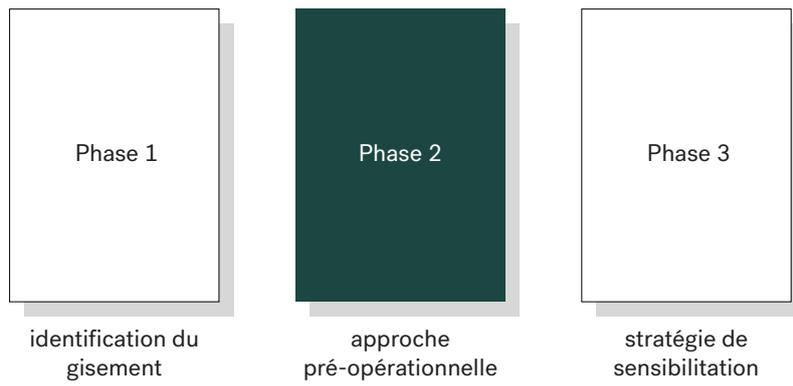


Étude sur le devenir des zones pavillonnaires périurbaines

Phase 2 : approche pré-opérationnelle

03-06-2019





SOMMAIRE

Introduction

- 1. Processus opérationnels dans le pavillonnaire et leviers d'action**
- 2. Rappel des dispositifs réglementaires de lutte contre la consommation foncière**
- 3. Benchmark programmatique et environnemental**
- 4. Cinq visions sur le territoire normand**
- 5. - Mise en perspective des problématiques juridiques**

Introduction

Alors que l'idée de “*reconstruire la ville sur la ville*” commence à faire son chemin auprès des collectivités, certains territoires, par leurs morphologies, leurs typologies bâties ou leurs réglementations, affichent une certaine forme d'immobilisme. Bien que ces territoires ne constituent pas nécessairement une priorité sociale, l'évolution des modes de vie et les préoccupations climatiques obligent cependant à engager une démarche d'anticipation pour le long terme. Consommateurs d'espace et souvent mal reliés aux transports en commun, ce sont des territoires difficilement adaptables aux exigences environnementales et témoignant de peu d'agilité face à toute forme de mutation socio-démographique.

Partant du constat qu'une partie importante du territoire normand est constituée de poches distendues de logements individuels, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) a donc souhaité procéder au recensement exhaustif de ces territoires et en évaluer les risques de marginalisation. Une consultation a ainsi été lancée en 2018, portant sur l'étude du devenir des Zones Pavillonnaires Périurbaines (ZPP) de Normandie.

Par cette étude, la DREAL affiche l'ambition de sensibiliser les collectivités concernées à la lutte contre l'étalement urbain et de les amener à prendre conscience de la nécessité de mener une réflexion ambitieuse sur le devenir de leur zones pavillonnaires. Dans la première phase de l'étude (identification du gisement), un outil cartographique Qgis a été réalisé sur l'ensemble de la

Normandie, afin d'identifier et de classer les ZPP selon des critères de fragilité ou de potentielle fragilité.

Dans la présente phase, cinq sites pilotes ont été extraits du "gisement" pour simuler une approche pré-opérationnelle sur des situations concrètes. Cette démarche a pour objectif de questionner les pratiques pavillonnaire sous l'angle environnemental, programmatique, typologique, urbain et paysager, pour en déceler les potentialités d'intensification et proposer des alternatives durables à la consommation du territoire. À travers l'élaboration d'une stratégie de mise en œuvre, la phase 2 vise aussi à soulever les éventuels points de blocage réglementaires, juridiques et financiers et à évoquer des pistes d'amélioration.

Dans un premier temps, un travail de recensement des acteurs, des dispositifs et des initiatives a été réalisé :

- 1 - Processus opérationnels dans le pavillonnaire et leviers d'action
- 2 - Rappel des dispositifs réglementaires de lutte contre la consommation foncière
- 3 - Benchmark programmatique et environnemental

Ce tour d'horizon opérationnel, juridique et programmatique, constitue une base solide pour l'élaboration des scénarios de projets et pour en questionner les mises en œuvre :

- 4 - Cinq visions sur le territoire normand
- 5 - Mise en perspective des problématiques juridiques

1. Processus opérationnels dans le pavillonnaire et leviers d'action

Les zones pavillonnaires périurbaines sont des tissus constitués. Composées de parcelles privées appartenant à une multitude de petits propriétaires, les collectivités ont des difficultés pour y intervenir et y développer un projet urbain cohérent. Pourtant, dans certains cas une action publique est nécessaire afin de développer, entretenir, réhabiliter ou faire évoluer un quartier, afin de conserver ou retrouver l'attractivité du site, de répondre aux besoins de la population et s'adapter aux évolutions des modes de vie. Le développement d'un projet d'ensemble peut ainsi éviter une fragilisation potentielle du site et de sa population liée notamment au vieillissement du bâti et de la population. Par ailleurs, une réflexion sur la densification, l'intensification et l'évolution des quartiers pavillonnaires existants peut permettre un développement de la commune tout en luttant contre l'étalement urbain.

S'il est plus difficile d'intervenir dans le diffus, ces zones ne peuvent être délaissées par les pouvoirs publics, les collectivités doivent donc élaborer des stratégies et penser des projets en s'appuyant sur les outils existants, leur permettant d'agir sur ce type de territoire.

En amont de toute intervention la collectivité doit cependant développer une fine connaissance du contexte, à travers notamment un diagnostic et l'identification des enjeux. La

définition en amont d'une stratégie de projet et d'objectifs à long terme est également nécessaire. Pour cela, si elle ne possède pas les compétences en interne, la collectivité devra faire appel à des professionnels (architecte conseil de la ville, AMO, urbaniste, architecte agence d'urbanisme, etc) pour la conseiller et l'accompagner en amont et au cours du projet. Par ailleurs, cette phase de définition du projet pourra faire l'objet d'une concertation avec les habitants.

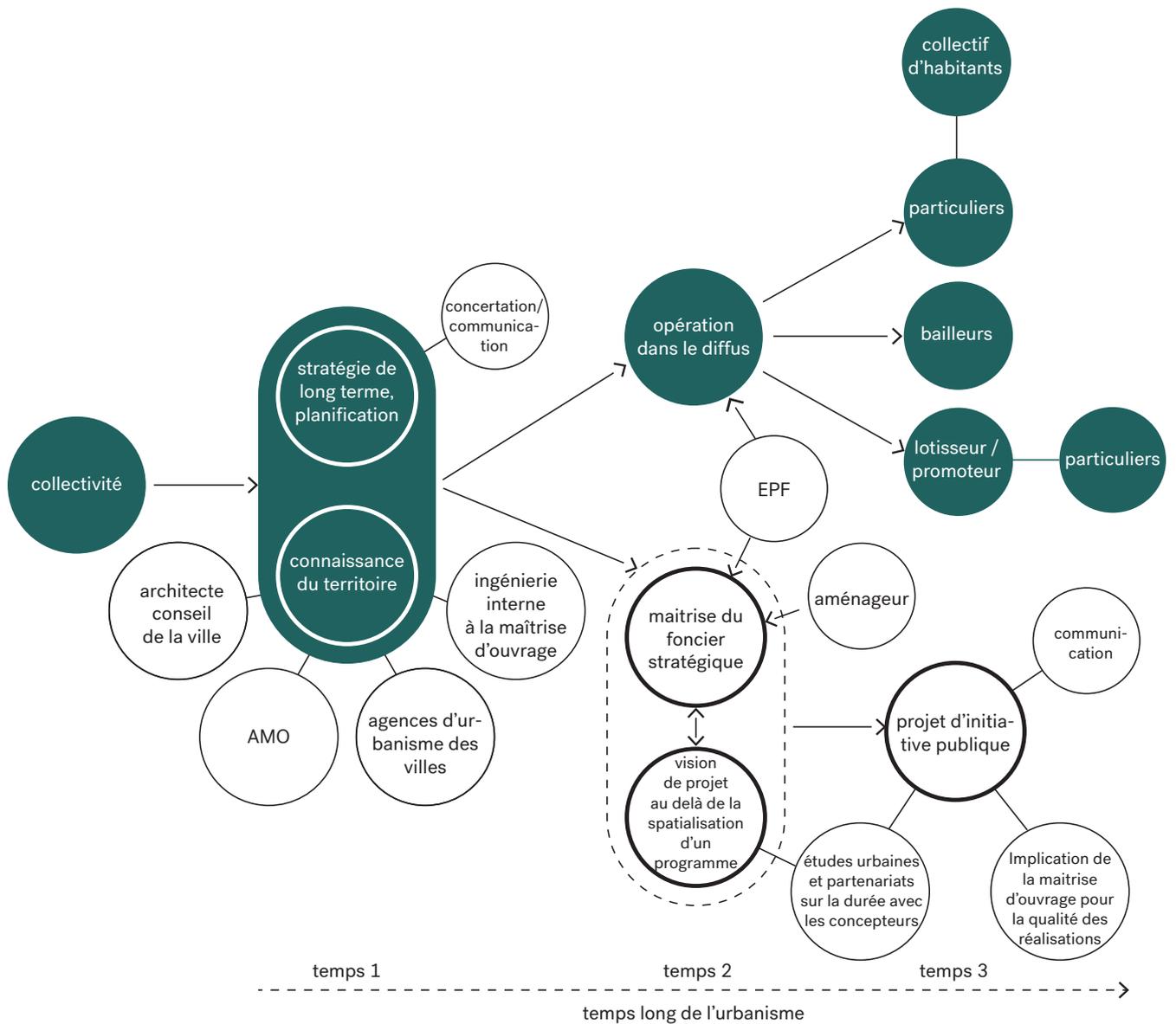
Les opérations en tissu constitué se caractérisent par une faible maîtrise du foncier. Pour agir sur ce type de quartiers, les collectivités peuvent et doivent s'appuyer sur les acteurs présents sur ces territoires :

- Les particuliers individuels pouvant se constituer en collectifs d'habitants afin de mutualiser les coûts des études et/ou des travaux ;
- Les lotisseurs ou promoteurs immobiliers développant des projets sur le territoire ;
- Les bailleurs sociaux parfois présents dans les zones pavillonnaires périurbaines.

Les Particuliers : il existe deux types d'outils pour accompagner, voire agir, sur des projets portés par des particuliers. Les outils réglementaires (SCOT, PLU, PC..) imposent des règles s'inscrivant dans un projet d'ensemble à différentes échelles. Des OAP (PLU) donnent des orientations de projet à l'échelle de plusieurs parcelles ou d'un quartier. Les outils incitatifs sont divers, ils sont fondés sur l'échange et la communication avec les acteurs locaux.

