

LE REZ-DE-VILLE, NOUVELLE FRONTIÈRE DE L'IMMOBILIER ?



© Brigitte Cavanagh

par Isabelle Baraud-Serfaty
Fondatrice, Ibicity

Les rez-de-chaussée, des socles actifs

Multiplication des foncières solidaires de rez-de-chaussée, investisseurs commerciaux développant et portant des lieux « alternatifs » ou « hybrides », présélection par les aménageurs d'opérateurs à même de les aider dès l'amont à fabriquer des « socles actifs » : ces exemples témoignent de l'effervescence autour de ces espaces qui concentrent désormais nombre des promesses de la fameuse « ville de la proximité ».

L'installation en rez-de-chaussée d'activités associatives, commerciales, artisanales et/ou de services doit permettre l'avènement de quartiers « harmonieux », ce qui est une des conditions essentielles de la qualité de vie en ville, mais aussi plus spécifiquement de l'attractivité des logements qui se trouvent dans les étages des immeubles.

Les rez-de-chaussée apparaissent ainsi de plus en plus comme un nouveau « commun urbain », et tout l'enjeu est de pouvoir y développer des usages « mixtes », qui leur permettent d'accueillir des programmes non « rentables » ou qui ne peuvent pas supporter des prix de marché, mais aussi de permettre la pérennité de ces occupations dans la durée, bien après que l'aménageur ou les promoteurs aient procédé à leurs dernières livraisons.

D'où la nécessité de mettre en place des modèles économiques imaginatifs et pérennes, qui, selon les localisations, passent le plus souvent par des mécanismes de péréquations (selon les cas : entre charges foncières, entre prix de sortie, entre niveaux de loyers) et/ou la mobilisation, aux côtés d'opérateurs privés, d'investisseurs publics ou d'acteurs de l'économie sociale et solidaire.

Le trottoir, un gisement foncier

Force est toutefois de constater que, en ville, les rez-de-chaussée sont le plus souvent des « rez-de-trottoir ». Or le trottoir (y compris la bande de stationnement qui le longe parfois) apparaît de plus en plus comme le principal gisement foncier pour accueillir les nouvelles occupations liées à la transition écologique (arbres, fontaines rafraîchissantes, points d'apport de déchets, bornes de recharge, etc.), à la ville résiliente (tentes pour tests Covid, terrasses-extensions des commerces...) et à la transition numérique.

L'espace « trottoir » suit également l'évolution des mentalités, qu'il s'agisse des micro-mobilités ou de la « mobilité des marchandises » (la logistique urbaine), mais aussi, plus généralement, de ce que l'essayiste Jean-Laurent Cassely appelle « l'économie de la flemme » : livraisons de repas à domicile ou de courses (le trottoir devient *de facto* le quai

...

de déchargement des livreurs Amazon ou des livreurs Deliveroo qui s'arrêtent devant les portes cochères des immeubles).

Cette multiplication des occupations du trottoir sur un espace qui est en quantité limitée contribue à le rendre rare et souligne combien il est l'espace avec le plus de valeur dans la ville. Parallèlement, alors que l'essor du e-commerce accélère la « lutte des places » et que l'immobilier logistique devient de plus en plus urbain, petit et banalisé¹, le brouillage s'accroît entre ce qui relève de l'immobilier (intérieur et privé, en général) et ce qui relève de l'espace public (extérieur et public, en général).



Une multitude d'acteurs, présents et à venir

Ces constats invitent à élargir la problématique du rez-de-chaussée à celle du « rez-de-ville » (selon l'expression du Grand Prix de l'urbanisme David Mangin), qui englobe donc le rez-de-chaussée, le trottoir et la bande de stationnement. Ce rez-de-ville apparaît ainsi de plus en plus comme une nouvelle frontière stratégique :

- pour les opérateurs de logistique (« et si demain les villes à court d'argent échangeaient avec Amazon des droits d'accès privilégiés aux portes cochères des immeubles ? », demande l'urbaniste américain Anthony Townsend) ;
- pour les promoteurs qui élargissent leur intervention au-delà de leur parcelle et qui, de plus en plus, macro-lot ou pas, « débordent » sur la rue (mais qui, traditionnellement, disparaissent une fois la livraison effectuée) ;
- pour les aménageurs qui ne peuvent plus se contenter de livrer un morceau de ville sans s'assurer de son bon « fonctionnement » dans le temps ;
- pour les opérateurs qui mettent la « proximité » au cœur de leur offre de service (opérateurs de conciergeries de quartiers, mais aussi opérateurs de logistique urbaine qui viennent livrer jusque sur le palier de l'habitant, voire à l'intérieur de son domicile – Amazon a racheté Ring, le leader des sonnettes connectées) ;
- et évidemment pour les collectivités locales elles-mêmes.

Plus largement, le rez-de-ville témoigne des nouveaux enjeux de la fabrique urbaine. Il invite à dépasser les distinctions traditionnelles : entre secteurs, entre fabrication et gestion, entre immobilier et espace public, entre marchand et non marchand, etc. Alors, qui seront les opérateurs du rez-de-ville ? Gageons que ce ne se seront pas forcément des acteurs que nous connaissons aujourd'hui. Enfin, n'oublions pas l'habitant, que nous n'avons pas encore cité, mais qui irrigue évidemment toutes les réflexions de cet article !



¹ Cf. les *darkstores* qui, d'une surface moyenne comprise entre 250 et 400 mètres carrés, peuvent occuper des locaux d'activité traditionnels. Voir aussi les modules de logistique urbaine installés par la foncière Sogaris sur des places de stationnement.