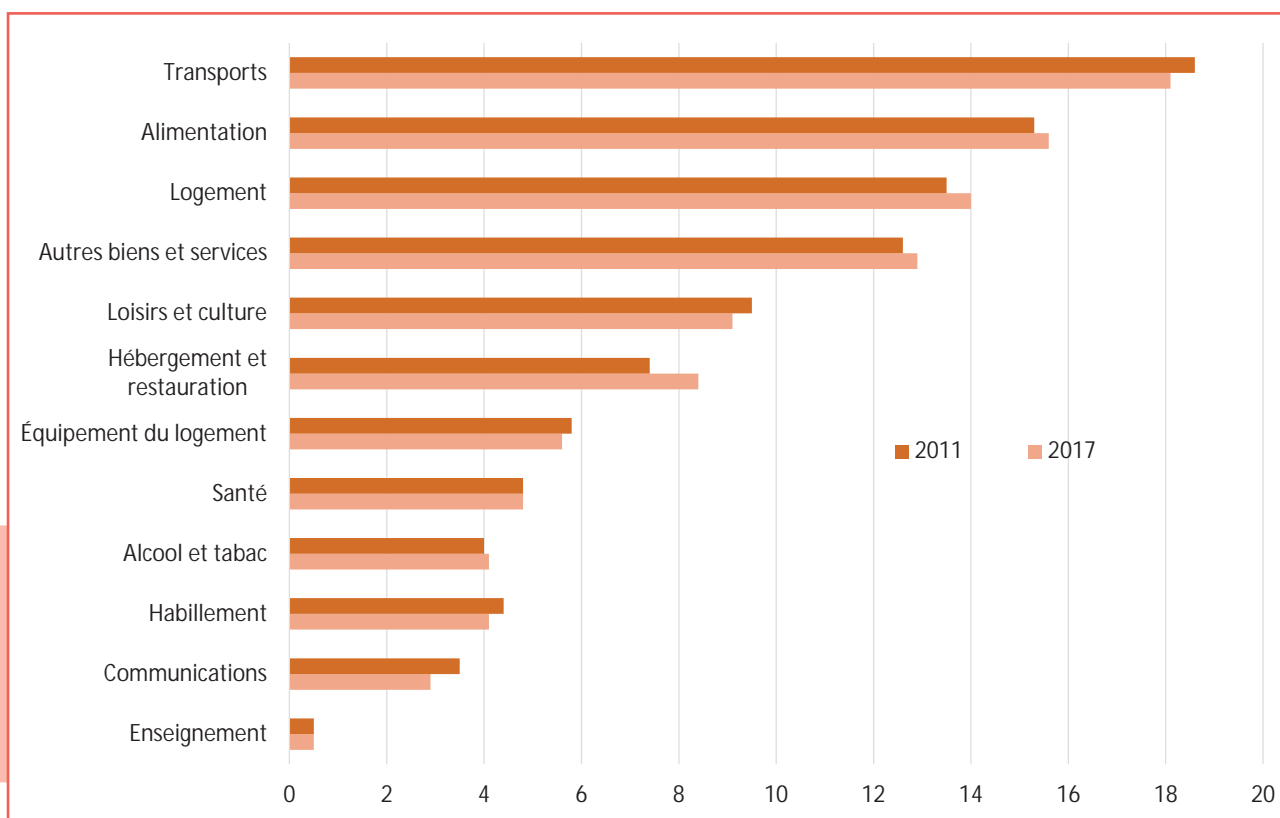
mentation, transport, santé, éducation) et les dépenses compressibles (vêtements, meubles, loisirs, restauration, alcool...). Les dépenses pré-engagées sont passées de 15 % en 1960 à 34 % en 2016, principalement en raison des charges liées au logement sous un double effet de croissance des prix et d'élévation de la qualité. A l'inverse, le poids des autres dépenses ont diminué. Les dépenses non compressibles sont ainsi passées de 52 % des dépenses en 1960 à 42 % en 2016. Les dépenses peu compressibles sont pour leur part passées de 33 % à 24 % avec une baisse importante sur le poste alimentaire.

Globalement, le poids des dépenses alimentaires, qu'elles soient pré-engagées (cantines), peu compressibles ou compressibles (alcool, restauration), a fortement diminué. Elles représentaient globalement 34,6 % des dépenses en 1960 contre 20,4 % en 2014. Cette baisse s'est accompagné d'une transformation du panier alimentaire qui contient moins de pain, viande et alcool et davantage de produits sucrés, plats préparés, poissons, œufs et laitage.

La baisse du poids des dépenses alimentaires et des dépenses compressibles sur longue période fait écho aux activités historiques du centre-ville. A l'inverse, la croissance des dépenses contraintes liés aux abonnements et aux services financiers est à relier à l'importance du développement de ces activités dans les centres urbains depuis les années 2000.

Entre 2011 et 2017, la consommation des ménages est restée stable en lien avec un revenu disponible qui a stagné au cours de cette même période. La structure de la consommation se modifie. Le poids du logement a continué à croître augmentant ainsi les dépenses pré-engagées. Le poids des dépenses liées aux transports a par contre diminué notamment en raison de la baisse de l'achat de véhicules en 2012 et 2013.

**Poids des différents postes de dépenses dans la consommation totale des ménages en % en 2011 et en 2017**



Source : Insee, enquêtes Budget de famille. Données recalées sur les comptes nationaux ; données provisoires pour 2017

Les dépenses liées aux soins de la personne, incluses dans la catégorie « autres biens et services » dans le tableau de synthèse, ont augmenté en lien avec la recherche de bien-être. Si les dépenses de culture et loisirs ont globalement baissé, cette baisse est la conséquence d'un effet prix.

Rompant avec la tendance de long terme, le poids de l'alimentation a augmenté aussi bien à domicile que pour la restauration même si pour cette dernière la croissance dans le budget s'explique principalement par un effet prix. La croissance récente sur le poste alimentaire à domicile peut traduire plusieurs évolutions. Elle peut tout d'abord être la conséquence du vieillissement de la population. En effet, le passage à la retraite se traduit par d'importantes évolutions des postes de consommation dont une croissance du budget lié à l'alimentation. Au-delà de l'effet âge, l'alimentation fait l'objet d'une attention croissante de nombreux ménages notamment au regard de la qualité et de la provenance des aliments consommés. Si cette préoccupation est forte, elle est parfois freinée par le budget des ménages. En particulier, les 20 % des ménages aux revenus les plus faibles consacrent un cinquième de leur budget à ce poste alors même que leurs dépenses contraintes sont également plus élevées que pour les autres.

Au-delà des dimensions budgétaires, les aspirations des ménages en matière de qualité et les préoccupations environnementales font évoluer les pratiques. Ces tendances s'inscrivent dans une recherche de sens et un besoin de confiance envers les producteurs et les distributeurs.

Ainsi, la consommation de produits bio tend à se généraliser parmi les consommateurs : selon le baromètre de consommation et de perception des produits bio publiés en février 2019, 71 % des Français consomment des produits biologiques tous les mois et 12 % en consomment tous les jours. Les raisons invoquées répondent à la fois aux aspirations personnelles (préserver sa santé - 69 %, qualité, goût - 58 %) et à la nécessité de préserver l'environnement (56 %). Il convient de noter que la région apparaît en retrait au regard de cette dynamique avec seulement 7 % de consommateurs quotidiens de produits bio. Cet écart peut en partie s'expliquer par la faiblesse de la production locale en agriculture bio pouvant inciter les consommateurs à privilégier un approvisionnement local non labellisé, la ferme et les marchés étant parmi les circuits utilisés pour la consommation alimentaire bio. La pénétration du bio s'étend aujourd'hui au-delà de l'alimentaire mais s'étend également aux produits d'entretiens ménagers (utilisés par 61 % des Français), aux produits cosmétiques (57 %), au jardinage (44 % achetant des produits compatibles avec le bio) et au textile (30 %). Le potentiel de croissance du bio est rapide : en 2019, 17 % des consommateurs bio en achètent depuis moins d'un an, 43 % déclarent en acheter plus qu'auparavant et 21 % de l'ensemble des consommateurs souhaitent augmenter leur consommation de produits bio.

Cette tendance sur la consommation du bio traduit une tendance plus globale d'évolution des choix des consommateurs de plus en plus attentifs à leurs achats et à leurs conséquences. Ainsi, les comportements alimentaires évoluent : plus de la moitié des Français déclarent acheter davantage de produits de saison et de produits frais qu'auparavant et privilégient les produits locaux et les

circuits-courts. Ainsi, 77 % des consommateurs déclarent essayer d'acheter des produits locaux aussi souvent que possible selon une étude de Kantar Worldpanel.

Plus généralement, les consommateurs tentent de prendre en compte l'ensemble des impacts de leurs pratiques. Selon le Baromètre de la consommation responsable 2019, 67 % des Français déclarent avoir changé certaines de leur pratiques et 13 % déclarent faire tout leur possible pour réduire l'impact de leur consommation.

Au-delà du bio et du local déjà ancrés dans les réflexions depuis de nombreuses années, la prise en compte des conséquences de ces pratiques amène de nombreuses thématiques. La consommation de viande ou de produits animaliers est ainsi questionnée. La tendance à la réduction de sa consommation dans une optique « moins mais de meilleure qualité » est de plus en plus ancrée dans la société jusqu'à être portée par la législation avec l'obligation de repas sans viande dans les cantines scolaires. Plus que la réduction, le mouvement vegan se caractérise par la suppression de tout produit d'origine animale dans sa consommation. Ce mouvement, davantage présent parmi les jeunes générations, est porté à la fois par une attention aux impacts environnementaux de la viande mais aussi par une attention croissante pour le bien-être animal.

Hors du champ alimentaire, la durabilité et la consommation des produits est questionnée en particulier dans le champ de l'électronique et de l'équipement de la maison. Pour répondre à cette attente, un label mis en place au 1<sup>er</sup> janvier 2021 prendra en compte différents critères comme la durée de vie ou le caractère réparable d'un produit.

Autre tendance visant à limiter le poids environnemental de sa consommation et à prolonger l'usage de certains produits, l'achat – et la vente – de produits d'occasion est en plus pratiquée. En 2017, selon l'Insee, un tiers des ménages ont vendu, acheté ou loué des biens ou services auprès d'autres particuliers. Ce qui est parfois appelé économie collaborative concerne plus fréquemment les ménages jeunes, diplômés, avec enfants. Ces achats d'occasion sont aussi plus fréquents en « magasins » avec le développement de ressourceries ou de magasins spécialisés.

Pour les produits dont l'usage est occasionnel, les prêts ou locations entre particuliers se développent. C'est par exemple, le cas des matériaux de bricolage, une perceuse étant en moyenne utilisée 12 minutes au cours de sa vie par son propriétaire.

La réduction des emballages est également une préoccupation forte dans un contexte de réduction des déchets. Cette préoccupation peut aller jusqu'à une démarche zéro-déchet, en développement parmi les jeunes générations. Dans ce cadre, l'achat de produits en vrac se développe.

Enfin, dernière tendance relevée par l'étude Kantar Worldpanel prenant en compte les impacts environnementaux des pratiques, la sobriété vise à éliminer les achats superflus et à réduire sa consommation de manière générale. Selon le baromètre de la consommation responsable 2019, cette volonté est en forte hausse parmi les Français (+ 13 points).

Si les attentes et les pratiques des consommateurs évoluent au regard des produits en termes de qualité et de conséquences sur l'environnement, elles évoluent également au regard de la fréquentation des points de vente.

Si les supermarchés et hypermarchés restent fréquentés par une majorité de consommateurs, leur fréquentation est en forte baisse depuis 2015. Ainsi, selon l'Observatoire du rapport des Français aux formats commerciaux alimentaires de l'ObSoCo publié début 2019, la fréquentation des hypermarchés et des supermarchés enregistre une baisse respectivement de 14 points et de 15 points sur cette période.

Cette baisse de fréquentation est en partie liée au développement du drive dont le chiffre d'affaire a augmenté en moyenne de 7 % par an entre 2010 et 2019. Selon une étude réalisée par l'institut Nielsen en 2019, la France arrive en tête des pays européens pour la part de marché de vente de produits de grandes consommations réalisé par internet avec 7,1 % devant le Royaume-Uni (6,3 %). Cette proportion est plus élevée qu'aux États-Unis (5,6 %) mais nettement inférieure à la Chine (20 %) à la Corée du Sud (18 %). Parmi ces ventes par internet, la France se caractérise par un recours massif au drive (80 %) tandis que les consommateurs du Royaume-Uni sont adeptes de la livraison à domicile. Les drives se sont ainsi multipliés et la France comptait plus de 5 100 sites drive dont 3 700 sont des espaces dédiés (bornes, pistes), soit plus que les hypermarchés (2 300).

Plus généralement, le e-commerce connaît une forte croissance et représente 9,1 % du commerce de détail pour

l'année 2018<sup>1</sup>. Le chiffre d'affaire du e-commerce atteignait ainsi 103 milliards d'euros pour l'année 2019 en hausse de 85 % en 5 ans. La pratique du e-commerce concerne une très large majorité de Français : 40 millions de Français ont effectué une commande sur internet au cours de l'année 2019, ce qui représente 87,5 % des internautes. Hors secteur touristique, Amazon est le site le plus fréquenté avec plus de 30 millions d'utilisateurs. Viennent ensuite Cdiscount (21 millions) et la Fnac (15 millions).

Sur le champ alimentaire, on constate également une croissance de la fréquentation des magasins spécialisés sur un segment de produits. Cette segmentation peut correspondre à une gamme tels que les magasins bio ou encore le hard-discount, à des magasins spécialisés dans un produit tels que les artisans. Les consommations locales sont également de plus en plus privilégiées au travers des marchés ou des AMAP. La vision de ces différents commerces plus spécialisés est souvent clivée entre les utilisateurs et les non-utilisateurs. Ce sont finalement les concepts les plus clivants qui bénéficient d'une dynamique de fréquentation positive. Cette recherche de commerces spécialisés concerne également les autres biens et services dans une recherche de confiance et d'authenticité. L'enjeu est donc pour ces nouveaux commerces de se démarquer pour attirer une clientèle spécifique. La recherche de ce type de commerces se traduit par une multiplication des lieux d'achats par les consommateurs, le choix du magasin étant déterminé pour chaque produit ou gamme de produit plutôt qu'une recherche d'un magasin répondant à l'ensemble des besoins.



© Région Hauts-de-France



## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Les différents épisodes de la crise sanitaire ont modifié en profondeur les comportements d'achats. Si une partie des modifications liées au confinement peuvent être vues comme conjoncturelles, en particulier avec la fermeture des commerces ou restaurants, cette crise semble avoir joué comme un accélérateur des mutations de pratiques commerciales déjà à l'œuvre.

Le baromètre sur les comportements des consommateurs des Hauts-de-France réalisé par POTLOC en partenariat avec la CCIR et l'Agence Hauts-de-France 2020-2040 permet d'éclairer ces changements avec deux enquêtes réalisées en juin et en septembre. Ce baromètre offre un éclairage sur l'évolution des pratiques durant et après le 1<sup>er</sup> confinement mais aussi sur leur caractère durable, à travers deux vagues d'enquête portant, entre autres, sur la volonté des ménages de maintenir ou non ces modifications. Selon ce baromètre, seuls 19 % des consommateurs souhaitent revenir à leur pratique d'avant confinement. Si le premier motif de non reprise est lié aux règles sanitaires (45 %), le motif « je préfère mes nouvelles habitudes » arrive juste derrière avec 41 % des mentions.

En septembre 2020, 40 % des ménages interrogés ont modifié leurs lieux d'achat pour les courses alimentaires par rapport à leurs pratiques avant le premier confinement. Tout d'abord, la perte d'attractivité des hypermarchés et des supermarchés constatées sur longue période semble s'être accélérée depuis le premier confinement : seules 38 % des personnes ont fréquenté un hypermarché, soit une perte de 10 points depuis le confinement ; de même, la part des personnes ayant fréquenté les supermarchés est passée de 60 % à 54 % depuis le premier confinement. La baisse de fréquentation était encore plus marquée pendant le confinement avec une chute respective de 17 % et de 16 % de ces commerces. Il convient de noter que les moins de 25 ans restent davantage utilisateurs de ces commerces bien que de nombreuses enquêtes montrent leur souhait de faire évoluer leurs pratiques.

Le commerce sans contact apparaît comme le premier gagnant du confinement et des évolutions post-confinement. La part de marché du drive a augmenté de 11 points durant le confinement pour atteindre un peu moins d'un quart de fréquentation. Post-confinement, 16 % des personnes l'utilisent pour leurs courses alimentaires. Pour le non-alimentaire, la croissance de l'achat numérique s'est fortement accélérée au détriment de l'achat en magasin. Ainsi, 54 % des ménages déclarent avoir effectué des achats sur internet, soit une hausse de 9 points par rapport à la période avant confinement tandis que 29 % des personnes n'ont pas

effectué d'achats en magasins, proportion également en hausse de 9 points. Pour les achats hors magasins, la livraison à domicile reste la plus utilisée par les consommateurs (47 %) devant la livraison en point relais. Le click and collect a été utilisé par 10 % des personnes durant le premier confinement et après confinement.

En dehors de l'achat en ligne, la crise sanitaire a également accéléré le développement d'une consommation plus directe et plus locale post-confinement. Si les marchés ont été moins fréquentés pendant le 1<sup>er</sup> confinement notamment du fait de leur fermeture, leur fréquentation a retrouvé le niveau d'avant crise dès septembre. Pour l'alimentaire, l'usage de la vente à la ferme a pour sa part augmenté de 4 points durant le confinement avec un maintien du niveau de fréquentation après déconfinement. La souscription de paniers bio ou locaux a également augmenté et est utilisée par 16 % des ménages. Les ménages ont également eu davantage recours aux magasins spécialisés et aux magasins indépendants. Pour le non-alimentaire, les magasins indépendants sont les seuls commerces physiques pour lesquels la fréquentation des ménages a augmenté pour atteindre 39 % de pénétration en septembre (+ 5 points).

Si pour les achats de biens (alimentaires ou non-alimentaires) le niveau de consommation post-confinement semble se rapprocher de celui d'avant-crise avec principalement des transformations des lieux et modes d'achats accélérant pour certaines les tendances de long terme, le retour à la normal semble plus complexe pour les secteurs de l'hôtellerie-restauration et des services.

Durant la période entre les deux confinements, la fréquentation en restauration-bar est restée nettement inférieure à la période avant crise : 16 % des personnes déclaraient ne plus fréquenter ces établissements et 30 % les fréquentaient moins d'une fois par mois alors qu'ils étaient respectivement 7 % et 16 % avant le premier confinement. La fréquentation régulière a pour sa part fortement diminué : 12 % ont fréquenté ces établissements plusieurs fois par semaine contre 20 % avant confinement. Les personnes interrogées ont par contre davantage recours à la livraison (13 % contre 9 % avant confinement) et à la vente à emporter (32 % contre 22 %). La livraison est plébiscitée par les 18-25 ans tandis que les personnes de 25-45 ans sont celles ayant le plus recours à la vente à emporter.

La fréquentation des différents services a diminué quel que soit le type de services même si certains publics restent attachés à certains d'entre eux, à l'image de la coiffure pour les seniors ou de l'entretien automobile pour les jeunes.

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Les différentes phases de la crise ont engendré des transformations de la consommation et une modification du rapport des ménages à la consommation dans un contexte particulier pouvant favoriser expérimentations et prises de conscience.

La crise et le confinement ont généré une épargne forcée des ménages estimée à 6 milliards d'euros pour les Hauts-de-France entre février et septembre 2020. Cette chute de la consommation peut soit constituer une ressource pour un rebond avec une surconsommation ou au contraire se traduire par une modification durable du niveau de consommation d'une partie des ménages. D'un point de vue macro-économique, la baisse de la consommation et la non mobilisation de cette épargne forcée accentueraient les effets économiques de la crise pouvant provoquer une réduction du niveau de vie.

La fermeture de nombreux commerces et les contraintes liées aux règles sanitaires ont accru le recours au numé-

rique pour différents usages, les premiers bénéficiaires étant les grandes plateformes en ligne. Un maintien d'un niveau d'activité élevé de l'achat en ligne hors des commerces physiques provoquerait une perte importante pour les commerces traditionnels du centre-ville. La crise sanitaire peut également renforcer le caractère hygiéniste de la société et favoriser les achats limitant les contacts physiques.

Dans le même temps, la crise sanitaire a fait émerger des formes de solidarités envers les producteurs et commerces locaux et indépendants. Cette tendance peut renforcer les commerces de centre-ville.

Les évolutions sociétales en matière de consommation vers une consommation plus responsable constituent également d'importants facteurs de changement et de transformation de la demande de consommation à destination des centres-villes.



# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## DES PRATIQUES DE CONSOMMATION PRIVILÉGIANT L'UTILITÉ DANS UN CONTEXTE BUDGÉTAIRE CONTRAINT

Les impacts économiques de la crise sanitaire sont importants entraînant une baisse de pouvoir d'achat des ménages se concentrant sur des dépenses non compressibles ou prioritaires et réduisant les possibilités de consommation plus qualitative. La recherche d'efficacité dans l'acte d'achat et la facilité d'accès au numérique accélèrent le développement de la consommation en ligne sur tout type de plateforme. Les périphéries plus accessibles en voiture, mode de déplacement qui reste privilégié par les ménages, sont renforcés pour les achats physiques comme pour les achats en ligne. Les drives et click and collect se multiplient au sein des centres commerciaux de périphérie. L'attractivité commerciale des centres-villes continue de diminuer. Les magasins de centre-ville sont remplacés par des showrooms développés par de grandes plateformes afin de développer leur vente en ligne.

## UNE RECHERCHE DE CONSOMMATION RESPONSABLE FAVORABLE AU CENTRE-VILLE

La crise sanitaire et la prise de conscience des enjeux climatiques a renforcé la volonté d'une consommation plus responsable et la recherche de bien-être. Les consommateurs sont à la recherche de producteurs et de commerces engagés pour leurs différents achats de biens et services. Ils privilégient les achats dans des magasins spécialisés mettant en avant des valeurs éthiques dans leur production et leur approvisionnement. Soucieux de réduire l'impact global de leur consommation, les ménages privilégient les conditionnements réduisant leur impact et les magasins accessibles en modes actifs ou en transports en commun. Les pouvoirs publics accompagnent cette évolution, notamment via la mise en place de paniers solidaires qui permettent aux ménages à faibles revenus d'accéder à des produits alimentaires bio ou locaux à moindre prix.

## UNE DUALITÉ DES ACHATS IMPOSÉE PAR LES ARBITRAGES BUDGÉTAIRES

Le souhait d'une consommation responsable se heurte aux contraintes budgétaires des ménages dont le pouvoir d'achat stagne durablement suite à la crise sanitaire et à ses conséquences économiques. Seuls les ménages les plus aisés réussissent à dégager des marges de manœuvre suffisantes pour avoir une consommation en phase avec leurs aspirations. Pour la majorité, leur souhait d'une consommation qualitative ou plus responsable se limite à quelques postes budgétaires en fonction de leurs aspirations. Les magasins hyperspécialisés se développent en centre-ville pour répondre à ces attentes tandis que les zones périphériques continuent à accueillir l'essentiel de la consommation de masse.



# SOCIÉTÉ DES LOISIRS

## DÉFINITION ET ENJEUX

La notion de société des loisirs renvoie au gain de temps libre obtenu à la fois par la réduction du temps de travail et la réduction du poids des corvées ménagères sur longue période ainsi que grâce aux gains d'espérance de vie. Il s'agit du temps dont on dispose en dehors des occupations habituelles, celui pendant lequel il est permis de faire ce qu'on l'on désire. Ce temps de loisirs disponible se retrouve en partie affecté à des activités culturelles et récréatives.

Les loisirs sont intimement liés au tissu urbain : ils transforment l'espace public. Ainsi un loisir de masse comme le cinéma, plus précisément les lieux qui accueillent ce loisir (les salles de cinéma), a une influence sur l'équilibre ou le déséquilibre entre centre et périphérie (Éric Blin). Au-delà du bâti, ils influencent largement les espaces urbains via la création de promenades, de jardins, de parcs. Les achats d'équipements destinés aux loisirs font également évoluer les commerces et ont donc un effet sur les activités pré-

sentes dans les centres-villes. La dimension loisirs du centre-ville s'exerce également sur des plages horaires étendues, incluant la vie nocturne des villes et ayant des implications en matière de politiques temporelles. Pourtant, si le besoin de « se divertir » peut *in fine* être considéré comme un besoin humain essentiel, la fonction ludique et récréative des villes n'est pas toujours mise en avant, effacée derrière les enjeux majeurs du logement et du commerce.

Les enjeux de cette variable sont donc multiples : transformation du tissu commercial des centres-villes, développement d'activités récréatives dans les zones commerciales, création et mise en place d'animations dans les villes au sens large pour renforcer la dimension loisirs de la ville (festivals, manifestations diverses, animations commerciales type marchés de Noël...) qui transforment le vécu du centre-ville et donc son attractivité.

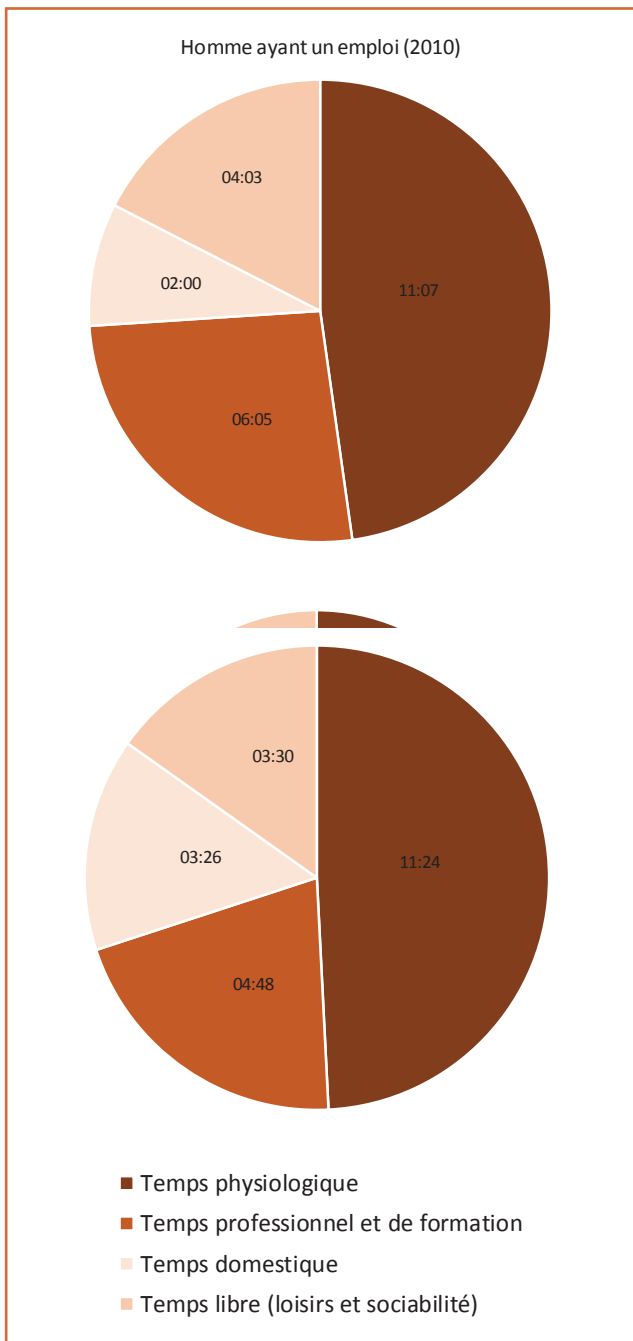
PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

La question des loisirs peut être appréhendée sous trois aspects : d'une part le temps consacré aux loisirs par les individus, d'autre part le budget, et, enfin, l'importance, la valeur attachée aux loisirs.

L'INSEE définit le temps libre comme un temps de loisirs et de sociabilité (hors repas), un temps qui n'est consacré ni aux besoins physiologiques (sommeil, repas, toilette), ni à l'activité professionnelle ou éducative, ni aux tâches domestiques (qui incluent les enfants).

**figure 1 : Répartition des temps journaliers des actifs en emploi**



Source : Insee, enquêtes Emploi du temps 2009-2010 (dernière édition disponible) Il s'agit de moyennes par jour, y compris samedi, dimanche et vacances ; il faut multiplier par 7 pour obtenir la durée hebdomadaire de travail.  
 Lecture : en 2010, les actifs occupés masculins consacrent 11h07 à priori de leur journée à des activités physiologiques.  
 Champ : personnes de 15 ans et plus en France métropolitaine.

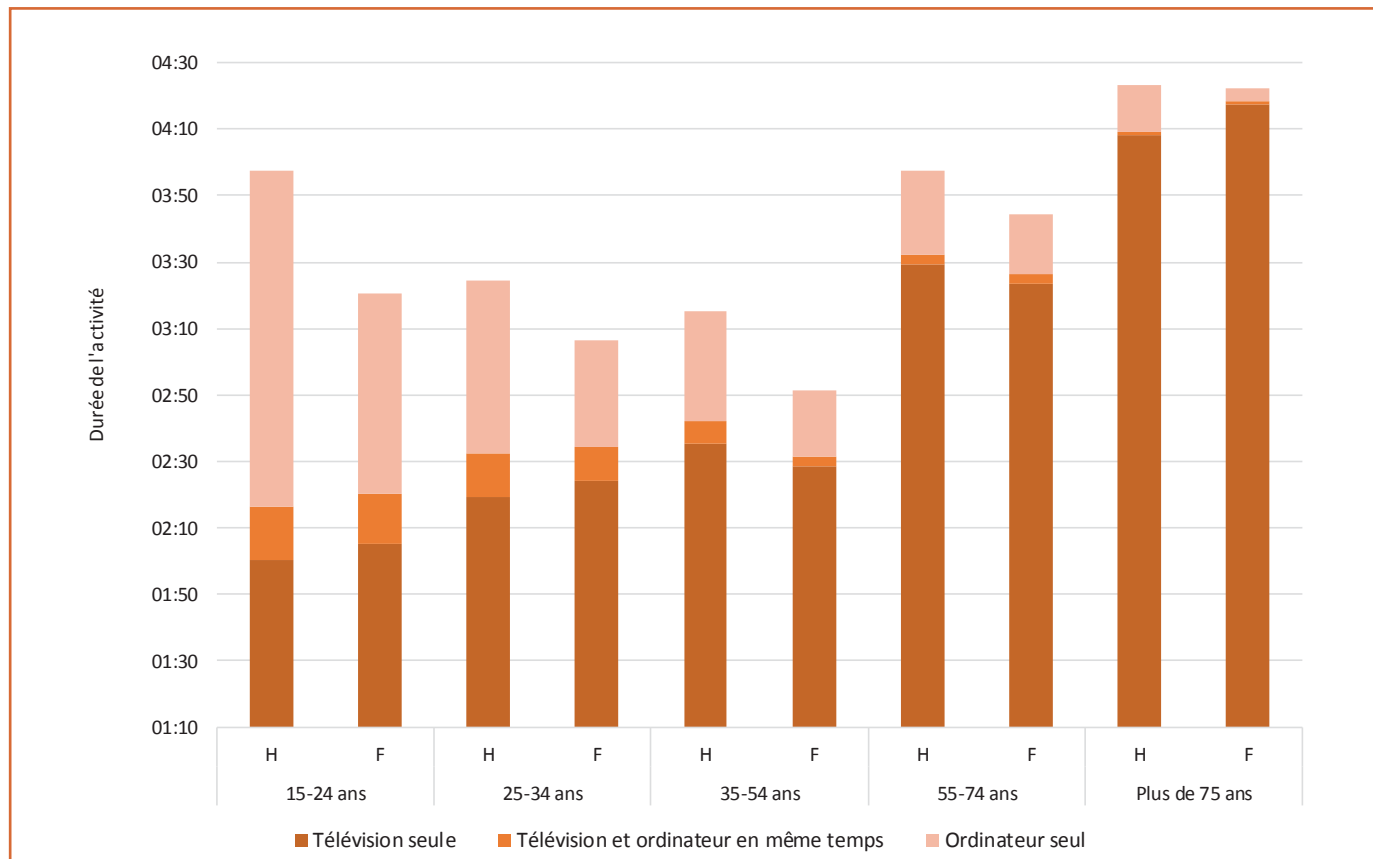
Selon le Crédoc, le temps libre des Français a augmenté de 47 minutes par jour entre 1986 et 2010, passant de 7h19 à 8h06. Ce gain s'est effectué sur le temps consacré au sommeil et à la toilette (-12 minutes), sur le temps de travail ou d'études (-25 minutes) et sur celui des travaux ménagers (-23 minutes). Ce temps disponible a notamment bénéficié aux loisirs, les Français y consacrant 37 minutes de plus par jour. Le temps disponible n'est cependant pas égal entre les femmes et les hommes : celles-ci consacrent davantage de temps aux tâches domestiques que les hommes, et bien que ce temps dévolu aux corvées ménagères soit en diminution, elles disposent toujours de moins de temps de loisirs que les hommes.

Cette évolution vers un plus grand temps de loisirs s'inscrit dans une tendance mondiale plus générale : au fur et à mesure que le niveau de vie s'élève dans un pays, la population aspire à davantage de loisirs et de temps libre. Ainsi selon le Crédoc, « les pays avec un fort niveau de de vie sont à la fois ceux où la durée du travail est la plus faible et le budget loisirs le plus important ».

Au niveau des activités possibles pour occuper ce temps libre, les choix sont vastes et les préférences très individuelles, mais la majeure partie des occupations se font à domicile, dans la sphère privée. La télévision et les écrans en général occupent ainsi la majeure partie du temps disponible des individus. Les Français passent ainsi en 2010 2h30 par jour devant un écran pour des raisons non professionnelles (la télévision pour les plus âgés, les ordinateurs et internet en général pour les plus jeunes). Internet et l'ordinateur sont des activités plus masculines (au moins jusqu'en 2010), avec 30 min de plus pour les hommes que pour les femmes, quel que soit l'âge.



figure 2 : Temps passé devant un écran selon l'âge et le sexe et par jour

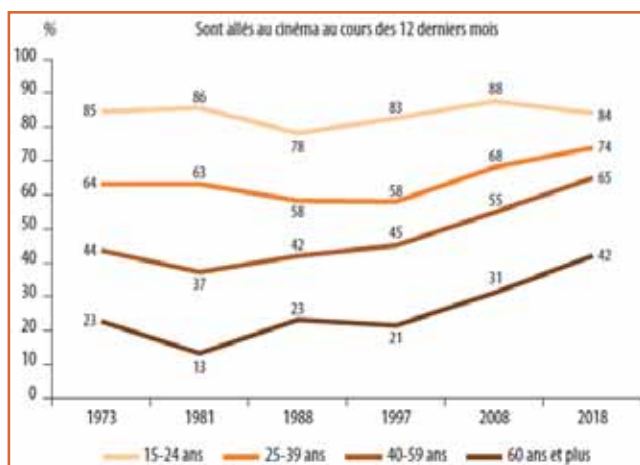


Source : Insee, enquête Emploi du temps 2009-2010

Lecture : Les hommes de 15 à 24 ans passent en moyenne par jour 2h02 minutes devant la télé, 16 minutes devant la télévision mais en utilisant aussi un ordinateur, et 1h23 devant un ordinateur uniquement.

