

– OBJECTIF 38 – REPENSER LA VILLE POUR SES HABITANTS

CONTEXTE

CADRE DE VIE ET ATTRACTIVITE URBAINE :

La qualité des aménagements urbains, de l'architecture et de l'habitat, la préservation des espaces naturels et la redécouverte de la nature en ville ainsi que la place laissée aux piétons, voies cyclables et transports en commun doivent contribuer à l'attractivité des pôles urbains et à leur reconquête. L'intégration des gares routières et ferroviaires dans le tissu urbain ainsi que la mixité fonctionnelle doivent être privilégiées.

Les trois pôles métropolitains, la majorité des villes moyennes normandes et un grand nombre de bourgs "cœurs de bassins de vie" ont un hyper centre reconstruit suite aux destructions intervenues sur le territoire normand en 1944. Ces villes concentrent un patrimoine souffrant d'un manque d'attractivité en raison d'une image vieillissante (notamment des cœurs d'îlots) et d'une inadéquation avec les besoins de la vie moderne (accessibilité, isolation phonique). Le cœur de ces villes constitue un enjeu architectural et urbanistique partagé par tous. La perte d'attractivité des centres villes se traduit également par l'installation mal maîtrisée de logements en périphérie, consommatrice d'espaces agricoles périurbains, et générant des flux de déplacements automobiles avec un impact négatif sur les paysages.

Les quartiers d'habitat social classés dans la géographie prioritaire des contrats de villes constituent également des territoires en souffrance et un potentiel important de renouvellement urbain des trois métropoles et des villes moyennes.

La Normandie compte 62 quartiers prioritaires de la politique de la ville. Ces quartiers constituent des morceaux de la ville et leur rénovation, comme celle des centres, doit être appréhendée de façon globale en prenant en compte les enjeux démographiques, d'habitat et de mixité sociale, de développement économique, de commerces, de services et de mobilité.

Il s'agit aussi de renforcer les capacités de résilience des territoires "enclavés" par un maillage des innovations, potentiels et valorisation des savoir-faire et des atouts spécifiques des territoires et d'améliorer le recours aux modes de vie adaptés (agriculture urbaine, mobilités douces, éco-quartiers, etc.).

Ces objectifs d'amélioration du cadre de vie ne sont pas limités au cadre de vie urbain, puisque dans beaucoup de territoires ruraux, l'attractivité est devenue une priorité dont le SRADDET doit s'emparer afin de répondre aux besoins d'équité territoriale et de cohésion régionale. Certains de ces objectifs peuvent par exemple s'appliquer aux villes moyennes, centre bourgs, bourgs ruraux.

Il s'agit d'englober l'amélioration de l'attractivité et du maintien des populations du cadre de vie urbain dans la notion plus vaste d'équité appliquée aux territoires ; la densification comme politique d'aménagement a des corollaires qu'il s'agit d'anticiper pour éviter d'intensifier les réalités d'isolement de certaines zones (parfois proches des villes).

PENSER L'URBANISME AU REGARD DU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET DES EPISODES DE CANICULE

Il est aujourd'hui communément admis que les épisodes de canicule se reproduiront de manière régulière et que le niveau des températures dans les espaces urbains aura tendance à significativement augmenter. C'est une vision de l'urbanisme dans son ensemble qui doit être repensée. Aménagements urbains, aménagements paysagers, architecture devront être pensés au regard des changements climatiques.

La ville de Paris a émis trois scénarios pour accompagner ce changement de paradigme : Le premier, dit "scénario réfléchissant", consisterait à recouvrir les façades et les toitures avec des matériaux très réfléchissants et fortement émissifs, le second scénario, dit "de verdissement", consisterait à recouvrir les espaces nus d'herbe ou de végétation basse, le dernier scénario plus ponctuel, consisterait à humidifier les chaussées lors des épisodes caniculaires. De nombreuses recherches et prospections sont encore à mener mais il est essentiel d'agir rapidement sur des phénomènes déjà bien présents.