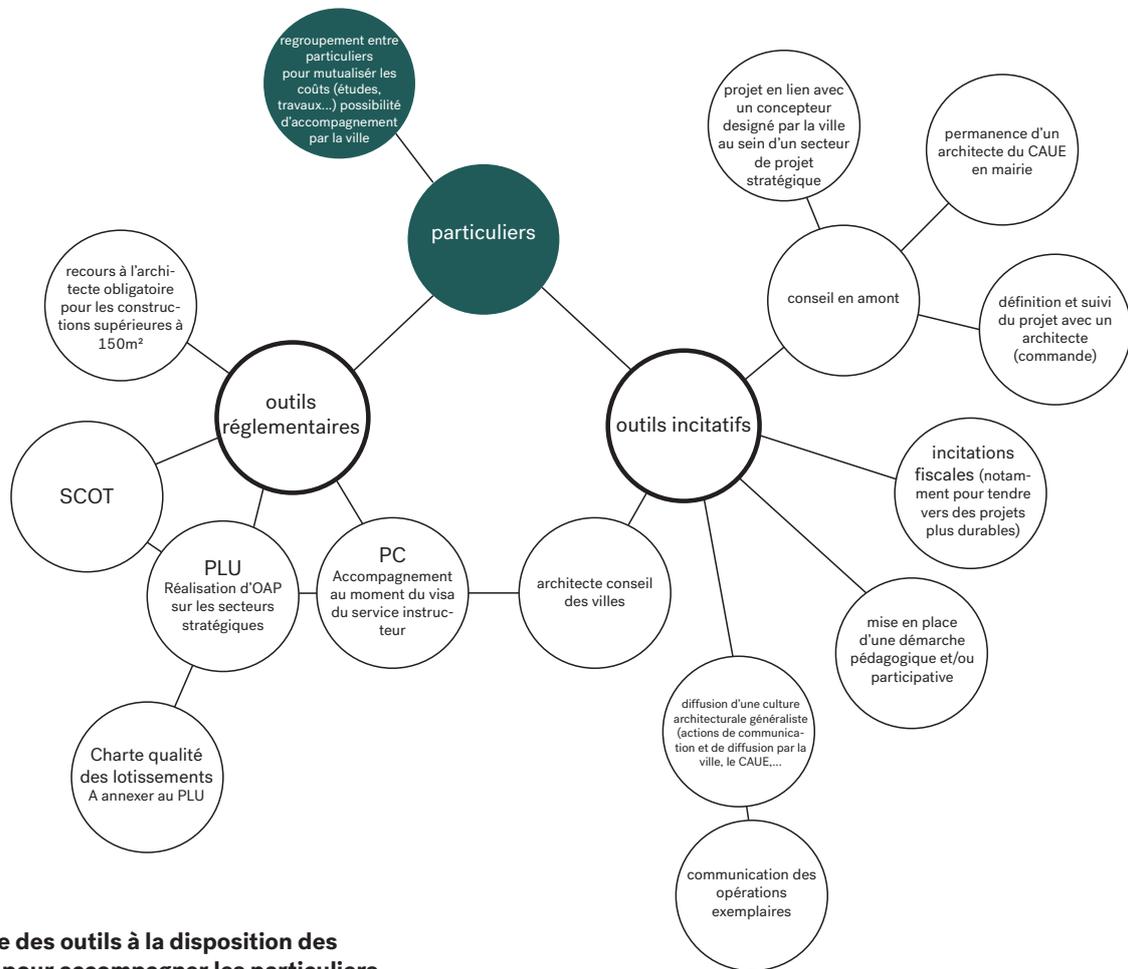
Les lotisseurs ou promoteurs immobiliers : outre les outils réglementaires régulant de la même manière les projets portés par des professionnels, une démarche partenariale peut être engagée entre la collectivité et une entreprise privée (lotisseur ou promoteur) souhaitant développer un projet sur un secteur stratégique.

DE LA STRATÉGIE URBAINE A LA MISE EN ŒUVRE

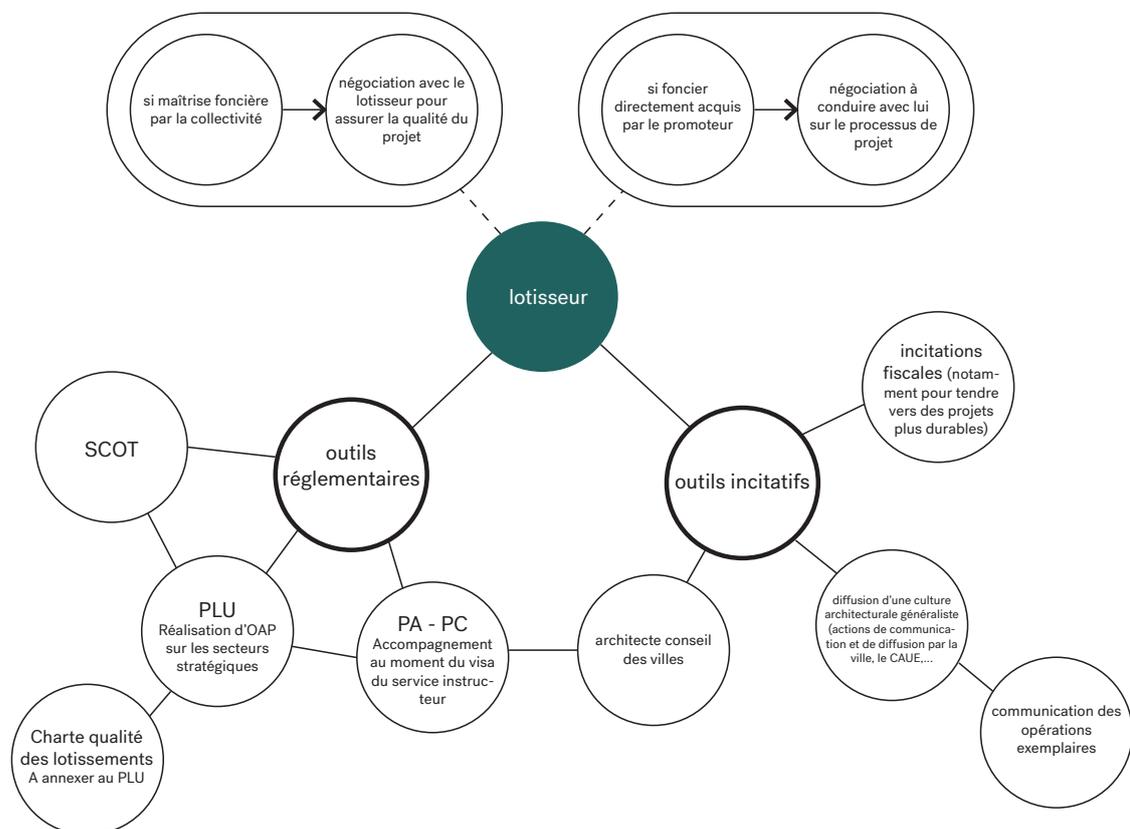


La chaîne de développement d'un projet de territoire sur le pavillonnaire

En amont de toute intervention, la collectivité doit développer une fine connaissance de son territoire pour pouvoir définir une stratégie d'ensemble, si nécessaire en se faisant accompagner. Se pose ensuite la question de la maîtrise ou non du foncier et par conséquent des outils d'accompagnements spécifiques aux acteurs du projet. Nous détaillons page de droite les outils incitatifs et réglementaires de deux grands types d'acteurs sur la pavillonnaire : les particuliers et les lotisseurs.



Cartographie des outils à la disposition des collectivités pour accompagner les particuliers



Cartographie des outils à la disposition des collectivités pour accompagner les lotisseurs

2. Rappel des dispositifs réglementaires de lutte contre la consommation foncière

De nombreux outils juridiques, parfois méconnus, existent déjà dans le but de limiter l'étalement urbain. Pour servir de base à la réflexion, cette partie propose un récapitulatif et une description du dispositif réglementaire instauré pour lutter contre la consommation foncière, en présentant successivement :

- Les objectifs de gestion économe des sols et de meilleure gestion de la densité inscrits dans la loi.
- La traduction de la stratégie correspondante dans les documents locaux de planification.
- Les principaux outils de lutte contre la consommation foncière.
- D'autres exemples de mesures et outils de lutte contre la consommation foncière.

Cet inventaire nous a paru essentiel dans le cadre de l'étude, pour rappeler que l'étalement urbain est une préoccupation dont l'Etat s'est largement saisie, que des outils juridiques existent et qu'il est fondamental que les communes en prennent pleinement connaissance pour pouvoir les appliquer à bon escient.

1 - RAPPEL DES OBJECTIFS GENERAUX DE LUTTE CONTRE LA CONSOMMATION FONCIERE

La gestion économe des sols et son corollaire, la meilleure gestion de la densité, sont au cœur des préoccupations du code de l'urbanisme.

Déjà, l'ancien article L. 110 dudit code résultant de la loi « Defferre » du 7 janvier 1983 ¹ mentionnait cette préoccupation « de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ».

Mais c'est surtout avec l'adoption de la loi « SRU » du 13 décembre 2000 ² que la politique de lutte contre la consommation foncière et l'étalement urbain a pris son essor, l'article L. 121-1 issu de cette loi imposant aux SCOT et aux PLU de déterminer les conditions permettant d'assurer une gestion équilibrée notamment entre le renouvellement urbain et l'utilisation économe des espaces naturels.

Par la suite, le législateur est venu rappeler à plusieurs reprises que les documents d'urbanisme devaient placer l'économie du foncier au cœur des choix d'aménagement et renforcer par la même occasion les outils mis à disposition des rédacteurs, au travers notamment des lois dites « Grenelle I » ³, « Grenelle II » ⁴ et « ALUR » ⁵.

Le principe général est désormais inscrit au sein de l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme, aux termes duquel :

« Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise [notamment] à atteindre [...] l'équilibre entre :

- Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain ;
- Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- La sauvegarde de des ensembles urbains et la protection, la conservation, la restauration du patrimoine culturel ;
- Les besoins en matière de mobilité ».

Ces objectifs doivent trouver une traduction dans les documents locaux d'urbanisme.

2 - LA NECESSAIRE TRADUCTION DE LA STRATEGIE DANS LES SCHEMAS DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) ET DANS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU)

Le législateur a peu à peu imposé la traduction de la stratégie de gestion économe de l'espace et de densification dans les documents de planification, à travers notamment l'obligation de réaliser des analyses spécifiques et de fixer des objectifs chiffrés.

En ce qui concerne le SCOT (compétence EPCI) :

Le rapport de présentation du SCOT ⁶ doit :

- Identifier les espaces dans lesquels les PLU doivent analyser les capacités de densification et de mutation du bâti ;
- Analyser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix dernières années ;
- Justifier les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.

Le document d'orientation et d'objectifs du SCOT :

- Doit fixer, par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et décrire, pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres ⁷ ;
- Peut déterminer des secteurs dans lesquels le PLU ne peut imposer une densité maximale de construction inférieure à un certain seuil (c'est-à-dire limiter la densité maximale pouvant être fixée par le PLU) en prenant en compte la desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protection environnementales ou agricoles ⁸ ;
- Peut définir des secteurs dans lesquels les PLU devront imposer une densité minimale de construction, notamment en prenant en compte la proximité des transports collectifs existants ou programmés ⁹ ;
- Peut imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau l'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 11111 ¹⁰, ou la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées ¹¹.

1 - Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

2 - Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

3 - Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

4 - Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

5 - Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové.

6 - Article L. 141-3 du code de l'urbanisme.

7 - Article L. 141-6 du code de l'urbanisme.

8 - Article L. 141-7 du code de l'urbanisme.

9 - Article L. 141-8 du code de l'urbanisme.

10 - C'est à-dire les réseaux publics de distribution d'eau, d'assainissement ou de distribution d'électricité.

11 - Article L. 141-9 du code de l'urbanisme.

En ce qui concerne le PLU (compétence communale ou intercommunale) :

Le rapport de présentation doit ¹² :

- Analyser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix dernières années ;
- Exposer les dispositions qui favorisent la densification des espaces bâtis ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers ;
- Justifier les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le PADD au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le SCOT et au regard des dynamiques économiques et démographiques ;

En outre le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) :

- Fixe les objectifs « [...] de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques » ¹³ ;
- Peut, par le biais des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), « favoriser la densification » ¹⁴ et permettre une réflexion spécifique et contextuelle sur la forme urbaine, particulièrement celle de l'habitat ;
- Peut, par le biais de son règlement, imposer dans des secteurs qu'il délimite au sein des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, une densité minimale de constructions ¹⁵ .

3 - LES PRINCIPAUX OUTILS DE LUTTE CONTRE LA CONSOMMATION FONCIERE

Outre la possibilité de recourir a posteriori aux mécanismes de sanction des constructions illégales, les autorités locales disposent de plusieurs outils pour lutter, à titre préventif, contre la consommation des espaces agricoles et naturels et l'étalement urbain.

La règle de la constructibilité limitée en l'absence de PLU, de document en tenant lieu ou de carte communale

Le règlement national d'urbanisme ¹⁶ fixe les règles générales d'urbanisation applicables à l'ensemble du territoire national (localisation, implantation et desserte des constructions, densité, performance environnementale, etc).

Il affirme notamment le principe de la constructibilité limitée selon lequel, en l'absence de plan local d'urbanisme, de tout document d'urbanisme en tenant lieu ou de carte communale, les constructions ne peuvent être autorisées que dans les parties urbanisées de la commune ¹⁷.