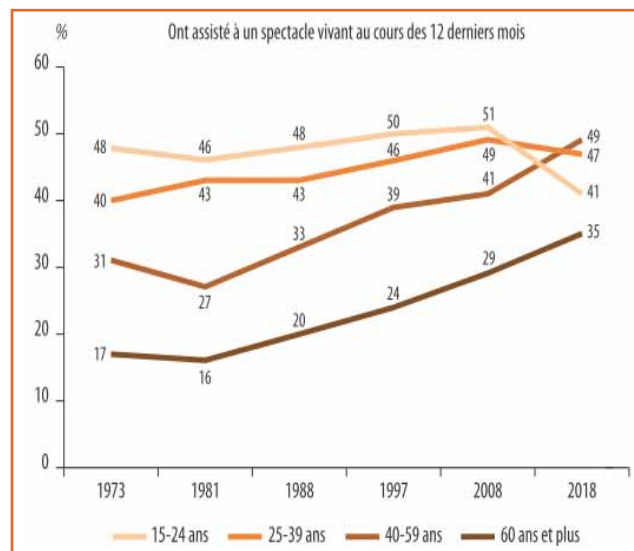
L'évolution des pratiques culturelles et récréatives (source : Enquête sur les pratiques culturelles) illustre la place prise par les loisirs dans le mode de vie français : sur longue période, les pratiques culturelles se sont diffusées à l'ensemble des classes d'âge. Dans les années 70, les jeunes (moins de 25 ans) avaient une fréquentation significativement plus élevée des lieux culturels (cinémas, spectacles vivants, etc.). À partir de la fin des années 90, cette pratique s'étend aux groupes plus âgés, notamment les plus de 60 ans. Si en 1974, seulement 17 % des plus de 60 ans avaient assisté à un spectacle vivant contre 48 % des moins de 25 ans, ce taux a doublé pour atteindre les 35 % en 2018, soit plus que 6 points d'écart avec les moins de 25 ans.

figure 3 : Fréquentation des salles de cinéma selon l'âge, 1973-2018



Source : Enquête sur les pratiques culturelles, 1973-2018, DEPS, Ministère de la Culture, 2020

figure 4 : Fréquentation des spectacles vivants selon l'âge, 1973-2018



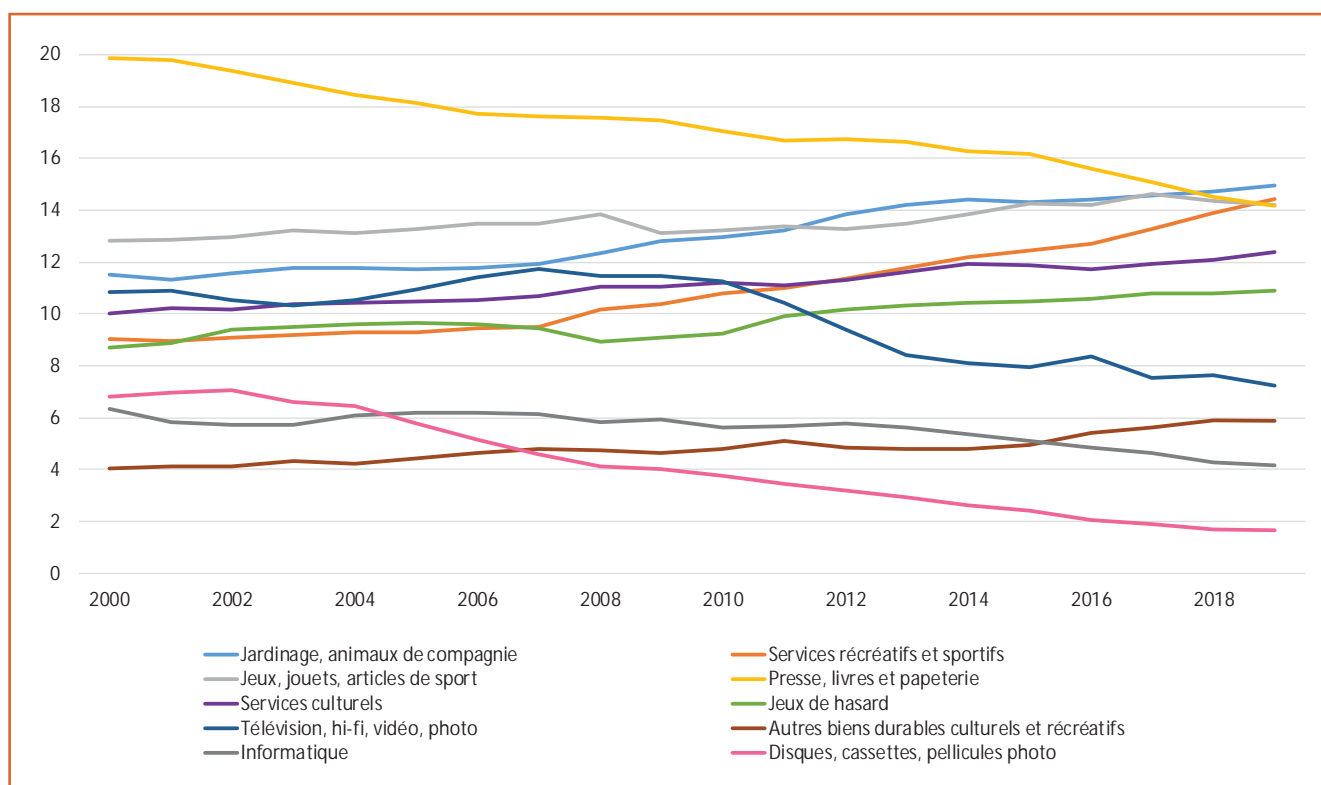
Source : Enquête sur les pratiques culturelles, 1973-2018, DEPS, Ministère de la Culture, 2020

Les dépenses consacrées aux loisirs (y compris la culture) sont également en augmentation, avec la part du budget des ménages passant de 6,5 % en 1959 à 8,1 % en 2012. Sur la période récente, le budget consacré aux livres a fortement diminué, en lien avec la baisse de la lecture, notamment chez les hommes. De premier poste budgétaire en 2000, la part des dépenses livre/presse/papeterie a diminué de plus de 5 points, passant derrière le poste jardinerie/animaux de compagnie, le poste services récréatifs et sportifs (sport, location de matériel sportif, fêtes foraines,

parcs d'attractions, week-ends, etc.) pour atteindre le niveau du poste jeux/jouets/articles de sport. La baisse de

la part des budgets matériel électronique, hi-fi et informatique est à rapprocher plutôt d'un effet-prix trompeur.

figure 5 : Dépenses culturelles et de loisirs (en % des dépenses culturelles et de loisirs totales)



Source : Insee, comptes nationaux - base 2014

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

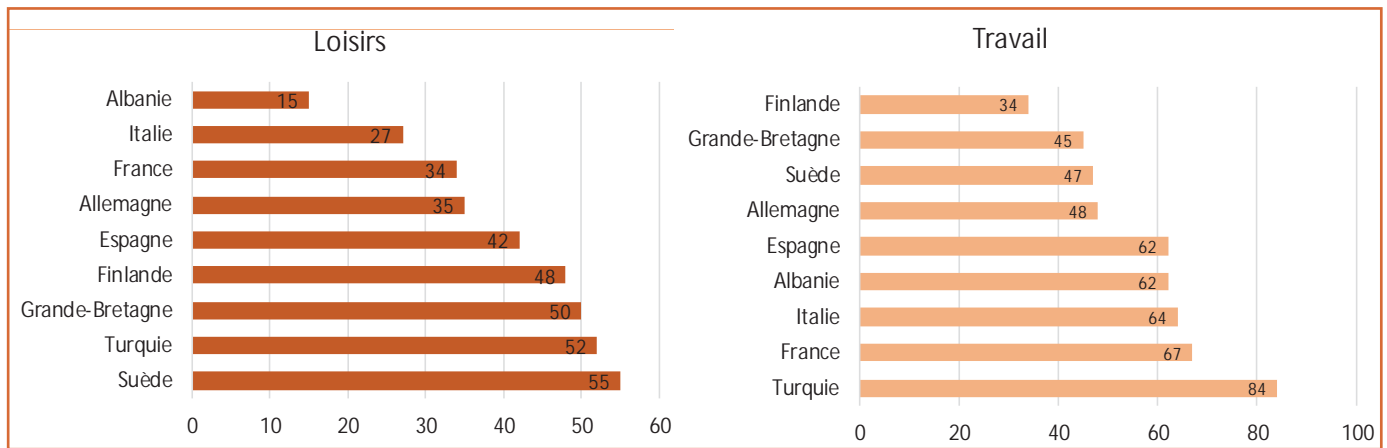
### QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

La place des loisirs en France est dans la moyenne européenne, en dessous de ce qu'elle est dans les pays nordiques, au Royaume-Uni et en Allemagne, où les dépenses de loisirs s'élèvent plutôt à 10 % du budget des ménages. Par ailleurs, toujours selon le Credoc, les Français se distinguent par un surinvestissement de la sphère professionnelle : « *contrairement à une idée reçue, ce ne sont pas les temps libre et les loisirs qui occupent une place prépondérante dans la vie des Français, mais plutôt le travail. [...] La France arrive dans ce domaine parmi les dix pays les plus attentifs à la vie professionnelle sur les quarante-sept étudiés.* » Pour le Crédoc, cette place prépondérante du travail dans les valeurs françaises freine le développement des loisirs en France et la convergence avec les autres pays développés.



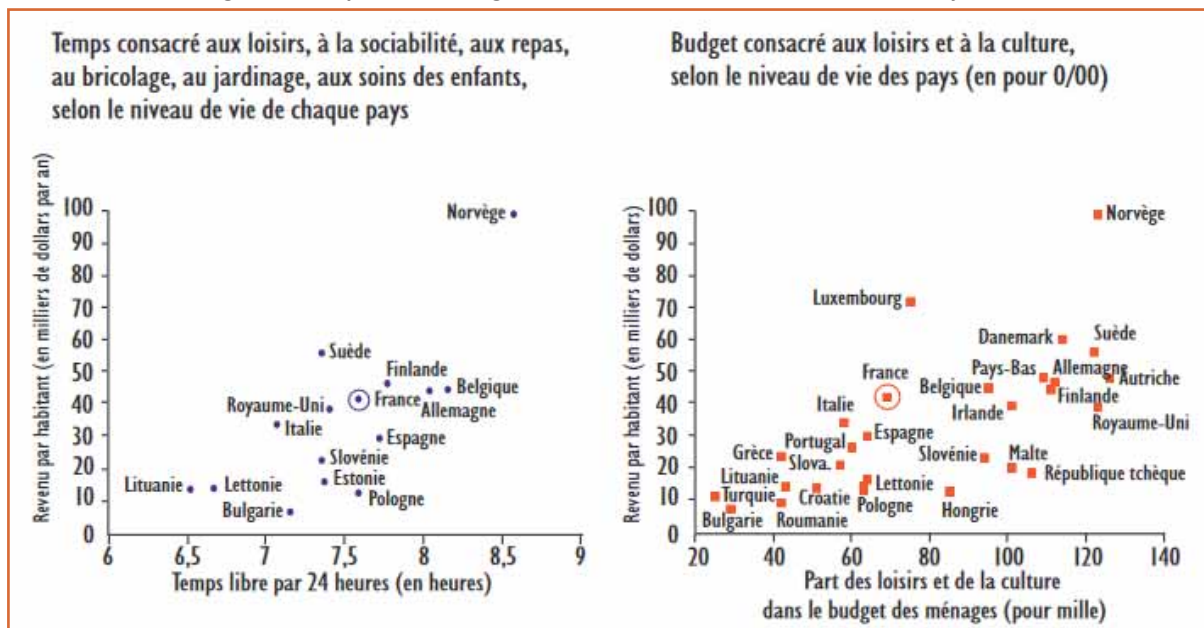
© Région Hauts-de-France

Figure 6 : Pouvez-vous me dire si, dans votre vie, le travail, les loisirs sont très importants, assez importants, peu importants, ou pas importants du tout (% très ou assez importants)



Source : Exploitation CRÉDOC de l'enquête European Values Survey vague 2008-2010 ; Les loisirs dans l'ombre de la valeur travail en France, CRÉDOC

Figure 7 : Temps libre et budget consacré aux loisirs : la France dans la moyenne



Source : Exploitation CRÉDOC de l'enquête European Values Survey vague 2008-2010 ; Les loisirs dans l'ombre de la valeur travail en France, CRÉDOC

La place des loisirs en France est également étroitement liée à la vie sociale : plus qu'ailleurs selon le Crédoc, les loisirs (sport, cinéma, visite de musée ou d'un lieu de patrimoine) sont vus comme une « opportunité de passer du temps avec des proches, de tisser ou renforcer des liens d'amitié ou des liens familiaux. L'appétence pour les loisirs relationnels est particulièrement forte chez les hauts revenus et les femmes. »

La crise sanitaire et les multiples confinements et restrictions d'activités qui en ont découlé ont eu un impact sur les occupations disponibles. Les activités impliquant une forte dimension relationnelle ont été particulièrement restreintes, amenant les individus à se replier sur la sphère privée. L'année 2020 s'est ainsi caractérisée par une forte croissance des dépenses de loisirs numériques et de loisirs en ligne. La vidéo à la demande a explosé : +31 % d'abonnements pour Netflix, +29 % pour Apple. L'ObSoCo évoque ainsi de profonds « changements de modes de consommation », avec des dépenses centrées sur le foyer : équipements de cuisine (+34 % de ventes pour les robots multifonctions). Les produits culturels ont également connu une hausse des ventes : +9% pour les bandes dessinées,

+63% pour les puzzles. Les jeux de société (+10% dans un marché global du jeu/jouet en net recul), les machines à coudre (+70 % pour les machines à coudre Singer), les articles de jardinage (+8,1 % pour les jardineries) et de bricolage (+4,8 % pour les enseignes spécialisées) ont également connu des ventes records.

Les loisirs font également évoluer l'aménagement des espaces publics et privés.

Dans le secteur privé, les zones commerciales, confrontées pour certaines à une baisse d'attractivité (cf. fiche immobilier commercial), mises en difficulté par le e-commerce et anticipant de nouvelles restrictions réglementaires sur le commerce de périphérie, ont identifié les loisirs comme un des leviers principaux pour attirer la clientèle. Si les loisirs se sont installés de longue date dans la périphérie commerciale, avec notamment les cinémas ou les bowlings, la transformation des zones commerciales périphériques en zones de loisirs s'accroît, avec le développement d'une offre de loisirs plus importante et diversifiée pour différents publics et budgets (fitness, trampoline, parcours, laser-game, escape-game ou encore expérience de chute libre et simulateur de conduite...).

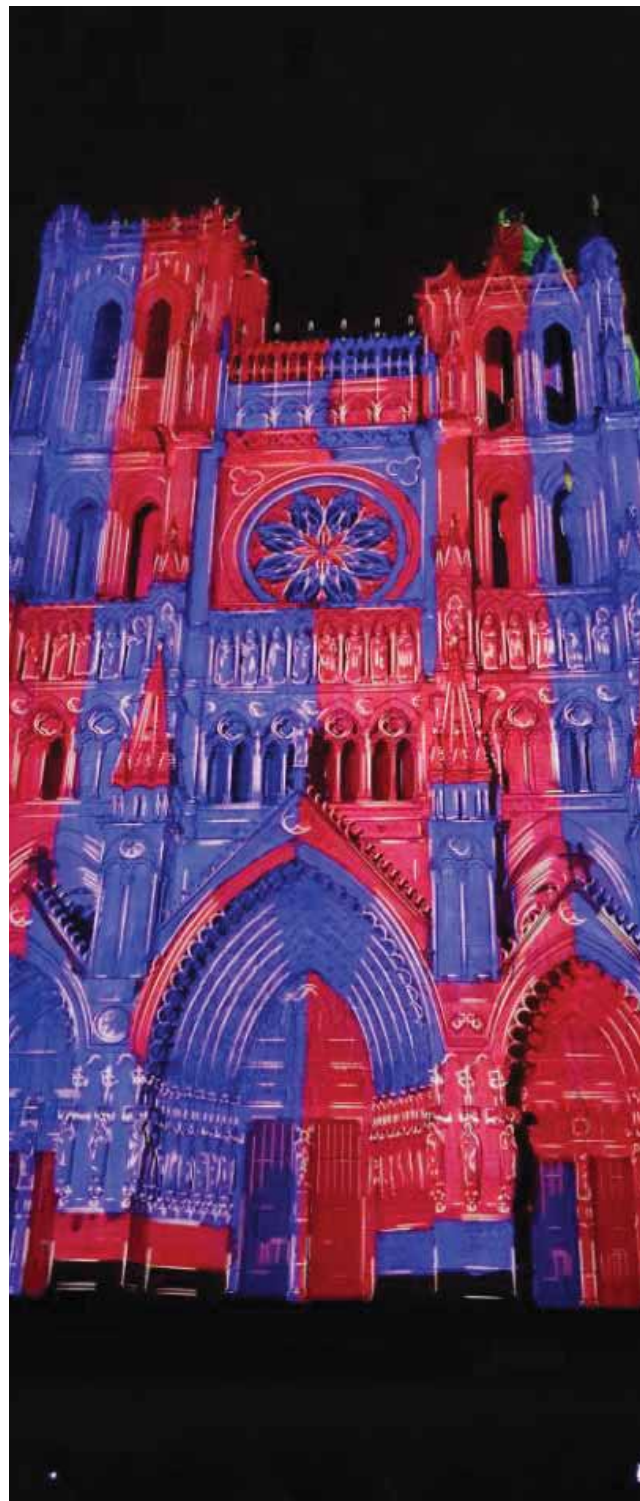


Les centres-villes disposent également d'une forte connotation récréative, la dimension commerciale étant souvent indissociable de la dimension loisirs, dans une relation stratégique qui bénéficie également de la présence importante des activités de restauration. Les rues piétonnes, qui allient promenade et achats de biens et services, sont emblématiques de cette complémentarité. Comme les zones commerciales, de nouveaux espaces de loisirs privés y font leur apparition, à l'image des « escape rooms » dont plus de 1900 salles ont ouvert depuis 2015 (également présent dans les zones commerciales). Les musées et les lieux patrimoniaux évoluent également pour renforcer leur dimension de loisirs, en s'appuyant notamment sur les nouvelles technologies, en particulier de réalité virtuelle, mais aussi en promouvant de nouvelles approches pédagogiques pour renforcer leur dimension ludique. C'est ainsi qu'un nouveau concept muséographique comme l'Atelier des Lumières à Paris a pu rencontrer un vif succès.

Dans la sphère publique, cette dimension loisirs est également renforcée par les choix d'aménagement des pouvoirs publics. Les aires de jeux pour enfants, un des premiers contacts des tout-petits avec les loisirs extérieurs, gagnent de l'ampleur, après une période de désinvestissement pour cause de risque juridique : à Amiens, la ville a ainsi transformé l'aire de jeux du Square Jules Bocquet autour de l'univers de Jules Verne. Ces aires de jeux sont désormais davantage perçues comme source d'espaces publics qualitatifs intéressants à développer pour la ville. La création d'un miroir d'eau (à Bordeaux, à Nantes) fait également partie de ces aménagements destinés à renforcer la dimension ludique du centre-ville, en lien avec la mise en valeur patrimoniale de la ville, spectacle de son et lumière projeté sur la cathédrale). La ville devient ainsi un « lieu d'expériences et d'attractions », comme l'illustre de façon emblématique le dragon de la ville de Calais.

Publics ou privés, les événements éphémères sont également des loisirs en forte croissance, et permettent de créer des rendez-vous autour de temps forts saisonniers (marchés de Noël, festivals, fêtes populaires...). Ils peuvent faire partie d'un dispositif d'urbanisme transitoire, occuper une friche dont la nouvelle destination n'est pas encore déterminée, à l'image du festival amiénois de BD « On a marché sur la bulle » qui a occupé une ancienne halle Sernam de la SNCF. Les loisirs peuvent aussi investir les lieux interstitiels difficiles à exploiter de façon traditionnelle : lieux souterrains, zones proches de viaducs, etc.

Cette évolution est influencée par l'essor de l'activité en ligne, et notamment le bouche-à-oreille numérique qui favorise la recherche d'expériences originales. Les réseaux sociaux jouent un rôle indéniable dans la diffusion de nouvelles pratiques de loisirs. Les restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire semblent de leur côté renforcer la dimension locale des loisirs, qu'on cherche désormais à proximité de son domicile.



© Région Hauts-de-France

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Plusieurs facteurs peuvent jouer sur la place des loisirs dans les habitudes des Français.

La France pourrait d'abord connaître un phénomène de rattrapage vis-à-vis des autres pays européens, convergeant ainsi vers un modèle de société où les loisirs tiennent une place centrale.

La crise sanitaire et les restrictions imposées aux Français pourraient influencer de deux façons différentes les pratiques. D'une part, la frustration subie peut entraîner une forte demande de loisirs en compensation, notamment des activités sociales (restaurants, bars, tourisme). La crise sanitaire peut également, d'autre part, avoir donné goût aux Français pour des activités se déroulant dans la sphère privée (bricolage, jardinage, cuisine, couture...) ou en pleine nature (balades, randonnées, vélo...), dont beaucoup ont pu être privés pendant cette période.

La crise économique attendue après la crise sanitaire peut avoir comme effet corollaire de renforcer la valeur travail au détriment des loisirs comme cela a été le cas après la crise de 2008, la crainte de perdre son emploi jouant un rôle moteur dans l'investissement professionnel. Elle entraîne également une baisse de niveau de vie pour une partie des ménages, lesquels ne peuvent plus pratiquer d'activités de loisirs payants. La pression sur les finances des collectivités pourraient également les amener à faire des choix budgétaires les détournant du domaine des loisirs.

Les choix politiques en matière de réglementation du temps de travail joueront également un rôle majeur dans le temps libre laissé à disposition des Français.



# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## LA CRISE SANITAIRE ET LA CRISE ÉCONOMIQUE ENTRAÎNENT UNE DIMINUTION DES LOISIRS, QUI SE REPLIE SUR LA SPHÈRE PRIVÉE

Les habitudes prises pendant le confinement se combinent à la crise économique (baisse du budget disponible) pour réduire la place des loisirs, et surtout des loisirs extérieurs monétarisés. La valeur travail reste mise en avant, le temps de travail ne se réduit pas volontairement. Les événements festifs et sociaux ne retrouvent pas l'ampleur d'avant crise, les Français n'apprécient plus autant la foule après plus d'une année de restriction sociale. Les centres-villes perdent de l'attractivité comme pôle commerçant et de loisirs.

## LES CENTRES-VILLES SONT CONCURENCÉS PAR LES ZONES COMMERCIALES COMME LIEU DE LOISIRS

La place des loisirs retrouve son niveau d'avant la crise sanitaire, mais reste en deçà de ce qu'elle peut être dans les pays les plus avancés d'Europe. Les centres-villes restent une destination de loisirs importante, mais ils sont concurrencés par les zones commerciales qui cherchent à contrer les limites mises à leur développement commercial en déployant les activités récréatives et de loisirs.

## LA CRISE SANITAIRE ET LES CONFINEMENTS ENTRAÎNENT UN EFFET REBOND QUI RENFORCE LES CENTRES-VILLES

Les valeurs françaises se rapprochent du modèle nord-européen, la place du travail diminue, à la fois par un recours choisi au temps partiel et par la poursuite de la baisse réglementaire du temps de travail. Les restrictions subies pendant la crise sanitaire ont fortement pesé sur le moral des Français, qui ressentent un fort besoin de renouer avec leur mode de vie d'avant et surtout de sortir de chez eux. On observe même un effet rebond similaire aux « années folles » d'après la Première Guerre mondiale, avec une appétence décuplée pour les activités sociales et festives. Les centres-villes sont en première ligne pour répondre à cette demande accrue.





# ARTICULATION DES TEMPS DE VIE

## DÉFINITION ET ENJEUX

Les équipements de la ville rythment cette dernière par les échanges et les flux qu'ils génèrent entre marchandises, activités, habitants, usagers et visiteurs. Les horaires des structures d'accueil de la petite enfance, des établissements scolaires, des entreprises, des administrations, des équipements culturels, sportifs et de loisirs, des commerces et de leurs livraisons interagissent avec les transports individuels et collectifs et impactent la fréquentation de la ville et de ses espaces publics.

Considérer la ville sous le prisme des temps permet de mieux comprendre son fonctionnement (heures et jours de pointe, congestion des accès, usages et présences dans l'espace public, réponse ou non aux besoins de services...) ainsi que les déterminants de celui-ci. On peut penser aux modes d'organisation personnelle ou familiale, au partage des tâches entre les femmes et les hommes, à la place

du travail, à la vie sociale, mais aussi à la démographie et l'habitat... Ces déterminants sont porteurs de représentations culturelles qui évoluent lentement et influencent profondément les routines quotidiennes.

Le sujet des temps, transversal par essence, croise des enjeux d'organisation du territoire, des enjeux économiques et sociaux, ainsi que des enjeux sociétaux qui révèlent de profondes inégalités selon que le temps est contraint ou choisi. Il transforme la manière de concevoir les politiques des collectivités.

Le temps est un sujet en soi. Il permet aussi une nouvelle lecture de la ville et du territoire. Le centre-ville en est un concentré.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

**Les temps de la ville et du territoire, reflet des transformations de l'économie, de la société et des modes de vie**

Pendant longtemps, l'heure qui rythmait une localité symbolisait un pouvoir : pouvoir spirituel avec le clocher et l'horloge, pouvoir civil avec le beffroi dans les villes du nord de la France, pouvoir de l'économie avec les sirènes des usines (cf. « Quand les sirènes se taisent » de Maxence Van der Meersch), ou celles des navires dans les villes portuaires. Ce pouvoir correspondait aussi à une proximité entre l'habitat et le lieu de travail, entraînant un lien étroit entre le temps des individus et le temps de la cité.

Ce modèle a considérablement évolué. La donne en matière d'organisation du travail, de déplacements et d'habitat a en effet été considérablement modifiée par différents

facteurs : tertiarisation de l'économie, révolutions des modes de transport (technologie, vitesse), ère numérique, transformations sociétales majeures du XX<sup>ème</sup> siècle comme les réductions du temps de travail, l'allongement du temps libre, l'accès aux congés, l'accès des femmes au marché du travail, l'accès à des niveaux de formation de plus en plus élevés... Une telle transformation s'est traduite, d'une part dans un sentiment d'accélération des rythmes, d'autre part dans un décalage croissant entre des temps collectifs et des temps individuels générant des conciliations difficiles.

**Des transformations spatiales du territoire qui se traduisent aussi dans les temps de la ville**

Après les reconstructions d'après-guerre et la réalisation de logements collectifs en masse, la demande croissante

de logements individuels, conjuguée à l'essor de l'automobile, a transformé les périphéries des villes françaises. La multiplication de zones d'activités, de centres commerciaux mais aussi de complexes de loisirs périphériques a ainsi fragilisé la présence de commerces en cœur de ville et l'animation de ce dernier. Le mouvement a été amplifié par la progression de la périurbanisation. Les conséquences en sont visibles par tout un chacun : un espace péri-urbain qui devient parfois un espace dortoir mais se vide en journée et pendant la semaine ; des zones commerciales et leurs équipements de loisirs qui deviennent des espaces tampons, certains habitants des espaces environnants ne venant plus en ville pour leurs achats ou leurs loisirs.

Les rythmes, les pulsations de la ville, autrefois bien identifiés, se sont de plus en plus diversifiés. Ainsi, les heures de pointe d'entrée ou de sortie d'agglomération se sont étalées, la pause méridienne a fait place à la journée continue dans certains commerces, services et équipements. Les mobilités quotidiennes domicile-travail sont devenues « zigzagantes » et se sont faites de plus en plus de périphérie à périphérie. Les horaires individuels sont devenus de plus en plus désynchronisés par rapport aux horaires classiques des équipements, des administrations, des commerces, expliquant en partie la dévitalisation des centres-villes.

### Un temps ou des temps de la ville ?

Les évolutions précédemment décrites ont permis d'attirer l'attention sur le fait que la ville, l'espace public et les transports sont le théâtre de différents temps : temps de l'enfant, temps de l'étudiant, temps des seniors, temps des salariés, temps des indépendants, temps des chômeurs... Ces temps interagissent avec le temps du travail, le temps libre, le temps de la mobilité, le temps du repos, le temps de la famille, le temps personnel, le temps de l'associativité, le temps de la fête... qui peuvent être considérés au quotidien comme tout au long de la vie. La rencontre ou la non-rencontre de ces temps et des personnes concernées est un enjeu majeur de cohésion sociale.

### Le temps, vecteur de connexion entre des politiques

Depuis les années 1980 – 1990, différentes collectivités s'intéressent à ces questions et les intègrent dans leurs politiques. Ce mouvement est né en Italie sous l'impulsion de femmes qui souhaitaient voir leur place davantage reconnue dans la vie de la cité. Des Bureaux des temps ont ainsi vu le jour dans différentes villes et agglomérations de France, d'Allemagne, d'Espagne, des Pays-Bas. En France, l'intérêt pour ces questions a été notamment renforcé au tournant des années 2000 par les lois Aubry relatives à l'aménagement et à la réduction du temps de travail. C'est ainsi que le gouvernement a commandé à Edmond Hervé, député-maire de Rennes, un rapport sur « Le temps des villes » en 2001 et que la DATAR, dans le cadre de ses réflexions prospectives, a animé un groupe « Temps et Territoires ». En 2010, le Conseil de l'Europe a considéré que le « droit au temps » était un droit fondamental.

Suite aux travaux de la DATAR, des collectivités déjà engagées dans des politiques des temps ont décidé de se regrouper au sein de l'association « Tempo Territorial », qui accueille également des chercheurs, des associations et toute personne physique s'intéressant à ce champ. C'est

ainsi que dans le cadre de la mise en œuvre de son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT), la Région Nord-Pas de Calais a fait partie de Tempo Territorial de 2008 à 2015. La Métropole Européenne de Lille, également membre de cette association, a créé son Bureau des Temps en 2014 à la suite notamment de l'élaboration de son Plan Climat Energie. Les deux collectivités ont noué à partir de 2014 un partenariat permettant de mener une expérimentation sur la question des heures de pointe.

Les politiques temporelles menées par les collectivités impliquées concernaient au départ l'égalité femme-homme, l'accueil de la petite enfance, l'égalité des chances à travers le temps périscolaire, la démocratisation de l'accès à la culture, la facilitation des démarches administratives. Elles se sont progressivement élargies aux mobilités, à l'aménagement urbain, aux questions de complémentarité rural/urbain, et ont intégré les problématiques de durabilité.

Le temps de la nuit est devenu un thème en soi. Le champ couvert est vaste, car il amène à s'intéresser aussi bien à des activités, à des animations, à du ressenti (la lumière, le sentiment de sécurité) qu'à des nuisances, à des conflits d'usage et par conséquent à la population concernée.

Amsterdam et Rotterdam ont ainsi institué des maires de la nuit dans les années 2000. En France, différentes animations originales se sont développées à l'initiative de l'État (nuit des musées) ou des collectivités (fête des lumières de Lyon, nuit blanche de Paris, nuit des Soudeurs de Granville, nuit des arts de Roubaix...). La question de la régulation des usages et de l'apaisement dans des quartiers extrêmement fréquentés tard en soirée est à l'origine de la nuit des quatre jeudis à Rennes, dont le principe est d'offrir chaque jeudi des possibilités différentes d'animation via l'art, le sport, la découverte de talents...

À travers ces différentes initiatives, il s'agit, selon le sociologue Jean-Yves Boulouin, de canaliser, de réveiller, ou encore de veiller sur la nuit.

La nuit devient ainsi dans certaines villes un sujet de politique publique, et des chartes de la nuit ont vu le jour dans des villes comme Lille, Rennes, Paris, Lyon... Après avoir adopté deux chartes de nuit en 2003 et 2014, la ville de Lille a décidé en octobre 2021 d'installer un Conseil de la nuit. Regroupant des exploitants de bars/discothèques, des riverains, des représentants des noctambules, des représentants d'associations et d'élus municipaux, il fonctionnera en cinq commissions : « réguler la vie locale » ; « ouvrir le dialogue riverains-professionnels », « promouvoir l'attractivité de la vie nocturne », « lutter contre la discrimination et le harcèlement », « prévenir les risques de santé, comme l'hyper-alcoolisation ».

Ces différentes démarches mettent en exergue la nécessité d'une meilleure connaissance des pratiques, des usages, des fonctionnements particuliers des activités et de l'emploi... Des études permettant de disposer de données chiffrées, des observations in situ du fonctionnement de la ville la nuit (traversées nocturnes d'observation) constituent à cet égard des sources précieuses pour étayer un diagnostic.

Deux caractéristiques sont communes à ces différentes approches et réalisations concrètes :

- elles ont un souci d'égalité, de cohésion sociale et d'amélioration de la qualité de vie,

- le processus d'élaboration des politiques des temps est essentiel et signifie de mettre autour de la table les collectivités, les employeurs, les opérateurs de transports et les citoyens.