– OBJECTIF 38 – REPENSER LA VILLE POUR SES HABITANTS

SOUS-OBJECTIFS

CADRE DE VIE ET ATTRACTIVITE URBAINE :

AIDER AUX RENOVATIONS ET ADAPTATIONS DANS LES CENTRES-VILLES

Outre les rénovations urbaines basées sur la reconstruction de la ville sur la ville et ses innovations en développement, l'adaptation des centres-villes nécessite de prendre en compte l'ensemble des paramètres :

- Favoriser l'accès aux commerces dans des zones rendues piétonnes pour les habitants des zones rurales ou périurbaines.
- Favoriser l'accès à la ville pour les populations habitant hors des centres.
- Travailler à la qualité de vie des habitants et des travailleurs navetteurs.
- Créer des espaces de services dans les quartiers difficiles.
- Favoriser des cheminements facilités par des transports en commun et des ballades urbaines.
- Mesurer les impacts de zones piétonnes et des problèmes d'accès pour l'accès aux commerces.
- Travailler sur la question du commerce en ville dans les documents d'urbanisme (limiter le développement des centres commerciaux en périphérie par exemple).

DEFINIR UNE APPROCHE GLOBALE DE LA VILLE COMME MILIEU DE VIE

- Avoir recours aux modes de vie adaptés : favoriser les mobilités douces, les éco quartiers (un label « éco quartiers verts » pourrait être développé).
- Améliorer la qualité des aménagements urbains, avec une architecture et un habitat adaptés aux enjeux : par exemple intégrer les gares routières et ferroviaires, les tiers lieux innovants, les espaces de coworking dans le tissu urbain en favorisant la mixité fonctionnelle.
- Disposer d'une agriculture urbaine et d'une politique agroalimentaire de proximité par exemple en intégrant de nouveaux commerces plus spécialisés pour éviter les « déserts alimentaires ».
- Préserver et développer la nature en ville (espaces naturels, lots verts, qualité des espaces,...).
- Favoriser une éducation et sensibilisation des élus et des populations aux approches de long terme sur les économies d'énergie (surcoût construction rattrapé sur les années de consommation énergétique futures).

PENSER L'URBANISME AU REGARD DU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET DES EPISODES DE CANICULE

- Limiter les îlots de chaleur en apportant de la nature en ville et veiller à la continuité verte même en ville (espace public).
- Développer la nature en ville et la couverture végétale, facteur de qualité de vie, d'attractivité et inhibiteur des îlots de chaleur urbains.
- Tester les nouveaux produits innovants comme les enrobés phoniques rafraichissants.
- Généralisation des revêtements plus frais comme les pavés et le bois et utilisation de couleurs claires.



– OBJECTIF 38 – REPENSER LA VILLE POUR SES HABITANTS

CONTEXTE

QUALITE DE VIE ET REDUCTION DU BRUIT

Le bruit est source de stress, de fatigue et d'inconfort. Si la Normandie ne possède peu ou pas de nuisances liées à l'aviation, le trafic routier et logistique, la proximité des voies ferrées est un facteur qui peut amener à la dépréciation immobilière des secteurs exposés. En France, 7 millions de personnes, soit 12 % de la population, sont exposées à des niveaux de bruit extérieur excédant le seuil de 65 dB(A) et les trois quart sont concernés par les nuisances liées au trafic automobile. La Normandie avec ses trois grands centres urbains n'est pas épargnée, les villes moyennes n'ont plus ainsi que bon nombre d'habitats dispersés aux abords des axes structurants.

La proximité d'une habitation avec le bruit entraîne une dévalorisation systématique de sa valeur immobilière. Par voie de conséquence, on observe l'installation de certaines catégories de population captives, et cela se traduit par une tendance à la polarisation, voire à la ségrégation sociale. L'amélioration des défenses acoustiques comme le triple vitrage ne peut être considéré comme une solution viable et pérenne car le bruit a souvent pour corollaire une pollution conséquente aux particules fines. Beaucoup d'entrées de ville ont été pacifiées, des rocade ou déviations construites mais il reste beaucoup à faire pour offrir à cette frange de population qui subit quotidiennement les nuisances du bruit.