Par dérogation à cette règle, certains travaux, constructions et aménagements peuvent être autorisés en dehors des parties urbanisées de la commune, mais le législateur a entendu encadrer ces dérogations.

D'une part, en effet, sont seuls autorisés ¹⁸:

- L'adaptation, le changement de destination, la réfection, l'extension des constructions existantes ou la construction de bâtiments nouveaux à usage d'habitation à l'intérieur du périmètre regroupant les bâtiments d'une ancienne exploitation agricole, dans le respect des traditions architecturales locales ;
- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain sur lequel elles sont implantées, à la réalisation d'aires d'accueil ou de terrains de passage des gens du voyage, à la mise en valeur des ressources naturelles et à la réalisation d'opérations d'intérêt national ;
- Les constructions et installations nécessaires à la transformation, au conditionnement et à la commercialisation des produits agricoles, lorsque ces activités constituent le prolongement de l'acte de production et dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain sur lequel elles sont implantées. Ces constructions et installations ne peuvent pas être autorisées dans les zones naturelles, ni porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.
- Les constructions et installations incompatibles avec le voisinage des zones habitées et l'extension mesurée des constructions et installations existantes ;
- Les constructions ou installations, sur délibération motivée du conseil municipal, si celui-ci considère que l'intérêt de la commune, en particulier pour éviter une diminution de la population communale, le justifie, dès lors qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, à la salubrité et à la sécurité publiques, qu'elles n'entraînent pas un surcroît important de dépenses publiques et que le projet n'est pas contraire aux objectifs visés à l'article L. 101-2 et aux dispositions des chapitres I et II du titre II du livre Ier ou aux directives territoriales d'aménagement précisant leurs modalités d'application.

12 - Article L. 151-4 du code de l'urbanisme.

13 - Article L. 141-4 du code de l'urbanisme.

14 - Article L. 151-7 du code de l'urbanisme dans sa rédaction issue de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (« ELAN »).

15 - Article L. 151-26 du code de l'urbanisme.

16 - Articles L.111-1 et s. et R. 111-1 et s. du code de l'urbanisme.

17 - Article L. 111-3 du code de l'urbanisme.

18 - Article L. 111-4 du code de l'urbanisme.

D'autre part, ces constructions et installations doivent impérativement être soumises pour avis à la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF). Il s'agit, selon, le cas d'un avis simple (hypothèses susmentionnées aux points 1., 2., 3. et 4.) ou conforme (hypothèse susmentionnée au point 5.)¹⁹.

En complément, les dispositions réglementaires du code de l'urbanisme apportent diverses précisions, notamment au sein de l'article R.111-14 en qui concerne la gestion économe de l'espace :

« En dehors des parties urbanisées des communes, le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature, par sa localisation ou sa destination [...] : A favoriser une urbanisation dispersée incompatible avec la vocation des espaces naturels environnants, en particulier lorsque ceux-ci sont peu équipés [...] »²⁰.

La règle de l'urbanisation limitée en l'absence de SCOT

La loi SRU a instauré une règle d'urbanisation limitée dans les communes non couvertes par un SCOT, afin précisément d'encourager les communes à se doter d'un tel schéma.

A l'origine, les restrictions d'ouverture à l'urbanisation s'appliquaient aux zones à urbaniser délimitées après le 1^{er} juillet 2002 et aux zones naturelles des PLU, puis la règle a été étendue aux zones agricoles et forestières. Elle a par la suite été étendue aux communes dotées de cartes communales ainsi qu'aux communes qui n'étaient dotées ni d'un SCOT ni d'un document d'urbanisme. Par ailleurs, l'application de la règle a pendant un temps été exclue pour les communes situées à plus de 15 km du rivage de la mer ou de la périphérie d'une agglomération de plus de 15 000 habitants.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la règle d'urbanisation limitée en l'absence de SCOT s'applique dans toutes les communes non couvertes par un SCOT²¹.

Ainsi, l'article L. 142-4 du code de l'urbanisme prévoit désormais que :

- Lorsque la commune est dotée d'un PLU ou document en tenant lieu mais pas d'un SCOT, les zones à urbaniser délimitées après le 1^{er} juillet 2002 ainsi que les zones naturelles, agricoles ou forestières ne peuvent être ouvertes à l'urbanisation à l'occasion de l'élaboration ou d'une procédure d'évolution d'un document d'urbanisme ;
- Lorsque la commune est dotée d'une carte communale mais pas d'un SCOT, les secteurs non constructibles de la carte communale ne peuvent être ouverts à l'urbanisation à l'occasion de l'élaboration ou d'une procédure d'évolution de la carte communale ;
- Lorsque la commune n'est couverte ni par un SCOT ni par un document d'urbanisme, les secteurs situés en dehors des parties urbanisées ne peuvent être ouverts à l'urbanisation pour autoriser, d'une part, les constructions et installations incompatibles avec le voisinage des zones habitées et l'extension mesurée des constructions et installations existantes et, d'autre part, les constructions ou installations susceptibles d'être autorisées au titre de l'exception communale motivée²².

La possibilité de déroger à ces principes a été maintenue au fil des réformes, mais le législateur a entendu inverser le processus dérogatoire. Alors que la dérogation était « de droit » sauf à ce que les inconvénients éventuels de l'urbanisation envisagée pour les communes voisines, pour l'environnement ou pour les activités agricoles soient excessifs au regard de l'intérêt que représente pour la commune la modification ou la révision du plan²³ ; elle ne peut plus désormais être accordée (depuis la loi ALUR) que si l'urbanisation envisagée ne nuit pas à la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers ou à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques, ne conduit pas à une consommation excessive de l'espace, ne génère pas d'impact excessif sur les flux de déplacements et ne nuit pas à une répartition équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services²⁴.

Par ailleurs, les dérogations ne peuvent être accordées qu'après avis (simple) de la CDPENAF.

Les règles spécifiques de constructibilité en zones agricoles (A) et zones naturelles et forestières (N)

La loi encadre fortement les possibilités de construire dans la zone agricole, naturelles et forestières délimitées par le PLU.

Les autorités nationales considèrent en effet que les zones A doivent être préservées en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres concernées²⁵. Elles considèrent de même que les zones N doivent être protégées en raison de la qualité des sites, milieux et paysages, de l'existence d'exploitations forestières, du caractère d'espace naturel des terres concernées, de la nécessité de préserver ou restaurer les ressources naturelles pou encore de prévenir les risques notamment d'expansion des crues²⁶.

Pour cette raison elles sont, par principe, inconstructibles.

Le législateur prévoit des dérogations, en autorisant les règlements du PLU à autoriser certaines constructions et aménagements en

19 - Articles L. 111-4 et L. 111-5 du code de l'urbanisme.

20 - Pour mémoire, cette règle n'est applicable qu'en l'absence de PLU ou de document en tenant lieu (cf. art. R. 111-1 du code de l'urbanisme).

21 - V. l'ancien article L.122-2 du code de l'urbanisme et l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du livre Ier du code de l'urbanisme, art. 14.

22 - C'est-à-dire les constructions autorisées à titre dérogatoire en application du 4° de l'article L. 111-4 du code de l'urbanisme.

23 - Ancien article L. 122-2 du code de l'urbanisme dans sa version en vigueur jusqu'au 27 mars 2014.

24 - Article L. 142-5 du code de l'urbanisme.

25 - Article R. 151-22 du code de l'urbanisme.

26 - Article R. 151-24 du code de l'urbanisme.

zones A et N. Ces dérogations sont limitativement énumérées et conditionnées, seuls pouvant être autorisés :

- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole ²⁷;
- Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ²⁸;
- Les extensions et annexes de bâtiments d'habitation existants, dès lors que ces extensions ne compromettent pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site.
- Pour ce faire, le règlement doit préciser la zone d'implantation et les conditions de hauteur, d'emprise et de densité de ces extensions ou annexes permettant d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec le maintien du caractère naturel, agricole ou forestier de la zone. Etant précisé que les dispositions du règlement doivent être soumises pour avis (simple) à la CDPENAF ²⁹.
- Les changements de destination, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site, et uniquement pour les bâtiments qui sont précisément identifiés (listés) par le PLU comme pouvant faire l'objet d'un tel changement de destination ³⁰.
- Ces changements de destination doivent faire l'objet d'un avis conforme de la CDPENAF en ce qui concerne les zones A, de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) en ce qui concerne les zones N.
- Les constructions et installations nécessaires à la transformation, au conditionnement et à la commercialisation des produits agricoles, lorsque ces activités constituent le prolongement de l'acte de production, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ³¹. Ces constructions et installations doivent au préalable être soumises pour avis (simple) à la CDPENAF.

Au-delà de ces dérogations, un aménagement est prévu au sein de l'article L. 151-13 du code de l'urbanisme, qui autorise le PLU à délimiter dans les zones A et N des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) dans lesquels peuvent être autorisés des constructions, sans notamment qu'un lien soit exigé avec l'activité agricole.

A l'origine, la loi Grenelle II ³² avait instauré la possibilité de créer des STECAL dans lesquels des constructions pouvaient être autorisées à la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ³³.

La pratique ayant conduit à la multiplication des STECAL, la loi ALUR est venue préciser pour limiter les risques de mitage, que les STECAL ne peuvent être créés « qu'à titre exceptionnel » et que peuvent y être autorisés : « 1° Des constructions ; 2° Des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs destinés à l'habitat des gens du voyage au sens de la relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ; 3° Des résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs ».

Récemment, la loi « ELAN » ³⁴ est venue compléter l'article L. 151-13 pour préciser que le caractère exceptionnel « s'apprécie, entre autres critères, en fonction des caractéristiques du territoire, du type d'urbanisation du secteur, de la distance entre les constructions ou de la desserte par les réseaux ou par les équipements collectifs ».

Le règlement du PLU doit fixer pour les STECAL les conditions de hauteur, d'implantation et de densité des constructions, permettant d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec le maintien du caractère naturel, agricole ou forestier de la zone. Il fixe en outre les conditions relatives aux raccordements aux réseaux publics, ainsi que les conditions relatives à l'hygiène et à la sécurité auxquelles les constructions, les résidences démontables ou les résidences mobiles doivent satisfaire.

Enfin, la délimitation des STECAL doit être soumise pour avis (simple) à la CDPENAF.

L'encadrement de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser « 2AU »

Pour mémoire, peuvent être classés en zone à urbaniser les « secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation ».

Notons à cet égard qu'avant l'adoption du décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 ³⁵, les prescriptions de l'ancien article R. 123-6 du code de l'urbanisme n'autorisaient à instituer de tels secteurs que dans les espaces naturels de la commune. La suppression de la référence aux « secteurs à caractère naturel » ³⁶ dans le nouvel article R. 151-20 participe ainsi à la maîtrise de l'étalement urbain et à la préservation des espaces naturels en n'identifiant plus ces derniers comme les seules réserves potentiellement urbanisables.

Deux catégories de zones à urbaniser sont expressément identifiées au sein de l'article R. 151-20 du code de l'urbanisme :

- Celle dont « les voies ouvertes au public et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate [...] ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone [...] » ;
- Celle dont « les voies ouvertes au public et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie

27 - Articles R. 151-23 et R. 151-25 du code de l'urbanisme.

28 - Article L. 151-11 I 1° du code de l'urbanisme.

29 - Article L. 151-12 du code de l'urbanisme.

30 - Article L. 151-11 II 1° du code de l'urbanisme.

31 - Article L. 151-11 II du code de l'urbanisme, créé par la loi (dite « ELAN ») n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique.

32 - Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, art. 19.

33 - Ancien article L. 123-1-5 du code de l'urbanisme dans sa rédaction issue de la loi Grenelle II.

34 - Loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, art. 40.

35 - Décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre Ier du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme.

36 - L'ancien article R. 123-6 disposait : « Les zones à urbaniser sont dites " zones AU ". Peuvent être classés en zone à urbaniser les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation [...] ».

immédiate [...] n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone ». La première catégorie correspond à ce qu'on appelle les zones AU « constructibles » (ou zones 1AU). En effet, dès lors que les conditions susmentionnées sont respectées et que des OAP et, le cas échéant, le règlement en ont défini les conditions d'aménagement et d'équipement, les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les OAP et, le cas échéant, le règlement. Il n'est donc pas nécessaire de procéder à une révision ou à une modification du PLU pour ouvrir la zone à l'urbanisation.