© Région Hauts-de-France

## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

### Des chiffres qui détrompent parfois des idées reçues

Le Bureau des Temps de Rennes-Métropole a rassemblé en 2017 un certain nombre d'indicateurs et d'éléments tirés de travaux de l'INSEE, de la DREES, du ministère du travail, du ministère des solidarités et de la santé (DARES), du CREDOC ou encore de travaux de sociologues, dans une exposition sur le temps enjeu de société. Il y apparaît notamment des éléments qui interpellent le fonctionnement de la ville et du centre-ville :

- l'espérance de vie est passée de 500 000 heures en 1900 à 700 000 heures actuellement,

- le temps de travail a été divisé par deux par rapport à 1900, ne représentant que 10 % du temps sur une vie entière ; le temps libre a été multiplié par 5,

- la semaine « classique » de travail du lundi au vendredi en journée ne concerne que 37 % des salariés. 15 % travaillent la nuit, 19 % travaillent à temps partiel, 48% travaillent le samedi, 28 % travaillent le dimanche, 15 % n'ont pas de repos hebdomadaire de 48 heures, 10 % ne connaissent pas leurs horaires à l'avance,

- la vitesse a permis d'allonger les distances : en 1960 la distance moyenne domicile-travail était de 5 km ; elle est aujourd'hui de 30 km aller-retour,

- la multiplication des motifs de déplacements fait augmenter le temps de déplacement quotidien hors domicile travail (52 mn par jour actuellement, soit 13 mn de plus en 25 ans),

- le temps libéré des uns repose sur le temps contraint des autres : crèches et garderies pour répondre à la demande de personnes travaillant en horaires atypiques, babysitting, augmentation des horaires atypiques de certaines activités de loisirs qui se développent pendant le temps libre...

### Des transformations majeures en matière économique et sociale, qui mettent de plus en plus en scène la question des temps dans l'évolution de la ville

L'évolution du temps de travail, l'ouverture des commerces le dimanche et/ou en soirée, la ville 24 heures sur 24, la ville du quart d'heure, l'émergence du télétravail, l'impact des achats en ligne sur les commerces traditionnels... ont animé le débat public depuis une vingtaine d'années : jusqu'à quel point peut-on envisager une ville fonctionnant 24 heures sur 24 ? Comment régule-t-on les conflits d'usage de l'espace public et les nuisances sonores ? Quelles sont les possibilités, pour les personnes travaillant en horaires atypiques, de faire garder leur(s) enfant(s), de trouver un transport en commun, un service ouvert ? La relation de la personne à la ville et à son centre est-elle uniquement

celle de la consommation ? N'existe-t-il pas des aspirations à ralentir, à sortir de l'hyper-mobilité ?

### Des enjeux liés à la diversification des fonctions de la ville : tourisme, enseignement supérieur, culture

Ces questions sont renforcées par la diversification économique du territoire et de la ville. Elles peuvent entraîner des changements d'habitude peu faciles à accepter pour certains, et ce d'autant plus qu'ils modifient des rythmes et des pulsations inscrits depuis des siècles dans la vie urbaine. Un exemple est la multiplication des locations de logements pour les touristes dans certaines villes générant des conflits de voisinage liés aux va-et-vient et au bruit des roulettes des bagages. Ce phénomène épargne toutefois les Hauts-de-France.

La présence de l'enseignement supérieur dans une ville est un cas de figure intéressant en termes de temps. Pour les Hauts-de-France, les dernières décennies du XXe siècle ont été celle du rattrapage dans l'accès aux formations supérieures. Les Universités de Valenciennes (Université Polytechnique des Hauts-de-France), d'Artois, du Littoral Côte d'Opale ainsi que l'Université Technologique de Compiègne ont constitué des changements majeurs pour les villes moyennes concernées. Certaines ont d'ailleurs fait ont fait de gros efforts financiers pour faciliter ces implantations, conscientes de l'enjeu de montée en gamme en termes de fonctions mais aussi d'image. L'arrivée de milliers d'étudiants n'est pas sans conséquences et met en évidence la nécessaire prise de greffe avec la vie sociale et les rythmes de la ville d'accueil. L'animation liée à la présence d'étudiants et son impact sur la vie culturelle, intellectuelle et de loisirs sont des facteurs importants de dynamisation d'un centre-ville ; ils présupposent néanmoins une offre de services susceptible de retenir les étudiants et les enseignants, en particulier dans les villes autres que Lille et Amiens. Les villes universitaires sont régulièrement comparées par la presse, ce qui peut influencer les choix de ville par les étudiants et les enseignants.

L'impact sur le centre-ville peut cependant varier en fonction de deux facteurs : selon que les étudiants ont un logement indépendant ou sont hébergés par leur famille, leur présence en ville en soirée est différente. En Hauts-de-France, la démocratisation de l'accès à l'enseignement supérieur des années 1990 s'est traduite notamment par des choix de proximité en termes de formation, signifiant souvent un moindre recours à un habitat étudiant indépendant, ceci ayant pour conséquence une plus faible



animation du centre-ville. La sociologie des étudiants a également son importance. En Hauts-de-France, la part des étudiants boursiers et les étudiants en situation de travail est plus importante que dans d'autres régions (Voir « Repères Hauts-de-France » n° 25 : « Des indicateurs de l'enseignement supérieur en Hauts-de-France »). La proportion d'étudiants devant travailler pour pouvoir financer tout ou partie de leurs études a un impact sur la vie étudiante en ville dans la mesure où le temps libéré hors des heures d'enseignement devient pour eux du temps de travail de subsistance. En témoignent les livraisons à vélo, qui se sont fortement développées depuis quelques années, le babysitting ou le travail dans les magasins de la grande distribution. Le temps des étudiants, sujet en soi, révèle aussi des disparités sociales de la population étudiante.

La localisation des équipements d'enseignement supérieur et leur accessibilité sont également des éléments déterminants qui posent la question de l'offre de transports publics, que ce soit en termes tarifaires que d'horaires et de fréquences. (voir également la fiche variable sur les générateurs de flux). Un exemple fréquemment cité est celui de la métropole rennaise et de la saturation de son métro aux heures d'entrée en cours : un diagnostic approfondi et une démarche associant les partenaires concernés (Rennes-Métropole ; Keolis ; Université Rennes II) a pu aboutir à une solution de décalage des premières entrées en cours des étudiants le matin, ayant pour effet un lissage de la pointe du matin d'environ 5 % alors que la fréquentation globale augmente de 6 %.

Le temps de la ville étudiante est assez particulier dans la mesure où il s'inscrit dans une année allant de septembre à juin et pose la question de l'animation de la ville pendant l'été. Il porte également sur un nombre d'années qui peut varier, les Hauts-de-France étant caractérisés par une plus grande proportion de choix de filières courtes : cela peut de fait limiter la durée d'engagement dans la vie associative locale. Dans la semaine, le jeudi joue un rôle important. La fréquentation des bars est plus tardive en soirée dans une ville étudiante : si elle traduit aussi une recherche de vie en groupe, elle entraîne parfois des conflits liés au bruit avec la population résidente.

Le temps lié aux équipements culturels est également un cas de figure intéressant dans les Hauts-de-France, où l'effort de développement culturel a été pratiquement continu depuis la décentralisation des années 1980. Ce temps est autant celui du spectacle, de la visite, de l'évènement comme celui des « à côté » en termes de cafés-restaurants. Il est fortement fonction de la localisation de l'équipement et de sa greffe avec le tissu urbain. Le Louvre-Lens, la Piscine de Roubaix, ou encore le Familistère de Guise, hauts-lieux de la culture et de la mémoire de la région, illustrent l'enjeu consistant à retenir dans la ville des spectateurs ou visiteurs, qui souvent rejoignent directement leur véhicule ou restent dans l'enceinte de l'équipement pour profiter de la buvette ou du restaurant. Le temps des équipements culturels révèle aussi l'enjeu de démocratisation de l'accès à la culture, qui s'inscrit dans la longue durée.

Des expériences intéressantes se mettent en place, comme les concerts-flash de Lille proposés sur la pause de midi

par l'Orchestre national de Lille. Cette formule répond au constat qu'un nombre important de personnes travaillant à Brive et habitant à plusieurs kilomètres voire dizaines de kilomètres, hésitent ou renoncent à se rendre en soirée à un spectacle. D'une façon plus générale, c'est l'enjeu de la transformation de l'offre des équipements culturels qui est posé, en lien avec le développement des horaires atypiques.

La question de l'ouverture des médiathèques à des horaires différents, voire même le dimanche, met en évidence de multiples aspects connexes liés, par exemple, à la présence de familles au complet, à l'évolution des besoins en personnel, aux possibilités et solutions de garde pour les salariés, à l'accessibilité par transport en commun... qui concerne également les rythmes de la ville. Le projet « Rythme ma bibliothèque », lancé en 2017 par la Métropole Européenne de Lille et animé par son Bureau des Temps, vise en priorité une adaptation et une réorganisation complémentaire des horaires afin d'améliorer l'accueil des usagers. Il a donné toute son importance au diagnostic préalable.

### Centre-ville et activités périphériques : une articulation des temps complexe

Le fait de trouver à proximité de son lieu de travail la possibilité de se restaurer, de faire des démarches, des achats, des activités de loisir ou encore de l'exercice physique, entre en jeu dans la qualité de vie. Ces possibilités, recherchées notamment pendant la pause méridienne, varient fortement d'une ville à l'autre. En centre-ville, elles sont fragilisées par les développements d'activités commerciales en périphérie. Elles sont parfois le reflet de spécificités culturelles territoriales qui donnent une place plus ou moins grande à l'activité de la ville entre 12 et 14 heures, en début de matinée ou en fin d'après-midi.

Les centres-villes sont fortement concurrencés par les zones d'activités. Certains hypermarchés, face à l'évolution des modes de vie, des pratiques d'achat sur Internet, mais aussi après avoir constaté que l'acte d'achat venait en deuxième position après la promenade, transforment le concept de galerie marchande pour qu'elle devienne un lieu plus attractif et de loisirs, voire un lieu paysagé où l'on s'attarde, l'objectif étant de transformer ce moment passé en acte d'achat. Ceci constitue un défi pour le centre-ville au moment de la pause méridienne, mais également dans les autres moments de la journée, pendant lesquels il s'agit de mettre en évidence l'intérêt à y venir plutôt que rester dans la bulle de l'hypermarché. Cependant, la grande distribution réinvestissant les centres-villes en y implantant des petites surfaces, le temps du centre-ville constitue aussi une donnée importante.

La relation entre centre-ville et périphérie interroge aussi celle entre les élus et la population, selon que cette dernière vit dans la ville ou fréquente simplement le territoire urbain. un cas particulier est celui de Saint-Denis (93) : une part très importante de la population quitte la ville chaque jour, parfois très tôt, pour exercer des emplois peu rémunérateurs dans l'agglomération parisienne ; elle croise sur son chemin un grand nombre de personnes de catégories socio-professionnelles supérieures qui travaillent dans les activités tertiaires supérieures en plein développement dans la Seine-Saint-Denis.

Ce double mouvement interroge les élus de la ville sur qui sont leurs concitoyens : d'un côté des personnes qui vivent la nuit dans la ville, de l'autre des usagers de la ville de sociologie très différente, porteurs de demandes en services et commerces dont les premiers n'ont ni le temps ni le budget pour en profiter.

Le phénomène est inversé pour des communes périurbaines, qui se vident en journée et dont la fréquentation, essentiellement en soirée ou en week-end, porte un enjeu de vitalité de la vie associative : l'engagement et l'investissement associatif sont-ils réellement possibles après une ou deux heures de transport ?

La crise sanitaire accentue ces questions en créant un nouveau rapport au lieu de travail et à la ville. Elle révèle des fragilités des centres-villes tout en interrogeant sur les enjeux de transformation et d'innovation qui leur sont attachés.

La concentration d'équipements, de fonctions et de personnes sur l'espace public, qui caractérise le centre-ville, est devenue sujet de méfiance au regard des risques de contamination.

Le télétravail a été encouragé, puis est devenu une règle pendant la crise sanitaire pour les métiers qui pouvaient utiliser ce mode de fonctionnement. Il impacte directement la fréquentation du centre-ville lorsque les emplois télétravaillables y sont localisés : télétravailler à domicile loin de la ville ou dans un tiers-lieu situé en périphérie signifie en effet moins fréquenter le centre-ville, qui voit diminuer la présence des personnes, la fréquentation des services et la diminution des achats dans les commerces. Le secteur HORECA (hôtellerie-restauration-café) et les équipements culturels et sportifs en ont particulièrement souffert.

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

- Des habitudes prises lors de la crise sanitaire pourraient perdurer dans les années à venir : télétravail, achats en ligne, utilisation du webinaire pour des colloques... Cela impacterait de manière non négligeable des activités HORECA situées en centre-ville, de même que le tourisme d'affaires, et par conséquent des plages horaires ou des jours qui leurs sont traditionnellement attachés : soirées pour les hôtels, cafés et restaurants, fin de semaine pour la découverte touristique. La question de la valeur ajoutée à se rencontrer « en présentiel » pourrait devenir un préalable systématique,

- Les tiers-lieux de travail pourraient devenir des lieux et des liens relais essentiels dans la structuration et l'animation du territoire. Ils pourraient proposer une gamme de plus en plus étendue de services liés à la présence (garderie ; conciergerie ; restauration ; médiathèque...). Ils pourraient, à l'instar des Pays-Bas (smart work centers), être systématiquement situés à des nœuds de transports en commun cadencés et rapides. Si ces nœuds incluent les gares urbaines, cela peut avoir un effet bénéfique sur l'animation du centre-ville en début et fin de journée ainsi que pendant la pause méridienne, mais probablement moins en cas d'implantation à l'extérieur,

- Les évolutions culturelles des Français vis-à-vis du temps de pause consacré au repas le midi pourraient fragiliser la restauration traditionnelle en centre-ville et renforcer la restauration rapide ou à emporter. Cela constitue un défi d'adaptation, dans la mesure où le raccourcissement du temps consacré au repas n'est pas incompatible avec la qualité et l'originalité de l'offre.



# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des futurs **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## RALENTISSEMENT DES TEMPS DE VIE DANS UNE DÉMARCHE « SLOW LIFE »

Les différents confinements ont fait apprécier à la population davantage de lenteur dans leur quotidien. Ralentir le rythme est devenu un souhait majoritaire, favorisé par le déploiement à grande échelle des mobilités actives et la réduction du temps de travail à 4 jours par semaine. Les temps de respiration non dédiés à la consommation sont appréciés, et une réflexion globale se met en œuvre pour réduire le poids des inégalités temporelles. Le dimanche reste un temps de repos sanctuarisé, et les centres-villes gardent une temporalité marquée.

## POROSITÉ DES DIFFÉRENTS TEMPS DE VIE, AVEC DES RYTHMES DE MOINS EN MOINS COLLECTIFS

Pour ceux qui en bénéficient, le déploiement du télétravail à grande échelle entraîne une porosité des temps de vie, les activités personnelles pouvant avoir lieu sur ce qui relevait auparavant d'un temps de travail strict et inversement. De façon générale, les rythmes professionnels se diversifient de plus en plus, entraînant des attentes plus fortes d'adaptation des horaires. La différence entre le dimanche et le reste de la semaine s'atténue en centre-ville du fait de l'ouverture de nombreux commerces le dimanche.

## INDIVIDUALISATION TOTALE DES RYTHMES DE VIE, SUR LE MODÈLE DES VILLES D'ASIE DE L'EST

La recherche de souplesse horaire, la dispersion des horaires de travail en lien avec la réduction du travail salarié et le développement massif du télétravail, le e-commerce, la recherche d'une organisation personnelle optimale... entraînent une individualisation totale des rythmes de vie. Les horaires traditionnels de la journée notamment des repas tout comme les rythmes de la semaine conviennent de moins en moins aux individus. Cette évolution amène les services et les commerces à des ouvertures plus larges, avec un lissage de la fréquentation sur la journée. Les centres-villes connaissent une forte activité à toute heure du jour et de la nuit.

# TOURISME URBAIN

## DÉFINITION ET ENJEUX

Selon l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), le tourisme peut se définir comme « les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours, dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs ». Les excursionnistes qui séjournent en ville moins de 24 heures ne sont pas considérés comme des touristes au sens de l'OMT. Pourtant l'excursionniste est un consommateur important dans la ville (visite des musées, utilisation des transports, consommation dans les restaurants), il semble donc important de le prendre en compte lorsque l'on traite du tourisme urbain.

L'expression tourisme urbain désigne un phénomène dans lequel s'entremêlent une pluralité de motivations pour voyager : tourisme culturel, d'affaires et de congrès, de gastronomie, de shopping, de sport, de santé, etc. Il est très

souvent un mélange de plusieurs de ces variables, permettant ainsi de combiner et de satisfaire, au sein d'une même expérience de voyage, une pluralité de besoins et de motivations. L'expression « tourisme urbain » est habituellement plutôt utilisée pour parler du tourisme dans les métropoles, mais cette fiche traitera du tourisme urbain sous l'angle du tourisme dans les centres-villes et centres-bourgs en général.

Pour les communes, le tourisme, de par sa grande pluralité, représente une opportunité pour redynamiser leurs centres-villes tant en termes économique et urbanistique que symbolique (changement d'image). En effet, développer l'attractivité touristique, c'est aussi développer la ville elle-même, l'enjeu étant d'attirer de nouvelles populations, que ce soit d'une manière ponctuelle ou permanente, ainsi que de donner envie à ses habitants de rester.

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Les villes ont longtemps été perçues comme des lieux de travail dissociés des lieux de loisirs et de vacances. Particulièrement dans le nord de la France où parler de tourisme n'allait pas de soi jusqu'à la fin des années 1980. De ce fait, la notion même de tourisme urbain était encore plus difficilement concevable.

Comparé aux « poids lourds » historiques qu'étaient l'agriculture et l'agro-alimentaire, la mine, la sidérurgie et la métallurgie, le textile... le tourisme n'était pas encore vraiment perçu comme une activité pouvant peser dans l'économie régionale. S'y ajoutait une image souvent péjorative du nord de la France liée à ses transformations difficiles, y compris de la part de ses propres habitants. Le principe même de partir en vacances était encore peu intégré par une partie de la population pour des raisons financières

voire culturelles. La mer constituait probablement le principal attrait, souvent pour une journée.

De ce fait, la ville était plutôt perçue en creux par ses fonctions de service.

Aujourd'hui le tourisme est devenu une activité économique à part entière en Hauts-de-France puisqu'il représente 4 % du PIB régional et près de 53 000 emplois, mais les villes ayant développé une véritable activité touristique sont rares (on peut penser à des villes balnéaires comme Wimereux, Le Touquet, Le Crotoy, Saint-Valery sur-Somme, Mers-les-Bains). L'enjeu se situe donc dans la capacité des autres villes de la région à faire émerger et intégrer l'activité touristique dans la diversification de leur économie.

Le tourisme en ville s'est développé depuis une vingtaine d'années en prenant appui sur la préoccupation des villes d'assurer une meilleure qualité de vie à leurs habitants. Les travaux de restructuration et de valorisation des centres-villes et de leur patrimoine engagés par les métropoles françaises puis par les villes, petites et moyennes, en sont une bonne illustration. Les villes ont pris conscience qu'elles pouvaient être agréables et attractives non seulement pour leurs habitants mais également pour une clientèle de loisirs, et ont réalisé que leur attractivité économique comme résidentielle dépendait aussi de leur attractivité touristique.

La mutation des pratiques touristiques avec notamment l'émergence de la tendance à fractionner ses vacances et la hausse des courts séjours a largement profité au développement du tourisme en ville, de même que l'intérêt renforcé des individus pour les ressources culturelles et patrimoniales. En outre, les plateformes numériques de locations immobilières et de services d'hébergement ainsi que le développement des lignes aériennes « low-cost » ou des liaisons ferroviaires à grande vitesse ont rendu accessibles rapidement et/ou à moindre coût de nombreuses destinations françaises et européennes.

#### Formes et caractéristiques du tourisme urbain

Les villes sont aujourd'hui devenues des destinations touristiques très prisées du fait de la grande variété d'activités et de richesses qu'elles peuvent offrir. Selon l'INSEE, les villes représentent la première destination des clientèles internationales (77 % des nuitées hôtelières internationales réalisées en espace urbain en 2018), du tourisme d'affaires et des Français en nombre de voyages (45,8 % des séjours pour motifs personnels en 2017).

Le tourisme en ville recouvre ainsi différentes motivations touristiques dont les principales sont les loisirs et les affaires.

Le tourisme d'affaires se déroule dans un contexte professionnel et peut avoir des buts variés : voyages d'affaires, congrès, foires et salons, etc. L'enjeu économique lié à cette forme de tourisme est important car la dépense journalière d'un congressiste serait de 3 à 5 fois supérieure à celle d'un visiteur classique.

Le tourisme de loisirs comprend le tourisme culturel, le tourisme gastronomique, le tourisme événementiel (concerts, expositions...), le tourisme d'expériences (loger chez l'habitant, découvrir les savoir-faire locaux, être initié aux pratiques locales), le shopping, etc.

Le tourisme culturel est la forme la plus courante du tourisme urbain. Il a pour but de découvrir le patrimoine culturel matériel et immatériel d'une ville. Le patrimoine dit « matériel » est surtout constitué de l'architecture et de l'urbanisme, des sites archéologiques et géologiques, d'objets d'art et mobilier, du patrimoine industriel (outils, instruments, machines, bâti, etc.). Le patrimoine immatériel peut revêtir différentes formes : chants, coutumes, danses, traditions gastronomiques, jeux, mythes, contes et légendes, petits métiers, témoignages, captation de techniques et de savoir-faire, documents écrits et d'archives (dont audiovisuelles), etc.

En Hauts-de-France, le tourisme de mémoire a aussi une place importante. Les Hauts-de-France sont particulièrement concernés par la guerre de 1914-1918 mais aussi par la seconde guerre mondiale. Certains sites des Hauts-de-France constituent, pour différents pays, des symboles très forts liés à la prise de conscience collective d'être une nation : Australie (Villers-Bretonneux ; Fromelles) ; Nouvelle-Zélande (Le Quesnoy), Canada (Vimy) pour ne citer que les plus connus. Dunkerque et l'opération Dynamo, récemment rappelée par le film de Christopher Nolan, est un moment très fort de l'histoire du Royaume-Uni. Le travail de mémoire est en constant enrichissement (anneau de la mémoire de Notre-Dame de Lorette ; In Flanders Fields de Ypres, Historial de la première guerre mondiale de Péronne ; Monument des Fraternelles de Neuville-St-Vaast...). Le tourisme de mémoire a le plus souvent pour cadre des sites situés en dehors des villes mais il n'en interroge pas moins la manière dont ces dernières peuvent s'en saisir pour développer une offre touristique qu'elles peuvent offrir en complément.

Le tourisme en ville se caractérise par sa faible saisonnalité (les séjours s'effectuent sur toute l'année), principalement du fait de la complémentarité entre le tourisme d'affaires, qui comprend surtout des séjours qui se distribuent du lundi au vendredi hors périodes des grands congés, et le tourisme d'agrément, qui devient prépondérant pendant les week-ends et les grandes vacances. Économiquement, cette faible saisonnalité permet un apport financier constant et un bon amortissement des infrastructures mises en place pour les touristes.

Le tourisme en ville se caractérise aussi par sa courte durée (en moyenne 3,5 jours), son indépendance vis-à-vis des conditions météorologiques et son caractère imprévisible. La décision de partir se prend souvent au dernier moment et, une fois sur place, le contenu du séjour tend à évoluer en fonction des opportunités offertes et de la météo.

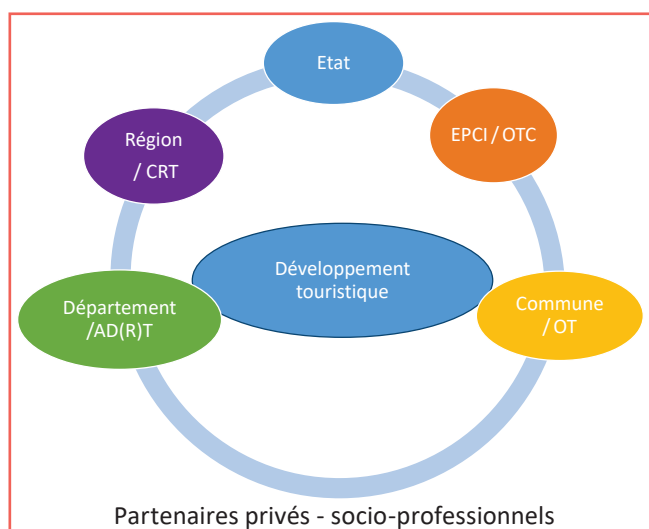
#### Les communes, actrices principales du développement touristique de leur territoire

Les communes sont les actrices de premier plan du tourisme territorial car elles sont responsables de la mise en tourisme de leur territoire. Les piliers de l'action communale en matière de développement touristique sont l'aménagement du territoire, la régulation urbanistique, la valorisation du patrimoine culturel, la préservation de l'environnement, sans oublier le dialogue constant avec tous les acteurs socio-économiques concernés.

La loi NoTRe du 7 août 2015 a redessiné le paysage touristique mais n'a pas remis en cause le principe selon lequel les compétences en matière de tourisme sont partagées entre les différents niveaux de collectivités territoriales (cf. son article 104). Elle a en revanche prévu un transfert de plein droit aux communautés d'agglomération et aux communautés de communes, au 1er janvier 2017, de la compétence obligatoire « promotion du tourisme dont la création d'offices de tourisme » (cf. ses articles 64 et 66). Les communes peuvent malgré tout continuer à exercer

des missions qui restent de leur ressort, comme la politique touristique, l'animation territoriale ou encore la gestion des équipements. Les élus en charge du tourisme ont donc une double mission à remplir : gérer l'offre actuelle de leur territoire et imaginer son potentiel pour les années à venir.

Aujourd'hui, de nombreuses communes des Hauts-de-France sont engagées dans des politiques urbaines ayant pour but de développer l'activité économique, résidentielle et touristique de la ville. Chaque ville aborde la question de manière différente en fonction de ses caractéristiques et particularités.



### La mise en tourisme de la ville, une étape essentielle de l'attractivité touristique

Considérer la ville et plus particulièrement le centre-ville en tant qu'objet touristique effectif ou potentiel amène à porter une attention renforcée sur des aspects qui peuvent jouer un rôle dans son attractivité touristique :

- La valorisation et l'aménagement des composantes urbanistiques, architecturales, paysagères et patrimoniales de la ville sont primordiales. En effet, selon une étude du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) de 2018 sur le tourisme dans les villes moyennes, la déambulation dans la ville est la première activité pratiquée par les visiteurs qui cherchent à mieux s'approprier la ville dans son intégralité. L'ambiance qui se dégage de la ville est donc particulièrement importante car les lieux publics urbains contribuent à la production et à la diffusion d'images valorisantes (ou non), qui fondent l'attrait d'une ville et, au-delà, son attractivité. L'embellissement du lieu urbain par la requalification des façades et plus largement par celle des espaces publics, avec une attention accrue à l'accessibilité, à la signalétique, au mobilier urbain, à l'offre en toilettes publiques et à la propreté, sont donc essentiels. En outre, la déambulation des touristes sera d'autant plus fluide et appréciée si des parcours touristiques fléchés sont créés pour favoriser les balades urbaines et qu'un meilleur partage de l'espace public entre voitures, piétons et vélocyclistes est réalisé. (Cf. fiche variable « Partage de l'espace public »).



Exemple de balisage de parcours touristiques à Besançon

- L'intensité de la vie locale, la diversité et la qualité des activités et animations proposées (animations culturelles et festives, événements, loisirs, restauration, shopping) sont aussi très importantes pour la mise en tourisme d'une ville, d'une part pour attirer les visiteurs et, d'autres part, pour les faire séjourner. Plus les activités sont nombreuses, plus les touristes auront envie de rester longtemps, voire même de revenir pour découvrir ce qu'ils n'ont pas eu le temps de faire lors d'un premier séjour. Dans ce cadre, l'espace public peut devenir le support de nombreuses manifestations artistiques : spectacles d'art et de rue, installations plastiques, animations participatives et interactives, déambulations musicales, expositions, etc.

- l'accessibilité et le réseau de transports peuvent aussi constituer des facteurs de choix déterminants. Ainsi, l'existence d'équipements publics garantissant une connexion au reste du territoire et une accessibilité facile à la ville est importante : gares ferroviaires et routières, proximité d'autoroutes, réseaux de transports en commun, véloroutes ou encore parkings et aires de camping-cars.

Clermont-de-l'Oise, lauréate de l'appel à projet régional « Redynamisation des centres-villes et centre bourgs », a pour projet la mise en place d'une signalétique pour une meilleure identification des commerces et restaurants mais aussi des lieux touristiques avec la création d'un parcours patrimonial et naturel incluant la création de plaques d'information touristique sur les monuments emblématiques et devant les maisons des personnages célèbres de la ville. En outre, partant du constat que le panier moyen d'un camping-cariste est de 50 euros hors carburant, et qu'il souhaite réaliser ses achats près de son stationnement, la commune souhaite créer une aire d'accueil pour les camping-cars à proximité du centre-ville.

- La capacité d'accueil avec une offre d'hébergement variée et de qualité en lien avec les réseaux numériques (hôtellerie-restauration, accueil chez l'habitant) est importante pour que le touriste choisisse de séjourner.

- La qualité de l'accueil (ambiances, relations avec les habitants et acteurs de la ville), est primordiale afin que les touristes aient envie de rester plus longtemps, voire de revenir. En effet, pour être attractif, un territoire doit être hospitalier et la mobilisation des habitants pour promouvoir le territoire et l'accueil des touristes peut être bénéfique en termes d'image. Les communes peuvent ainsi faire appel à des Greeters, habitants volontaires qui accueillent gratuitement des touristes pour une rencontre authentique le temps d'une promenade, et font découvrir leur territoire, leur ville, leur quartier, leur chemin, leur jardin, leur point de vue...

- L'attractivité d'une ville repose aussi sur la capacité à maîtriser son image et à faire des spécificités locales une marque. Le sujet du tourisme urbain met en scène des caractéristiques spécifiques des villes des Hauts-de-France mais aussi des aspects partagés avec le Benelux ou le Royaume-Uni. Cette mise en comparaison est opportune dans le sens où elle permet de relativiser le déficit d'image dont a souffert le nord de la France pendant longtemps. Dans ces voisinages, le climat est comparable, principalement océanique. La densité urbaine, la proximité des villes entre elles, le rôle des échanges marchands et culturels qui les ont enrichies et ont permis la réalisation d'un patrimoine architectural très riche, sont d'autres points communs. Les places y sont souvent dépourvues d'arbres, mettant en scène ce patrimoine. Les matériaux de construction traditionnels constituent un marqueur fort sur des terres de transition entre la brique, la pierre, le silex, les constructions à ossature de bois.

Les villes des Hauts-de-France sont ainsi pleines de richesses à valoriser. Il faut donc qu'elles réussissent à transformer le regard qu'elles portent sur elles-mêmes et sortent de l'image négative associée à la région, en prenant en main leur récit et en valorisant leurs atouts. Ainsi, au-delà de leur patrimoine matériel (édifices historiques, beffrois, cathédrales, citadelles, musées, lieux culturels, rues, cours et places), l'enjeu pour les villes des Hauts-de-France est de se raconter au travers de leur patrimoine immatériel : la richesse culturelle et artistique, les fêtes dans la rue, la vitalité sportive, l'innovation sociale, la tradition d'accueil, la valeur du travail, les rapports de force entre civil et religieux ou entre élus et patronat, l'associativité, l'engagement politique, syndical, social, économique, les échanges commerciaux... La valorisation de ces richesses et savoir-faire multiples permettent d'une part de développer l'attractivité touristique d'une ville et, d'autre part, de créer ou renforcer un sentiment d'appartenance et de fierté chez les habitants.

En outre, les savoir-faire locaux, les produits du terroir, les marchés, la gastronomie locale incrémentent davantage l'expérience vécue. Ces activités et services génèrent des dépenses qui irriguent clairement l'économie locale (shopping, restauration...), les principaux postes de dépenses concernant non seulement la restauration mais également les achats et particulièrement les achats de spécialités locales.

L'inscription du bassin minier au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2012 et l'arrivée, quelques mois plus tard, du Louvre à Lens ont modifié l'image de ce territoire grâce à une couverture médiatique positive qui nourrit peu à peu sa notoriété malgré des représentations négatives tenaces. L'attractivité touristique de la ville de Lens s'en trouve aujourd'hui renforcée, un office de tourisme Lens-Liévin a même été créé, ce qui aurait été inimaginable il y a 20 ans. Le défi consiste maintenant, pour la ville de Lens, à capter ce flux en direction d'une offre de courts séjours plus diversifiés en relation directe avec les autres attraits à proximité comme la métropole de Lille la Belgique ou le littoral.

### La coopération entre acteurs, un levier de développement de l'attractivité touristique

Pour les villes qui souhaitent valoriser leur potentiel touristique, l'enjeu est d'organiser, structurer et combiner des services complémentaires mais aussi de faire évoluer l'offre existante en fonction des attentes et besoins des touristes. Une bonne collaboration entre acteurs publics et privés (élus, services de l'administration, offices du tourisme, hébergeurs, restaurateurs, milieux culturels et sportifs, etc.) est alors essentielle. Les communes ont aussi tout intérêt à impliquer les habitants de leur territoire dans l'élaboration de leur stratégie touristique car les besoins de services de proximité des touristes sont de plus en plus proches de ceux des habitants. Il semble donc important de prendre en compte la diversité des profils des habitants (jeunes, seniors, familles avec enfants, personnes en situation de handicap) dans la mise en tourisme de la ville. Cette implication des habitants se révèle d'autant plus essentielle que, s'ils apprécient la qualité de vie de leur commune, ils seront les premiers ambassadeurs de leur territoire.

En outre, en raison de leur taille, les villes petites et moyennes sont caractérisées par des ressources touristiques souvent limitées et réparties sur un territoire vaste. En 2006 et 2008, une enquête sur les pratiques et attentes des visiteurs français et étrangers dans les villes françaises a montré que les visiteurs qui séjournent en ville plus de deux nuitées pratiquent l'excursionnisme sur le territoire alentour, dans un rayon moyen de 50 km. Les communes de territoires voisins ont donc tout intérêt à nouer des partenariats entre elles à une échelle qui peut, en fonction des ressources et des territoires, être intercommunale, départementale voire régionale afin d'élaborer ensemble une « offre interterritoriale » qui regroupe les offres de chaque territoire et associe leurs ressources afin de rendre leurs offres plus compétitives face à des territoires jugés plus touristiques.

### La promotion de la ville en tant que destination touristique

Campagnes publicitaires, clips vidéo et slogans originaux, de nombreuses petites et moyennes villes mettent en place une stratégie de marketing territorial dans le but d'attirer des touristes mais aussi de nouveaux habitants. Ces campagnes d'image comportent aussi des retombées directes sur les produits associés à la région de la ville : vins, fleurs, produits d'artisanat ou souvenirs de toutes sortes.