REDONNER A LA VOITURE SA JUSTE PLACE EN VILLE

La voiture dans les centres urbains tient une place prépondérante. Vectrice de bruit, de pollution, elle pose aussi la question du partage de l'espace public avec un usage de la voirie qui, entre les espaces de circulation et celles du stationnement la rend omniprésente, voire envahissante. Pour autant, malgré l'évolution des offres de transports en commun, la multiplication des voies cyclables et les aménagements contraignants, elle reste souvent préférée en tant que mode de déplacement même pour les petites distances. De nombreux exemples de villes françaises ouvrent la voie, en réservant leur centre ville aux piétons et autres modes actifs tout en assurant une desserte efficace de celui-ci via des bus et tramways.

C'est conscient de ces facteurs et des moments où le véhicule particulier est indispensable qu'il est nécessaire d'imaginer et de partager une vision commune de la juste place de la voiture en ville, des actions à mener pour en réguler les accès et développer des offres alternatives accessibles et opérationnelles.

– OBJECTIF 38 – REPENSER LA VILLE POUR SES HABITANTS

SOUS-OBJECTIFS

QUALITE DE VIE ET REDUCTION DU BRUIT

- Diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs, notamment en ville.
- Actions de réduction des bruits (des transports) : Renouvellement du revêtement de la chaussée et des rails, diminution de la vitesse, création / rénovation des écrans et buttes anti-bruit, identifier les façades des bâtiments exposés, en priorité les bâtiments résidentiels, et améliorer leur isolation et réfléchir à la réduction du bruit en - amont et pendant les projets.
- Réduire le débit de circulation et détourner le transit routier des centres urbains.
- Promouvoir les véhicules hybrides et électriques.
- Promouvoir les transports en commun.
- Promouvoir les déplacements doux (vélo, marche, etc.).
- Mener des actions de sensibilisation au bruit.
- Report du trafic routier vers le fluvial et le ferroviaire.
- Répartir les emplois et activités sur l'ensemble du territoire et des agglomérations pour limiter la concentration des déplacements.

REDONNER A LA VOITURE SA JUSTE PLACE EN VILLE

Limiter les nuisances liées à la circulation automobile en ville :

- Créer des « zones à circulation restreinte » (ZCR).
- Piétonniser les centres villes.
- Adapter les revêtements des chaussées (réduction des nuisances sonores).
- Généraliser les parkings relais en périphérie.

– OBJECTIF 38 – REPENSER LA VILLE POUR SES HABITANTS

CONTEXTE

POURSUIVRE UNE POLITIQUE DE LA VILLE ACTIVE

La politique de la ville vise à réduire les écarts de développement au sein des quartiers, à restaurer l'égalité républicaine et à améliorer les conditions de vie des habitants. La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine réforme la politique de la ville en instaurant pour la période 2014-2020, une nouvelle géographie prioritaire et des nouveaux contrats de ville, de dimension intercommunale, fondés sur le développement économique et l'emploi, la cohésion sociale, le cadre de vie et le renouvellement urbain. Il a été rappelé dans les grandes orientations d'une part, l'importance de remettre la république au cœur des quartiers et y ramener le droit commun afin que ceux qui y vivent bénéficient des mêmes droits et services qu'ailleurs, d'autre part de favoriser l'émancipation de leurs habitants, la mobilité et l'insertion par l'éducation, l'emploi pour un égal accès de tous aux opportunités.

En Normandie, ce sont 62 quartiers prioritaires qui ont été désignés, représentant 5.8% de la population régionale.

Depuis 2014, la loi place les habitants au cœur de la politique de la ville pour s'appuyer sur leur expertise d'usage. Placer les habitants au cœur de la politique de la ville revient à favoriser la co-construction avec ceux qui perçoivent au mieux dans leurs quartiers, les atouts, inconvénients et besoins.

Les travaux menés par l'Assemblée des communautés de France et France urbaine ont conduit à la signature du « pacte de Dijon » dans lequel les élus prennent des engagements en faveur de leurs quartiers prioritaires afin de redonner un nouveau souffle à la politique de la ville.

EDUCATION / VIVRE ENSEMBLE

L'accès au logement est un élément essentiel du bien vivre ensemble, principal vecteur de l'intégration et de la mixité sociale. Selon un sondage effectué par un cabinet d'études et de conseil, 52% des français pensent que la situation de la mixité sociale s'est dégradée depuis 10 ans. Au fil des années s'est concentré dans un certain nombre de quartiers d'habitat social ou de copropriétés dégradées un important taux de familles en difficulté. Certains de ces quartiers n'offrant pas le minimum de mixité sociale indispensable pour une intégration progressive qui passe notamment par l'éducation, le travail et le logement.