La seconde catégorie correspond à ce qu'on appelle à l'inverse les zones AU « inconstructibles » (ou zones 2AU), car leur ouverture à l'urbanisation est subordonnée à une révision ou à une modification du PLU.

Aux termes de l'article L. 153-31 du code de l'urbanisme, en effet, lorsqu'une zone 2AU n'a pas fait l'objet d'une ouverture à l'urbanisation dans les 9 ans suivant sa création ou n'a pas fait l'objet, dans ce même délai, d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'EPCI compétent (directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier), l'ouverture à l'urbanisation ne peut se faire que par le biais d'une procédure de révision du PLU.

En dehors de ces hypothèses, l'ouverture à l'urbanisation d'une zone 2AU doit être réalisée dans le cadre d'une procédure de modification du PLU³⁷. La loi exigeant en outre qu'une délibération motivée de l'organe délibérant justifie l'utilité de cette ouverture au regard des capacités d'urbanisation encore inexploitées dans les zones déjà urbanisées et la faisabilité opérationnelle d'un projet dans cette zone³⁸.

4 -AUTRES EXEMPLES DE MESURES ET OUTILS DE LUTTE CONTRE LA CONSOMMATION FONCIERE

Au-delà des principaux outils de planification susmentionnés, d'autres mesures et outils permettent également de lutter contre l'étalement urbain et de favoriser la densification, tels que ceux présentés ci-après (liste non exhaustive).

DES OUTILS SPECIFIQUES DE PROTECTION DES ZONES AGRICOLES, NATURELLES ET FORESTIERES

Les zones agricoles protégées (ZAP)

Depuis la loi n°99-574 du 9 juillet 1999³⁹, l'article L. 112-2 du code rural et de la pêche maritime (CRPM) autorise la création par le Préfet de « zones agricoles protégées » afin de protéger durablement l'usage agricole des terres concernées.

Les ZAP peuvent être instituées que la commune soit dotée ou non d'un document d'urbanisme, que la parcelle soit ou non classée en zone A au titre du PLU.

Elles permettent à titre principal de protéger les espaces agricoles lorsque la commune n'est pas couverte par un document d'urbanisme. Dans cette hypothèse en effet, les changements d'affectation ou de mode d'occupation du sol sont encadrés par une procédure de consultation de la chambre d'agriculture et de la commission départementale d'orientation de l'agriculture. Et, en cas d'avis défavorable de l'une d'entre elles, le changement ne peut être autorisé que sur décision motivée du préfet.

Lorsque la commune est couverte par un PLU ou une carte communale, la ZAP constitue une servitude d'utilité publique à annexer audit document⁴⁰.

Les périmètres de protection et mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (ex-PAEN)

Des périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains peuvent être instaurés par le département ou l'EPCI compétent en matière de SCOT avec l'accord de la ou des communes concernées ou des EPCI compétents en matière de PLU et sur avis de la chambre d'agriculture⁴¹.

Sont concernés par ces périmètres les espaces agricoles et naturels situés à proximité des agglomérations et dont le devenir est menacé par la pression urbaine. Les périmètres doivent être compatibles avec le SCOT et ne peuvent inclure des terrains situés dans une zone urbaine ou à urbaniser délimitée par un PLU, dans un secteur constructible délimité par une carte communale ou dans un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé.

A ces périmètres d'intervention sont associés des programmes d'action élaborés par le département ou l'EPCI, qui précisent les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages au sein desdits périmètres.

A l'intérieur des périmètres, le département ou, avec son accord, une autre collectivité territoriale ou un EPCI peut réaliser des

37 - Article L. 153-36 du code de l'urbanisme.

38 - Article L. 131-38 du code de l'urbanisme.

39 - Loi n° 99-574 du 9 juillet 1999 d'orientation agricole.

40 - V. les articles R. 151-51 (pour les PLU) et R. 161-8 (pour les cartes communales, ainsi que la liste des SUP figurant à au sein de l'Annexe au livre 1 er de la partie réglementaire du code de l'urbanisme.

41 - Article L. 113-16 du code de l'urbanisme.

acquisitions foncières à l'amiable, par expropriation ou par préemption.

Cet outil a vocation à permettre aux collectivités territoriales d'envisager une politique d'ensemble pour la gestion durable des espaces concernés et ainsi de lutter contre la constitution de réserves foncières par les promoteurs immobiliers.

MESURES D'INCITATION A LA DENSIFICATION URBAINE

Incitation à travers la suppression ou la création d'outils réglementaires

- Suppression du COS

Institué dès 1962⁴² sous la forme initiale d'un « coefficient d'utilisation », le coefficient d'occupation du sol (COS) visé par l'ancien article L. 123-1-5 du code de l'urbanisme permettait de calculer la surface maximale d'une construction par rapport à la surface du terrain sur lequel elle était envisagée.

Le règlement du PLU pouvait ainsi fixer un ou des COS dans les zones U et AU, ainsi que dans les zones à protéger en raison de la qualité de leurs paysages et de leurs écosystèmes pour permettre des transferts de constructibilité en vue de favoriser un regroupement des constructions.

Considérant que le COS pouvait « entraver la volonté de construire » dans l'hypothèse de la fixation d'un COS trop bas, ou encore « se révéler sclérosant en figeant certaines situations qui se heurtaient tant aux besoins en termes de constructibilité qu'en termes de mixité sociale »⁴³, le législateur a finalement supprimé le COS à l'occasion de la loi ALUR du 24 mars 2014.

- Suppression de la superficie minimale des terrains constructibles

L'ancien article L. 123-1-5 précité, permettait également aux rédacteurs du PLU de fixer une superficie minimale des terrains constructibles au sein du règlement.

Considérant là encore que « le principe même de l'instauration de parcelles de taille minimale conduit à accentuer le mitage du territoire et à entraîner une hausse des prix du foncier (la superficie pouvant être cédée étant ainsi contrainte) »⁴⁴, le législateur a également supprimé ce dispositif à l'occasion de la loi ALUR.

- Instauration et évolution du bonus de constructibilité

Si la loi ALUR a supprimé le COS et le bonus de constructibilité associé à ce COS, l'article L. 151-28 du code de l'urbanisme maintient les possibilités de bonus de constructibilité, qui s'envisagent désormais au travers des règles permettant d'encadrer la densité (gabarit, hauteur, emprise au sol).

Dans la limite des seuils fixés par le code, le PLU peut en effet délimiter de secteurs dans lesquels les constructions à usage d'habitation, les logements locatifs sociaux et les logements intermédiaires, ainsi que les constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale peuvent bénéficier de règles de constructibilité plus souples.

Ainsi, le règlement du PLU ou du document d'urbanisme en tenant lieu peut prévoir :

- Des secteurs situés dans les zones urbaines à l'intérieur desquels un dépassement des règles relatives au gabarit, à la hauteur et à l'emprise au sol est autorisé pour permettre l'agrandissement ou la construction de bâtiments à usage d'habitation. Ce dépassement, fixé pour chaque secteur, ne peut excéder 20 % pour chacune des règles concernées. L'application du dépassement ainsi autorisé ne pouvant conduire à la création d'une surface de plancher supérieure de plus de 20 % à la surface de plancher existante ;
- Des secteurs à l'intérieur desquels la réalisation de programmes de logements comportant des logements locatifs sociaux bénéficie d'une majoration du volume constructible tel qu'il résulte des règles relatives au gabarit, à la hauteur et à l'emprise au sol. Cette majoration, fixée pour chaque secteur, ne peut excéder 50 %. Pour chaque opération, elle ne peut être supérieure au rapport entre le nombre de logements locatifs sociaux et le nombre total des logements de l'opération ;
- Dans les zones urbaines ou à urbaniser, un dépassement des règles relatives au gabarit qui peut être modulé mais ne peut excéder 30 %, pour les constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale ou qui sont à énergie positive. La limitation en hauteur des bâtiments ne peut avoir pour effet d'introduire une limitation du nombre d'étages plus contraignante d'un système constructif à l'autre ;
- Des secteurs à l'intérieur desquels la réalisation de programmes de logements comportant des logements intermédiaires bénéficie d'une majoration du volume constructible qui résulte des règles relatives au gabarit, à la hauteur et à l'emprise au sol. Cette majoration, fixée pour chaque secteur, ne peut excéder 30 %. Pour chaque opération, elle ne peut être supérieure au rapport entre le nombre de logements intermédiaires et le nombre total de logements de l'opération.

En complément, l'article L. 151-29-1 prévoit que lorsqu'une dérogation est accordée en application des points 2., 3. et 4. et que le projet présente un intérêt public du point de vue de la qualité ainsi que de l'innovation ou de la création architecturales, une dérogation

42 - Décret n°62-460 du 13 avril 1962 MODIFICATION DU D. 581463 DU 31-12-1958 RELATIF AUX PLANS D'URBANISME, article 4.

43 - Rapp. AN, n°1329, 26 juillet 2013 (travaux parlementaires sous la loi ALUR).

44 - Rapp. AN préc., n°1329, 26 juillet 2013 (travaux parlementaires sous la loi ALUR).

supplémentaire. L'autorité compétente peut, par décision motivée, après avis de la commission régionale du patrimoine et de l'architecture mentionnée, accorder cette dérogation supplémentaire, dans la limite de 5 %.

- Instauration et évolution de la possibilité de déroger aux règles du PLU, notamment de gabarit et de densité.

Depuis l'ordonnance n°2013-889 du 3 octobre 2013⁴⁵, l'autorité qui délivre le permis de construire peut déroger à certaines règles du PLU (gabarit, densité, stationnement) dans les zones d'urbanisation continue de plus de 50.000 habitants et dans les communes de plus de 15.000 habitants en forte croissance démographique.

Cette prérogative, initialement prévue à l'article L. 123-5-1 du code de l'urbanisme, figure désormais au sein de l'article L. 152-6 du même code qui a vocation à permettre l'optimisation et la valorisation du foncier existant, plus particulièrement lorsqu'il s'agit de bâti à usage d'habitation.

Ainsi, l'article L. 152-6 permet à l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire, par décision motivée :

- Dans le respect d'un objectif de mixité sociale, de déroger aux règles relatives au gabarit et à la densité pour autoriser une construction destinée principalement à l'habitation à dépasser la hauteur maximale prévue par le règlement, sans pouvoir dépasser la hauteur de la construction contiguë existante calculée à son faitage et sous réserve que le projet s'intègre harmonieusement dans le milieu urbain environnant ;
- Dans le respect d'un objectif de mixité sociale, de déroger aux règles relatives à la densité et aux obligations en matière de création d'aires de stationnement pour autoriser la surélévation d'une construction achevée depuis plus de deux ans, lorsque la surélévation a pour objet la création de logement ou un agrandissement de la surface de logement. Si le projet est contigu à une autre construction, elle peut également déroger aux règles de gabarit pour autoriser la surélévation à dépasser la hauteur maximale dans les conditions et limites fixées au 1. ;
- De déroger aux règles relatives à la densité et aux obligations en matière de création d'aires de stationnement et, dès lors que la commune ne fait pas l'objet d'un arrêté au titre de l'article L. 302-9-1 du code de la construction et de l'habitation, aux règles adoptées en application de l'article L. 151-15 du code de l'urbanisme, pour autoriser la transformation à usage principal d'habitation d'un immeuble existant par reconstruction, rénovation ou réhabilitation, dans la limite d'une majoration de 30 % du gabarit de l'immeuble existant ;
- De déroger en tout ou partie aux obligations de création d'aires de stationnement applicables aux logements lorsque le projet de construction de logements est situé à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, en tenant compte de la qualité de la desserte, de la densité urbaine ou des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement existantes à proximité ;
- Dans le respect d'un objectif de mixité sociale, de déroger aux règles de retrait fixant une distance minimale par rapport aux limites séparatives, dans des conditions précisées par l'article R. 152-4 du code de l'urbanisme, pour autoriser une construction destinée principalement à l'habitation, sous réserve que le projet s'intègre harmonieusement dans le milieu urbain environnant.