Pour se rendre attractive, les communes doivent valoriser leur image et l'obtention d'un label comme

« Les plus beaux villages de France » ou « Petites cités de caractère » peut grandement les y aider. Les labels sont en effet des outils de développement économique qui permettent aux communes de valoriser leurs atouts et de développer une attractivité touristique, résidentielle et économique. Ils représentent une reconnaissance, par un organisme extérieur, du caractère exceptionnel de la destination et associe la ville au prestige d'un réseau de destinations ou sites reconnus par ce même label. L'obtention d'un label s'inscrit dans une stratégie de promotion touristique du territoire, il devient un argument promotionnel.

Il faut cependant être prudent sur les comparaisons. Les initiateurs de ces labels (Etat, associations...), l'esprit dans lequel ces derniers sont créés, les critères retenus pour inscrire tel monument, tel quartier, telle ville, leur portée et la nature des contreparties et obligations sont en effet très disparates. Cela peut provoquer chez le touriste une confusion qui révèle le caractère sensible de la notoriété d'une ville.

En matière de label touristique, l'Etat n'est pas en reste pour appuyer les communes dans la promotion de leur territoire, soutenant, par la même, leur développement.

Ainsi, le code du tourisme prévoit deux niveaux de classement pour les communes qui développent une politique touristique sur leur territoire : les « communes touristiques » et les « stations classées de tourisme ». Accordées par le préfet, ces dénominations sont soumises au respect de nombreux critères qui garantissent une politique d'accueil et d'animations touristiques de qualité.

La dénomination de « commune touristique » est accordée par un arrêté préfectoral pris pour une durée de cinq ans aux communes qui mettent en œuvre une politique locale du tourisme (existence d'un office de tourisme, organisation d'animations touristiques) et qui disposent d'une certaine capacité d'hébergement. La dénomination « station classée de tourisme » est, elle, attribuée par décret pour une durée de douze ans, et suppose le respect d'une grille de critères exigeants : signalisation routière touristique, office de tourisme et lieux touristiques desservis par des transports collectifs, accès à un réseau wifi public dans

au moins deux espaces publics distincts, choix entre quatre natures différentes d'hébergements minimum, services de proximité propres à satisfaire la clientèle touristique (restauration et commerces de bouche, un service bancaire, un service de consommation courante, un marché forain hebdomadaire pendant la haute saison, ainsi qu'une pharmacie), activités quotidiennes variées proposées au cours de la saison touristique, présence d'au moins un espace vert équipé de sanitaires ou d'une zone naturelle pouvant accueillir des touristes. Un document d'urbanisme applicable doit définir, le cas échéant, les objectifs et les actions que la commune met en œuvre pour développer son économie touristique.

Les communes classées « stations classées de tourisme » se voient dotées d'un statut juridique spécifique et de moyens supplémentaires leur permettant de conduire des travaux d'équipement et d'entretien relatifs, notamment, à la conservation des monuments et à l'assainissement, d'embellir ou améliorer les conditions d'accès, de séjour ou de circulation. En région Hauts-de-France, 14 communes sont classées « commune touristique » et 13 communes « station classée de tourisme », classement qui semble indiquer qu'une transformation est à l'œuvre au sein des villes des Hauts-de-France tant en termes de changement d'image que de recherche d'attractivité touristique.

« Destination pour tous » est un autre label d'Etat qui est à souligner car il valorise une destination touristique en tant que territoire développant une politique d'accessibilité universelle volontariste (accès à tout pour tous). Seules quelques villes sont labellisées en France et Amiens et Dunkerque en font partie.

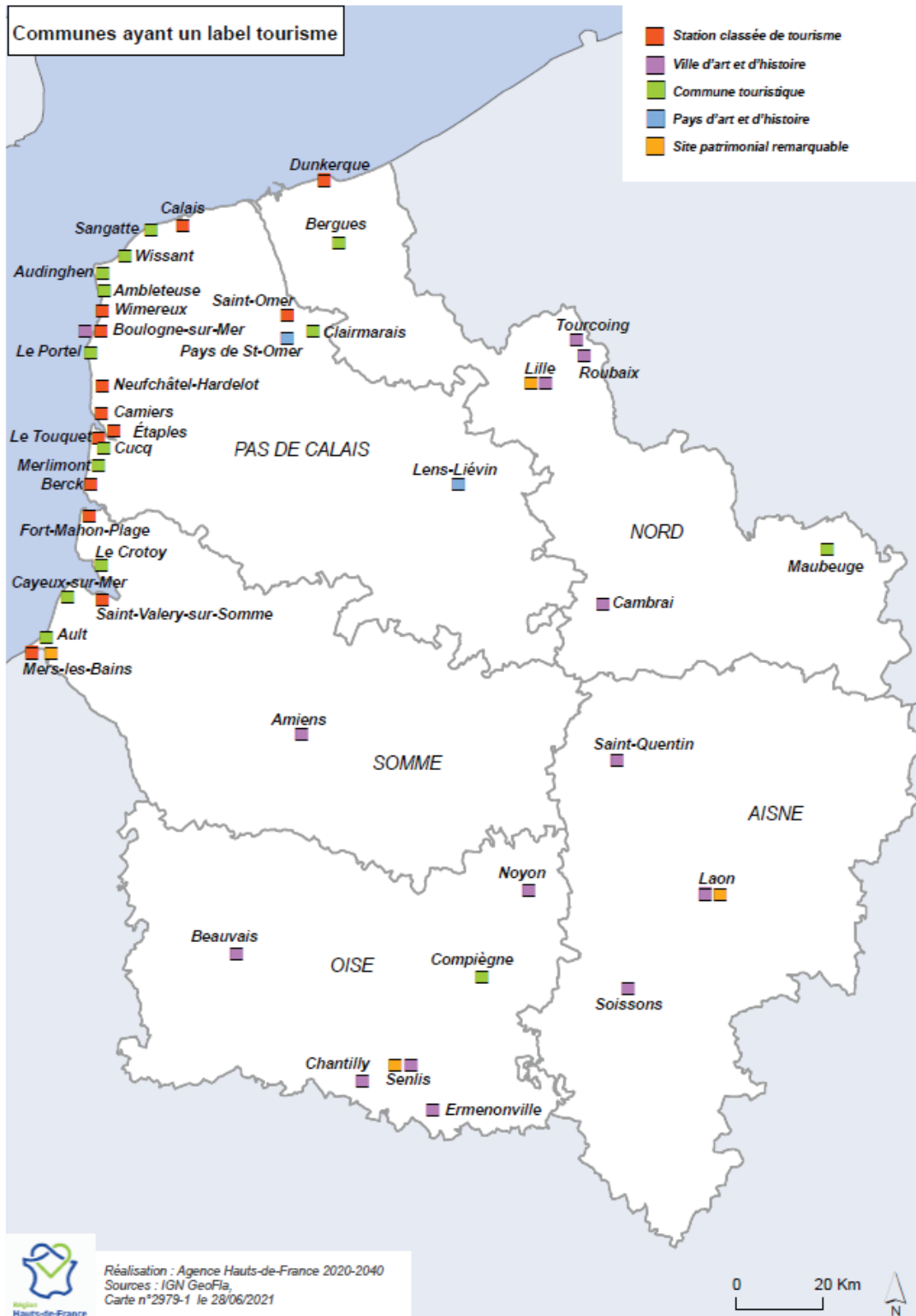
Enfin, on peut citer le label « Ville ou Pays d'art et d'histoire » attribué par le Ministre de la Culture aux territoires qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de conservation, de médiation et de soutien à la qualité architecturale et du cadre de vie. Seize villes et pays des Hauts-de-France sont labellisés « d'art et d'histoire ».



© Région Hauts-de-France



Figure 1 : Communes ayant un label tourisme



Des opérations type « Monument préféré des français » ou « Village préféré des français » sont également l'occasion de mieux faire connaître, via les médias, la richesse patrimoniale de certaines localités lauréates et finalistes,

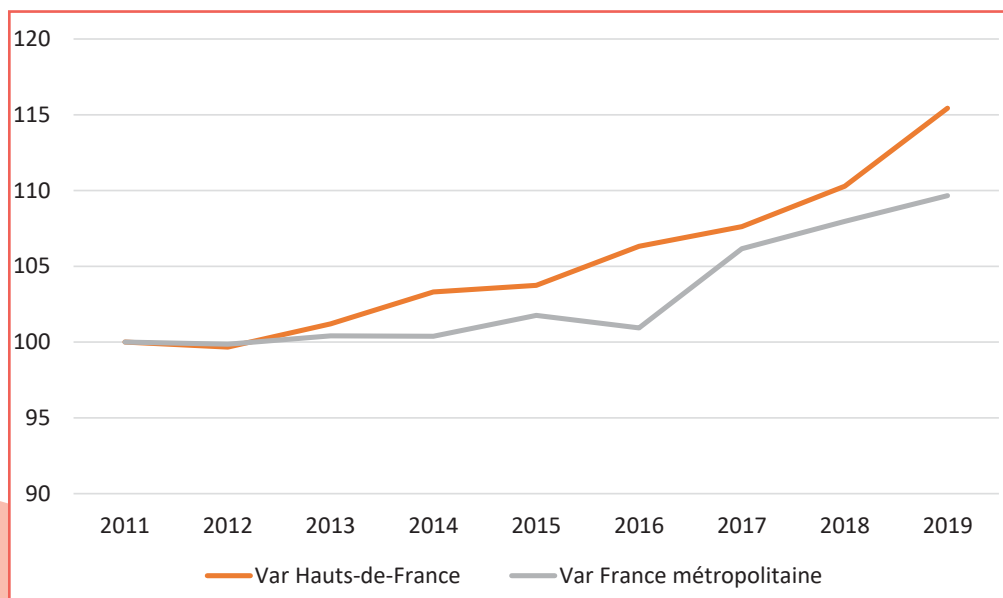
lesquelles intègrent cet argument dans leur promotion touristique. Ainsi en a-t-il été de Cassel (Lauréat 2018), Montreuil-sur-Mer, Saint-Valery-sur-Somme, Arras (pour son beffroi, Lauréat 2015).

## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Les Hauts-de-France connaissent une forte dynamique de rattrapage ces dernières années, avec un nombre de nuits en hôtellerie et en campings en augmentation constante. Le département du Nord est la première destination, avec 35 % des 12 millions de nuitées enregistrées en région. Les 900 sites culturels et de loisirs recensés en Hauts-de-France ont enregistré 24 millions de visiteurs en 2018.

Parmi les sites connaissant une très forte fréquentation touristique, un certain nombre d'entre eux sont situés en plein cœur de ville : le Palais des Beaux-Arts de Lille (257 600 visiteurs en 2018), la cathédrale d'Amiens (562 200), le château de Pierrefonds (140 200), la Piscine de Roubaix (136 000), la cathédrale de Beauvais (180 800), la cathédrale de Laon (158 400), la gare Saint-Sauveur de Lille (585 300).

Figure 2 : Évolution du nombre de nuitées, base 100 en 2011



Source : INSEE, 2020

La crise sanitaire a fortement impacté la fréquentation touristique en 2020, et les chiffres de l'été 2020 n'ont pas atteint le niveau de l'été 2019. Le département du Nord a été particulièrement touché par cette baisse de fréquentation, tandis que la Somme et le Pas-de-Calais ont affiché des performances proches de l'année précédente, voire supérieures (pour le Pas-de-Calais). Cette chute de fréquentation a toutefois été moins forte en Hauts-de-France qu'en France (respectivement -25 % et -34 % pour les nuitées en hôtellerie sur la saison estivale), et est principalement due à la baisse de fréquentation de la part des touristes internationaux.

### La transformation urbaine, nouvelle niche touristique

La réhabilitation de l'habitat minier ou encore la transformation de zones de vieille industrie sont des illustrations de projets de transformation urbaine réalisés dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie des habitants mais aussi de revalorisation de l'image de la ville et donc d'attractivité économique et touristique. Elles contribuent

en effet à valoriser la mémoire collective et à renforcer le sentiment d'appartenance des habitants à leur commune.

En Hauts-de-France, les exemples de restauration et valorisation de bâtiments anciens sont nombreux. On peut citer la valorisation de l'héritage art-déco dans les villes reconstruites après la première guerre mondiale comme St-Quentin, Lens, Béthune ou Arras... ; le quartier du Grand Large à Dunkerque (architecte Nicolas Michelin) réalisé là où se trouvaient les anciens chantiers navals, et qui fait partie des marqueurs de Dunkerque en termes d'image, la Halle au sucre de Dunkerque, le quartier Saint-Leu à Amiens, la cité des électriciens de Bruay-la-Buissière, le centre historique minier de Lewarde, etc.

### La festivalisation des centres-villes

Afin de développer leur attractivité, les villes cherchent à transformer leur image par la mise en place de manifestations culturelles éphémères de différente nature dans leurs centres-villes : plages en ville, marchés de Noël,

événements sportifs, mises en lumière, thématisations éphémères des monuments, festivals musicaux, culturels ou artistiques, etc. Dans les Hauts-de-France, ces événements sont pléthores avec le Main square festival d'Arras, le Festival « La rue est à Amiens », les Nuits secrètes à Aulnoye-Aymeries, Les Bordées à dunkerque – les vidéo-mapping de la Cathédrale d'Amiens, le festival international du cerf-volant à Berck, etc. De tels événements culturels, par la médiatisation dont ils font l'objet, sont des outils à la disposition des villes pour communiquer et promouvoir leur territoire et ainsi attirer les touristes mais aussi les habitants de la localité et de ses alentours.

Au-delà de son aspect marketing, le tourisme événementiel peut aussi bénéficier aux habitants du territoire. En effet, les festivals reposent souvent sur l'activité du monde associatif et bénéficient donc aux membres de ces associations et plus généralement aux résidents. Par exemple le Festival mondial des théâtres de marionnettes de Charleville-Mézières est à la fois un événement international qui a attiré en 2015 des marionnettistes d'une trentaine de pays et près de 170 000 visiteurs (CCI des Ardennes, 2016) et une manifestation destinée aux enfants de la ville et des environs qui a nécessité la participation de plus de 500 bénévoles.

En outre, les habitants peuvent profiter d'événements se déroulant dans leur ville pour louer leur logement par l'intermédiaire de plateformes de location entre particuliers et en tirer des revenus. L'événement contribue alors à la création de valeur dans le système résidentiel.

#### L'évolution du numérique impose aux collectivités et aux offices de tourisme de se réinventer

Le tourisme est un secteur économique fortement impacté par l'évolution des outils et des usages du numérique et l'ensemble des acteurs du tourisme en sont préoccupés, qu'ils soient du secteur public ou du secteur privé. En effet, les usages numériques se multiplient et suscitent de nouvelles pratiques, de nouveaux besoins et de nouveaux modes de consommation que le secteur du tourisme doit absolument prendre en compte pour continuer à exister et générer de l'économie locale.

Ainsi, les comportements des touristes ont évolué à plusieurs niveaux : internet est devenu la première source d'information pour préparer son voyage tant en termes de recherche de lieux de destination que de réservations sur les plateformes numériques, les avis clients ont d'ailleurs pris beaucoup d'importance. Une étude du cabinet Raffour Interactif montre qu'en 2018, 55 % des Français ont réservé tout ou partie de leurs séjours sur internet et, lors de la préparation de leur voyage, 79 % des 35,5 millions de Français partis en 2018 ont consulté au moins une plateforme digitale pour préparer leur voyage.

En outre, une fois sur place, les exigences des visiteurs sont de plus en plus fortes en termes de qualité de connexion et d'information : profiter de services coordonnés (transports, culture, commerce...), avoir accès à l'information en temps réel sur les animations, les services de transport, la vie locale... Tous ces services sont devenus incontournables pour des villes souhaitant développer leur attractivité touristique.

Le numérique impose donc aux collectivités de réinventer leurs pratiques mais il représente aussi pour les communes des opportunités pour mieux connaître leurs administrés et visiteurs via l'utilisation des données personnelles, faire connaître leurs actions et accroître l'accessibilité de leurs services au public. Par ailleurs, l'essor des technologies de l'information et de la communication incite les offices de tourisme à repenser leurs missions d'accueil afin de freiner la baisse de fréquentation qu'ils connaissent depuis plusieurs années. Leur plus-value vis-à-vis d'Internet peut être d'apporter leur expertise sur des thématiques précises, de proposer aux visiteurs un accompagnement individuel ou encore de nouveaux services comme la garde d'enfants, des ateliers artistiques ou de cuisine, une dégustation œnologique, des déplacements en transports doux... Certains offices sont déjà multiscopes comme le Comptoir des Loisirs d'Evreux qui propose, en plus de ses fonctions traditionnelles, des animations commerciales dans la ville. Aujourd'hui, il n'y a plus un seul modèle d'office de tourisme mais de nombreuses variantes en fonction du territoire où ils sont implantés.

#### L'essor de l'économie collaborative et du tourisme expérientiel

Transport, hébergement, restauration, activités, plus aucun aspect des séjours touristiques n'échappe au développement de l'économie collaborative. De nombreuses plateformes internet proposent leurs services dans l'échange de logement, le partage de voiture ou encore l'organisation d'un repas à thème : CouchSurfing, AirBnB, Greeters, Bla-BlaCar, Cookening, BookALocal, Warmshower... sont autant de sites ou applications qui ont en commun de bousculer les habitudes du secteur touristique et de replacer la population locale au cœur de l'expérience touristique.

Ces nouveaux acteurs du tourisme répondent au besoin d'authenticité d'une partie croissante de voyageurs. En effet, aujourd'hui, les visiteurs veulent faire plus « qu'aller » dans une destination, ils veulent « vivre » la destination. Les voyageurs en quête d'expériences veulent s'aventurer hors des sentiers touristiques battus pour se plonger dans l'authenticité de la culture locale, créer des liens réels avec des personnes d'autres cultures, faire l'expérience de la vie artistique, architecturale et musicale, découvrir la cuisine et les produits alimentaires, etc. On ne parle plus seulement d'expérience de loisirs. Il s'agit d'aller au-delà, pour vivre une expérience d'apprentissage ou d'ouverture d'esprit comme, pourquoi pas, assister le meilleur ouvrier boulanger de France dans son fournil, seconder le jardinier-maître des jardins du Château de Chantilly ou encore le soigneur d'un parc animalier, expérimenter le métier de vigneron, découvrir la fabrication du Maroilles, etc. Cet engouement pour la recherche d'immersion et d'expérience vécue signifierait peut-être la fin du tourisme de masse. Il semblerait en tout cas que ce nouveau type de tourisme puisse être une opportunité pour les petites et moyennes villes de se démarquer en s'appuyant sur les acteurs de leur territoire pour valoriser et faire découvrir les savoir-faire locaux.

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

**L'impact du BREXIT** sur les villes du littoral voire de la région Hauts-de-France : Il est difficile pour le moment de mettre en perspective les inflexions qui pourraient se produire. Des villes comme Calais et Boulogne-sur-Mer accueillent une part très importante de visiteurs britanniques. A l'échelle de l'ensemble de la Manche et pas seulement du détroit, il était apparu que les traversées transmanche étaient pour près de 80 % le fait de voyageurs britanniques. Depuis le 1er janvier 2021, les Britanniques sont considérés dans l'Union Européenne comme les ressortissants d'un pays tiers, les démarches administratives pour venir en France ce sont donc considérablement alourdies ce qui risque d'avoir un impact direct sur le tourisme.

**L'impact de la crise sanitaire actuelle** : La crise sanitaire a fait mauvaise presse à la ville. Une partie des citoyens s'est retrouvée confinée dans des logements exigus en milieu urbain dense. Passé le confinement, ils cherchent aujourd'hui à échapper aux nuisances urbaines, aux épisodes caniculaires, pour retrouver des territoires oxygénés et protégés. Face à cela, le tourisme en ville doit se réorganiser pour faire face à la concurrence accrue des destinations campagne, mer et montagne.

La crise sanitaire a aussi eu un impact économique sur certaines catégories de ménages qui ont été fragilisés par la mise à l'arrêt d'un grand nombre d'activités. Selon une étude menée par VVF Ingénierie, ces préoccupations financières ont des conséquences sur les vacances avec 42 % des Français qui déclarent diminuer leur budget vacances. En outre, les craintes de reconfinement avec les tracassés engendrés par les reports ou annulations de location, l'incertitude de pouvoir rentrer chez soi facilement ont également eu des conséquences : les Français déclarent vouloir partir moins loin (70 %), moins souvent (60 %), moins longtemps (42 %) et fractionner davantage leurs congés (40 %).

Le tourisme de proximité pourrait donc se développer avec la (re)découverte de villes proches de chez soi, une occasion pour les petites et moyennes villes de développer leur attractivité.

Par ailleurs, les colloques, congrès, rencontres d'échelle nationale, voire régionale pourraient de plus en plus se faire en mode visio-conférence, coupant de fait les anciennes villes d'accueil d'une activité hôtelière, de restauration et de loisirs en lien avec la présence des participants.

**L'impact du changement climatique** : Les centres-villes ne pourront être attractifs pour les touristes qu'à condition d'être abrités des phénomènes extrêmes qui caractérisent le changement climatique. L'ombre, la fraîcheur, la présence d'eau, les arbres, la verdure vont jouer un rôle croissant... de même que de nouvelles organisations horaires pendant les mois chauds. Ces éléments peuvent être abordés non seulement en termes d'adaptation au changement climatique, mais aussi comme une nouvelle manière d'envisager les fonctions de l'espace public à l'occasion de projets urbanistiques. Par ailleurs, le changement climatique peut avoir un impact positif pour les régions et villes du Nord de la France en termes de tourisme. En effet, afin d'éviter les fortes chaleurs auxquelles seront de plus en plus souvent soumises les régions du sud de la France, les vacanciers pourraient choisir des destinations réputées plus fraîches dans la moitié nord de la France.

### **L'essor du slow tourisme comme alternative au tourisme de masse**

Depuis plusieurs années, des impacts négatifs découlent des agissements du tourisme de masse ; la nature, le patrimoine culturel et la qualité de vie quotidienne des habitants des villes trop fréquentées en sont affectés. Une autre forme de voyage se développe respectant davantage l'environnement ainsi que le mode de vie et les valeurs des populations hôtes, c'est le slow tourisme. Il s'agit de voyager sur un rythme plus lent, de manière éco-responsable et en dehors des sentiers battus. Ce tourisme défend les déplacements lents et peu polluants (comme le vélo, le cheval ou la marche à pied), la consommation de produits locaux ou encore les séjours chez l'habitant.

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des futurs **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## LES TOURISTES PRIVILÉGIENT LES ESPACES NATURELS, AU DÉTRIMENT DES CENTRES-VILLES

La crise sanitaire s'accompagne d'une forte crise économique qui entraîne la fermeture de nombreux commerces de centre-ville et la dissolution d'associations culturelles et artistiques qui animaient les centres-villes. En outre, les communes n'ont plus les moyens financiers nécessaires à des travaux de revalorisation de leurs centres-villes. Les difficultés économiques rencontrées par les ménages suite à la crise sanitaire grèvent leur budget touristique, et les incitent à réduire à la fois leurs séjours et leurs dépenses. De plus, la peur de la maladie et les mesures de distanciation physique détournent les touristes des centres-villes vers des destinations en périphérie plus sécurisantes, en particulier les espaces naturels.

## UN TOURISME DE PROXIMITÉ ET DE COURTS SÉJOURS QUI SE DÉVELOPPE, MAIS QUI PEINE À TOUCHER LES VILLES PETITES ET MOYENNES

Le tourisme en Hauts-de-France continue sa croissance, dans une dynamique de rattrapage, mais qui reste circonscrite aux séjours courts. L'image de la région en est toutefois renforcée, la diversité de l'offre touristique permettant d'attirer un public varié (tourisme culturel, tourisme industriel, tourisme patrimonial, tourisme de nature etc.). Malgré une politique ambitieuse en termes de revalorisation de leurs centres-villes, les communes peinent à attirer les touristes du fait d'un manque de communication sur leurs atouts et spécificités et d'un défaut de coopération avec les acteurs privés du tourisme (habitants, artisans, commerçants, associations). Le tourisme urbain reste l'apanage d'un nombre limité de villes.

## DES CENTRES-VILLES VALORISÉS, ANIMÉS ET TOURISTIQUEMENT ATTRACTIFS, PORTÉS PAR UNE FORTE CROISSANCE DU TOURISME EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Les Hauts-de-France connaissent une forte attractivité touristique, attractivité qui touche aussi bien les publics régionaux, nationaux qu'internationaux. Cette dynamique est portée par l'essor du slow tourisme, l'essoufflement du tourisme de masse et un climat tempéré. Les efforts de restructuration et d'embellissement des espaces publics et du patrimoine réalisés par les communes, petites et moyennes, ainsi que la mise en place de plusieurs événements culturels et artistiques issus d'une coopération interterritoriale, se déroulant tout au long de l'année en centre-ville et bénéficiant d'une bonne communication sur internet et les réseaux sociaux portent leurs fruits. Les centres-villes piétonnisés, végétalisés et animés par leurs petits commerçants, leurs terrasses et leur marché de fin de semaine, attirent de nombreux touristes et habitants des alentours qui découvrent et apprécient les spécificités que les citoyens et artisans leur font découvrir tant en termes de patrimoine que de gastronomie et de savoir-faire locaux.

# TRAVAIL À DISTANCE

## DÉFINITION ET ENJEUX

Le télétravail permet de travailler depuis son domicile, un bureau satellite de l'entreprise, un tiers-lieu disposant d'un espace de travail partagé (coworking) ou de manière nomade (lieux de travail différents selon l'activité à réaliser). Il concerne majoritairement les travailleurs indépendants, mais également les salariés qui choisissent ce fonctionnement, en accord avec leur employeur.

Le télétravail peut avoir une influence sur les centres-villes via trois mécanismes différents.

D'abord, il réduit les flux domicile-travail en direction des pôles d'emplois. Ce faisant, il réorganise la consommation sur le territoire, en favorisant le report des consommateurs sur leur lieu de résidence par rapport à leur lieu de travail.

Il peut ainsi avoir un impact positif sur les centres-villes des petites villes et des centres-bourgs. À l'inverse, en réduisant le flux de passage dans les agglomérations moyennes et grandes, il peut impliquer une baisse de la consommation dans ces centres-villes, en particulier dans le secteur de la restauration.

Il est également susceptible de renforcer le e-commerce quand le lieu de résidence des actifs est plus éloigné d'un centre commerçant, notamment quand le télétravail s'exerce à domicile. À plus long terme, il peut faire évoluer les choix de résidences en incitant les actifs à s'éloigner de leur lieu de travail. Il peut en particulier accélérer le desserrement francilien vers le sud de la région Hauts-de-France.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Le télétravail a longtemps échappé à toute réglementation juridique. Un premier accord national interprofessionnel sur le télétravail a été conclu en juillet 2005, puis cet accord a été repris dans la loi du 22 mars 2012, inscrivant pour la première fois le télétravail dans le Code du travail.

En septembre 2017, l'une des « ordonnances Macron » est venue assouplir les règles régissant le télétravail. Le télétravail peut être mis en place dans le cadre d'un accord collectif ou, à défaut, d'une charte élaborée par l'employeur après avis du comité social et économique (CSE). Enfin, le 26 novembre 2020, un accord national interprofessionnel visant à améliorer la mise en œuvre concrète du télétravail a été signé par les partenaires sociaux.

Le télétravail ne s'applique pas à la majorité des travailleurs français. Une majorité d'actifs, 60 % d'entre eux, ne peuvent pas accéder au télétravail parce que leur présence est indispensable sur leur lieu de travail. Selon les chiffres fournis par le ministère du Travail, sur les 26 millions d'actifs

français, seuls un peu plus de huit millions peuvent travailler à distance. Soit un peu plus d'un tiers.

On ne connaît pas avec certitude le pourcentage de télétravailleurs en France. Ce chiffre varie entre 8 % et 17,7 % selon les sources. Le taux moyen en matière de télétravail affiché par l'Europe est d'environ 20 % voire 30 à 35 % dans les pays du nord de l'Europe. La France est donc en retard dans la pratique du travail à domicile par rapport aux pays scandinaves et anglo-saxons.

La faible part du télétravail peut être associée à la culture française du présentisme, qui favorise la présence physique sur le lieu de travail, et à une tradition hiérarchique plus forte du monde du travail français, en particulier dans l'administration : efficacité, contrôle de l'activité et cohésion d'équipe semblent souvent en France incompatibles avec le télétravail. C'est néanmoins une demande croissante des salariés, notamment pour réduire le poids des déplacements domicile-travail.

Le télétravail est effectué majoritairement à domicile (90 %) mais la croissance du taux de télétravailleurs contribue au développement d'espaces dédiés au télétravail, en particulier de tiers-lieux disposant d'espaces de coworking.

Il est possible de classer les secteurs d'activité en trois groupes selon leur capacité à proposer le télétravail :

- Secteurs fortement télétravaillables (au moins un emploi sur deux peut être réalisé en télétravail) : il s'agit des secteurs de l'information et de la communication, des activités financières et d'assurance, et de l'administration publique, défense, éducation, santé humaine et action sociale.

- Secteurs moyennement télétravaillables (entre 30 % et 50 % des emplois peuvent se faire en télétravail) : ces secteurs incluent ceux des activités spécialisées et de services administratifs, des activités immobilières et les secteurs des arts, des spectacles et des activités récréatives ; les autres activités de services ; les activités des ménages et extraterritoriales.

- Secteurs faiblement télétravaillables (moins d'un emploi sur trois peut être réalisé en télétravail) : cette catégorie comprend les secteurs de l'agriculture, de la construction, de l'industrie et des commerces.



© Région Hauts-de-France

## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Le premier confinement a entraîné le déploiement massif du télétravail avec 25 % des salariés qui ont pratiqué le télétravail pendant cette période. L'expérience ne s'est pas toujours réalisée dans les meilleures conditions, avec un espace de travail à aménager quelques jours, une famille présente au domicile, et parfois un suivi scolaire à assurer. Néanmoins, 53 % des gens l'ont vécu positivement, que ce soit du fait de la réduction des déplacements domicile-travail, ou d'une meilleure organisation de son rythme de vie. Un sondage de CSA pour Malakoff Humanis confirme cet intérêt des Français : 73 % des télétravailleurs interrogés souhaitent continuer leur pratique à domicile, que ce soit de manière régulière (pour 32 %) ou ponctuelle (41 %). Ils sont 35 % à penser que cette période va modifier la position de leur entreprise à l'égard de cette pratique.

Le télétravail devrait s'installer durablement, le confinement ayant montré à des structures réticentes qu'il pouvait être efficace et/ou confortable. Toutefois il s'agissait de circonstances exceptionnelles et le déploiement du télétravail ne devrait pas prendre une telle ampleur par la suite (modèle hybride privilégié). Le reconfinement d'automne a ainsi montré davantage de réticences, soit de la part des entreprises, soit de la part des salariés, à pratiquer un télétravail sur 5 jours.

L'Observatoire Français des Conjonctures Économiques, dans sa publication intitulée « Évaluation au 6 mai 2020 de l'impact économique de la pandémie de COVID-19 et des mesures de confinement sur le marché du travail en France », a estimé les possibilités de télétravail par catégorie socioprofessionnelle :

- 85 % des emplois de cadres,
- 48 % des employés qualifiés,
- 34 % des professions intermédiaires,
- 10 % des artisans, commerçants et chefs d'entreprises pourraient prétendre au télétravail,
- pour les autres catégories, le télétravail semble plus difficile à mettre en place.

Appliquées à la structure des catégories sociales de la région, ces estimations amèneraient ainsi 247 000 cadres et 186 000 personnes exerçant une profession intermédiaire à télétravailler. Au total près de 668 000 personnes pourraient potentiellement exercer leur métier sous ce mode de travail représentant 32 % des emplois présents en région. Ce ratio reste un ordre de grandeur qu'il convient d'avancer avec prudence, en effet, toutes les entreprises ne sont pas concernées avec la même intensité, et les actifs n'ont pas nécessairement la même appétence pour ce mode d'organisation du travail.

Ces estimations appliquées à une échelle infra-régionale révèlent les particularités territoriales (camemberts de la carte) : étant donnée la structure des catégories sociales, les zones d'emploi de Lille, Roubaix et Amiens ont un potentiel d'emplois télétravaillables plus élevé que celles de Berck, du Vimeu et de Dunkerque.

D'autre part, les estimations d'European data lab sur les emplois télétravaillables construites à partir de la structure des secteurs d'activités de la France et appliquées aux zones d'emploi de la région (aplat de couleur sur la carte), permettent d'appréhender le télétravail d'un autre point de vue. Les zones d'emploi de Lille, Roubaix-Tourcoing, Amiens et Douai ont une structure sectorielle qui leur permet d'avoir un taux de télétravail supérieur à la moyenne (estimée à 38,7 %) alors que les zones d'emploi de la Vallée de la Bresle-Vimeu et Péronne ont les plus faibles taux.

Le développement du télétravail est appuyé par un certain nombre d'acteurs, à commencer par un soutien important des autorités publiques. En effet, les collectivités territoriales sont de plus en plus nombreuses à soutenir des actions en faveur du télétravail dans leurs territoires : aides aux entreprises, accompagnement logistique et financier des acteurs (entreprises, associations), construction de lieux d'accueil. L'État et l'Europe accompagnent également ce mouvement, et c'est pourquoi le gouvernement a choisi d'élaborer un plan national de déploiement du télétravail, afin de réduire la pression des déplacements domicile-travail. Parmi les enjeux de ce plan, il cherche à favoriser le dynamisme et l'attractivité des territoires, par un accroissement de la demande de services émanant des télétravailleurs tout comme par une contribution à la modernisation de l'image des communes concernées.