Les habitants de ces quartiers prioritaires demandent le droit à l'égalité vis-à-vis des autres secteurs de la ville que ce soit sous l'aspect des services ou de l'inclusion sociale. Impliquer, concerter et valoriser les citoyens et la société civile dans la politique de la ville est une priorité. Parmi les moyens d'action qui permettent aux habitants d'agir dans ces quartiers prioritaires de la politique de la ville il y a les « conseils citoyens ».

Ces conseils citoyens ont pour objet de favoriser la prise de parole, garantir la place des habitants dans toutes les instances de pilotage du contrat de ville, créer un espace de propositions et d'initiative à partir des besoins des habitants, mais aussi assurer le renouvellement démocratique et la recreation d'un lien trop souvent distendu entre les habitants et les institutions. En parallèle, le monde associatif joue également un rôle essentiel pour la cohésion des territoires et l'émancipation des habitants dans les territoires fragiles.

Les volets « mixité sociale et égalité des chances dans l'habitat » et « égalité réelle » du projet de loi Egalité et citoyenneté, imposent qu'un quart des attributions de logements sociaux aillent au quart des demandeurs de logements sociaux aux ressources les plus modestes (contre 19% aujourd'hui).

Favoriser la mixité sociale nécessite également la mise en place des mesures d'ouverture, notamment l'accession à la propriété et de logement intermédiaire pour attirer les classes moyennes dans les communes déjà fortement pourvues en logements sociaux, et une construction raisonnée de logements sociaux en dehors des quartiers qui en comptent le plus.



– OBJECTIF 38 – REPENSER LA VILLE POUR SES HABITANTS

SOUS-OBJECTIFS

POURSUIVRE UNE POLITIQUE DE LA VILLE ACTIVE

Cet objectif devra être centré sur la réduction des écarts de développement au sein des villes, pour continuer à travailler à la restauration d'une équité socioéconomique dans les quartiers défavorisés et améliorer les conditions de vie de leurs habitants.

L'équité urbaine est un objectif qu'une ville peut poursuivre en résorbant les inégalités et les exclusions, relatives à l'accès à ses différentes composantes. Elle repose sur des politiques publiques permettant à chacun d'habiter dignement le territoire, de participer à la vie publique, culturelle, politique (par exemple les droits des groupes minoritaires, accès aux espaces publics, participation citoyenne), d'accéder aux lieux d'emploi et de services, mais aussi d'apporter une juste contribution sur le plan économique et fiscal. Il s'agit de lutter efficacement contre les discriminations pour l'accès au logement, à l'emploi, aux commerces, aux services publics, dont la santé et l'éducation, et de manière générale, à la vie urbaine. Cela nécessite des mesures concrètes contre : un mouvement de « gentrification » des quartiers centraux, c'est-à-dire le remplacement progressif des résidents par une population plus aisée et plus éduquée ; un mouvement de départ volontaire des classes moyennes vers des quartiers périurbains protégés et moins coûteux, d'une grande homogénéité sociale et même générationnelle ; un mouvement de relégation et de concentration des ménages à faibles revenus dans des quartiers où la paupérisation s'accélère. L'exclusion spatiale est notamment renforcée par un mode d'aménagement basé sur l'automobile. L'étalement résidentiel et l'éparpillement des emplois et des services accroissent en effet les distances à parcourir et rendent les alternatives à l'automobile peu compétitive. La population est contrainte à l'hyper-mobilité, au préjudice des personnes non motorisées, qui se trouvent discriminées pour accéder aux emplois et aux services publics. La loi écologique du marché vient s'ajouter aux enjeux spatiaux en étant un axe transversal.

On peut considérer que certains territoires ruraux connaissent peu ou prou la même problématique, qui demande à être considérée globalement :

- Travailler en commun sur l'ensemble des acteurs et des territoires pour des solutions innovantes en termes de réponses.
- Faire connaître les bonnes pratiques (valoriser les parcours /démarches exemplaires).
- Accompagner des politiques et mises en œuvre de rénovation et construction de logements sociaux.
- Développer la solidarité, la culture du partage et la mixité sociale.