Enfin, l'article L. 152-6 prévoit que lorsqu'une dérogation est accordée en application de ces principes et que le projet présente un intérêt public du point de vue de la qualité ainsi que de l'innovation ou de la création architecturales, une dérogation supplémentaire aux règles relatives au gabarit et à la surface constructible peut être accordée. L'autorité compétente peut, par décision motivée, après avis de la commission régionale du patrimoine et de l'architecture mentionnée, accorder cette dérogation supplémentaire, dans la limite de 5 %.

A titre informatif, l'article L. 152-5 du code de l'urbanisme autorise également l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation de construire à déroger aux règles de densité fixées au PLU afin d'autoriser la mise en place d'éléments d'isolation ou de dispositifs de protection contre le rayonnement solaire sur le bâti.

Incitation à travers une fiscalité de l'urbanisme renouvelée

La loi de finances rectificative du 29 décembre 2010⁴⁶ a réformé en profondeur la fiscalité de l'urbanisme via la création de la nouvelle taxe d'aménagement et la création du versement pour sous-densité afin, d'une part, « de rationaliser l'imposition acquittée par le titulaire d'une autorisation de construire » et, d'autre part, de « promouvoir la politique de lutte contre l'étalement urbain »⁴⁷.

- La taxe d'aménagement

Instituée de plein droit dans les communes dotées d'un PLU – et par délibération du conseil municipal dans les autres communes –, la taxe est applicable à toutes les opérations d'aménagement et de construction, reconstruction et agrandissement de bâtiments et installations nécessitant une autorisation d'urbanisme⁴⁸, ainsi qu'aux changements de destination des anciens bâtiments agricoles⁴⁹. Elle vise à « financer les actions et opérations contribuant à la réalisation des objectifs définis à l'article L. 101-2 » (principe d'équilibre incluant notamment la lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation économe, principes de qualité urbaine, architecturale et paysagère, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, protection de l'environnement, etc.). S'agissant de sa part locale⁵⁰, la taxe permet

45 - Ordonnance 2013-889 du 3 octobre 2013 relative au développement de la construction de logement.

46 - Loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010.

47 - Rapp. AN, n°2998, 1^{er} décembre 2010 (travaux parlementaires sous la loi de finances rectificative pour 2010).

48 - Article L. 331-6 du code de l'urbanisme.

49 - Article R. 331-3 du code de l'urbanisme.

50 - A laquelle s'ajoutent la part départementale et la part régionale de la taxe (cf. respectivement les articles L. 331-3 et L. 331-4 du code de l'urbanisme).

concrètement de financer les équipements publics induits par l'urbanisation et le raccordement à ces équipements (réseaux d'assainissement, énergie, transports,...).

Etant précisé que la commune ou l'EPCI compétent peut, par délibération motivée, retenir dans certains secteurs un taux majoré⁵¹ lorsque la réalisation de travaux substantiels de voirie ou de réseaux ou la création d'équipements publics généraux est rendue nécessaire en raison de l'importance des constructions nouvelles édifiées dans ces secteurs.

La taxe d'aménagement constitue ainsi un outil de lutte contre l'artificialisation des sols en tant qu'elle fait peser sur les constructeurs une partie du coût des infrastructures lié à leurs constructions, la contrainte financière étant d'autant plus importante lorsque la commune ou l'EPCI a adopté un taux de taxe majoré.

- Le versement pour sous-densité

Dans la même logique de limitation de la densité qui avait initialement guidé l'instauration du COS, le législateur a instauré en 1975 un mécanisme de « plafond légal de densité » (PLD) et de « versement pour dépassement du plafond légal de densité » (VDPLD)⁵², codifié au sein des anciens articles L. 1121 et L. 112-2 du code de l'urbanisme.

Supprimé dans le principe par loi SRU du 13 décembre 2000, le VDPLD est demeuré applicable dans certaines communes jusqu'au 31 décembre 2014⁵³, la loi n°2010-1658 précitée ayant abrogé à compter du 1^{er} janvier 2015 l'article 50 II de la loi SRU.

Comme indiqué supra, cette même loi n°2010-1658 a instauré, dans une logique totalement inverse à celle du VDPLD, un mécanisme de « seuil minimal de densité » et de « versement pour sous-densité » (VSD) afin de promouvoir la densification urbaine.

En application des articles L. 151-35 et s. du code de l'urbanisme, ce dispositif permet ainsi aux communes et EPCI compétents en matière de PLU de délimiter dans les zones urbaines ou à urbaniser des secteurs au sein desquels un seuil minimal de densité est établi – seuil en deçà duquel un versement pour sous-densité est dû par le demandeur d'un permis de construire.

Comme la taxe d'aménagement, le VSD constitue ainsi un outil de lutte contre l'artificialisation des sols en tant qu'il fait peser un coût supplémentaire sur les constructeurs dès lors que ceux-ci ne respecteraient pas le seuil minimal de densité arrêté.

En définitive, le dispositif réglementaire issu des différentes réformes engagées depuis la loi SRU du 13 décembre 2000 place la lutte contre la consommation foncière au cœur des préoccupations.

Outre l'affirmation même du principe au sein du code de l'urbanisme, le législateur a entendu imposer aux documents locaux que sont le PLU et le SCOT de traduire cette stratégie, à travers notamment la double obligation (i) de réaliser des analyses de capacité de densification et de consommation des espaces naturels, agricoles et forestier et (ii) de fixer des objectifs chiffrés de limitation de cette consommation. Dans les faits, les objectifs chiffrés de consommation économique de l'espace peuvent se traduire par des objectifs territorialisés de densité de logements à l'hectare dans les SCOT, objectifs repris par les PLU.

Divers outils ont par ailleurs été mis en place qui tendent à lutter contre l'étalement urbain, que la commune soit couverte ou non par un PLU et/ou par SCOT.

A cet égard, deux séries de mesures importantes sont à noter pour ce qui concerne les communes dotées d'un PLU :

- L'encadrement fort des règles de constructibilité dans les zones A et N ;
- L'encadrement fort de l'ouverture à l'urbanisation des zones 2AU.

Etant précisé que d'autres mécanismes ont été instaurés, qu'il s'agisse de dispositifs de protection spécifiques des zones agricoles, naturelles et forestières (tels les ZAP et les PAEN) ou encore de dispositifs d'incitation à la densification (bonus de constructibilité, possibilité de déroger aux règles de densités inscrites au PLU, fiscalité renouvelée de l'urbanisme avec la taxe d'aménagement et le versement pour sous-densité).

Compte-tenu de l'importance de ce dispositif réglementaire, il semble finalement que dans les faits, l'étalement urbain soit largement permis par les documents locaux et/ou les acteurs locaux qui, par exemple, ne feraient pas usage des facultés de gestion offertes par la loi ou en feraient usage d'une manière qui ne serait pas la plus efficace.

51 - Par dérogation au taux normal (entre 1% et 5% en application de l'article L. 331-14 du code de l'urbanisme), le taux de la part locale de la taxe d'aménagement peut être augmenté jusqu'à 20% en application de l'article L. 331-15 du même code.

52 - Instauré par la loi n°75-1328 du 31 décembre 1975 portant réforme de la politique foncière

53 - La loi n°2010-1658 précitée ayant abrogé, à compter du 1^{er} janvier 2015, l'article 50 II de la loi SRU.

3. Benchmark programmatische et environnemental

Caractérisés par une très grande mono-fonctionnalité, les quartiers pavillonnaires sont généralement pénalisés par une rareté des services de proximité ainsi que par une forte dépendance à l'automobile. Penser le devenir du pavillonnaire au regard des enjeux de développement durable (économie d'énergie, fin des énergies fossiles, mobilité douce...) et anticiper ses fragilités, telles que la précarité énergétique, l'isolement des personnes âgées, doit passer par la mise en place d'une plus grande diversité programmatique à l'échelle des quartiers. Si l'aménagement du territoire repose encore sur une polarisation des lieux d'activités et de consommation (zones commerciales et zones d'activité) et une dissociation avec les espaces d'habitat, un grand nombre d'initiatives récentes, en partie liées aux nouvelles technologies et à la révolution numérique, permettent d'envisager de nouvelles perspectives pour repenser notre rapport au territoire et amener plus de services aux habitants. Nouvelles formes de commerce et de logistiques de proximité, diversification des modes d'habitat et

alternatives aux maisons de retraite, développement du télétravail et des tiers-lieux, simplification des accès aux aides pour la rénovation énergétique de l'habitat privé...sont autant de dispositifs et leviers d'actions reproductibles qui permettent d'envisager un nouvel avenir pour les zones pavillonnaire périurbaines.

Cette seconde partie présente une série d'initiatives françaises, européennes ou étrangères, pouvant contribuer à recréer de nouveaux rapports aux territoires, ainsi qu'une plus grande mixité de programmes au sein des quartiers pavillonnaires. Classées en différentes thématiques, cette recherche se présente comme une "boîte à outil" proposant des solutions et leviers d'action concrets pouvant s'adapter aux spécificités de chaque territoire. Issues d'initiatives privées ou de collaborations privées-publiques, la plupart sont soutenables financièrement - voire ne nécessitent pas d'investissement public - mais invitent cependant à repenser les modes d'action de la collectivité dans une logique partenariale.

Mobilités et déplacements durables



Evolution, rénovation et renouvellement de l'habitat



Achats groupés d'énergies



Pavillon des années 70

Maison en béton de 1979 / 160 m²
Boulogne-sur-Mer (59)

Groupement «Rénovation Habitat Dômes»
FACILIS TRAVAUX, Christopher Delbecq
SUD EST FACADE, Philippe Guiray
DAVID IZIER, Igor David
ART CHARPENTE, Allan Colombe
FIC 26, Eddy Demel
WATT ET HOME, Thomas Morisy

estimation avant travaux	RÉNOVATION Dômes	estimation après travaux
3290€ /an		600€ /an



Solidarité, convivialité et voisinage



ÉCHANGER HABITER. LA BOURSE D'ÉCHANGE DE LOGEMENTS SOCIAUX

J'ÉCHANGE MON LOGEMENT



Modes de consommation et proximités

Lieux de travail et modes de production

Protection et valorisation des paysages



CULTURE
DU RISQUE
INONDATION



1. MOBILITÉS ET DÉPLACEMENTS DURABLES



LE CO/COURT VOITURAGE

DESCRIPTION

Le co-voiturage sur des courtes distances ou court voiturage consiste à transporter contre rémunération des personnes tierces dans sa voiture personnelle ou de fonction sur des trajets généralement réguliers, tels que domicile-travail. Il peut être un moyen de palier au manque d'offres de transports en commun en zones peu denses et de décharger des axes structurants encombrés entre deux agglomérations.

Cette forme de mobilité partagée peut se faire par interrelations (personnes travaillant dans la même entreprise) ou via des applications.

Les modèles économiques encore instables des acteurs privés émergents oblige une implication des collectivités, tant au niveau de la création d'aires de co-voiturage que de subventions, notamment dans le cadre d'expérimentations.