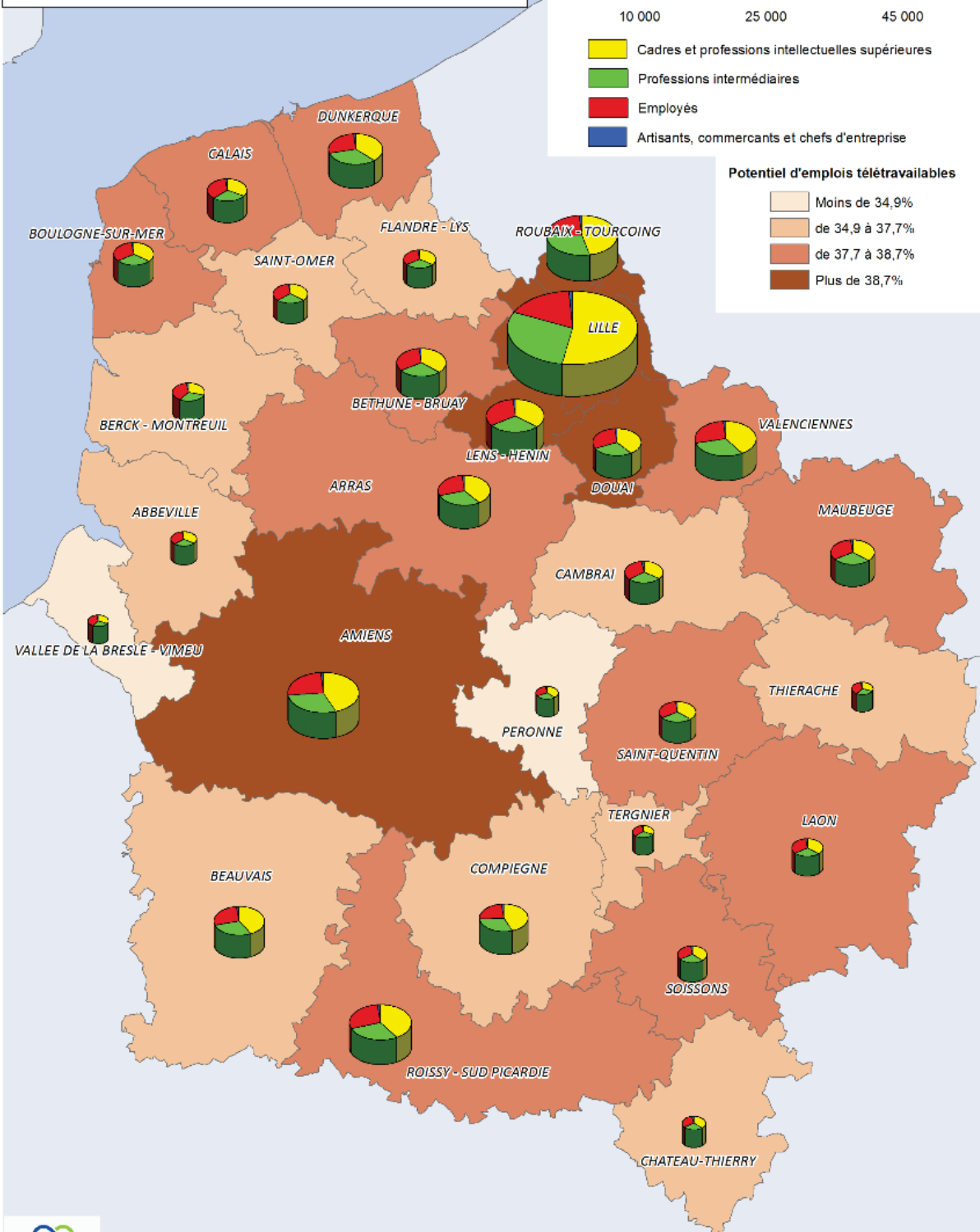
Les évolutions socio-économiques jouent également en faveur du télétravail, qu'il s'agisse d'une recherche plus importante de flexibilité, d'une augmentation des effectifs de travailleurs indépendants ou l'essor des tiers-lieux.

### Recherche de plus en plus importante de flexibilité temporelle et spatiale dans le travail

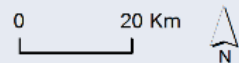
Selon le baromètre Actinéo/Sociovision 2019, **les actifs souhaitent bénéficier de plus de flexibilité dans leur travail**, tant en termes de temps (pouvoir choisir plus librement l'aménagement de son temps de travail dans la semaine) que d'espace (pouvoir choisir plus librement son lieu de travail selon ses besoins).



**Estimation du nombre de télétravailleurs possibles selon la catégorie socioprofessionnelle de l'emploi par zone d'emploi**



Réalisation : Agence Hauts-de-France 2020-2040  
 Sources : IGN GeoFla, Insee, RP2016, emplois au lieu de travail.  
 Estimation à partir des taux de l'OFCE et d'European data lab  
 Carte n°837-1 le 02/07/2020



## Augmentation des effectifs de travailleurs indépendants

En France, les travailleurs indépendants – professions libérales, freelances et auto-entrepreneurs – représentent plus de 10 % des actifs français. Leur nombre a augmenté de 25 % entre 2003 et 2014, soit 10 fois plus vite que la population salariée. En 2016, 3,1 millions de personnes travaillaient avec un statut d'indépendant. La servicialisation de l'économie génère en effet une externalisation grandissante des fonctions de l'entreprise. En Europe, des analyses économiques estiment que le nombre de travailleurs indépendants va surpasser celui des salariés d'ici 15 ans.

Certaines catégories de ces travailleurs indépendants représentent un potentiel non négligeable de télétravailleurs, en particuliers les freelances qui sont des travailleurs indépendants qualifiés issus du numérique – experts marketing, graphistes, designers ou développeurs informatiques qui choisissent de se mettre à leur compte sans employer d'autres personnes. Ils fournissent des services techniques, artistiques ou commerciaux externalisés par les organisations, via une plateforme numérique ou directement.

Selon Eurostat, le nombre de freelances a progressé de 145 % entre 2008 et 2018 en France. Ils étaient environ 700 000 en 2013 et ils sont 930 000 aujourd'hui en France. Environ 50 000 personnes deviendraient donc freelances chaque année.

## Développement des tiers-lieux

Depuis plusieurs années, à l'initiative d'acteurs privés mais aussi de collectivités, de nouveaux lieux d'activités et de services, appelés « tiers-lieux », se sont développés un peu partout en France grâce au déploiement du numérique. Les tiers-lieux sont des espaces de travail partagés et collaboratifs qui permettent aux actifs de travailler à distance, à proximité de leur domicile et dans le même confort, dans des lieux aussi bien équipés et aménagés que l'entreprise.

Ces espaces de travail ciblent :

- des travailleurs indépendants, souvent entrepreneurs, désireux de dissocier vie privée et vie professionnelle, de sortir de l'isolement en disposant d'équipements professionnels à faible coût, de créer de nouvelles relations professionnelles et de développer un réseau afin de trouver suffisamment de missions,
- des travailleurs salariés à la recherche d'espaces de travail de proximité afin d'éviter les déplacements pendulaires,
- des travailleurs « nomades » et touristes recherchant des espaces de travail adaptés à leur mobilité.

Ces tiers-lieux répondent à de nouvelles aspirations sociales et sociétales : selon le gouvernement, 70% de la catégorie des 18-35 ans affirment vouloir être indépendants mais aussi ne pas travailler seuls." Les tiers-lieux réconcilient cette double tendance à l'individualisme et au travail en collectif.

Selon le rapport portant sur le coworking intitulé « Faire ensemble pour mieux vivre ensemble », réalisé par la Fondation Travailler Autrement et remis au gouvernement en

septembre 2018, près de 1800 tiers-lieux ont été recensés en France en 2018, dont près de la moitié implantés en dehors des grandes agglomérations. Il indique qu'en moyenne, pour chaque commune ayant créé un tiers-lieu, on constate +570 000 € de recettes annuelles via des achats réalisés et +370 000 € de recettes fiscales.

Le déploiement d'un réseau de lieux d'accueil des télétravailleurs sur tous les territoires est l'une des actions prévues dans le plan national de déploiement du télétravail (Action 15, mesure n°2). L'objectif est de développer l'offre de postes de télétravail au sein des tiers lieux sur tous les territoires, en particulier ceux dont la densité démographique n'est pas assez importante pour justifier des investissements privés.

Le gouvernement a ainsi décidé d'appuyer l'émergence de tiers-lieux dans le cadre de son programme « Nouveaux Lieux, Nouveaux liens ». Un appel à manifestation d'intérêt « Fabriques de territoire » a été lancé en juillet 2019 qui prévoit le financement de 300 Fabriques de territoire à hauteur de 45 millions d'euros, soit 150 000 euros maximum par projet.

En outre, les collectivités locales se sont emparées du sujet en cherchant à soutenir les initiatives en faveur du coworking : soutien à l'économie numérique dans les cœurs de métropole, redynamisation des espaces ruraux, volonté de proposer des lieux de travail alternatifs aux salariés pendulaires qui effectuent d'importantes navettes quotidiennes, etc.

À l'inverse de ces évolutions positives pour le télétravail, la méfiance des dirigeants encore très présente, particulièrement dans les petites entreprises, reste un frein à son déploiement.

À la fin du confinement, on a pu observer que dès que les entreprises ont pu faire revenir leurs salariés, elles l'ont fait. Selon les chiffres officiels, en septembre 2020, les télétravailleurs n'étaient plus que 12 % du total. 70 % d'entre eux ayant été invités par leur employeur à regagner leur bureau, leur magasin ou leur atelier.

Ainsi, il semble que, si le télétravail passe désormais plutôt bien dans les grandes entreprises qui avaient largement entamé cette réflexion depuis les grèves des transports et le mouvement des "gilets Jaunes", il passe encore mal dans les TPE et les PME. Une étude menée par la Confédération des PME montre clairement la méfiance des petits patrons à l'égard du télétravail : **80 % d'entre eux estiment qu'il limite la cohésion d'équipe et qu'il augmente le risque d'isolement.** Les managers redoutent également une baisse de productivité.

# PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

### Facteurs pouvant encourager le télétravail :

La crise sanitaire se prolongeant, elle pourrait faire évoluer les mentalités. Une partie des salariés obligés de télétravailler toute la semaine pendant les périodes de confinement pourraient y prendre goût et solliciter de leur employeur 2 à 3 jours de télétravail par semaine lors d'un retour à la normale.

Le gouvernement prévoit d'ailleurs que les entreprises développent massivement le travail à distance et estime à 3 millions le nombre de personnes qui vont demain le pratiquer régulièrement. Aussi, dans le cadre de son plan de relance de l'économie, le gouvernement réfléchit à appuyer la création de 500 manufactures de proximité dans les petites et moyennes villes prioritaires des programmes «Action cœur de ville» et «Petites Villes de demain» en s'appuyant sur les tiers-lieux existants. Déclinées sous trois formats allant de 700 à 1 200 m<sup>2</sup>, ces manufactures de proximité seront proposées aux collectivités locales sous forme d'un dispositif clefs en main.

### L'objectif est double :

- permettre leur déploiement rapide pour soutenir les artisans, micro-entrepreneurs et TPE, menacés par la crise, qui pourront ainsi mutualiser locaux et matériel professionnel.

- doter le territoire de centres qui permettent à tous les corps de métier de télétravailler dans d'excellentes conditions, avec des bureaux et connexions informatiques adaptés.

Le télétravail pourrait être rendu plus attractif pour les salariés si les entreprises prenaient les dispositions nécessaires pour fournir aux télétravailleurs le matériel indispensable pour travailler dans de bonnes conditions (poste de travail, fauteuil, écran, etc.) et prenaient en charge les frais qu'engendre le travail à domicile (chauffage, électricité).

Surtout que, pour les entreprises, le télétravail représente une opportunité pour réduire leurs coûts de fonctionnement : réduction de la taille des bureaux, économies de loyer, de chauffage, d'électricité...

L'achèvement du déploiement du très haut débit sur le territoire, en particulier dans les territoires ruraux, prévue pour 2022, sera également un facteur d'accélération du

télétravail, une bonne connexion internet étant indispensable pour cet usage.

### Le développement du télétravail peut être freiné par différents facteurs :

#### - **L'accroissement des risques de cybermalveillances pour les organisations**

Une récente étude menée par Symantec révèle que 86 % des salariés interrogés utilisent leur matériel informatique personnel à des fins professionnelles. Et 42 % d'entre eux ne mettent pas à jour leurs systèmes de sécurité régulièrement. Ainsi, l'accès aux données sensibles de l'entreprise depuis chez soi a de quoi effrayer les services informatiques qui doivent désormais composer avec cette nouvelle façon de travailler.

Trois problèmes majeurs demandent une attention particulière :

- l'impossibilité, pour le salarié, d'accéder à des ressources nécessaires à son travail,
- la contamination du système de l'entreprise suite à une faille de sécurité sur le matériel de l'employé (et inversement),
- la perte ou la fuite de données.

- **Les risques psycho-sociaux** liés au télétravail. Le recours au télétravail peut en effet être générateur d'un mal-être au travail consécutif à un déséquilibre vie professionnelle – vie privée, à un stress lié à des contrôles ou des objectifs excessifs, à l'isolement, à un épuisement professionnel, etc.

- **L'inadaptation du matériel de télétravail ou du bureau** à domicile peut engendrer des risques physiques liés à une mauvaise ergonomie ou à une installation défectueuse.

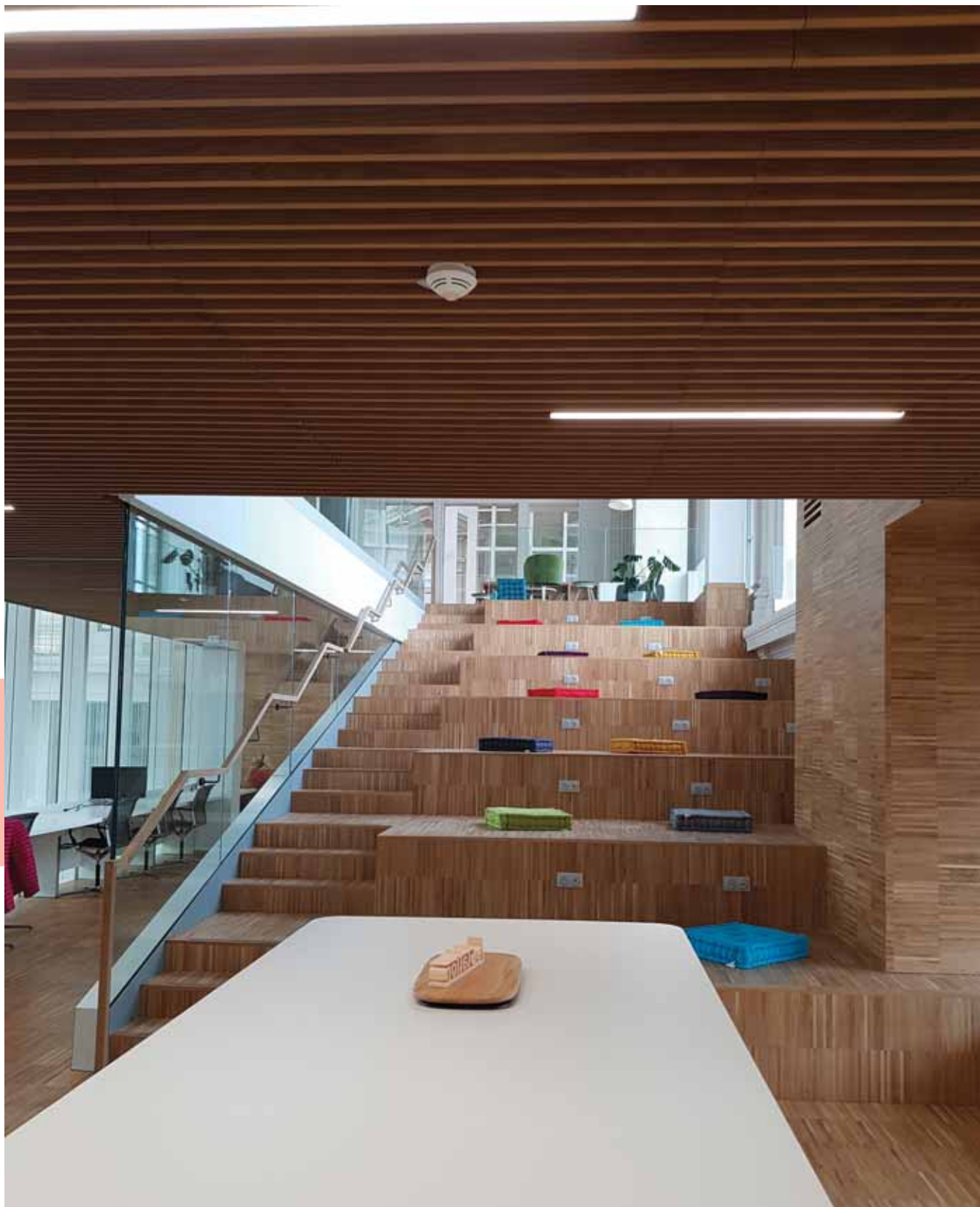
- **La réticence des jeunes actifs au télétravail**  
Plusieurs enquêtes montrent que les jeunes diplômés, derniers insérés dans le monde professionnel, sont ceux qui ont le plus souffert de la période de télétravail prolongée. La plupart des jeunes n'ont pas encore construit leur carrière, sont moins payés, vivent dans de petits logements ou toujours chez leurs parents. Ils ne télétravaillent pas dans les mêmes conditions matérielles que les travailleurs

plus âgés et pâtissent davantage de la solitude. En outre, le télétravail ne facilite pas l'intégration à l'entreprise et l'apprentissage des savoir-faire/savoir-être spécifiques de leur activité. La présence de collègues permet également en temps normal d'émettre des alertes, en cas de surinvestissement par exemple. L'isolement à domicile ne permet pas cette vigilance sociale qui apparaît plus nécessaire pour des primo-arrivants sur le marché du travail (risque par exemple de présentéisme numérique). La sociabilité

au travail est aussi un facteur d'attractivité pour les jeunes actifs.

#### - Un effet de saturation lié au confinement

Le confinement et l'isolement qu'il engendre, les mauvaises conditions subies dans le cadre d'un télétravail forcé et brutal, pourraient également avoir l'effet inverse de celui décrit plus haut, en décourageant cette pratique.



© Région Hauts-de-France

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- L'hypothèse **tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- Deux **hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## LE TÉLÉTRAVAIL, EN RETRAIT, N'A PAS D'EFFET TRANSFORMATEUR SUR LES CENTRES-VILLES

Suite aux multiples confinements liés à la crise sanitaire, de nombreux salariés ressentent le besoin de retourner au bureau pour retrouver du lien social. Le télétravail n'est plus plébiscité que par une minorité de personnes et ces dernières le pratiquent uniquement de manière occasionnelle et à domicile. Les actifs ne s'éloignent donc pas davantage de leur lieu de travail, et l'attractivité territoriale régionale n'est pas renforcée.

## LE MIX TÉLÉTRAVAIL/PRÉSENTIEL RENFORCE L'ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE

Le télétravail se développe progressivement mais n'est pratiqué majoritairement qu'un à deux jours par semaine à domicile et ne concerne qu'une petite partie de la population. Les tiers-lieux se développent mais ne constituent pas les leviers espérés par les autorités publiques pour créer de nouvelles activités et développer une économie résidentielle. Les actifs ne font évoluer que marginalement leurs habitudes d'achat vers leur lieu de résidence. Les migrations résidentielles sont toutefois encouragées par des déplacements domicile-travail moins fréquents, et la région Hauts-de-France gagne en attractivité auprès des familles franciliennes.

## LE TÉLÉTRAVAIL REDISTRIBUE LES CARTES ENTRE LES CENTRES-VILLES ET RENFORCE L'ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE

Le télétravail se développe massivement, les tiers-lieux sont plébiscités. Le télétravail conduit ainsi à une nouvelle répartition géographique de la population active, dont le lieu de résidence s'éloigne franchement du lieu de travail. Il permet aussi à la région Hauts-de-France de gagner des habitants, les salariés d'Île-de-France saisissant cette opportunité pour quitter la région capitale, dont la dépopulation liée aux migrations résidentielles des familles s'accélère. Les bourgs et petites villes voient leur population augmenter. Les télétravailleurs vivant en milieu rural et périurbain modifient leurs habitudes de consommation. Ils se rendent plus souvent dans le bourg le plus proche de chez eux ou de leur tiers-lieu et y réalisent les achats qu'ils faisaient avant dans la ville où se situe leur travail. Face à l'afflux d'une nouvelle clientèle, les centres-villes des bourgs et petites villes retrouvent leur vitalité commerciale. À l'inverse, les villes moyennes et grandes de la région perdent du flux de transit. Leurs centres captent moins de parts de marché que précédemment. Ne bénéficiant plus d'une clientèle captive, ces centres-villes doivent se réinventer pour attirer davantage les visiteurs.

*NB : le télétravail a un effet différencié selon les centres-villes, il n'y a donc pas de scénario bas ou haut pour les centres-villes mais des scénarios hauts ou bas par rapport au développement du télétravail, qui ont donc des conséquences différentes selon le centre-ville observé.*

# USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

## DÉFINITION ET ENJEUX

L'usage des transports en commun constitue un facteur de développement et d'attractivité des centres-villes lesquels sont souvent bien desservis et constituent et constituent un nœud du réseau. Le développement d'une offre de transport en commun est également un facteur de transformation de la ville en organisant les relations entre les différents quartiers de la ville et entre la ville et sa périphérie et en facilitant son accès en dehors de la voiture.

Les transports en commun regroupent différents modes (train, métro, tram, car, bus, services à la demande...) répondant à différentes possibilités d'accès aux lieux centraux du territoire : grandes distances, relations entre les centres, connexion périphérie-centre ou encore connexion des quartiers de la ville. Ces modes sont par ailleurs gérés par différents opérateurs.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Les enjeux d'usage des transports en commun posent des questions d'accessibilité de l'offre, d'interopérabilité entre les offres mais aussi d'intermodalité. En effet, les transports en commun jouent un rôle central dans la question d'intermodalité notamment en offrant des solutions de rabattement pour l'accès aux centres-villes qui peuvent être saturés pour les voitures ou interdits. Les transports en commun jouent également un rôle important dans l'intermodalité avec les modes doux individuels permettant les déplacements de courte distance comme la connexion entre la gare et le centre-ville. L'usage des transports en commun par un public large repose également sur des notions d'images renvoyant à la fois à la qualité, à la praticité, à la fiabilité et à la sécurité ressenties.

En France, l'usage des transports en commun est resté relativement stable sur longue période. En 2019, 9,1 % des déplacements locaux (moins de 80 km) sont effectués en transport collectif. Cette proportion a varié entre 8,3 % et 9,1 % entre 1982 et 2019. Son niveau était le plus bas en 2008 avant de remonter à son maximum montrant une tendance à la croissance des usages sur la dernière décennie.

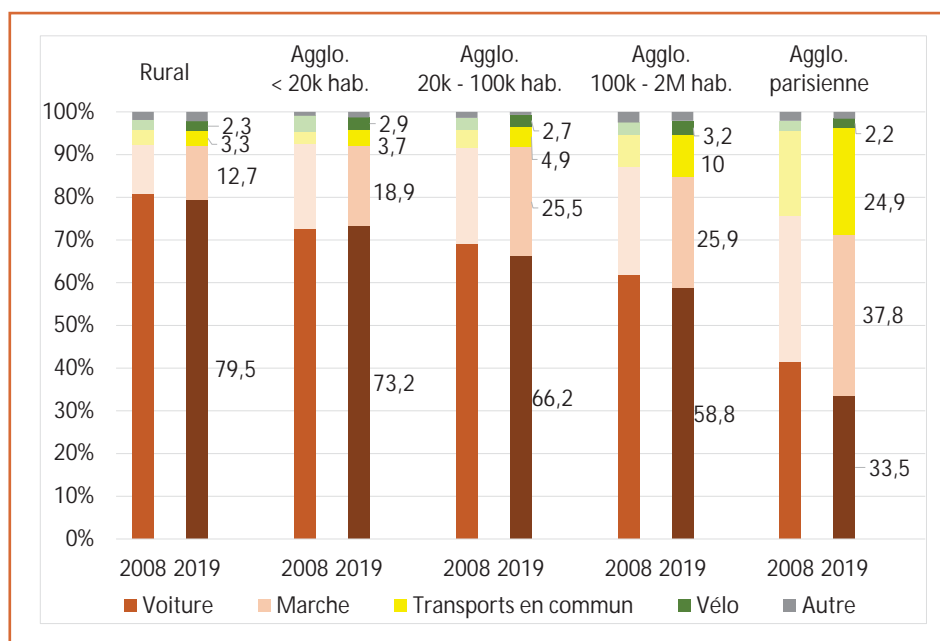
Ce niveau moyen masque d'importantes disparités entre les territoires en fonction de son caractère plus ou moins urbanisé. Ainsi, l'usage des transports collectifs représente

un quart des déplacements de l'agglomération parisienne. Plus généralement, l'usage augmente avec la taille de l'agglomération : il représente 10 % des déplacements dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, près de 5 % des déplacements dans celles de 20 000 à 100 000 habitants et moins de 4 % dans les autres territoires (cf. graphique).



© Région Hauts-de-France

**Figure 1 : Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) par tranche d'unités urbaines entre 2008 et 2019**



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

La répartition des modes de déplacements par territoire montre également une tendance similaire sur les mobilités actives qui augmentent avec la taille de l'agglomération. Cette répartition est la plus forte pour l'agglomération parisienne où la place de la voiture est réduite à un tiers des déplacements. La présence d'une offre de transport importante dans un contexte de saturation peut ainsi contribuer à une diminution de la place de la voiture conduisant à renoncer à la possession d'un véhicule.

En 2017, seuls 63 % des habitants de l'agglomération parisienne possèdent une voiture contre 81 % en France métropolitaine. Depuis 2007, la proportion de ménages possédant une voiture personnelle a même diminué dans cette agglomération alors qu'elle a continué à augmenter en France.

Entre 2007 et 2017, la croissance de l'usage des transports en commun est corrélée à la taille de l'agglomération : plus l'agglomération est grande, plus la part des transports en commun dans les déplacements a augmenté. À l'inverse, l'usage des transports en commun a diminué dans les espaces ruraux.

Si les transports collectifs représentent moins de 10 % des déplacements, leur poids est plus important en termes de distance parcourue comme en temps passé. Ainsi, en 2017, 941 milliards de voyageurs-kilomètres ont été transportés sur le territoire français, dont 20 % en transport collectifs contre 17 % en 2002 (Cf. tableau). Le poids des transports collectifs a augmenté aussi bien pour les transports par route (bus, car, tramways) que pour les transports ferrés (trains, métro, RER).

**Figure 2 : Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode**  
En milliards de voyageurs-kilomètres

	2002	2007	2012	2017
<b>Transport individuel<sup>1</sup></b>	<b>728,7</b>	<b>718,1</b>	<b>710,7</b>	<b>757,3</b>
<b>Transport collectif</b>	<b>148,6</b>	<b>163,2</b>	<b>175,5</b>	<b>184</b>
Autobus, autocars et tramways	48,8	53,3	55,5	58,1
Transports ferrés <sup>2</sup>	86,2	96,7	106	110,5
Transports aérien <sup>3</sup>	13,7	13,2	14	15,4
<b>Ensemble du transport intérieur de voyageurs</b>	<b>877,3</b>	<b>881,3</b>	<b>886,2</b>	<b>941,3</b>

<sup>1</sup>Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roux motorisés <sup>2</sup> Trains, métro, RER, <sup>3</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Source : SDES, CCTN 2018

Par ailleurs, les transports collectifs sont utilisés par une proportion importante de la population des villes même si les personnes ne sont pas utilisatrices au quotidien. Ainsi, 73 % des habitants des communes de plus de 50 000 habitants utilisent un transport collectif au moins une fois par mois. Plus généralement, les usages des différents modes ne sont pas exclusifs. Ainsi, une étude réalisée en 2015 par le laboratoire de recherche « (6-t) » met en évidence que plus de la moitié des Français ne sont pas attachés à un seul mode de transports mais ont des pratiques diversifiées en fonction de leur vision du déplacement et de leurs contraintes.

Au sein de la région, les personnes de plus de 11 ans consacrent 1h19 aux déplacements pour une moyenne de 41 kilomètres. Pour les actifs, les déplacements domicile-travail ont une place prépondérante par leur longueur et le temps consacré. L'usage des transports en commun est également plus fréquent pour ce motif. Parmi les actifs occupés des Hauts-de-France, 9 % utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail contre 15 % des actifs occupés en France métropolitaine. Comme à l'échelle nationale, l'usage des transports en commun varie en fonction du caractère urbain ou rural de la commune. Seuls 3,3 % des actifs habitant dans une commune rurale utilisent les transports en commun tandis qu'ils sont 19 % dans l'agglomération de Lille et 34,5 % dans la ville centre. Ces tendances s'observent pour l'ensemble des agglomérations de la région avec une part des transports collectifs relativement élevée dans l'unité urbaine et un poids plus important dans la commune centre, souvent supérieur à 10 %.

L'usage des transports collectifs dépend en partie l'offre disponible. Cette offre s'entend à la fois en matière de couverture territoriale par une offre de transport urbain, interurbain ou la présence d'une gare mais aussi par la fréquence, la qualité et les tarifs pratiqués.

Entre 2002 et 2017, la surface couverte par les transports urbains a été multipliée par 2,7 tandis que la population couverte n'a augmenté que de 28 % sur la même période. Ces croissances sont principalement liées à des extensions de périmètres des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), notamment en lien avec les modifications des périmètres des intercommunalités. En 2017, 73 % de la population de France métropolitaine est ainsi couverte. La région Hauts-de-France se caractérise par une couverture importante en offre de mobilité avec 72,6 % de la popula-

tion couverte par une AOM, niveau supérieur à la moyenne hors Ile-de-France et par une densité ferroviaire supérieure à la moyenne régionale. L'extension géographique très importante des AOM comparativement à la population couverte pose la question de l'offre mise en place sur l'ensemble de ces nouveaux périmètres comprenant des espaces périurbains ou ruraux plus nombreux. La desserte d'espaces périurbains peu denses par l'offre de transport classique des cœurs urbains représente un surcoût important pour un usage souvent limité, les habitants de ces espaces ayant souvent fait des choix résidentiels en fonction de l'accessibilité en voiture.

La qualité des transports en commun est également un facteur déterminant pour leur usage. Selon l'observatoire des mobilités, cette qualité semble pour l'instant acquise pour la plupart des usagers : 92 % recommandent ce mode en premier lieu pour sa praticité (71 %). La seconde raison invoquée pour recommander l'usage des transports collectifs correspond aux enjeux environnementaux (51 %) devant les enjeux économiques (41 %). Le caractère pratique des transports en commun repose sur une perception des usagers qui peut rapidement être remise en cause, par exemple en cas de dysfonctionnement de l'offre. Ainsi, les grèves de 2018 dans le ferroviaire se sont traduites par une baisse de 5 points de la vision de la praticité des transports collectifs.

Au-delà de la qualité ressentie d'une offre de transport existante, l'image véhiculée par les différents types de transport est déterminante pour son usage. Ainsi, le tramway bénéficie d'une image plus positive à travers un niveau de confort, de fréquence et de lisibilité jugé supérieur par les usagers. En particulier, les rails et les stations participent à la lisibilité du système et guident l'utilisateur dans sa mobilité. Ce mode touche ainsi un large public tandis que les bus urbains classiques sont souvent réservés aux jeunes et aux seniors. L'offre de tramway s'est ainsi développée dans plusieurs agglomérations françaises entre 1980 et le début des années 2000 comme ce fut le cas à Valenciennes avec le lancement du chantier en 1994 et son ouverture en 2006. L'importance du coût d'investissement est ensuite questionnée en particulier pour les agglomérations de taille intermédiaire. Les collectivités se tournent alors majoritairement vers le Bus à Haut Niveau de Service qui constitue une alternative en reprenant une partie de ses codes : voies spécifiques et identifiés, stations plus visibles, fréquences...





## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Malgré un contexte budgétaire contraint, le développement des transports en commun reste un objectif majeur des différents acteurs publics. La Loi d'Orientation des Mobilités permet une couverture globale du territoire par un AOM et confère aux Régions un rôle central dans l'organisation des mobilités. Elle favorise le développement de nouveaux modes et usages de transports en commun. En Hauts-de-France, le SRADDET fixe ainsi l'objectif d'une part modale de 10 % en 2031 et 14 % en 2050 en nombre de déplacements, soit un doublement par rapport à la situation actuelle. Cet objectif répond à la fois à des enjeux de limitation de gaz à effet de serre et des enjeux de diminution de la pollution atmosphérique générée par la voiture, principal mode de déplacement actuel. En plus de ces objectifs liés au climat et à l'air, ce mode de transport est mis en avant pour l'accès aux centralités.

Au sein des territoires, l'offre de transport en commun se développe autour de différents axes répondants aux différents usages et différents publics potentiels.

Le Bus à Haut Niveau de Service se développe car il apparaît comme un compromis entre des infrastructures ferrées coûteuses et peu évolutives et un système de bus urbain traditionnel perçu comme peu efficace au regard de la fréquence et de son insertion dans le trafic urbain classique. La mise en place d'un réseau BHNS s'accompagne le plus souvent d'une vision intégrée du système de mobilité urbain de l'agglomération amenant à revoir l'ensemble de l'offre. Son image se rapproche de celle de réseaux ferrés urbains par une fréquence accrue, une visibilité de voie réservée et un travail sur le confort et l'accessibilité des véhicules. Les stations sont également plus importantes, favorisant également la visibilité et la compréhension pour les usages.

Si l'argument économique est peu cité dans les motivations des usagers, il peut constituer un facteur important de développement des usages. En particulier, la gratuité change la vision de ce mode de transport en en facilitant l'accès. Plusieurs agglomérations ont mis en place cette gratuité à l'image de Compiègne ou Dunkerque. Dans l'agglomération de Dunkerque, la mise en place de la gratuité accompagnée par une offre de transport repensée a permis une croissance de 77 % de la fréquentation entre 2017 et 2019. Les effets globaux de la gratuité sont toutefois questionnés. Selon un rapport du Sénat publié en septembre 2019, l'impact social apparaît positif en offrant l'accès à des publics jusqu'alors éloignés mais l'impact environnemental est plus mitigé en particulier en raison d'un report important des modes actifs (vélo, marche) vers les transports en commun et une réduction limitée de la part modale de la voiture. Par

ailleurs, la gratuité apparaît difficile à mettre en place dans des grandes agglomérations où les réseaux sont déjà très fréquentés et qui tirent une part importante de leur budget de la billettique.

Dans la relation centre-périphérie et dans l'optique de limiter l'engorgement des centres tout en favorisant l'accès, les parking-relais se développent dans les grandes agglomérations et s'intègrent aux systèmes de transport à la fois par la connexion au réseau principal de transport et par une intégration tarifaire avec un ticket de parking pouvant délivrer un pass pour la journée à l'ensemble des passagers. La réussite de ces parkings-relais repose souvent sur leur positionnement et le gain estimé par l'utilisateur.

Le système urbain de transport en commun peut également développer l'intermodalité avec le vélo par la mise en place de système de parkings vélos à proximité des principales stations de transport en commun. Ces parking peuvent être sécurisés et accessibles uniquement aux usagers avec leur titre de transport. De tels parkings sont par exemple accessibles dans plusieurs gares de la région ou au sein de la MEL à proximité de différentes stations de métro.

D'autres formes de transports en commun de plus petites capacités sont également développées dans les cœurs urbains. Les navettes se développent dans différents centres permettant un accès moins envahissant à des zones de partage. Ces navettes qui peuvent être accessibles sans arrêts définis favorisent l'accès à des personnes dont la mobilité active peut être réduite (personnes âgées, dépendantes, familles avec jeunes enfants).

Si l'offre de transport en commun se développe sur les territoires, la crise sanitaire a eu des impacts directs importants sur la fréquentation aussi bien pendant les périodes de confinement que pendant les périodes de reprise. Elle risque d'impacter durablement l'usage des transports en commun au profit de modes plus individuels, qu'ils s'agisse de modes actifs comme le vélo dont la progression s'est accélérée ou de la voiture. Selon l'observatoire des mobilités, 61 % des Français utilisaient régulièrement (au moins une fois par mois) les transports collectifs avant la crise. Durant le premier confinement, 47 % de ces usagers ont été contraints de se déplacer. Parmi eux, seuls 44 % ont utilisé les transports collectifs. En France hors Ile-de-France, l'usage des transports urbains durant le premier confinement a représenté 10 % de l'usage habituel pour les transports urbains et 8 % pour les TER. Alors que l'offre était proche de la normale en septembre et octobre, la fréquentation est restée en deçà de

80 % de l'usage normal. Le deuxième confinement s'est traduit par une fréquentation inférieure à 50 % de la normale en novembre. Si la plupart des utilisateurs ont perçu une adaptation rapide et rassurante des transports aux contraintes sanitaires, ils sont nombreux à envisager une modification de leur mode de déplacement à l'avenir : 30 % envisagent de les utiliser moins fréquemment tandis que 13 % envisagent de les utiliser davantage. Cette moindre fréquentation sera à la fois remplacée par la marche à pied, l'usage de la voiture individuelle et l'usage du vélo.

La crise sanitaire a également un impact potentiel important sur l'offre de transport collectif au regard des pertes

de recette. Pour les transports publics, la perte de billetterie est estimée à 2 milliards d'euros et la perte du versement transports mobilité estimée à plus d'1 milliard d'euros sur un budget de 8,5 milliards d'euros.

A l'inverse, les plans de relance français et européen consacrent une part d'investissement important en faveur de la mobilité avec un plan ferroviaire ambitieux, accompagné du développement de plusieurs réseaux métropolitains dont le service express métropolitain et la volonté de développer les mobilités propres dans les villes.

## PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

### QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Les pouvoirs publics fixent des objectifs ambitieux de développement de l'offre de mobilité sur l'ensemble du territoire et l'ensemble des publics. La Loi d'Orientation des Mobilités votée en décembre 2019 constitue une loi structurante dans ce domaine. Elle confère notamment aux Régions un chef de filat sur l'organisation des mobilités et assure une couverture de l'ensemble des territoires par une compétence mobilité. Elle fixe également des objectifs pour l'ensemble des acteurs de la mobilité (constructeurs, entreprises, usagers) dans les usages des différents modes. Le développement des usages du numérique constitue également un facteur de développement important de l'usage des transports en commun par une meilleure information sur les trajets et horaires, favorisant une interopérabilité entre les différents acteurs, par une information en temps réel sur les difficultés de parcours. L'information sur le départ et l'arrivée, sur les interconnexions et la lisibilité du parcours constitue des enjeux majeurs dans la perception des usagers.

Le renforcement de la multimodalité est également un enjeu important renforcé par des incitations publiques comme la création de parking vélos sécurisés à proximité des transports en commun ou encore la possibilité de transporter son vélo dans certains bus, possibilité prévue par la LOM.

A l'inverse, une dégradation de l'image des transports en commun peut nuire à leur usage. En particulier, la qualité de l'offre de transport (horaire, salubrité, sentiment de sécurité) constitue un facteur clé dans les choix individuels. Le renforcement des règles sanitaires peut être à la fois perçu négativement avec un effet repoussoir lié à la contrainte ou au contraire rassurant.



# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## UNE BAISSÉ DE FRÉQUENTATION DANS UN CONTEXTE DE MANQUE DE CONFIANCE DES USAGERS

La crise sanitaire a des impacts de long terme sur l'offre de transport en commun et sur sa fréquentation. Les pertes de recettes liées à la baisse de fréquentation durant les périodes de confinement et de déconfinement progressif ne sont que partiellement compensées et l'offre se dégrade par manque d'investissement. Les possibilités du numérique sont sous-exploitées et l'image des transports collectifs est dégradée par manque d'information et de lisibilité de l'offre ne permettant pas l'intermodalité et l'interopérabilité. L'accès aux centres-villes par les transports en commun se dégrade avec des dessertes moins fréquentes en provenance de la périphérie pour les réseaux ferrés comme pour les réseaux urbains. La fréquentation est également limitée par des craintes des usagers qui se renforcent sur le plan sanitaire et sécuritaire.

## UNE OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN ADAPTÉE À TOUS ET FAVORISANT L'USAGE DU CENTRE-VILLE

La prise de conscience des enjeux environnementaux amène de plus en plus de personnes à délaisser la voiture individuelle. Les choix résidentiels tiennent davantage compte de la disponibilité d'une offre de transport en commun. Les investissements publics en faveur de ceux-ci sont réalisés aux différentes échelles territoriales. Dans le même temps, les opérateurs intègrent les potentialités du numérique favorisant la lisibilité de leur offre, l'interopérabilité entre les différentes échelles de mobilité et l'intermodalité. L'usage des transports en commun se développe et permet un accès de qualité aux centres-villes. De nouvelles offres sont développées dans les centres-villes afin de mieux répondre aux différents usages telles que l'interconnexion facilitée avec les modes actifs ou des navettes pour les personnes à faible mobilité.

## UNE CROISSANCE MODÉRÉE DE LA PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET LIMITÉE À CERTAINS PUBLICS

Malgré la crise sanitaire, les politiques publiques maintiennent le développement de l'offre de transport en commun. Après une baisse conjoncturelle de fréquentation, la fréquentation des transports revient à son niveau d'avant crise. À long terme, la fréquentation augmente modérément mais reste restreinte à certains publics et usages. Les centres-villes restent accessibles via les réseaux ferrés tandis que les réseaux urbains sont concentrés sur un accès au centre-ville depuis les quartiers de la ville et la première couronne. La connexion aux espaces périurbains reste réduite du fait d'une offre limitée, coûteuse et peu utilisée en dehors de publics spécifiques.





## ANNEXES

# LES LETTRES D'INFORMATION THÉMATIQUES

Suite à la crise sanitaire et aux mesures de confinement, des lettres d'information ont été adressées aux participants du chantier pour compenser la non-tenu des ateliers initialement prévus. Ces lettres d'information exploraient des aspects complémentaires de ceux traités dans les fiches variables, en faisant le lieu avec les enseignements à tirer des conséquences de la crise sanitaire pour les centres-villes. Au vu des sujets traités, il est apparu pertinent d'inclure des extraits des dossiers thématiques dans ce recueil des travaux du chantier « quels centres-villes à l'horizon 2040 ? ».

L'ensemble de ces lettres d'information sont disponibles en ligne dans leur intégralité et dans leur format original sur le site de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040 : <https://2040.hautsdefrance.fr/download/lettres-dinformation-chantier-centres-villes/>

Lettre n°1 : Un chantier d'actualité (disponible en ligne)

Lettre n°2 : L'aménagement urbain au défi du covid-19

Lettre n°3 : Le besoin de nature en ville à l'épreuve du confinement

Lettre n°4 : Le confinement, un accélérateur des mutations commerciales ?

Lettre n°5 : Télétravail, enseignement supérieur à distance : le baptême du covid

Lettre n°6 : La redynamisation des centres-villes au prisme des questions temporelles

Lettre n°7 : Les facteurs de changement des centres-villes (disponible en ligne)

Lettre n°8 : Femmes et espaces publics, une prise de conscience récente

Lettre n°9 : Marcher en ville, pas si simple

Lettre n° 10 : Le collège de prospective en « Résidences » à Tergnier (disponible en ligne)

Lettre n° 11 : L'eau dans la ville, une ressource à se réapproprier (disponible en ligne)

# L'AMÉNAGEMENT URBAIN AU DÉFI DU COVID-19

Lettre d'information du 15 mai 2020

## L'URBANISME TACTIQUE POUR STIMULER DES USAGES INNOVANTS DE L'ESPACE PUBLIC

Un peu partout dans le monde, des alternatives d'usages et d'occupation de l'espace urbain émergent. Des pistes cyclables éphémères, des places de stationnement réquisitionnées pour élargir le trottoir, la piétonisation de rues commerçantes... Tous ces exemples relèvent de ce que l'on appelle l'urbanisme tactique qui a, depuis quelques jours, fait son entrée dans le débat public français, essentiellement autour de la question du vélo.

Celui-ci propose des aménagements légers, évolutifs et réversibles avec du mobilier facile à installer [et à désinstaller] pour tester in-situ de nouveaux usages et démontrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public.<sup>1</sup> Il permet ainsi d'innover, d'expérimenter de nouvelles idées et d'inspirer des changements.

De nombreuses villes étrangères mais aussi françaises (Lille, Grenoble, Montpellier, Paris, Amiens, Arras, etc.) ont décidé de s'y essayer. La situation inédite nous montre qu'on peut agir vite et bien, et une intervention d'urbanisme tactique permet d'accélérer les choses, en plus d'être moins coûteuse et davantage tournée vers les besoins de la population.

## L'URBANISME TACTIQUE POUR REVITALISER LES CENTRES-VILLES

L'urbanisme tactique est accessible à tous et peut constituer une piste intéressante pour revitaliser les centres-villes des petites et moyennes villes car il encourage des projets

à moindre coût avec l'objectif d'apporter de petites améliorations temporaires à un espace public, afin de l'animer et de le rendre attrayant aux yeux de la population.

Il peut s'agir d'un simple dessin au sol, ou encore de la construction de mobilier urbain à base de matériaux de récupération afin d'améliorer le confort d'un espace public ou susciter des rencontres et échanges. Dans sa forme la plus élaborée, il peut, par exemple impliquer des actions sur le commerce de proximité, en imaginant la transformation de magasins vides en « Pop'Up » store temporaires ou en travaillant sur des projets de vitrophanie (adhésif totalement occultant, représentant une image, apposée sur une vitrine et qui permet de la valoriser), etc.<sup>2</sup>

## PENSER L'AMÉNAGEMENT URBAIN EN FONCTION DES USAGES ET DES BESOINS : L'APPROCHE DU PLACE-MAKING

La crise actuelle impacte durement les commerces de centre-ville mais elle peut aussi représenter une opportunité pour innover. La redynamisation des centres-villes doit être pensée de manière multidimensionnelle et en fonction des usagers et de leurs usages.

C'est ce que cherche à faire la démarche anglo-saxonne appelée « Place-Making » qui peut se définir comme une approche d'aménagement des espaces publics urbains qui se concentre sur la façon dont ceux-ci sont perçus, vécus et appropriés par les citoyens.<sup>3</sup>

Il s'agit tout d'abord de se focaliser sur les usagers de l'espace public (qui sont-ils, comment circulent-ils, que font-ils, quels sont leurs horaires ?) afin de découvrir leurs besoins et leurs désirs. Ces informations servent ensuite à élaborer et porter une vision commune aussi bien en termes de conception, que de gestion et d'animation, en s'assurant que, dans sa mise en œuvre, le projet favorisera l'appropriation et la vie du lieu par ses usagers. Les principes de l'urbanisme tactique sont alors utilisés pour tester et ajuster le projet en réalisant de petites interventions et améliorations rapides et peu coûteuses qui apportent concrètement des plus-values aux espaces publics.<sup>4</sup>

Le Place-Making place les dynamiques locales (habitants, commerces, entreprises, collectivités, etc.) au cœur du projet urbain et permet de faire s'exprimer et émerger de nouvelles pratiques de consommation (vivre une expérience

<sup>1</sup> <https://urbanismeparticipatif.ca/outils/urbanisme-tactique>

<sup>2</sup> L'urbanisme tactique peut-il sauver les petites et moyennes villes françaises ? Edouard Malsch – 7 janvier 2020 <https://www.urbanews.fr/2020/01/07/57119-lurbanisme-tactique-peut-il-sauver-les-petites-et-moyennes-villes-francaises/>

<sup>3</sup> Le placemaking comme approche alternative de la fabrique urbaine ou comment faire des espaces publics des lieux de sociabilité pour tous - Pauline Butiaux, consultante en design urbain - avril 2019

<sup>4</sup> L'espace public : de l'expérimentation à l'émancipation citoyenne – alt.urbaine <https://medium.com/@alturbaine/lespace-public-de-l-exp%C3%A9rimentation-%C3%A0-l-%C3%A9mancipation-citoyenne-773357635013>

plutôt qu'acheter un produit), de nouveaux comportements (développer la réparation, la fabrication) dont pourrait bien dépendre la revitalisation des centres villes.

**La métamorphose du centre-ville de Melbourne<sup>5</sup>** est un exemple concret de Place-Making :

Autrefois considéré comme « dangereux et insalubre », le centre-ville de Melbourne (Australie) a fait l'objet d'un important programme de revitalisation porté par Village Well. Mené avec la collectivité locale, le projet avait trois

priorités : créer des espaces de vie agréables, durables et financièrement viables. L'intégralité du quartier a progressivement été transformée par le Place-Making. De nombreux espaces publics, des logements, des boutiques, des restaurants et des cafés se sont créés et 67 000 arbres ont été plantés, rendant le centre-ville agréable et vivant. Simultanément, l'art et la culture se sont inscrits dans le quartier grâce à des œuvres de street-art ou des animations. Désignée sept années de suite comme « La ville la plus attrayante au monde » par The Economist, Melbourne est un exemple marquant du fort potentiel de revitalisation qu'offre le Place-Making.



© Région Hauts-de-France



# LE BESOIN DE NATURE EN VILLE À L'ÉPREUVE DU CONFINEMENT

Lettre d'information du 15 juin 2020

## LA NATURE, POUR UNE MEILLEURE SANTÉ PHYSIQUE, MENTALE ET SOCIALE

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) définit la santé comme « un état complet de bien-être physique, mental et social, [qui] ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité ». Le milieu urbain peut avoir des effets particuliers sur la santé physique, mentale et sociale des personnes. Les facteurs environnementaux que sont la pollution de l'air et les épisodes de canicule exacerbés par les phénomènes d'îlot de chaleur sont sources de pathologies physiques diverses. Le mode de vie urbain peut également dégrader la santé mentale de ses habitants en les soumettant davantage au stress, à l'anxiété, voire à la dépression et à la schizophrénie. L'isolement est aussi en constante augmentation. La nature en ville, qui ne se réduit pas au simple espace vert mais regroupe, pour citer le CEREMA, « une diversité d'espaces végétalisés multi-fonctionnels », permet d'apporter des éléments de solution à ces atteintes physiques, mentales et sociales.

Les surfaces végétalisées, tout en contribuant à l'aménagement du paysage urbain et mettant en valeur le bâti, sont des espaces de respiration à l'intérieur d'un espace minéral. Dans un contexte d'usage de plus en plus important des médias électroniques, la présence de végétaux et d'animaux constitue parfois le seul contact avec la nature pour des populations urbaines exposées à « l'extinction de l'expérience de la nature », ou encore au « troubles déficitaire de la nature », qui désigne une déconnexion avec le milieu naturel. De nombreuses observations et études, recensées par l'OMS, montrent un effet particulier et bénéfique sur la santé physique et mentale de la proximité d'éléments naturels. La présence d'espaces de nature à proximité incite aussi les habitants à passer plus de temps dehors et favorise les activités physiques, à tout âge. La nature est aussi un vecteur important de lien social, en étant un support du vivre ensemble avec des lieux publics et collectifs où pratiquer une activité, se retrouver, se reposer ainsi que des espaces de mobilisations citoyennes.

D'un point de vue « marketing territorial », les espaces verts sont devenus un critère clé pour sept Européennes et Européens sur dix qui estiment leur proximité « importante ou très importante » au moment de choisir leur habitat. La nature est donc un élément essentiel de l'attractivité des villes, un atout pour le tourisme et l'image de la ville.

Pour autant, tout n'est pas complètement bénéfique dans cette présence naturelle de grande proximité, il s'agit donc de gérer ces inconvénients afin de valoriser au mieux les avantages. Les allergies sont notamment de plus en plus répandues, avec 1 Français sur 4 souffrant d'allergie respiratoire, notamment en milieu urbain. L'exposition de la population aux pollens constitue un enjeu de santé publique majeur, aggravé par la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique. Les espèces concernées sont bien identifiées (bouleau, cyprès, tilleul...) et un soin particulier doit être fait dans le choix des essences plantées en ville, l'important étant de ne pas forcément exclure ces espèces mais de diversifier les variétés, tout en évitant la proximité des habitations ou les lieux fortement fréquentés. La présence d'espaces verts peut également conduire à la hausse des inégalités sociales au sein d'une ville, si ces espaces ne sont pas assez nombreux et bien répartis. Des quartiers « renaturés » peuvent être ainsi vidés de leur population modeste avec la hausse des prix des logements. Ceci milite pour l'extension de la nature en ville dans tous les quartiers d'une ville et notamment pour la prise en compte et le développement de ces espaces dans les quartiers populaires.

## APRÈS LA PANDÉMIE, LA CANICULE ?

Dans la foulée de la crise sanitaire liée au covid-19, les prévisions de Météo France pour l'été 2020 font craindre de nouveaux épisodes de canicule et un risque de sécheresse élevé pour 58 départements. Le premier trimestre 2020 affichait déjà un record de températures, en hausse de 3,2 degrés par rapport à la moyenne du XXe siècle. Ces fortes chaleurs sont particulièrement néfastes en milieu urbain, où le phénomène « d'îlot de chaleur » devient un enjeu sanitaire, comme l'a illustré la surmortalité liée à la canicule de 2003.



© Région Hauts-de-France

Figure 1 : Risque de sécheresse évalué pour l'été 2020 par le Ministère de la Transition écologique et solidaire

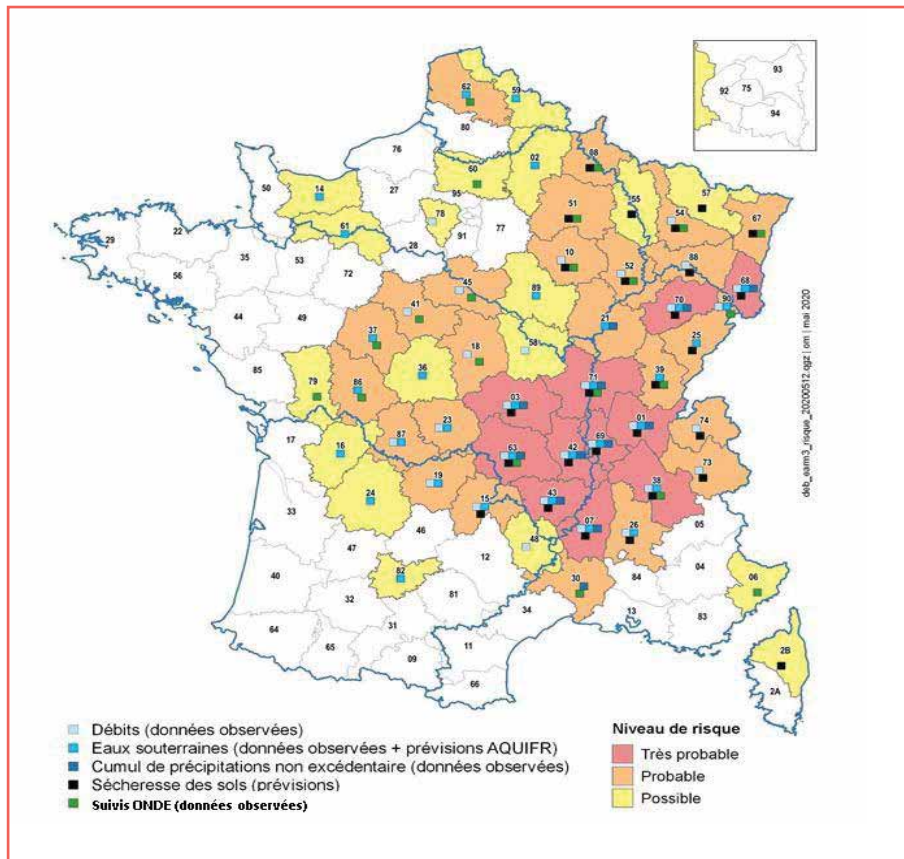
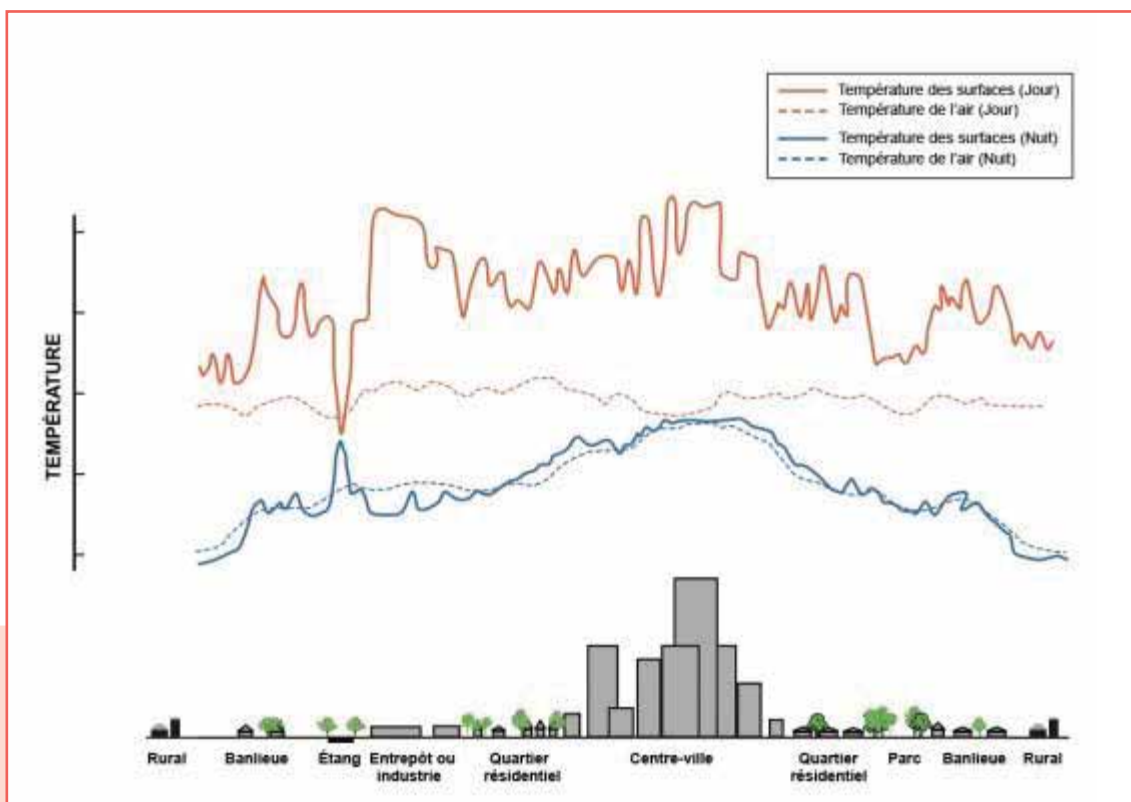


Figure 2 : Les variations de température selon les types de milieu



Source : US Environmental Protection Agency, cité par collectivitesdurables.org

La végétalisation fait partie des premières pistes étudiées pour faire baisser la température, la couverture végétale en zone urbaine ayant un effet significatif sur le climat local. Les arbres en particulier se comportent comme un système de climatisation parfait piloté par l'énergie solaire et utilisant de l'eau. Jusqu'à 80 % de l'énergie solaire peut ainsi être dissipée par évapotranspiration de l'eau, au lieu de réchauffer le sol et l'air situé au-dessus. Pour que cette végétation ait un effet suffisant, il faut que l'ombrage soit le plus développé possible, donc que la taille des arbres ne soit pas trop stricte. Le Grand Lyon réfléchit ainsi davantage en termes de canopée qu'en termes de plantation. Les experts estiment que 10 % de couverture en plus permet de baisser la température d'un degré.

Pour agir sur le climat urbain, une collectivité peut recourir à d'autres types de surfaces végétalisées que les arbres, par exemple les pelouses et prairies qui permettent une certaine stabilité de leur température y compris en journée, contrairement aux arbres. Les toitures et les murs végétalisés par des plantes grimpantes (pour éviter un coûteux système d'arrosage) permettent également une réduction importante de la demande de climatisation (- 12 %).

Cependant, globalement, on peut dire que les solutions comportant des arbres feuillus seront plus efficaces pour rafraîchir les rues que celles composées uniquement de végétation basse.



© Région Hauts-de-France

# LE CONFINEMENT, UN ACCÉLÉRATEUR DES MUTATIONS COMMERCIALES ?

Lettre d'information du 1<sup>er</sup> septembre 2020

La consommation alimentaire a concentré l'essentiel des actes d'achats des ménages pendant le confinement. L'enquête réalisée par Potloc pour la Région Hauts-de-France et la CCIR montre à quel point cette situation a altéré de façon inédite les pratiques d'achat des habitants enfermés chez eux. Certains points de vente ont subi une forte désaffection tandis que certaines classes d'âge expérimentaient des pratiques nouvelles pour elles. Une remise à plat de la consommation qui pourrait s'inscrire dans la durée.

## AVANT LE CONFINEMENT : DES COURSES FRÉQUENTES ET DES LIEUX D'ACHAT DIVERSIFIÉS SELON L'ÂGE

Avant le confinement, les courses sont très fréquentes : 82 % des répondants se rendent dans un commerce alimentaire une fois par semaine ou plus. L'acte d'achat est fragmenté, seulement 30 % des personnes font leurs courses

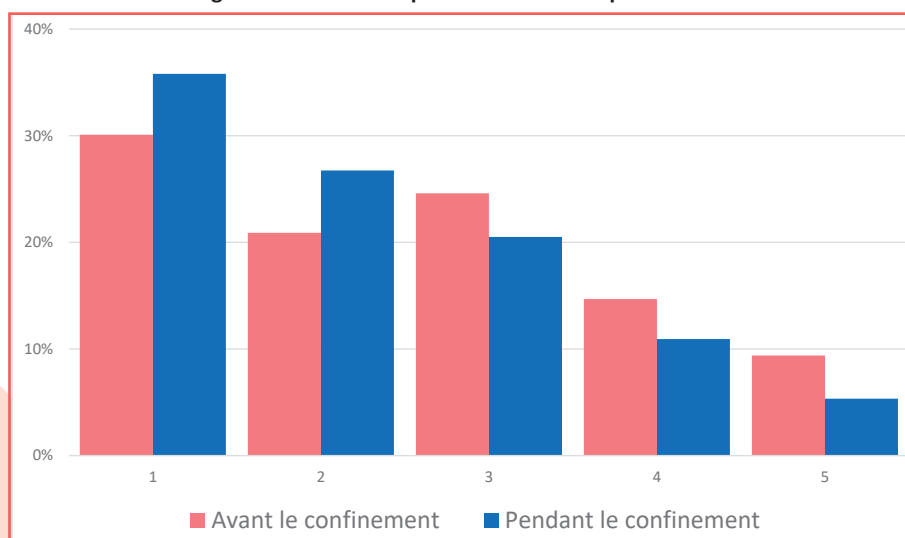
dans un seul type de point de vente, en général en supermarché, tandis que 49 % font leurs courses dans au moins 3 points de vente différents. Le choix des lieux d'achats est très dépendant de l'âge : les 18 - 25 ans sont les premiers clients des hypermarchés, qu'ils sont 72 % à fréquenter, tandis que les plus de 55 ans privilégient les circuits courts, notamment les marchés (pour 30 % d'entre eux) et la vente directe à la ferme (13 %) et évitent les drive (7 % seulement des plus de 55 ans y ont recours). Le drive touche seulement 12 % des consommateurs, principalement les 35 - 44 ans, qui sont aussi les premiers clients pour les souscriptions de paniers bio/ locaux : 7 % de cette classe d'âge est concernée, 5 points au-dessus de la moyenne.

## CONFINEMENT : UNE FORTE DÉSFFECTATION POUR LES GRANDES SURFACES

Le confinement a eu un impact net sur les courses alimentaires des habitants : les deux-tiers des personnes interrogées ont modifié leurs habitudes, sans qu'on puisse observer un effet d'âge particulier. Au contraire, les écarts de pratiques à travers les classes d'âge se réduisent très nettement.

En premier lieu et sans surprise, la première réaction des habitants a été de réduire la fréquence des courses : pendant le confinement, la part de personnes ne fréquentant qu'un seul point de vente est passée à 36 %, 6 points de plus qu'avant, et ils ne sont plus que 37 % à faire leurs courses dans 3 points de vente ou plus (12 points de moins). De même, ils ne sont plus que 73 % à faire leurs courses une fois par semaine ou plus (9 points de moins).

Figure 1 : Nombre de points de vente fréquentés en %



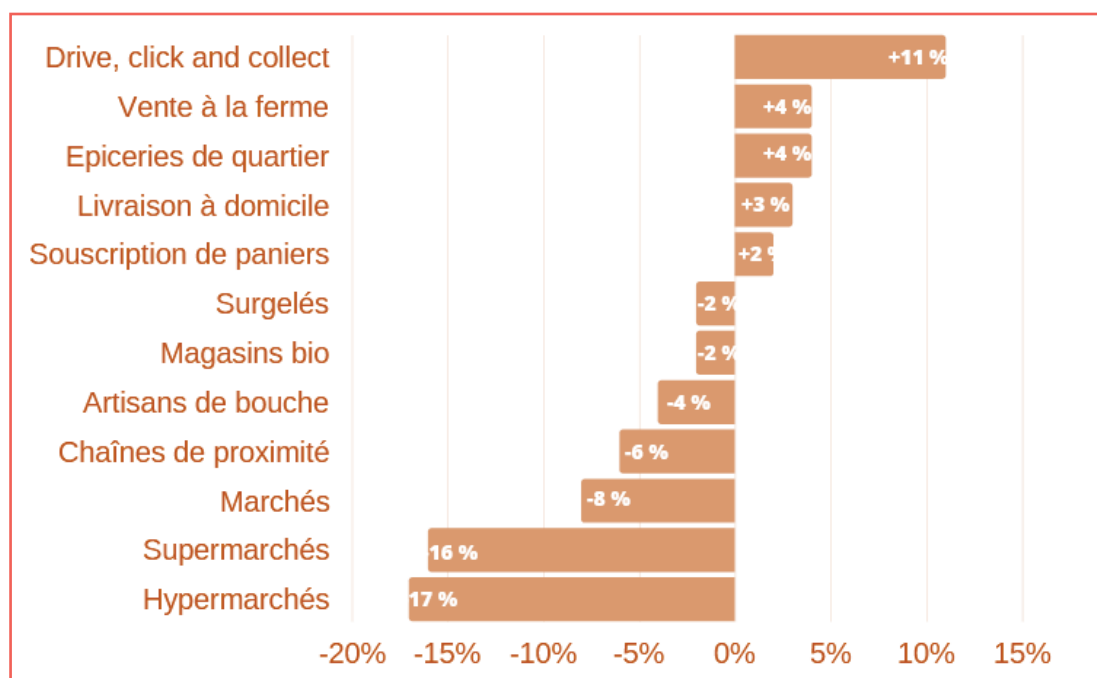
Le type de points de vente fréquentés a subi une évolution encore plus marquée pendant le confinement : hypermarchés et supermarchés sont touchés par une importante perte de clientèle « en magasin » (cf. graphique ci-dessus), qui se reporte partiellement mais pas complètement sur le drive. Les marchés subissent de plein fouet les fermetures administratives avec - 8 % de parts de marché. Les commerces spécialisés (artisans de bouche) globalement perdent également de la clientèle, possiblement en lien avec une localisation géographique qui a souffert de l'absence d'une clientèle de passage (notamment dans les centres- villes désertés).

Si le drive est le premier gagnant du confinement, avec + 11 % de parts de marché, il ne concerne malgré tout que

moins d'un quart des répondants. La vente directe (vente à la ferme ou souscription de paniers locaux ou bio) gagne également des parts de marché, sans que cela puisse être corrélé à la fermeture des marchés (les clients habituels des marchés s'étant peu reportés sur des nouveaux lieux d'achats), tout comme les épiceries de quartier.

Par classe d'âge et par grand type de canal d'achat, le «sans contact» (drive, click and collect, la livraison à domicile) a été plébiscité par les plus de 55 ans (+ 18 points de fréquentations). Les 18 - 25 ans ont eu davantage exploré les circuits courts (qu'ils fréquentaient peu avant le confinement) que les autres classes d'âge (+ 4 points).

Figure 2 : Évolution de la fréquentation pendant le confinement



Source : POTLOC

## UNE CONSOMMATION ALIMENTAIRE QUI S'EST ENVOLÉE

Ces pertes de parts de marché ne se sont pas forcément traduites par des baisses de chiffres d'affaires, bien au contraire : avec la réduction du nombre de points de vente fréquentés et le nombre plus important de repas pris à domicile, le panier moyen des ménages a fortement augmenté. En mars, les dépenses alimentaires des ménages, hors tabac, ont ainsi augmenté de presque 11 % par rapport au mois de février selon l'INSEE, et se sont maintenues à un niveau élevé en avril et en mai (respectivement +3,4 % et +4,4 % par rapport à février 2020). Le chiffre d'affaires des grandes surfaces (supermarchés et hyper) en alimentaire a ainsi augmenté de 10,9 % en mars par rapport au mois précédent.

Toutefois la chute de la consommation de carburant par les ménages impacte sévèrement les hypermarchés qui

affichent un chiffre d'affaires total en baisse de -1,8 % en mars tandis que les supermarchés affichent un solde positif élevé à +8,2 %. Le cabinet Nielsen confirme cette tendance pour les magasins bios, où le panier moyen a augmenté de 48 %.

## DES NOUVELLES HABITUDES QUI DEVRAIENT S'INSCRIRE DANS LA DURÉE

Le confinement a manifestement fait réfléchir les consommateurs quant à leurs pratiques. À la question « comptez-vous revenir à vos habitudes antérieures ? », ils ne sont que 19 % à répondre « oui », et 11 % parmi les clients s'étant détournés des hypermarchés. Ce sont surtout les jeunes (jusqu'à 34 ans) qui souhaitent revenir à leurs habitudes d'avant.