MODE DE FINANCEMENT

- Privé
- Mix privé-public

BENEFICES

- optimisation du remplissage des voitures
- réduction des véhicules circulant
- revenus complémentaires pour les conducteurs
- palliatif à l'absence de transports en commun

FREINS

- habitude au véhicule personnel
- besoins de subventions et d'aménagements dédiés

ACTEURS

- Blablalines (www.blablinalines.com/)
- Karos (www.karos.fr/)
- Klaxit (www.klaxit.com/)
- EcoV (www.ecov.fr/)
- Covoit'ici (www.covoitici.fr/)
- Rézo Pouce (rezopouce.fr/)

INITIATIVES

Fliers Agglo choisit notre solution Karos Territoires
Fliers Agglo, communauté fédérant 42 communes de Normandie et 55 000 habitants et VTNI Orne (filiale de <https://www.karos.fr/magazine/actualites/fliers-agglo-c...>

Covoit'ici Vexin-Cergy - Covoitici
Cette initiative est portée par le Conseil Départemental du Val d'Oise, le Parc Naturel Régional du Vexin français et les <https://www.covoitici.fr/covoiturage-vexin-cergy/>

Klaxit lance son offre Klaxit Mobilités dédiée aux
La Loi d'Orientation des Mobilités actuellement en discussion au Sénat fait la part belle au covoiturage en <https://blog.klaxit.com/2019/03/21/klaxit-lance-son-off...>

Nouvelles mobilités : l'Hérault tend le pouce à l'auto-stop
Le conseil départemental de l'Hérault est le premier à signer, ce 20 septembre, un partenariat avec le réseau d'auto-stop Rézo Pouce. Fondée par un ancien élu local du Tarn-et-Garonne et portée par <https://www.banquedesterritoires.fr/nouvelles-mobilites-lherault-tend-le-pouce-lauto-stop>

ÉCLAIRAGES

Le "court voiturage" cherche sa voie
Lutter contre l'automobilisme dans les trajets quotidiens fait désormais figure de priorité pour les territoires. Les <https://www.banquedesterritoires.fr/le-court-voiturage...>

A quoi bon encore développer des plateformes de
par Margot Sanchez * Articles, territoires Les collectivités territoriales sont tout à fait conscientes des enjeux du <http://lafabriquedesmobilités.fr/territoires/a-quoi-devel...>



VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET FREE FLOATING

DESCRIPTION

Remplaçant les énergies combustibles par l'énergie électrique, la voiture électrique apparait comme un moyen de transport plus économe face à l'augmentation des prix de l'essence. Encore minoritaire sur le marché des particuliers, elle est beaucoup plus présente dans l'offre de mobilités partagées à travers la mise en place de flottes de véhicules 100% électrique en libre service, avec ou sans station.

Concernant les vélos électriques, ceux-ci commencent aussi à équiper les flottes en libre service. Des initiatives de locations de vélos électriques longue durée, portées par des collectivités, apparaissent aussi. Dans certains cas, l'utilisateur peut acheter le vélo au terme de la location.

MODE DE FINANCEMENT

- Privé
- Primes étatiques à la conversion
- Primes locales à la conversion

INITIATIVES

Aide aux particuliers pour l'achat d'un véhicule
Arrivée sur le site innovant " The Camp " en voiture électrique, Martine Vassal, Présidente du Conseil <https://www.departement13.fr/prime-voiture-electrique/>

Véhicules électriques en autopartage à la CCHVC
Autopartage de véhicules électriques, gestion de bornes de recharge et covoiturage <https://www.clem-e.com/copie-de-cchvc>

Autopartage - Twisto - Les Mobilités de Caen la
En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez nos règles de confidentialité quant à l'utilisation des <https://www.twisto.fr/reseau-twisto/nos-mobilites/aut...>

ÉCLAIRAGES

Le Véligo : un nouveau vélo électrique en location
Si son nom officiel n'est pas encore tout à fait fixé, le vélo devrait être vraisemblablement baptisé " Véligo " (comme <https://france3-regions.francetvinfo.fr/paris-ile-de-fra...>

<https://www.banquedesterritoires.fr/le-grand-poitiers-assure-en-regie-la-location-de-plus-de-70...>

<https://www.banquedesterritoires.fr/avec-velectric-du-grand-arras-le-velo-electrique-gagne-du-t...>

TRANSPORTS À LA DEMANDE



DESCRIPTION

Le transport à la demande est une solution hybride entre une offre de transport en commun avec des lignes régulières et l'absence totale de service. Cette offre (bus, taxi, covoiturage) fonctionne non plus selon une fréquence mais selon des intermittences générées par les demandes de mobilité des particuliers. Il peut exister 4 types de dessertes :

- la desserte en ligne virtuelle : il s'agit de lignes classiques dont tout ou partie de l'itinéraire n'est desservi que si une demande de réservation est effectuée ;
- la desserte d'arrêt à arrêt : les arrêts sont fixes mais les itinéraires et les horaires sont déterminés en fonction de la demande, ce qui implique un logiciel de collecte des demandes et de planification des circulations ;
- la desserte de porte à arrêt : elle permet une prise en charge à domicile pour des destinations fixes dont les horaires sont libres ou préalablement définis ;
- la desserte de porte à porte, avec prise en charge de l'usager de son domicile à sa destination et inversement. Ce service est proche de l'utilisation d'une voiture particulière ou d'un taxi et permet de toucher des publics très peu mobiles

Liée à la démocratisation des technologies numériques, cette nouvelle forme d'interface et d'interactivité entre services et usagers doit, pour beaucoup, être encore soutenue par des subventions directes ou indirectes auprès des acteurs.

MODE DE FINANCEMENT

- 100% public
- Mix privé-public

BENEFICES

- optimisation du remplissage des transports
- palliatif à l'absence totale de transports en commun

FREINS

- demande une bonne pratique des outils numériques de la part des particuliers

ACTEURS

- Sncf - Taxi TER (www.ter.sncf.com/bourgogne-franche-comte/gares/nos-services/taxi-train)
- Padam (www.padam.io/)
- EcoV (www.ecov.fr/) = Coivot'ici (www.coivotici.fr/) + Lane (lanemove.com/)
- Réso'ap (<https://www.msaservices-mos.fr/copie-de-msaio>)

INITIATIVES

Un taxi achemine les passagers de leur domicile à

Pour compenser la fermeture des petites gares, la SNCF propose du transport à la demande. Peu connu, ce service

<https://www.lamontagne.fr/aurillac-15000/economie/u...>



Réso'Ap. Une bonne solution pour se déplacer

Christine Richard, conseillère sociale à la MSA a invité jeudi 8 décembre, à la mairie de Brulon, tous les acteurs

https://actu.fr/pays-de-la-loire/brulon_72050/resoap-u...



Orléans Métropole et Padam modernisent le

par xavier bourreau * industriels, Innovation Padam a été fondée en 2014 par de jeunes ingénieurs français souhaitant

<http://lafabriquedesmobilites.fr/articles/innovation/com...>



Lignes sur réservation - Twisto - Les Mobilités de

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez nos règles de confidentialité quant à l'utilisation des

<https://www.twisto.fr/reseau-twisto/nos-mobilites/lign...>



Lane - Le covoiturage instantané

Cette station se trouve au niveau de la sortie 7, à côté du parking de covoiturage La Grive (14 chemin des Marais).

<https://lanemove.com/station>



INCITATIONS À LA MOBILITÉ DOUCE



DESCRIPTION

Issues des avancées de la recherche en neuro-psychologie et études comportementales, les incitations douces ou nudges (littéralement coups de pouces) consistent à agir sur la psychologie et les biais cognitifs des personnes afin de modifier leurs comportements dans la perspective de politiques publiques. Ces incitations peuvent prendre plusieurs formes. Dans la perspective des mobilités douces, on peut noter :

- signalétique urbaine, indiquant en particulier le temps plus que la distance et les pertes de calories et autres bienfaits de la marche ou du vélo.
- actions sur la tarification des transports, tel que la gratuité des transports
- campagnes de communication,
- smart ticketing ou offre couplée de biens de consommation ou culturel et d'un abonnement aux transports publics.

MODE DE FINANCEMENT

- Public
- Partenariats Public-Privé

BENEFICES

- Modifier des comportements à moindre coût (hors gratuité des transports)
- Moins polémique que des mesures coercitives

FREINS

- Besoin d'être couplées à des politiques globales
- Risques de dégradation lorsque gratuité des services publics

ACTEURS

- Opérateurs de transports
- Collectivités

INITIATIVES

SNCF. Les trains à un euro arrivent à Toulouse sur

Si vous voyagez régulièrement en train, la nouvelle n'est forcément pas passée inaperçue. Depuis mardi 3 juillet

https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/sncf-trains-eu...



Dunkerque, Valenciennes, Calais : la gratuité des

Le réseau Transville, opérateur de transports en commun dans le Valenciennois, sera gratuit pour les moins de 25 ans

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-franc...>



Lille : tout savoir sur le péage inversé qui sera mis

La métropole lilloise sera la première en France à mettre en place un péage inversé : les automobilistes qui laisseront

<https://www.francebleu.fr/infos/transport/lille-tout-sa...>



(abandonné)

Avec Libravoo, l'Isère récompense l'usage des

S'inspirer du système des miles pratiqué par les compagnies aériennes, telle est l'idée du dispositif Libravoo. Il est testé,

<https://www.banquedesterritoires.fr/avec-libravoo-lise...>



ÉCLAIRAGES

Et si le tourisme se mettait aussi au Nudge ? |

Quoi ? Nos comportements et nos choix ne seraient pas si rationnels que nous le pensons ? Face à une prise de

et <http://www.eturisme.info/et-si-le-tourisme-se-mettait...>





BOURSES AUX LOGEMENTS ET AUX PARCELLES

DESCRIPTION

Les bourses aux logements ont été mises en place par des bailleurs sociaux pour optimiser l'occupation de leur parc de logement et permettre à leurs locataires de pouvoir adapter leur logement à leurs besoins et trajectoires de vie. Elle permettent ainsi à des locataires d'échanger leur logement contre celui d'autres locataires, soit à l'intérieur du parc du même bailleur et d'un regroupement de bailleurs.

Cela est en quelque sorte un avatar de l'échange de parcelles agricoles qui s'effectue déjà depuis de longues années.

MODE DE FINANCEMENT

- Mix privé-public

BENEFICES

- adaptation aux nouveaux besoins
- amélioration et fluidification des trajectoires résidentielles fragiles

FREINS

- entente entre les bailleurs
- critères d'attributions

ACTEURS

- Echange de parcelle (www.echangeparcelle.fr)
- Bailleurs sociaux

INITIATIVES

Échanger Habiter : lancement de la première incités par la Ville de Paris, l'AORIF et 12 bailleurs métropolitains lancent mercredi 3 octobre, la première

<https://www.paris.fr/actualites/echanger-habiter-lance...>



<https://www.echangerhabiter.fr/>

Echanger un 4 pièces contre un 2 pièces, c'est A la fin de l'année 2014, le bailleur social Toulouse Métropole Habitat a créé une bourse d'échanges de

<https://www.banquedesterritoires.fr/echanger-un-4-pi...>



Grâce à la bourse d'échanges 3F, près de 400 Grâce à la bourse d'échange 3F, près de 400 familles ont emménagé dans un nouveau logement, depuis sa création

<https://www.groupe3f.fr/actualites/bourse-dechange-d-...>



Bourse aux logement 3 F, Immobilière 3F - Action Logement, Centre Val-de-Loire

Bourse d'échange de logement - USH74

<https://www.echangeonsnoslogements74.fr/>



Echange parcelaire Un quart des agriculteurs (©Terre-net Média) Combien d'agriculteurs jugent idéal le parcelle de leur exploitation ? A en croire un récent

<https://www.terre-net.fr/observatoire-technique-cultur...>



Les échanges de parcelles En poursuivant votre navigation sans modifier vos paramètres, vous acceptez l'utilisation des cookies pour

<https://manche.chambres-agriculture.fr/territoires/fonc...>




HABITAT ET SERVICES PARTAGÉS

DESCRIPTION

L'habitat partagé consiste à partager son logement avec des personnes extérieures à sa famille. Il peut prendre la forme de colocation intergénérationnelle ou d'habitat groupé. Le principe des colocations intergénérationnelles repose sur le fait qu'un sénior accueille contre rémunération et/ou services un locataire plus jeune. Des conventions d'hébergement sont généralement signées entre les deux parties.

En parallèle, se développement des plateformes de réseaux de voisinage qui propose que des voisins s'échangent des services, partages des biens et outils jusqu'aux achats groupés.

MODE DE FINANCEMENT

- Privé
- Mix privé-public

BENEFICES

- Sortie de l'isolement pour les séniors
- Aide à domicile
- Loyer réduit pour les plus jeunes, notamment étudiants

FREINS

- Rythmes de cohabitation

ACTEURS

- Cette famille (www.cettefamille.com/)
- Ernesti (ernesti.fr/)
- Entre 2 générations (ensemble2generations.fr)
- Réseau Così (<https://reseau-cosi.org/>)

- Les talents d'Alphonse (www.letalentsdalphonse.com)
- Réseaux sociaux de voisinage (Smiile (www.smiile.com/), Mesvoisins (mesvoisins.fr/), Allovoisins (www.allovoisins.com/reseau-voisinage...))