Si dans les motifs de non reprise de leurs habitudes, 45 % le justifient par la peur que les règles sanitaires covid ne soient pas respectées, le motif « je préfère mes nouvelles habitudes » arrive juste derrière avec 41 % de mentions.

La deuxième enquête prévue à l'automne permettra d'évaluer dans quelle mesure ces projets de consommation se sont concrétisés.

**Figure 3 : Report de consommation pendant le confinement pour les points de vente ayant subi les plus fortes pertes de clientèle**

	Paniers	Vente directe	Marchés	Drive, click and collect	Livraison à domicile	Hyper-marchés	Super-marchés	Épicerie de quartier	Chaînes de proximité	Surgelés	Artisans de bouche	Magasins bio
Hypermarchés	5 %	9 %	10 %	30 %	11 %		10 %	17 %	19 %	6 %	13 %	6 %
Supermarchés	0 %	12 %	4 %	36 %	5 %	9 %		14 %	12 %	8 %	13 %	1 %
Marchés	5 %	13 %		21 %	6 %	1 %	3 %	10 %	8 %	1 %	7 %	0 %
Chaînes de proximité	6 %	8 %	9 %	36 %	4 %	1 %	9 %	13 %		4 %	9 %	6 %

Lecture : les clients qui ne vont plus en hypermarché faire leurs courses se sont rabattus à 30 % sur le drive, à 19 % sur les chaînes de proximité, à 17 % sur les épicerie de quartier, etc. Les habitués des marchés se sont rabattus à 21 % sur le drive/click and collect et à 13 % sur la vente directe. Plusieurs reports ont pu avoir lieu (total > 100 %).

Source : Potloc



© Région Hauts-de-France

# LE TÉLÉTRAVAIL, ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR À DISTANCE : LE BAPTÊME DU COVID

*Lettre d'information du 5 octobre 2020*

## LE TÉLÉTRAVAIL, UN MODE D'ORGANISATION SOUS LE FEU DES PROJECTEURS

Avant le confinement, le développement du télétravail en France était plutôt en retrait, notamment par rapport aux pays d'Europe du Nord. Le pourcentage de télétravailleurs, estimé entre 8 et 18 % selon les méthodes de comptage, était en deçà du taux moyen européen de 20 %, avec des pics à 30 - 35 % dans les pays nordiques. D'abord reconnu comme mode de travail à part entière en 2005 par un accord national interprofessionnel, le télétravail a été légitimé en 2012 par son entrée dans le code du travail, ce qui est donc relativement récent.

Sans pouvoir l'évaluer, l'Observatoire du télétravail du CGET estime toutefois que le nombre de télétravailleurs avait commencé à augmenter sensiblement dès avant le confinement, en lien avec une transformation profonde mais lente de l'organisation du travail dans les entreprises (travail à distance et travail nomade). Les entreprises pouvaient toutefois rester réticentes à cette forme d'organisation, en lien avec la culture française du présentisme, qui favorise la présence physique sur le lieu de travail, et à une tradition hiérarchique plus forte du monde du travail français, en particulier dans l'administration : efficacité, contrôle de l'activité et cohésion d'équipe semblent souvent en France incompatibles avec le télétravail. C'était néanmoins une demande croissante des salariés, notamment pour réduire le poids des déplacements domicile- travail et le gouvernement avait élaboré en juin 2017 un plan national de déploiement du télétravail pour encourager cette pratique.

Le confinement est venu rebattre les cartes avec le déploiement massif du télétravail qu'il a engendré. Les derniers articles publiés dans la presse en juin font état d'une certaine usure et des difficultés rencontrées par les salariés avec le télétravail. Parmi les télétravailleurs du confinement, si une majorité souhaite intégrer le télétravail de façon occasionnelle, une partie non négligeable d'entre eux ne souhaite pas poursuivre ce mode d'organisation du tout, même si les enquêtes publiées dans la presse divergent sur la part d'actifs concernés. Le chiffre de 25 % de télétravailleurs (dans

les entreprises de plus de 10 salariés) pendant le confinement d'après l'Insee pourrait donc être la fourchette haute du déploiement du télétravail en France (à noter toutefois que ce chiffre ne tient pas compte des indépendants, dont certains peuvent avoir un métier télétravaillable).

Le télétravail devrait néanmoins s'installer durablement, le confinement ayant montré à des structures réticentes qu'il pouvait être efficace et sûre, par exemple dans le secteur bancaire où les enjeux de sécurité informatique sont prégnants. Le mode hybride (2 à 3 jours maximum de télétravail dans la semaine) semble toutefois être privilégié par les différents acteurs. Deux facteurs principaux sont susceptibles d'influencer l'ampleur prise par le télétravail en France : la capacité à télétravailler (caractéristique du métier occupé) et l'appétence des actifs pour le télétravail.

Sur ce deuxième point, il est intéressant de noter que chez les jeunes salariés, le télétravail ne semble pas susciter l'adhésion : la difficulté à s'intégrer à leur entreprise, à apprendre les savoir- faire/ savoir- être spécifiques de leur activité, les rend plus rétifs à cette forme d'organisation du travail. Ils ont également souvent des conditions matérielles moins favorables que les actifs plus âgés, sans avoir forcément les contraintes (vie familiale notamment) qui rendent le télétravail attractif pour les salariés plus âgés. La présence de collègues permet également en temps normal d'émettre des alertes, en cas de surinvestissement par exemple. L'isolement à domicile ne permet pas cette vigilance sociale qui apparaît plus nécessaire pour des primo-arrivants sur le marché du travail (risque par exemple de présentisme numérique). La sociabilité au travail est aussi un facteur d'attractivité pour les jeunes actifs. Ainsi, selon une étude de la chaire « Work-place Management » de l'Essec citée par Le Monde, 81 % des 25 - 30 ans interrogés souhaitent ainsi retourner à leurs espaces de travail.

Le déploiement du télétravail pourrait ne pas être sans conséquence sur la dynamique des centres-villes qui reposent en partie sur les flux de travailleurs pour leur activité économique, comme pour les quartiers d'affaires mono- fonctionnels. Les restaurants en particulier peuvent subir une perte d'activité, indépendamment de la situation sanitaire. Mais, pour d'autres territoires, le télétravail peut aussi être une source de redynamisation en impactant positivement l'économie locale, que ce soit par le biais du desserrement francilien vers des villes régionales ou la transformation de lieux « villes dortoirs » en de vrais espaces multifonctionnels.



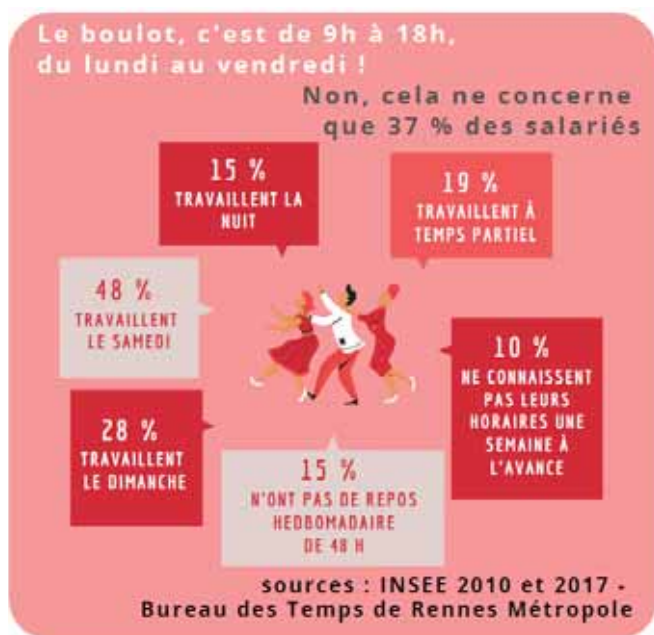
© Région Hauts-de-France

# LA REDYNAMISATION DES CENTRES-VILLES AU PRISME DES QUESTIONS TEMPORELLES

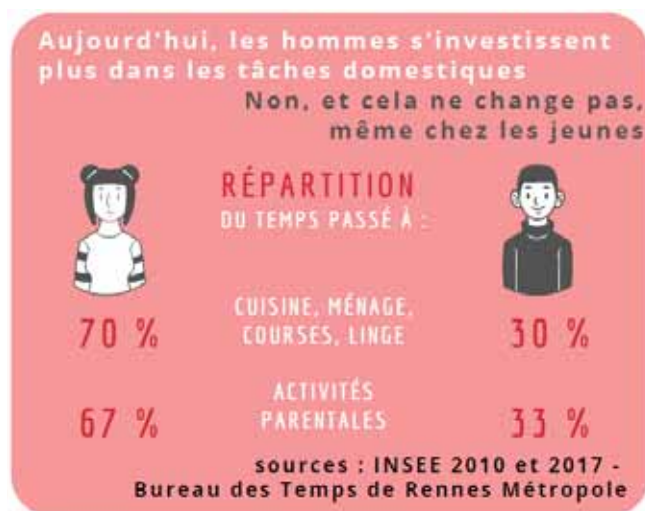
Lettre d'information du 2 novembre 2020

## LES TEMPS CHANGENT...

En 1900, le temps de travail hebdomadaire réglementaire était de 70 heures. Il a été divisé par deux et le temps libre multiplié par cinq tandis ce que la tertiarisation de l'économie et la hausse des activités sur le temps libre (vacances, sorties, services...) ont généré une augmentation des horaires de travail atypiques (dimanche, nuit, horaires flexibles, fragmentés...).



Cette remise en cause de la journée de travail standard crée des inégalités sociales en matière de temps de travail. Les horaires atypiques sont ainsi majoritairement réservés aux ouvriers et aux employés de commerce et des services, alors que les horaires relativement réguliers sont surreprésentés chez les cadres et les professions libérales, le temps libéré des uns reposant sur le temps contraint des autres. L'arrivée massive des femmes sur le marché du travail ne s'est pas non plus combinée avec un rééquilibrage des tâches domestiques et parentales entre hommes et femmes. On parle d'ailleurs de double-journée des femmes qui assurent encore 70 % du temps nécessaire aux tâches domestiques.



Les lieux d'habitation ne sont donc plus forcément situés près des lieux de travail, lesquels peuvent être multiples, diversifiés, tout comme les lieux de loisirs, de services et de commerces. La conséquence en est l'augmentation du temps passé à se déplacer, qui vient rogner sur les autres temps de la journée, réduisant à néant le temps gagné par la réduction du temps de travail.

Enfin, les technologies de l'information et de la communication créent une société de l'instantanéité et de l'immédiateté où chaque individu veut tout de suite. Et les inégalités se creusent vis-à-vis de certaines catégories de populations qui rencontrent des difficultés d'accès et d'usage à ces TIC.

Les progrès en termes de vitesse ont permis d'accélérer les rythmes de déplacements et nombreux sont les ménages à avoir fait le choix de l'éloignement, privilégiant la maison individuelle, la proximité d'espaces de nature, ou des coûts plus modérés en termes d'immobilier.





## ... ET LA VILLE DOIT S'ADAPTER

La ville est le théâtre de ces nouveaux rythmes et des inégalités qu'elles engendrent. C'est un espace vivant, un lieu où cohabite et s'entrechoque une diversité croissante des modes de vie. Les besoins et attentes des citoyens sont multiformes, à l'image de la diversification de la société et l'âge et la catégorie socio- professionnelle des habitants influencent la manière dont s'écoule le temps dans la ville : temps des étudiants, temps des enfants, temps des salariés, temps des retraités...

Or la ville d'aujourd'hui est encore pensée et organisée selon un schéma temporel basé sur des horaires et des rythmes de l'époque industrielle et l'offre urbaine – présence et horaires des administrations, commerces, services, transports – reste souvent inadaptée aux mutations économiques et sociales et aux évolutions des modes de vie de ses habitants.

Depuis quelques années cependant, les pouvoirs publics, à l'échelon du gouvernement comme à celui des collectivités locales, prennent peu à peu conscience de ses évolutions et des inégalités qu'elles engendrent et commencent à porter une attention nouvelle aux questions temporelles et à leur inscription territoriale.

Des politiques temporelles voient le jour au sein de collectivités avec la création de « bureaux des temps » qui ont pour mission d'adapter les horaires des services publics et l'organisation temporelle du territoire (aménagement, déplacements...), en prenant mieux en compte les attentes des usagers et la qualité de vie.

## DES POLITIQUES TEMPORELLES POUR UNE MEILLEURE MAÎTRISE DES TEMPS DE LA VILLE

Les politiques dites « des temps » sont apparues en Italie, à la fin des années 80, sous l'impulsion de femmes revendiquant une meilleure prise en compte de leur place dans la cité. Elles ont ensuite émergé en France au début des années 2000, notamment dans le contexte des lois Aubry sur la réduction du temps de travail.

Les politiques des temps ou politiques temporelles sont guidées par un souci d'égalité, de cohésion sociale et d'amélioration de la qualité de la vie. Elles visent à mieux maîtriser les temps individuels et collectifs en agissant sur les articulations entre le temps social, le temps de travail, le temps des études, le temps familial, le temps personnel... Elles touchent de nombreux aspects de la ville et sont donc par essence transversales car elles interrogent la complémentarité et la cohérence des politiques publiques.

Les politiques temporelles sont caractérisées par l'importance du processus qui mène à leur élaboration.

Un territoire doit ainsi être analysé sous l'angle des temps dans son fonctionnement spatial et humain, dans un diagnostic qui lui permettra de trouver sa « couleur temporelle » (JY Boulin) et d'identifier des solutions correspondant à ses spécificités. Une telle démarche ne peut se faire que de manière collective, dans un dialogue intégrant les différents acteurs concernés (collectivités, entreprises, acteurs des transports et citoyens). La diversité des expériences met d'ailleurs en évidence l'innovation et le saut qualitatif qui en résultent dans les approches comme dans l'action.

Les politiques des temps ne se définissent pas de manière unique. Vingt années d'expérience en France permettent cependant d'en repérer deux types : celles à caractère social, d'égalité et de cohésion, et celles qui portent sur un meilleur aménagement de l'espace et du temps. Ainsi, les grands thèmes des politiques temporelles sont généralement l'accueil de la petite enfance (horaires des crèches et des haltes- garderies), les horaires des services publics et privés, l'accès à la culture, le temps et l'organisation du travail des salariés, la mobilité, les temps de la nuit et la planification urbaine.

Le confinement a aussi permis à certains de ralentir leur rythme de vie et de (re) découvrir les possibilités qu'offre leur espace de proximité. Il a ainsi accéléré une tendance qui existait avant la crise : la recherche d'une meilleure qualité de vie, basée sur des modes de vie plus lents et plus durables (aspiration à un cadre de vie moins urbain, réduction des temps de déplacement, développement des mobilités actives comme le vélo et la marche à pieds, promotion des circuits- courts et de la consommation locale, attention accrue à la nature, etc.).

Un concept novateur, développé par le chercheur Carlos Moreno, répond à ces nouvelles aspirations car il amène à repenser les rythmes de la ville et les fonctions dévolues aux différents équipements qui la composent : il s'agit de la théorie de la ville du ¼ heure. Selon celle- ci, six grandes fonctions sociales - se loger, travailler, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir - doivent être accessibles en un quart d'heure à pied ou à vélo depuis n'importe quel point de la ville.

*« Ce mode de vie est capable d'offrir un rythme de vie plus apaisé, permettant d'avoir plus de temps pour soi, ses proches, ses voisins, tout en optimisant les mètres carrés disponibles dans la ville, en rendant les lieux polyvalents ».*  
Carlos Moreno



# LES FEMMES ET LES ESPACES PUBLICS, UNE PRISE DE CONSCIENCE RÉCENTE

Lettre d'information du 11 mars 2021

## DES ESPACES PUBLICS PAR ET POUR LES HOMMES

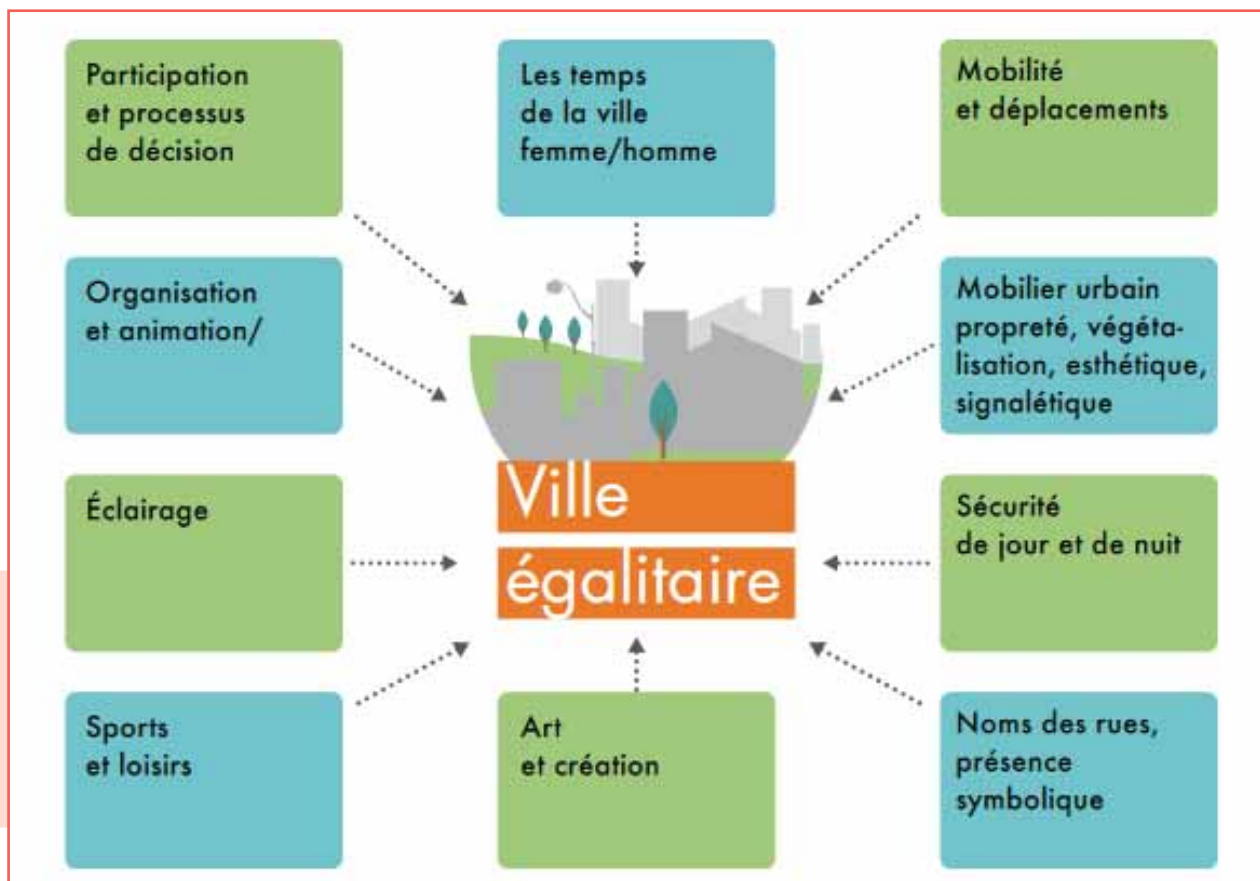
Si en théorie les espaces publics sont destinés à tou-te-s, sans distinction d'âge, de genre, de capacité, en réalité la ville actuelle est le résultat d'une construction historique, politique, sociale qui reflète le point de vue masculin de ses

aménageurs au fil des siècles. Or l'usage de l'espace public n'est pas le même pour les hommes et les femmes qui ne se déplacent pas de la même façon dans la ville, n'utilisent pas les mêmes lieux, n'y ont pas les mêmes rôles, ne sont pas exposés aux mêmes difficultés.

Cet aspect (problématique) de la place des femmes dans l'aménagement n'a été abordé que très récemment (fin des années 90) dans les travaux universitaires français et commence tout à juste à être intégré par les collectivités dans leurs projets d'aménagement.

La ville de Paris a ainsi publié en 2016 un guide de référence sur cette question : « Genre et espace public, les questions à se poser et les indicateurs pertinents à construire pour un environnement urbain égalitaire ». Les domaines d'application sont nombreux et transversaux, et ne se limitent pas à la question sécuritaire souvent évoquée en premier lieu dès qu'il est question de femmes dans la rue. Cette newsletter, à visée complémentaire de la fiche « Partage des espaces publics », se penche donc sur trois aspects particuliers de la ville égalitaire : l'accès aux toilettes publiques, dont l'insuffisance a été cruellement mise en lumière par la crise sanitaire, les noms de rue, symbole de l'exclusion des femmes de la vie publique, et les déplacements du quotidien, reflet d'un partage des tâches encore très inégal.

Figure 1 : Domaines d'application de l'approche genrée pour une ville égalitaire



Source : Ville de Paris

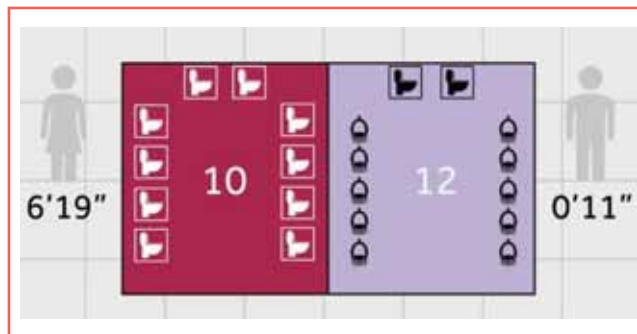
## TOILETTES PUBLIQUES : LA GRANDE ABSENCE

La crise covid et les fermetures de restaurants, bars et cafés qu'elle a entraînée, a mis en exergue un problème sanitaire majeur : le manque de toilettes publiques en France. Le 28 mai 2020, un collectif de 40 associations françaises a ainsi signé une tribune dans Libération pour interpellier les pouvoirs publics sur l'urgence de la situation sanitaire en métropole et dans les Outre- Mer. Au sein des régions françaises, les Hauts- de- France se distinguent malheureusement par le plus faible ratio de toilettes publiques par habitant : un WC pour 16 561 personnes, quand la Bretagne ou Auvergne- Rhône- Alpes oscillent entre 1 pour 2000 ou 3000 habitants. Sans surprise, Lille est aussi en tête des grandes villes moins équipées, avec seulement neuf toilettes publiques (une pour 25 865 habitants). Le Courrier Picard pouvait de son côté titrer en décembre 2020 sur « *l'angoisse de la pause pipi à Amiens* ».

Il s'agit d'un enjeu majeur pour l'égalité femme- homme bien sûr, mais c'est aussi un problème crucial pour les autres catégories de population (personnes en situation de handicap, enfants, personnes souffrant de maladies chroniques, livreurs, routiers, sans- abris...) comme pour l'attractivité touristique d'un territoire. Le sociologue Julien Damon, auteur d'un article sur ce qu'il appelle « *le droit à pisser* », rappelle pourtant que *l'accès aux toilettes est une dignité première qui fait partie d'un service public essentiel. En outre, selon lui, « le manque d'investissements dans des commodités comme des toilettes diminue la valeur des espaces publics et leur capacité à réunir les gens ».* Des applications ont même été développées pour permettre aux usagers de localiser les toilettes publiques sur un territoire : <https://pee.place/fr>.

Au- delà de la crise sanitaire et de l'accès aux toilettes dans les espaces publics, cette question est un révélateur des inégalités de genre et de la difficulté à penser les aménagements également entre femmes et hommes. Ainsi, différences physiologiques et vestimentaires obligent, les femmes ont besoin de 2, 3 fois plus de temps aux toilettes que les hommes. Pourtant, les toilettes dans les lieux collectifs (salles de spectacles, grands magasins, musées, stations- services...), quand elles sont non- mixtes, sont conçues de façon strictement symétriques, indépendamment des besoins de chaque genre, et sans tenir compte que les urinoirs permettent de multiplier le nombre de latrines dans la partie masculine. Les toilettes deviennent donc le lieu d'interminables files d'attente pour les femmes. Selon une étude réalisée par deux chercheurs belges de l'université de Gand, Kurt Van Hautegeem et Wouter Rogiest, ces dernières doivent en moyenne attendre 6, 19 minutes pour aller aux toilettes contre 11 secondes pour les hommes. Pourtant des solutions existent pour simplifier la vie des femmes, comme leur vidéo l'illustre de façon exemplaire. Le sociologue Julien Damon propose également un certain nombre de pistes pour résoudre cette inégalité fondamentale. Parmi les différentes options existantes, la ville de New- York a ainsi voté en 2005 une loi imposant que le nombre de toilettes pour femmes soit deux fois plus important que le nombre de toilettes pour hommes dans les constructions neuves.

Figure 2 : Temps d'attente moyen avant d'accéder aux toilettes



Ce sujet a été parfaitement résumé par Philippe Frémeaux, ancien directeur du mensuel Alternatives Économiques : « Cette question des toilettes est un puissant révélateur de la façon dont est pensée l'égalité dans notre République. [Les architectes] croient encore qu'il suffit d'offrir à tous ce qui convient le mieux aux dominants pour que l'égalité soit établie. »

## DES DÉPLACEMENTS GENRÉS

L'usage des différents modes de transport est également genré. En premier lieu, les femmes utilisent un peu moins la voiture que les hommes pour leur déplacement, en particulier pour les courtes distances. Ainsi, selon la dernière exploitation par l'Insee des données domicile- travail du recensement publiée en janvier 2021, 58 % des femmes montent en voiture pour faire moins de 5 km contre 63 % des hommes, alors qu'elles sont davantage concernées par les déplacements dits chaînés (emmener/ ramener les enfants, faire les courses après le travail, transporter des personnes âgées...).

En matière de mobilité active, les femmes ont plus fréquemment recours à la marche à pied et aux transports en commun que les hommes. A l'inverse, la pratique du vélo est très l'agrément masculin. Les hommes sont ainsi 2, 5 fois plus nombreux que les femmes à se déplacer à vélo. Ce constat fait chez les adultes est en parti la conséquence de ce que le chercheur David Sayagh a appelé « la socialisation sexuée à la mobilité », dans sa thèse « Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents » : cette sexualisation des modes de déplacement, intégrée très tôt, décourage les jeunes filles de faire du vélo alors que cette pratique est encouragée pour les jeunes garçons.

À Bordeaux, une étude du géographe Yves Raibaud, spécialiste de la question du genre, menée pour le compte de Bordeaux Métropole, apporte des éclairages sur les freins à la pratique du vélo par les femmes. D'abord, la naissance d'un enfant est un facteur clé dans l'abandon du vélo par les femmes. L'enquête enregistre un décrochage de la pratique cycliste chez les femmes à chaque naissance d'un nouvel enfant, non compensée par une reprise chez les femmes plus âgées.

Les femmes sont aussi plus chargées (bagages, sacs de courses, porte- enfants, paniers, sacoches...) que les hommes en vélo. Ces derniers sont deux fois plus nombreux à ne rien transporter et trois fois moins nombreux

à avoir des sacoches ou un porte-bébé. Ce constat est révélateur d'une pratique plus utilitaire pour les femmes tandis que les hommes ont une pratique sport/loisirs plus forte, avec une dimension performative importante, qui se traduit par une accidentalité plus élevée chez ces derniers : 86 % des morts en vélo en France sont des hommes.

Dans cette étude bordelaise, les femmes cyclistes font état de plusieurs avantages à la pratique du vélo : gestion de leur temps et de leurs corps (pas de promiscuité contrairement aux transports en commun), pratique d'une activité physique, économies, geste environnemental. Les inconvénients sont également présents : elles sont toujours plus chargées que les hommes, accompagnent leurs enfants à l'école et aux activités, ont davantage peur de la chute et de

l'accident, se sentent en insécurité la nuit. Elles plébiscitent les pistes cyclables en si te propre et éclairées, des arceaux et des garages à vélo dans les différents lieux visités : domicile, école, travail, une signalétique adaptée... En réalité, les politiques locales en faveur du développement du vélo permettent de lever une inégalité de genre : les villes où le vélo est le plus encouragé par les pouvoirs publics sont aussi les villes où la pratique du vélo est la plus égalitaire. À Strasbourg, où la part modale du vélo est de 10 % tous déplacements confondus (pour les déplacements domicile-travail elle est de 16 %), les femmes représentent pas moins de 47 % des cyclistes. Aux Pays-Bas et au Danemark, où la pratique vélo est la plus développée, les femmes comptent pour 55 et 56 % des cyclistes du quotidien !



© Région Hauts-de-France

# MARCHER EN VILLE, PAS SI SIMPLE

Lettre d'information du 7 mai 2021

## DES ENFANTS DANS LES RUES

Dans les années 50, les formes et les usages des espaces publics sont bouleversés du fait de l'avènement, puis de la démocratisation, de l'automobile. Les rues et les places se retrouvent ainsi progressivement envahies de véhicules, mobiles ou immobiles. La configuration des rues et des places est complètement modifiée et les chaussées sont réaménagées pour accueillir un maximum de files de circulation, au détriment des trottoirs et des plantations d'alignement. Les places deviennent de vastes parkings collectifs, au même titre d'ailleurs que le moindre espace libre disponible. Les villes sont fragmentées en quartiers délimités par de grands axes de circulation qui les traversent.

Rues et places sont conçues avant tout pour organiser le flux croissant de voitures en mouvement et en stationnement. Les piétons sont repoussés vers l'extérieur des voies de circulation de part et d'autre des chaussées et la largeur dédiée à ces usagers est largement amputée au profit de l'emprise réservée aux véhicules à moteur. Cette évolution s'est faite au détriment de la marche, reléguée, circonscrite à quelques rues piétonnes à partir des années 1980.

Victimes invisibles de cette modification de nos espaces publics, les enfants disparaissent du paysage urbain. Dans le passé, l'enfant appartenait tout naturellement à l'espace public, avec ou sans ses parents. Pas de rue sans enfants de tous âges et de toutes conditions.

Ensuite, un long mouvement de privatisation l'a retiré peu à peu de l'espace urbain qui a cessé dès lors d'être un espace de vie pour devenir un lieu de passage, réglé par les logiques de la circulation et de la sécurité. La hausse du nombre d'automobiles a réduit l'espace disponible pour les jeux d'enfants mais aussi augmenté fortement la dangerosité de l'espace public pour ces usagers particulièrement fragiles. Ainsi, les jeux et autres relations sociales sont désormais circonscrits à des sites dédiés : aires de jeux, squares, parcs...

Pourtant, comme le souligne Anne Faure, présidente de l'association *rue de l'avenir*, citée par le CEREMA, « l'enfant dans la ville est le symbole d'une qualité de vie. Une ville qui leur accorde une belle place est un symptôme d'une ville où il fait bon vivre. Une ville plus lente, plus douce, apaisée, où chacun a sa place ».



Belfast, 1969 - Crédit photo : David Lewis-Hodgson / Mary Evans Picture Library

Figure 1 : Estimation du nombre de kilomètres par jour et par personne en France, 1800-2017

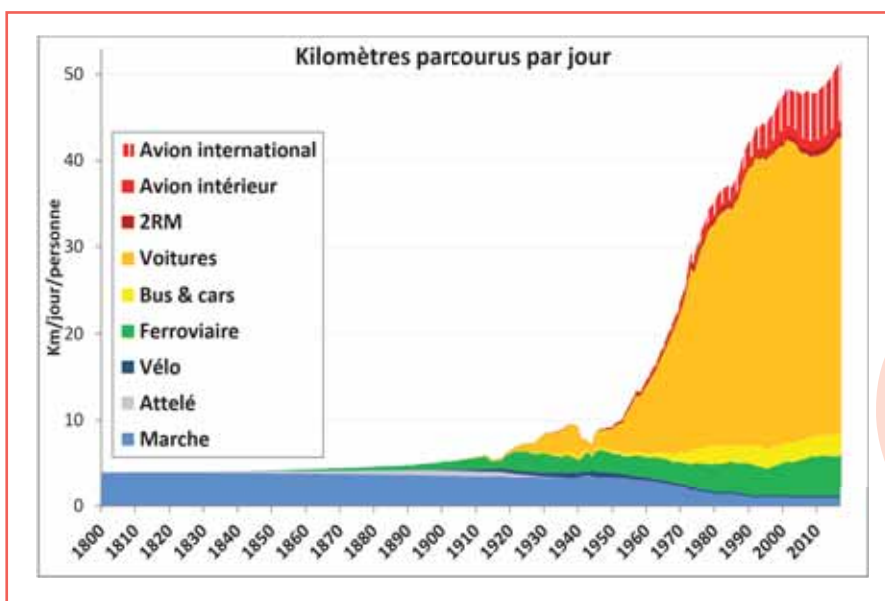


Schéma à partir de nombreuses données compilées, en particulier CGDD, SNCF, DGAC, Orselli, Grüber, Papon ; incertitudes importantes plus les périodes sont éloignées ; 2RM = deux-roues motorisés ; Voitures comprend aussi les VUL

Source : Les transports face au défi de la transition énergétique, Aurélien Bigo, 2020



Londres, 1961 - Crédit photo : The PaulKaye Collection / Mary Evans Picture Library

Plus de photos : <https://cutt.ly/4bmM4ig>

Corollaire de l'éviction des enfants de nos rues, leur santé et leurs capacités physiques se sont dégradées. La sédentarité physique des enfants s'est traduite par une perte de capacité physique des adolescents (9 - 17 ans) de l'ordre de 25 % entre 1971 et 2013 (source : Le Figaro, <https://cutt.ly/pbm460w>). La sédentarité est devenu un problème de santé mondial, selon l'OMS, et pour lutter contre ce phénomène, il ne suffit pas de faire quelques séances de sport dans la semaine, mais plutôt l'imiter le temps passé assis ou à la longé.

Or la voiture est le premier mode de transport utilisé pour emmener les enfants à l'école : 30 % des déplacements domicile- école sont faits en voiture, devant la marche (25 %), alors même qu'il s'agit majoritairement de trajets de moins de 1 km. Le constat du manque de mobilité des enfants et des conflits d'usage le liés au « dépose-minute » devant les écoles a fait émerger la prise de conscience qu'un autre modèle de trajet scolaire était possible.

Si le concept de rues aux enfants a commencé à émerger en 2016 (et bien plus tôt dans certaines villes pionnières comme La Rochelle), la crise sanitaire a permis une accélération du déploiement de rues scolaires fermées à la circulation automobile, au moins sur certaines tranches horaires. Les rues autour des écoles deviennent ainsi le lieu d'expérimentations préfigurant peut-être l'avenir de nos espaces publics. Ainsi, en 2020, Paris a piétonnisé ou apaisé les abords de 80 écoles, Lyon a fait de même pour 23 écoles, Lille a créé 7 rues scolaires. Rouen vient d'annoncer la mise en place de « *rues aux écoliers* » pour 23 écoles. La dynamique se propage ainsi l'agrément, le webinaire organisé par le Cerema le 23 mars dernier a ainsi réuni plus de 1200 participants. L'ensemble des interventions et des ressources sont disponibles sur le site du Cerema : <https://cutt.ly/sbW3iVR>.

De façon complémentaire, certaines collectivités et/ou familles mettent en place des pédibus, un ramassage scolaire pédestre. Les parents ou des bénévoles accompagnent, à tour de rôle, les élèves à l'école à pied. Ainsi, chaque matin,

les enfants du quartier attendent l'accompagnateur, devant un panneau signalétique facilement identifiable grâce à son badge, son gilet fluorescent et son bandeau. Le trajet peut compter plusieurs arrêts afin de récupérer ou déposer d'autres enfants en cours de route.

## LE PASSAGE PIÉTON, PASSAGE PAS SI SÛR

Un tiers des 483 piétons tués dans un accident de la route en France en 2019 l'ont été en traversant un passage piéton. Une mortalité piétonne qui ne diminue pas depuis plusieurs années, elle a même augmenté de 2,8 % entre 2018 et 2019. L'analyse des accidents montre que le masque à la visibilité est un scénario type de la mortalité des piétons traversant une rue. Ce défaut de visibilité des automobilistes, qui les empêche de ralentir à temps pour laisser traverser l'usager prioritaire, est notamment causé par la présence de véhicules stationnés ou arrêtés en amont des passages piétons. Si jusqu'au vote de la loi LOM, la neutralisation du stationnement motorisé à proximité des passages piétons n'était qu'une recommandation, elle est désormais obligatoire : les collectivités ont jusqu'au 31/12/2026 pour supprimer les masques à la visibilité dans une bande de 5 mètres en amont de chaque passage piéton, notamment via la suppression du stationnement motorisé. Pour la Métropole européenne de Lille, cela représente la suppression de 2 à 4 % des places de stationnement de la collectivité par exemple.

Plusieurs actions sont possibles pour neutraliser ce que le Cerema appelle « triangle de visibilité », la seule interdiction de stationner n'étant souvent pas suffisamment dissuasive pour les automobilistes. L'emplacement pourrait également être colonisé par d'autres usages, comme des poubelles de particuliers ou des panneaux publicitaires. Parmi les méthodes de neutralisation recommandées, on peut donc citer l'installation d'arceaux vélos, ou bien la végétalisation de la zone par des plantes basses ne portant pas atteinte à la visibilité. Cela faisant, cela permet dans un cas de répondre à la demande des cyclistes de disposer de davantage de stationnement et, dans l'autre, de renforcer la place de la nature dans la ville.





# LES RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

## LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

- Chiffres clés du climat France, Europe et Monde, DATALAB, Commissariat au développement durable, Ministère de la transition écologique et solidaire, 2019
- Il est temps qu'on s'intéresse à ce qu'il se passe à Bruxelles, Aude Massiot, Libération, septembre 2020
- Stratégie nationale bas-carbone : la transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone, Ministère de la transition écologique et solidaire, mars 2020
- Rapport annuel grand public, Haut conseil pour le climat, 2019
- Rapport annuel grand public, Haut conseil pour le climat, 2020
- Un pacte vert pour l'Europe : notre ambition : être le premier continent neutre pour le climat, Commission européenne, 2020
- SRADDET de la région Hauts-de-France
- Tour d'horizon Climat-Énergie Hauts-de-France, CERDD, 2017

## ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

- Les Hauts-de-France, 3ème région la plus peuplée de France avec 6 009 976 habitants au 1er janvier 2015, Repères Hauts-de-France n°2, Agence Hauts-de-France 2020-2040, janvier 2018
- Population des Hauts-de-France : la région quitte le trio de tête à l'horizon 2050, Audrey Baëhr, Laure Leroy, INSEE Analyses Hauts de France n°50, juin 2017
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, 6 003 800 habitants dans les Hauts-de-France, Benoît Riem, INSEE Flash Hauts-de-France n° 85, décembre 2019
- Bilan démographique 2018 : des naissances en baisse, des décès en hausse, Line Leroux, Benoît Riem, INSEE Flash Hauts-de-France n° 71, juin 2019
- Un pic de jeunes en 2030, une diminution à plus long terme, Marie Michelle Legrand, Hugues Lermechi, INSEE Analyses Hauts de France n°89, décembre 2018
- 377 000 ménages supplémentaires à l'horizon 2050, Yohan Baillieul, Guillaume Braun, Mickaël Bréfort, Grégory Marlier, INSEE Analyses Hauts de France n°87, décembre 2018
- 1,7 million de personnes de 60 ans ou plus attendues en 2030, Vincent Bonjour, Laure Leroy, Marylise Michel, INSEE Flash Hauts-de-France n° 19, février 2017
- Des ménages toujours plus nombreux, toujours plus petits, Fabienne Daguet, INSEE Première n°1663, août 2017
- Bilan démographique 2019 : la fécondité se stabilise en France, Sylvain Papon, Catherine Beaumel, INSEE Première n°1789, janvier 2020

- France : la fécondité la plus élevée d'Europe, Gilles Pison, Population & sociétés n°575, Institut National d'Études démographiques, mars 2020

- Population mondiale vers une explosion ou une implosion ? Population & sociétés n°573, Institut National d'Études démographiques, janvier 2020

## INÉGALITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET PRÉCARITÉ

- Une pauvreté très élevée, mais moins intense, INSEE Hauts-de-France, mai 2018
- Une région fortement touchée par les différentes formes de fragilités sociales, INSEE Hauts-de-France, mars 2018
- Les Hauts-de-France au regard de la politique européenne de cohésion, Repères HDF n°24, Agence Hauts-de-France 2020-2040
- Quels impacts économiques et sociaux de la crise sanitaire en Hauts-de-France ?, Repères HDF n°22
- Disparités territoriales en Hauts-de-France, Repères HDF n°10, Agence Hauts-de-France 2020-2040
- L'égalité femmes-hommes en Hauts-de-France, Repères HDF n°18, Agence Hauts-de-France 2020-2040
- Caractériser les centres-villes régionaux, focus sur les villes moyennes, Repères HDF n°17, Agence Hauts-de-France 2020-2040

## SOCIÉTÉ DES LOISIRS

- Les grands gagnants de « l'économie du confinement », Aline Leclerc, Nicole Vulser, Jean-Michel Bezat, Chloé Aeberhardt, Emeline Cazi, Alexandre Piquard, Vincent Fagot, Cécile Prudhomme et Juliette Garnier, Le Monde, février 2021
- Les Français accordent une part grandissante aux loisirs, Marlène Duretz, Le Monde, juillet 2014
- Le « temps libre » dans cette société du divertissement fait-il notre bonheur ?, Le Monde, avril 2018
- Les Français veulent vivre plus intensément, R.Bigot, E.Daudey, S. Hobian, CREDOC, juillet 2014
- Commentaire sur « Divertissements et loisirs dans les sociétés urbaines à l'époque moderne et contemporaine » (Robert Beck, Anna Madoeuf), Conclusion Philippe Chassaigne, Open Edition Books
- Cinquante ans de pratiques culturelles en France, Philippe Lombardo, Loup Wolff, Ministère de la culture, juillet 2020
- Jeux de société et puzzles raflent la mise, Véronique Yvernault, LSA, février 2021
- Tourisme et loisirs en milieux urbain et péri-urbain en France Joël Mirloup, PERSEE 1984
- Les nouveaux lieux de loisirs urbains : vers des villes d'attractions ?, Vincent Philippe, Urba news, septembre 2019
- Depuis 11 ans, moins de tâches ménagères, plus d'Internet, Layla Ricoch, Benoît Roumier, division Conditions de vie des ménages, INSEE 2011

## TRAVAIL À DISTANCE

- Plan national de déploiement du télétravail, juin 2017
- Faire ensemble pour mieux vivre ensemble, 2018, Patrick Levy-Waitz, Rapport Mission Coworking
- Baromètre Actinéo\Sociovision, 2019
- Travail indépendant, quels scénarios pour la France en 2030 ?, Futuribles, mars 2017
- Les indépendants : le rebond amorcé dans les années 2000 se poursuit en 2016, INSEE Première n°1768, août 2019
- Le télétravail en France, Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET)
- Qui sont les TNS travailleurs indépendants ?, la Mutuelle Générale, avril 2020



- Télétravail, coworking, portage salarial, freelance, entreprise individuelle, société : de quoi parle-t-on ? Solozère
- Télétravail : oui mais pour combien d'emploi et quel secteur ?, David Marguerit, European Datalab, mai 2020,
- Le freelancing en France, Laetitia Vitaud, MALT, 2019
- Plaidoyer pour le télétravail en France, Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), télétravailler.fr

## CADRE DE VIE

- Aménagements urbains & Cadre de vie, Armelle Huruguen, Conseil Départemental du Finistère
- Le végétal est essentiel à la ville ! Environnement, santé et bien-être, Cité Verte
- Guide : Agir pour un urbanisme favorable à la santé, Anne Roué-Le Gall, Judith LE Gall, Jean-Luc Potelon et Ysaline Cuzin, EHESP, 2014
- Les espaces verts : nouveau critère d'attractivité des villes, Anaïs Duperron, L'innovation partagée, mai 2020
- Observatoire UNEP-HORTIS des villes vertes
- Les Français et les villes moyennes, La Fabrique de la cité
- Éco Quartiers - Ensemble vers la ville durable, Ministère du Logement et de l'Habitat durable
- Un éco quartier redynamise le bassin minier à Bruay-La-Buissière dans les Hauts-de-France, Commission européenne, novembre 2019
- « Slow city », un label pour Mirande qui reste à partager avec ses habitants, Maëva Les Biens, Le Monde, juillet 2019
- Télétravail, mobilité et modes de vie, ADEME La Librairie, juillet 2020
- Pourquoi les beaux quartiers de Paris sont-ils à l'Ouest ?, Philippe Vandel, France Info, juillet 2016

## FRÉQUENTATION DES JEUNES

- Les jeunes face à de multiples défis, Yohan Baillieul, Nadia Belhakem, INSEE Flash Hauts-de-France n°79, décembre 2019
- Dans une région jeune, une forte concentration des 15-29 autour de Lille et d'Amiens, Laurent Lefèvre, Hugues Lerméchin, INSEE Analyse Hauts-de-France n°88, décembre 2018
- Mickaël Portela, 2015, « 24 heures chrono dans la vie d'un jeune : les modes de vie des 15-24 ans », Études et Résultats, n°911, DREES
- Les chiffres clés du mode de vie des jeunes, Laurent Jeanneau, Alternatives Économiques hors- série n°60, février 2013
- Cinquante ans de pratique culturelle en France, Philippe Lombardo, Lou Wolff, collection Culture Etudes, Ministère de la Culture, juillet 2020
- Environnement, les jeunes ont de fortes inquiétudes mais leurs comportements restent consuméristes, Koschmieder Alina, Brice-Mansencal Lucie, Hoibian Sandra, CREDOC, décembre 2019
- Les jeunes d'aujourd'hui, quelle société pour demain?, Y. Merlière, B. Maresca, P. Duchon, P. Hébel, L. Gilles, R. Bigot, CREDOC, février 2013
- 5<sup>ème</sup> vague du Baromètre du centre-ville et des commerces, Ministère de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les Collectivités Territoriales, Centre-ville en mouvement, 2020
- Depuis 2020, la part des 18-29 ans habitant chez leurs parents augmente à nouveau, Y. Merlière, B. Maresca, P. Duchon, P. Hébel, L. Gilles, R. Bigot, INSEE Première n°1686, janvier 2018

## **PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC**

- Destiner la voie publique aux différents publics, Régis Rioufol, Jean-Charles Poutchy-Tixier, Hubert Peigne, Cités terri-toires gouvernance, 2005
- Favoriser l'appropriation collective, Régis Rioufol, Jean-Charles Poutchy-Tixier, Hubert Peigne, cités territoires gouver-nance, 2005
- Piéton dans la ville : l'espace public partagé, Jean-Jacques Terrin, Jean-Baptiste Marie, Editions parenthèses.com
- À Barcelone, les femmes repensent la ville, Juliette Cabaço Roger, Reporterre, décembre 2020
- Nouveaux modèles d'aménagement de l'espace public : La marche et le partage avec les autres modes de déplacement, Paris, 16 & 17 septembre 2010, Actes de séminaire Popsu Europe
- Sécurité et espaces publics : le rôle de l'aménagement urbain, Jean-Louis Dubois, Céline Loudier, AURIF, Note rapide n°288, janvier 2002
- Comment développer la mixité dans l'espace public ?, Gabriel Zignani, La Gazette.fr, février 2018
- Quand l'espace public est conçu par des hommes et pour les hommes, Isabelle Verbaere, La Gazette.fr, janvier 2018
- La ville apaisée, vers une pacification de la circulation des espaces publics urbains au regard de deux projets de ville : Bour-goin-Jallieu, Annemasse - Gaëlle Liraud, HAL, archives ouvertes, octobre 2012
- Vers des rues plus apaisées en ville, Lucie Bruyère, La gazette des communes, janvier 2021
- Développement des modes actifs : les avancées récentes – Anne-Sophie de Besses, ARE Normandie, février 2016
- De la ville adaptée à l'automobile à la ville pour tous, l'exemple parisien, Frédéric Héran, 2005
- Loi d'Orientation des Mobilités : accompagner les territoires pour mettre en œuvre de nouvelles solutions de mobilité, CEREMA, décembre 2019
- Genre et espaces publics, des villes pour toutes et tous, Pauline Baumann, Pour la Solidarité, Note d'analyse, Janvier 2019
- Les initiatives citoyennes : une manière d'améliorer le vivre ensemble ?, CEREMA, septembre 2019
- 8 défis et quelques solutions pour que la distanciation physique durable ne nous fasse pas mourir de chagrin, Pavillon de l'Arsenal, avril 2020
- L'action citoyenne comme accélératrice des transitions : quelle dynamique ?, CEREMA, mars 2020

## **TOURISME URBAIN**

- Tourisme en ville, un atout au service de la destination France, Atout France, 2019
- L'attractivité touristique au service des territoires : de nouveaux enjeux face à une société de plus en plus exigeante, Isimha, TAN GRA M LAB, janvier 2021
- La ville et le tourisme, relation ancienne, complexité nouvelle et défi conceptuel, Centre international de formation et de recherche en tourisme, Boualem Kadri, Téoros, 2007
- Enjeux et défis du tourisme urbain, Christophe Guibert, Mohamed Reda Khomsi, Nicola Bellini, Téoros, 2019
- Comment le tourisme peut dynamiser la commune et le territoire, Jean-Dominique Dalloz, Crédit Agricole, 2018
- Depuis la loi Notre, la compétence tourisme se divise entre coopération et compétition, Sylvie Brouillet, La Gazette.fr, janvier 2017
- Stations classées et communes touristiques, Entreprises.gouv.fr, octobre 2020
- Stations touristiques : des critères de classement renouvelés, Marie Gasnier, Rédaction WEKA, mai 2019

- Le tourisme dans les villes moyennes, Amélie Jouandet, Sylviane Le Guyader, CGET, novembre 2018
- Les labels touristiques, des atouts et des coûts », La Gazette des communes, décembre 2016 Refaire partie de la carte : des villes moyennes entre rebond et stabilisation, Chloë Voisin Bormuth, La Fabrique des citées, décembre 2020
- Refaire partie de la carte : des villes moyennes entre rebond et stabilisation, Chloë Voisin Bormuth, La Fabrique de la cité, décembre 2020
- Le tourisme urbain (il turismo urbano), Roland Hochstrasser, rhpositive.net
- Le poids économique et social du tourisme, Régis Bulot, Michel Message, Conseil national du tourisme, session 2010
- Développement durable du tourisme en ville, Cahier espace 11, 2011
- L'inscription territoriale et le jeu des acteurs dans les événements culturels et festifs : des villes, des festivals, des pouvoirs, Céline Barthon, Isabelle Garat, Maria Gravari-Barbas, Vincent Veschambre, Géocarrefour, 2007
- Le tourisme dans les villes moyennes : vers des politiques coordonnées, Marie Delaplace, Métropolitiques, décembre 2013
- Projets de vacances des Français : quels sont les principaux changements face à la crise ?, rédigé par la rédaction, #Partez en France, avril 2021

## LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS GÉNÉRATEURS DE FLUX

- Atlas de la nouvelle région Nord-Pas-de-Calais Picardie, tome 4 « La région en mouvement »
- Expérimentation Heures de Pointe (Région –MEL)
- La ville du quart d'heure, l'urbanisme demain, France Inter, septembre 2020
- La déprise du commerce de proximité dans les centres-villes de taille inter-médiaire, INSEE Première n°1782, novembre 2019
- Le jour où les zones commerciales auront dévoré nos villes, URBIS, février 2019

## ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

- La requalification urbaine des abords de la Gare d'Albert : Les eaux pluviales au cœur du projet, ADOPTA, Fiche de cas n°6
- Embellir la ville grâce aux eaux pluviales l'exemple de Crépy-en-Valois (60), ADOPTA, La boîte à outils des techniques alternatives n°12
- Plan arbres en Hauts-de-France : tous mobilisés !, Région Hauts-de-France, avril 2020
- Climat : les Hauts-de-France veulent impulser un changement d'échelle dans l'adaptation, Actu Environnement.com, février 2019
- Les îlots de chaleur urbains (ICU), Agence de développement et d'Urbanisme Lille Métropole, juin 2017
- Sécheresse : de plus en plus de maisons fissurées dans le Nord, des propriétaires en détresse, Rafaela Biry-Vicente, France Bleu, août 2020
- S'adapter au changement climatique en Hauts-de-France, ADEME, CERDD (centre ressource du développement durable), mars 2018
- Collection « Les fiches du SRADDET » 18, Adaptation au changement climatique, Agence Hauts-de-France 2020-2040
- La lettre d'information n°3 « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? », Le besoin de nature en ville à l'épreuve du confinement, Agence Hauts-de-France 2020-2040, juin 2020

## PLACE DE LA VOITURE

- Chiffres détaillés, dossier complet région des Hauts-de-France, INSEE, septembre 2020
- Les Français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016, Éric Pautard, DATALAB, Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer, septembre 2016
- Déconfinement : vers un retour en force de la voiture, Clémentine Maligorne, Le Figaro, avril, 2020
- Moins de cases de stationnement moins de commerces vacants, Nicolas Bérubé, La Presse, février 2020
- Le gouvernement envisage une nouvelle taxe sur les voitures, cette fois en fonction du poids, Eric Béziat, Le Monde, septembre 2020
- Automobile : WWF France dénonce l'impact « écrasant » des SUV sur le climat et le budget des ménages, Thomas Baietto, France Info, octobre 2020
- Chiffres clés véhicules particuliers neufs, Car Labelling ADEME, ADEME 2020
- Plus lourds, plus polluants, plus dangereux... Pourquoi les SUV sont dans le (rétro) viseur des écologistes, Thomas Baietto, France Info, octobre 2020
- La voiture reste incontournable dans les agglomérations, Nathalie Obadia, Corentin De Chatelperron, Les Echos, octobre 2017
- Les SUV sont des machines à tuer, USBEK et RICA, septembre 2020
- Pollution de l'air : les particules automobiles « hors échappement » prennent le dessus, Philippe Collet, Actu-Environnement, décembre 2020
- Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport, OCDE, décembre 2020

## USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

- Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ?, Résultats de l'enquête mobilité des personnes SDES, septembre 2020
- La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, CGDD, décembre 2010
- Observatoire de la mobilité des transports publics
- Le gouvernement mise sur un rebond du transport ferroviaire, Le Monde, septembre 2020
- Qui sont les usagers des transports en France ?, Nicolas Louvet, [6-t], novembre 2015
- Tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en France : domaines de pertinence en zone urbaine, CERTU, novembre 2009
- La gratuité totale des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ?, Guillaume GONTARD, Rapport d'information du Sénat n° 744 (2018-2019), fait au nom de la mission d'information Gratuité des transports collectifs, septembre 2019
- Collection « Les fiches du SRADDET » 6, Transport voyageurs et intermodalité, Agence Hauts-de-France 2020-2040

## DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

- Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés, ADEME n°4841, 2017
- Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ?, Résultats de l'enquête mobilité des personnes SDES, septembre 2020
- La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, CGDD, décembre 2010
- Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020, INDDIGO, VERTIGOLAB, Direction Générale des Entreprises, ADEME, DGITM, FFC

## PRATIQUES DE CONSOMMATION

- Croissance économique et pouvoir d'achat des ménages en France : les principales évolutions depuis 1960, INSEE, Didier Blanchet, Fabrice Lenseigne
- Quel lien entre pouvoir d'achat et consommation des ménages en France aujourd'hui ?, Mikael Beatriz, Thomas Laboureau, Sylvain Billot, INSEE, juin 2019
- Cinquante ans de consommation alimentaire : une croissance modérée, mais de profonds changements, INSEE, octobre 2015
- Les comportements de consommation en 2017, INSEE, avril 2019
- Baromètre de consommation et de perception des produits biologiques en France, Agence Bio
- Agence BIO/Spirit Insight, février 2019
- Baromètre de la consommation responsable 2019, Greenflex, septembre 2019
- 1ère vague de l'Observatoire du rapport des Français aux formats commerciaux alimentaires, ObSoCo, janvier 2019
- La France championne d'Europe de PGC online
- Fédération e-commerce et vente à distance, les chiffres clés 2020
- La lettre d'information n°4 « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? », Le confinement un accélérateur des mutations commerciales ?, Agence Hauts-de-France 2020-2040, septembre 2020
- Baromètre sur les comportements des consommateurs des Hauts-de-France

## E-COMMERCE

- E-commerces aux particuliers, Chiffres clés du e-commerce 2020, FEVAD, 2020
- Logistique urbaine : l'impact social et environnemental de la livraison, Emeline Cazi, Véronique Chocron, Le Monde, décembre 2020
- Le marché britannique : e-commerce, Société Générale, import/export solutions, janvier 2021
- E-commerce, Ms. Jinjoo Lee, South Korea, Country Commercial Guide, septembre 2020
- Définition de l'e-commerce, Vincent Druelle, Very digital E-commerce, avril 2018
- Le marché coréen : e-commerce, Société Générale, import/export solutions, octobre 2020
- Le e-commerce en Corée, KBS World Radio, 2019
- E-commerce Industry (4) : New e-commerce Players to Emerge, JY Lee, Business Korea, novembre 2020
- La logistique urbaine et le e-commerce : des filières d'avenir pour les Hauts-de-France, Repères HDF n°6, Agence Hauts-de-France 2020-2040

## IMMOBILIER COMMERCIAL

- 300 000 points de vente dans le commerce de détail, INSEE Focus n°186, avril 2020
- Grandes surfaces et réseaux d'enseignes dominent le commerce de détail, INSEE Première n°1404, juin 2012
- Les hypermarchés n°1 des ventes de produits alimentaires, INSEE Focus n°187, avril 2020
- La périphérie commerciale : un modèle efficace en pleine mutation, Sophie Madignier, Procos Fédération pour la promotion du commerce spécialisé, communiqué de presse, juin 2019
- Commerce spécialisé : un mois de décembre 2019 très difficile, Sophie Madignier, Procos, dossier de presse, janvier 2020

- Le commerce physique, un secteur en mutation porteur d'enjeux pour les politiques publiques, Repères HDF n°16, Agence Hauts-de-France 2020-2040
- Collection « Les fiches du SRADDET » 8, Aménagement commercial, Agence Hauts-de-France 2020-2040
- Le jour où les zones commerciales auront dévoré nos villes, Frank Gintrand, éditions Thierry Souccar, 2018

## DEMANDE DE LOGEMENT

- D'ici 2035, un besoin de 426 000 logements supplémentaires dont deux tiers liés à l'augmentation du nombre de ménages, Insee Analyse, Hauts-de-France, novembre 2019
- Les conditions de logement en France, INSEE Références, 2017
- Un logement occupé sur cinq est un logement social, INSEE Analyse, Hauts-de-France, mai 2020
- Les dépenses énergétiques du logement fragilisent près d'un ménage sur cinq, INSEE Analyse, Hauts-de-France, novembre 2019
- Base de données demande de valeurs foncières
- Une manière de vivre le confinement très dépendante des conditions de vie et de logement, Flash info HDF n°3, Agence Hauts-de-France 2020-2040
- Caractériser les centres-villes régionaux – focus sur les villes moyennes, Repères HDF n°17, Agence Hauts-de-France 2020-2040

## COHÉSION SOCIALE

- Les nouvelles formes d'engagement, Haut Conseil à la Vie Associative, mars 2016
- Les villes et la fabrique de la cohésion sociale : la montée d'un nouveau paradigme de l'action municipale, Cyprien Avenel, Informations sociales 2013/5 (n° 179), pages 48 à 56
- Les évolutions du lien social, un état des lieux, Yves Cusset, Horizons stratégiques 2006/2 (n° 2), pages 21 à 36
- La santé sociale des nouvelles régions françaises et son évolution, Florence Jany-Catrice, Grégory Marlier, 2020
- Tableau de l'économie française 2020, Mariages, Pacs, Divorces, INSEE
- Trente ans de vie associative, Une participation stable mais davantage féminine, INSEE Première, janvier 2016
- Les représentations de l'engagement bénévole. Entre motivations et résistances, Fonda, Jean Michel Peter, Roger Sue, décembre 2013
- Les chiffres-clés de la vie associative, INJEP, 2019
- Victimation 2018 et perceptions de la sécurité, Résultats de l'enquête Cadre de vie et sécurité, INHESJ, 2019
- Carnet d'inspiration pour des espaces publics conviviaux, IAU Ile-de-France, juin 2019
- 10 ans d'observation de l'isolement relationnel : un phénomène en forte progression, Baromètre " Les solitudes en France, édition 2020 "

## PARTICIPATION CITOYENNE

- Les nouvelles formes de participation citoyenne, la rédaction, Vie Publique, juillet 2020
- Y-a-t-il une forme de désenchantement vis-à-vis de la démocratie participative, Clément Le Folle, La Gazette, février 2020
- Comment les outils numériques renouvellent la démocratie locale, La Gazette, novembre 2020
- Mission «flash» sur la démocratie locale et la participation citoyenne, Emilie Chalas et Hervé Saulignac, l'Assemblée Nationale, décembre 2019

- Les citoyens, prochains décideurs de la ville, la rédaction, LVD Studio Urbain, janvier 2019
- L'espace public : de l'expérimentation à l'émancipation citoyenne, alt.urbaine
- Tester des aménagements temporaires dans l'espace public (mesures de ralentissement, voie cyclable, etc.), Bâtir ensemble la ville active
- La démocratie participative : entretien avec Loïc Blondiaux, janvier 2018

## ARTICULATION DES TEMPS DE VIE

- La lenteur en ville, Emmanuel Ravalet, Tribu, RTS, 9 octobre 2019
- Les rythmes de la ville, Luc Gwiazdzinski, Françoise Le Lay, dossier CaMBo #17
- Des pratiques temporelles du travail aux temporalités urbaines : 20 années de recherches sur la thématique des temps sociaux, Monique Haicault, HAL archives ouvertes.fr, 20 juillet 2006
- Rapport Temps des villes, Edmond Hervé Député-Maire de Rennes, Ministère de la Cohésion et des Territoires et des Relations avec les Collectivités Territoriales, 1er juin 2021
- Qualité de vie - Politiques temporelles : Edmond Hervé refait le point, Caroline Megglé, Banque des Territoires, Localtis, 18 juillet 2014
- Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme, François Ascher, Tempo Territorial, Réseau national des acteurs des démarches temporelles, 20 octobre 2015
- Prendre en compte le temps dans l'aménagement : un chantier sur l'année 2016, Tempo Territorial, Réseau national des acteurs des démarches temporelles, 6 octobre 2016
- Bureau des Temps de la MEL
- Rapport du diagnostic temporel de la Métropole européenne de Lille, avril 2016
- Les politiques temporelles vont-elles connaître une renaissance avec la crise ? , Caroline Megglé, Banque des Territoires, Localtis, 24 juin 2020
- Travail, santé, parcs : dans la ville du futur tout sera à moins de 15 minutes..., Matthieu Maurer, 18h39 une idée de Castorama, 15 mars 2020
- Repères Hauts-de-France n° 25 : « Des indicateurs de l'enseignement supérieur en Hauts-de-France », novembre 2020
- Villes et politiques temporelles - Jean-Yves Boulin - Institut des villes - Collection Villes et société - La documentation Française, 2008
- La prise en compte des temps dans l'aménagement du territoire à l'échelle régionale en Nord-Pas-de-Calais - ATEMIS, Jean-Yves Boulin et Christian du Tertre, Etudes prospectives régionales n° 16, mars 2011
- Prendre en compte le temps dans l'aménagement, guide pratique - Tempo Territorial, 2017

## ORIENTATION DES NORMES LÉGISLATIVES EN MATIÈRE D'URBANISME

- Les origines de la planification urbaine de 1950 à nos jours, Le Scot Loire Centre, décembre 2021
- Charte d'Athènes, Géo Confluences, juin 2020
- La notion d'aménagement et de composition urbaine dans les documents d'urbanisme - Retour sur un siècle d'évolution, Maître Philippe Schmidt, Fabien Fenestre, Institut d'Etudes Politiques de Lyon, Mai/septembre 2002
- Le droit de l'urbanisme au secours des commerces de centre-ville, Elsa Sacksick, Le blog du droit de l'urbanisme et de l'aménagement, février 2021
- Le droit au secours des commerces des centres villes, Karelle Diot, Le Moniteur, décembre 2020

- Agir sur l'équilibre commercial à travers la planification urbaine et stratégique, Plan local d'urbanisme (PLU, PLUi) et commerce, Audrey Lebeau, Céréma, mars 2021
- Un outil d'aménagement dédié aux quartiers d'habitat ancien dégradé, Vincent Bougamont, Audrey Lourde-Rocheblave, La fabrique des quartiers, Rapport d'activité 2019
- Gestion du patrimoine urbain et revitalisation des quartiers anciens, Nils Devernois, Sara Muller, Gérard Le Bihan, Agence Française de développement, septembre 2014
- Adoption de la loi ELAN : quels outils de revitalisation des centres-ville ? Le blog du droit de l'urbanisme et de l'aménagement, novembre 2018
- Présentation et état des lieux du PLUi après la loi ALUR : entre consécration et désaveu (1ère partie), Jérôme Maudet, Séban Atlantique, septembre 2021
- Loi Climat & Résilience : Quelles conséquences en matière d'aménagement commercial ? Séban et Associé
- Protection du patrimoine : les 5 nouveautés de la loi CAP, Hélène Girard. La Gazette, septembre 2016
- Revitalisation des activités en centre-ville et centre-bourg, Site « Outils de l'aménagement » - Atelier Commerces et activités, Guillaume Fauvet, Nicolas Gillio et Raphaële Ratto, Céréma, janvier 2020
- Loi biodiversité : quels impacts dans le code de l'urbanisme ? Ordre des architectes, septembre 2016 modifié en mars 2021
- Artificialisation des sols : des leviers pour allier efficacité et qualité de l'urbanisation, Céréma, avril 2020
- Objectif de zéro artificialisation nette à l'épreuve des territoires, Sénat, septembre 2021
- La Maîtrise de la périurbanisation et sa traduction dans les documents d'urbanisme ? Guy Dragon, Conseil Economique Social et Environnemental Région du Nord-Pas-de-Calais, séance plénière du mardi 24 novembre 2015
- Quartiers anciens, modèles de ville durable, Sites et Cités remarquables de France, 2009/2010/2011/2013



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. SOMMAIRE.....</b>	<b>5</b>
<b>2. UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE COLLECTIVE.....</b>	<b>7</b>
Le chantier prospectif « quels centres-villes à l’horizon 2040 ?.....	9
L’identification des facteurs de changement.....	12
Le système de variables.....	13
<b>3. LES DÉFIS À L’HORIZON 2040.....</b>	<b>15</b>
Les grands défis identifiés.....	17
Les cinq familles de défis pour les centres-villes.....	24
Les signaux faibles et ruptures possibles.....	26
<b>4. LES SCÉNARIOS.....</b>	<b>27</b>
Le champ des possibles.....	29
Les scénarios de rupture.....	33
<b>5. LES FACTEURS DE CHANGEMENT.....</b>	<b>39</b>
Adaptation au changement climatique.....	41
Evolution des attentes en matière de cadre de vie.....	49
Cohésion sociale.....	57
Demande de logement.....	63
E-commerce.....	69
Partage de l’espace public.....	76
Évolution démographique.....	85
Fréquentation des jeunes.....	90
Localisation des équipements générateurs de flux .....	96
Immobilier commercial.....	101
Inégalités socio-économiques et précarité.....	108
Lutte contre le changement climatique.....	113
Développement des mobilités actives.....	118
Orientation des normes législatives en matière d’urbanisme.....	123
Participation citoyenne.....	130
Usage de la voiture par les particuliers.....	136
Pratiques de consommation.....	141
Société des loisirs.....	148
Articulation des temps de vie.....	157
Tourisme urbain.....	164
Travail à distance.....	174
Usage des transports en commun.....	182
<b>6. ANNEXES.....</b>	<b>189</b>
<b>Les lettres d’information thématiques.....</b>	<b>190</b>
• L’aménagement urbain au défi du covid-19.....	191
• Le besoin de nature en ville à l’épreuve du confinement.....	193
• Le confinement, un accélérateur des mutations commerciales ?.....	196
• Télétravail, enseignement supérieur à distance : le baptême du covid.....	199
• La redynamisation des centres-villes au prisme des questions temporelles.....	200
• Les femmes et les espaces publics, une prise de conscience récente.....	202
• Marcher en ville, pas si simple.....	205
<b>Les références bibliographiques.....</b>	<b>207</b>







**CE DOCUMENT A ÉTÉ PRODUIT DANS LE CADRE DU COLLÈGE DE PROSPECTIVE  
PAR L'AGENCE HAUTS-DE-FRANCE 2020-2040  
(SERVICE OBSERVATION ET PROSPECTIVE)**



Date de publication : Décembre 2021

Cheffe de projet : Aurore Sorin

Rédaction : Aurore Sorin - Benoît Guinamard  
Coralie Peyrot-Bégard - Stéphane Humbert

Mise en page : Dominique Huang

Contact : [collegedeprospective@hautsdefrance.fr](mailto:collegedeprospective@hautsdefrance.fr)

Retrouvez l'actualité et les publications du collège sur le site  
de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040  
<https://2040.hautsdefrance.fr>

Photos page de couverture et intercalaires : © Région Hauts-de-France