INITIATIVES

Habitat Intergénérationnel Cet habitat bioclimatique comprend deux unités de vie indépendantes additionnées d'espaces partagés permettant

<http://www.japl.fr/laureats/habitat-intergenerational/>



NORMANDIE - Réseau CoSI Jeunes actifs ou étudiant, vous êtes à la recherche d'un logement, Séniors, votre logement peut permettre

<https://reseau-cosi.org/annuaire/normandie/>



Colocation solidaire à Villeneuve-d'Ascq (59) Colocation solidaire à Villeneuve-d'Ascq (59) chez 3F Nord-Artois

<https://www.groupe3f.fr/dossiers/notre-engagement-s-...>



A Saint-Brieuc, des colocs' intergénérationnelles Brigitte Benier habite une grande maison pour elle toute seule, dans les faubourgs de Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor).

<https://www.liberation.fr/evenements-libe/2019/03/12/...>



ÉCLAIRAGES

Baby-sitting ou bricolage, les réseaux sociaux de La mission du week-end : fixer (enfin) le meuble de salle de bains acheté six mois plus tôt. Et dégoter une perceuse,

<https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2015/08/31/les...>



4. MODES DE CONSOMMATION ET PROXIMITÉS



CASIERS RELAIS AUTOMATIQUES

DESCRIPTION

Casiers destinés aux livraisons des colis et achats en ligne.

Le système permet d'assurer un service de livraison sécurisé, plus rentable et efficace que la livraison à domicile et sans les contraintes horaires du relais colis. Il permet de livrer des biens dans des lieux peu desservis, notamment en commerce et en service.

Une fois le colis livré, le réceptionnaire peut venir récupérer son achat suite à l'envoi par mail ou sms d'un QR code à scanner lors de . Destinés principalement aux achats non alimentaires, certains casier relais commencent à intégrer les livraisons de produits frais, en dehors de la chaîne du froid.

BENEFICES

- Permet de créer de points de livraison de proximité au sein des quartiers résidentiels
- Pas de nuisance
- Système de livraison optimisé, gratuit
- Très économique

FREINS

- Génère peu d'emploi local ou de lien social
- Nécessite d'avoir un accès internet et de savoir commander en ligne
- N'est pas encore tout à fait adapté pour la chaîne du froid

ACTEURS

- La Poste (www.laposte.fr/produits/la-livraison)

INITIATIVES

Pickup : premier réseau de relais | Pickup
Avec 40 196 relais en Europe, Pickup est le premier réseau de livraison de colis en relais et consignes
<https://www.pickup.fr/>



Amazon va installer 1000 casiers automatiques
Amazon et la SNCF ont signé un partenariat pour déployer les casiers de retrait automatiques du géant de la
<https://www.phonandroid.com/amazon-va-installer-10...>



ÉCLAIRAGES

La nouvelle tendance des consignes à colis
Les consignes à colis auraient-elles enfin convaincu les Français ? Ces "armoires" de casiers placées dans des lieux
<https://lentreprise.lexpress.fr/high-tech-innovation/la-...>



DRIVES ALIMENTAIRES ET FERMIS

DESCRIPTION

Système de distribution locale à l'image des "drive" de la Grande distribution, mais destiné à accueillir des produits issus de l'agriculture locale. Le système peut soit fonctionner en AMAP ou coopérative, ou être directement initié par des agriculteurs individuels avec des systèmes de casier par exemple.

MODE DE FINANCEMENT

- Privé
- Public
- Privé-public

BENEFICES

- Permet de créer de points de livraison de proximité au sein des quartiers résidentiels
- Circuit-court moins polluant
- Générateur de lien social
- Peu de nuisance pour le voisinage
- Valorise la production agricole locale et le territoire de production

FREINS

- Nécessite de mobiliser des agriculteurs volontaires
- Adaptés à des cultures de petites et moyennes échelles
- Zone de chalandise à définir

ACTEURS

- Coopératives agricoles
- Agriculteurs indépendants
- Réseaux franchisés (La Ruche qui dit oui (laruchequiditoui.fr/fr/), Drive fermier (www.drive-fermier.fr/)...)
- Associations loi 1901

INITIATIVES

En Alsace du Nord, un bus rapproche producteurs
Depuis septembre 2016, un drôle de bus vert sillonne les campagnes d'Alsace du Nord. Chaque semaine, du mardi au
<https://www.banquedesterritoires.fr/en-alsace-du-nor...>



VIDÉOS. Un distributeur de légumes au Thil-en-
À défaut de pouvoir acheter du pain, les habitants du Thil-en-Vexin et des environs peuvent désormais trouver des
https://actu.fr/normandie/thil_27632/videos-thil-vexin-...



: Un distributeur de lait cru facile d'accès
Gérard Gayet écoule 10 % de son quota laitier en vente directe, mais en s'affranchissant de la contrainte des
<http://www.lafranceagricole.fr/article/un-distributeur-d-...>





INCUBATEURS FERMISERS

DESCRIPTION

Les incubateurs agricoles sont destinés à accueillir et former les futurs agriculteurs, notamment les personnes sans emploi, en reconversion professionnelle et celles qui ne sont pas familières à l'agriculture. Ils permettent par ailleurs de tester la viabilité des choix de production.

MODE DE FINANCEMENT

- Association
- Subventions publiques (département, région)
- Coopératives agricoles

BENEFICES

- Générateur d'emplois et d'attractivité
- Protège et valorise les abords agricoles des villes
- Permet de vivifier les territoires agricoles

FREINS

- Offre peu connue
- Nécessite de convaincre les élus
- Subventions probables à mettre en place

ACTEURS

- Terres de liens (terredeliens.org/)
- Les Champs du Possible (campusleschampsdupossible.com/)

INITIATIVES

L'incubateur de microfermes - Agriculture bio,
Dans le Pays de Lorient comme partout en France, la production locale en bio est insuffisante pour satisfaire une



Campus Les Champs du Possible, lieu d'innovation
Le Campus Les Champs du Possible est un lieu unique où startups, professionnels, étudiants et institutionnels



Soutien à l'installation de nouveaux agriculteurs sur
La Communauté de Communes du Pays de Redon (CCPR) compte 31 communes regroupant plus de 68 000 habitants.



En Livradois-Forez, une ferme intercommunale pour
La communauté de communes Thiers Dore et Montagne a créé une ferme intercommunale pour accueillir une



Le projet et son calendrier - Fais Pousser Ton
En parallèle, la ferme, par la commercialisation de sa production, son ouverture au public, et les animations déjà



ÉCLAIRAGES

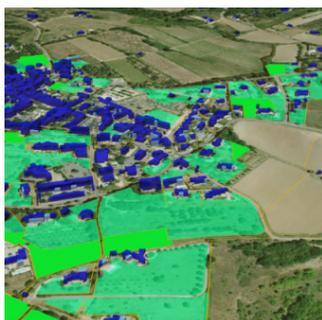
LES INCUBATEURS D'ENTREPRISES AGRICOLES :
La Ferme Bord-du-lac souhaite être un modèle pour d'autres initiatives ayant des visées similaires. C'est le cas



L'espace-test agricole : un incubateur
Sur un petit morceau de terre de la grande banlieue parisienne, Jean-Pierre élève depuis quelques mois ses 200



6. PROTECTION ET VALORISATION DES PAYSAGES



DIAGNOSTICS IMMOBILIERS ET FONCIERS

DESCRIPTION

Le diagnostic foncier et immobilier permet aux collectivités de faire un état des lieux sur les potentiels de renouvellement urbain du territoire communal ou intercommunal. Il s'agit d'effectuer un relevé exhaustif :

- des dents creuses,
- des parcelles potentiellement divisibles,
- des logements et locaux commerciaux en vacances,
- des logements sous-occupés,
- des biens à vendre et, le cas échéant, des coûts nécessaires à leur réhabilitation

Après ce relevé, la collectivité peut prendre l'initiative de retrouver et contacter les propriétaires des biens

MODE DE FINANCEMENT

- 100% public

BENEFICES

- Limiter l'étalement urbain
- Première étape pour une revitalisation de bourg ou village

FREINS

- Difficilement exhaustif pour les agglomérations conséquentes

ACTEURS

- Etablissements Publics Fonciers
- Bureaux d'études urbaines

INITIATIVES

<p>Contre l'étalement urbain : un territoire recense ses Le Pays des Vallons de Vilaine veut aider les collectivités membres à mieux maîtriser leur foncier. Durant l'été 2013, le</p> <p>https://www.banquedesterritoires.fr/contre-letalement-...</p>	
<p>Loperhet (29) : diagnostic : revitalisation du centre- Dans le cadre des réflexions de la commune autour de la redynamisation du centre-bourg qui subit la proximité de la</p> <p>https://www.bruded.fr/document-technique/loperhet-2-...</p>	
<p>Référentiel Foncier et immobilier : un outil pour Depuis 2010, l'EPFB a procédé à 200 opérations d'acquisition foncière à la demande des communes de</p> <p>http://www.epfbretagne.fr/102-referentiel-foncier-et-i-...</p>	
<p>Faire des pieds et des mains L'Université Foraine Explications et retours sur la drôle de mission de Notre Atelier Commun à Bataville, par ses acteurs mêmes. 2015.</p> <p>https://strabic.fr/Bataville-Universite-Foraine</p>	



CULTURE DU RISQUE INONDATION

DESCRIPTION

La culture du risque inondation consiste à sensibiliser les décideurs et les habitants des risques et des obligations qui se font jour dans les territoires soumis aux risques inondations. Il s'agit, généralement à travers des campagnes de communication, de mettre en lumière des actions et incitations en faveur d'une meilleure résilience de ces milieux urbanisés fragiles.

MODE DE FINANCEMENT

- Public

BENEFICES

Meilleure résilience des territoires en cas d'événements majeurs

INITIATIVES

<p>Saint-Pierre-des-Corps, ville pilote pour la Intégralement située en zone inondable, la ville de Saint-Pierre-des-Corps pourrait connaître de fortes crues en cas</p> <p>https://www.banquedesterritoires.fr/saint-pierre-des-c-...</p>	
<p>Lancement du 1er Grand Prix de la culture du risque Portail de l'Etat en</p> <p>http://www.oise.gouv.fr/Actualites/Archives/2016/Lanc-...</p>	
<p>Culture du risque inondation, les résultats du Grand Sensibiliser le plus grand nombre au risque inondation du Bassin Seine-Normandie, faire émerger une culture du</p> <p>http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable-...</p>	
<p>Des bâtiments anti-crue primés par le ministère de Il en existe une dizaine en France et quatre à Saint-Pierre-des-Corps, entièrement situé en zone inondable. Dans cette</p> <p>https://france3-regions.francetvinfo.fr/centre-val-de-l-...</p>	
<p>Entretien d'un bassin de rétention par des moutons La commune est par ailleurs en "zéro phytos" et met en place des méthodes alternatives pour l'entretien des</p> <p>https://www.bruded.fr/projet/entretien-dun-bassin-de-...</p>	



PARCS HYBRIDES

DESCRIPTION

Les parcs hybrides sont ici compris comme des zones aménagés dans le but d'accueillir des activités et/ou événements la plupart du temps séparés. Sont ainsi ici distingués :

- les parcs agricoles, qui permettent la tenue d'activités de loisirs dans des zones agricoles productives
- les parcs inondables, qui profitent de l'inondabilité pour générer des espaces atypiques, tout en permettant et "canalisant" les crues.

Généralement situés en milieu peu denses, ils peuvent se déployer sur de grandes échelles. En milieu plus denses, la poussée de l'agriculture urbaine permet aussi des parcs hybrides.

MODE DE FINANCEMENT

- Privé
- Mix privé-public

BENEFICES

- Résilience des territoires en enlevant leur aspect monofonctionnel
- Valorisation du travail paysager des agriculteurs

FREINS

- Alignement des agriculteurs
- Espaces publics soumis aux risques

ACTEURS

- Paysagistes
- Agriculteurs

INITIATIVES

<p>La Chaîne des parcs - Euralens La Chaîne des parcs https://www.euralens.org/actions/la-chaine-des-parcs...</p>	
<p>Un paysage agricole durable et partagé : la ferme La ferme de Vernand offre un paysage nourricier et durable à ses élevages bovin et ovin mais également aux habitants https://www.youtube.com/watch?v=doEc2lzklHw</p>	
<p>Parcs urbains de demain - Répondre aux enjeux Reflet de notre époque et de ses préoccupations, les nouveaux parcs urbains tiennent pleinement compte des https://www.urbislemag.fr/parcs-urbains-de-demain-r...</p>	
<p>Le nouveau Parc du Chemin de l'île de Nanterre Dans le cadre du réaménagement des berges de la Seine, la ville de Nanterre a inauguré son nouveau Parc du Chemin de https://www.actu-environnement.com/ae/news/1768.p...</p>	

ÉCLAIRAGES

<p>L'expérience des parcs agricoles en Italie et en Over recent years agriculture has been taken into account in urban projects in response to citizens' requests for fresh https://journals.openedition.org/geocarrefour/9372</p>	
<p>"Le Monde Magazine" : un potager dans la ville Marchés fermiers, ceintures vertes autour des métropoles et micro-jardinage sont en vogue. Le but ? Rapprocher la https://www.lemonde.fr/planete/article/2010/12/31/le-...</p>	

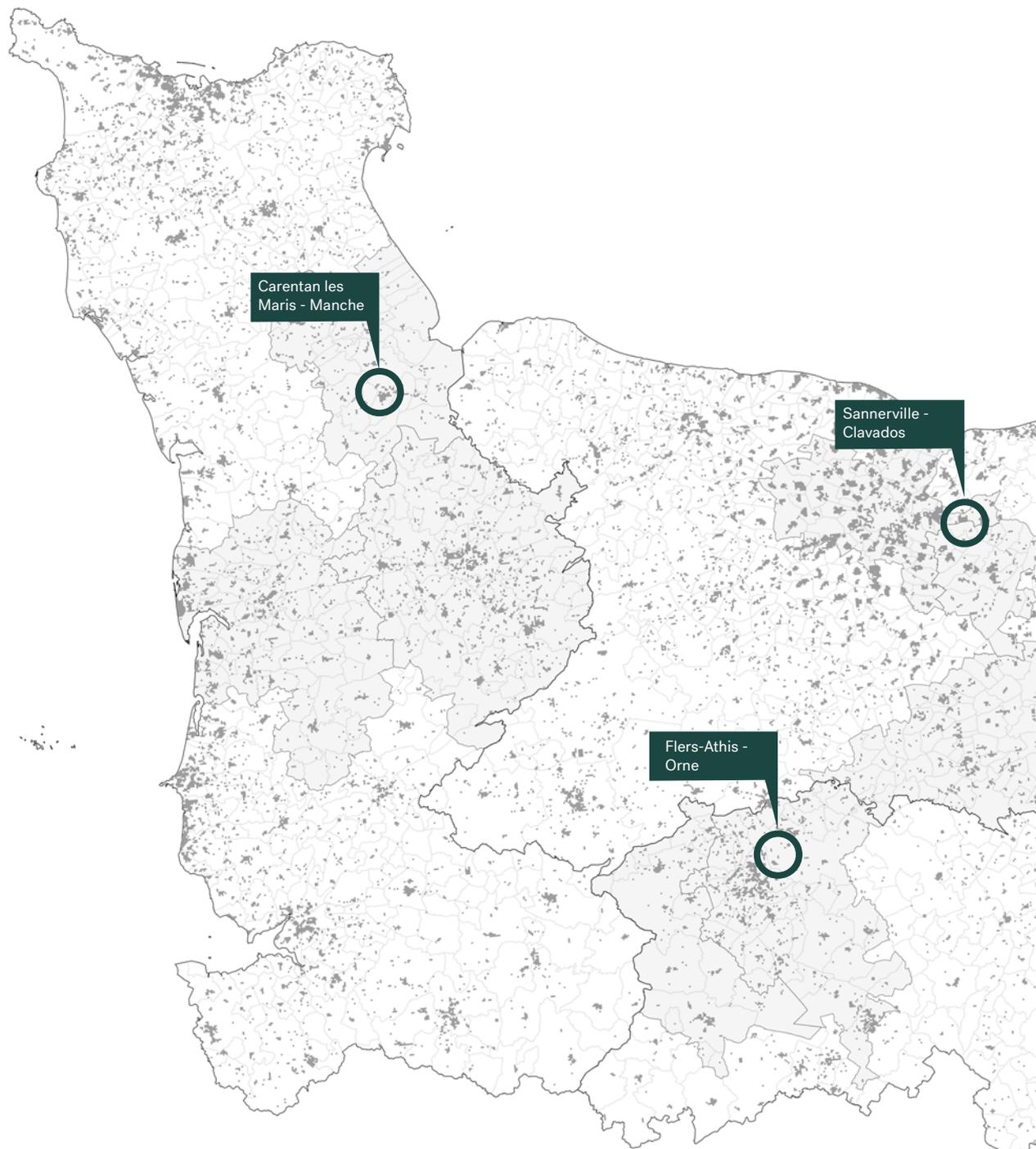
4. Cinq visions sur le territoire normand

Sur la base du travail cartographique réalisé en phase 1, cinq sites potentiels d'intervention ont été sélectionnés, afin d'y simuler une programmation, des intentions de projet et des stratégies opérationnelles. Les sites ont été choisis, en collaboration avec la DREAL et les Directions Départementales des Territoires (DDT), pour leurs spécificités. Chacun présentant des caractéristiques socio-économiques, typologiques et géographiques particulières, ils esquissent à eux cinq un panel représentatif, bien que non-exhaustif, des problématiques pouvant être rencontrées dans les Zones Pavillonnaires Périurbaines :

- Sannerville (Calvados), plaque monofonctionnelle en lien à une agglomération.
- Saint-Etienne-du-Rouvray (Seine-Maritime), poches de fragilités en milieu urbain.
- Carentan-Les-Marais (Manche), secteur affecté par des risques et nuisances.
- Flers - Athis de l'Orne (Orne), phénomènes d'étalement urbain en relation avec une ville moyenne.
- CC Vexin Normand (Eure), mitage rural.

Une première analyse socio-économique et une approche de terrain ont permis à l'équipe d'identifier sur chacun des sites les fragilités et les faiblesses, mais également les atouts et les opportunités sur lesquelles bâtir une stratégie de projet. En s'appuyant sur le benchmark programmatique et environnemental, cinq intentions urbaines et paysagères ont été envisagées, questionnant les modèles et les pratiques de l'habitat, du travail, des mobilités, de la rénovation, des services et des commerces. Cette approche par le projet a également permis de simuler des montages opérationnels et d'anticiper efficacement les réticences et les difficultés pouvant être rencontrées lors d'une éventuelle mise en œuvre.

SITES SÉLECTIONNÉS



 EPCI sélectionnés en phase 1



0 25 50 km

échelle 1 / 800 000e



**1 - Sannerville
(Calvados),
Plaque
monofonctionnelle**



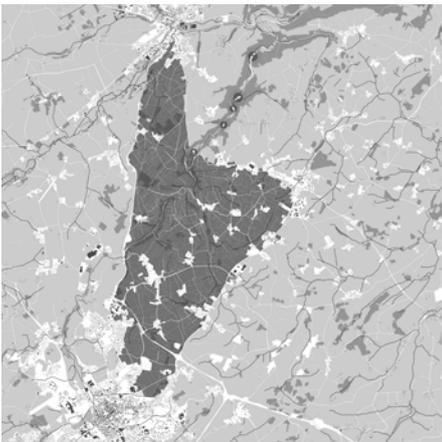
**2 - Saint-Etienne-
du-Rouvray
(Seine-Maritime),
Poches de
fragilités en milieu
urbain**



**3 - Carentan-Les-
Marais (Manche),
Secteur affecté
par des risques et
nuisances**



4 - Flers - Athis de l'Orne (Orne), Phénomènes d'étalement en relation avec une ville moyenne



5 - Communauté de Communes du Vexin Normand (Eure), Mitage rural



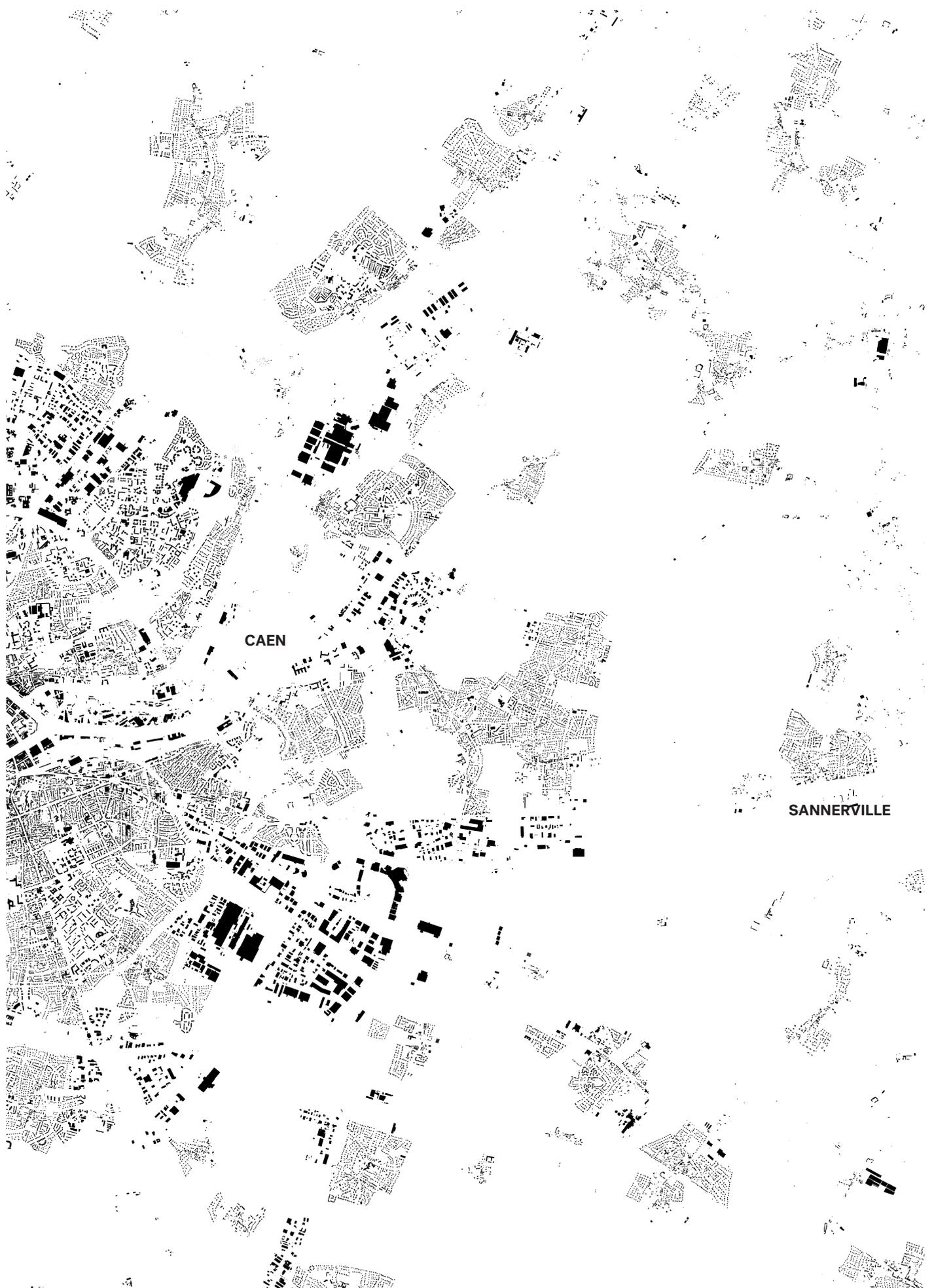


1

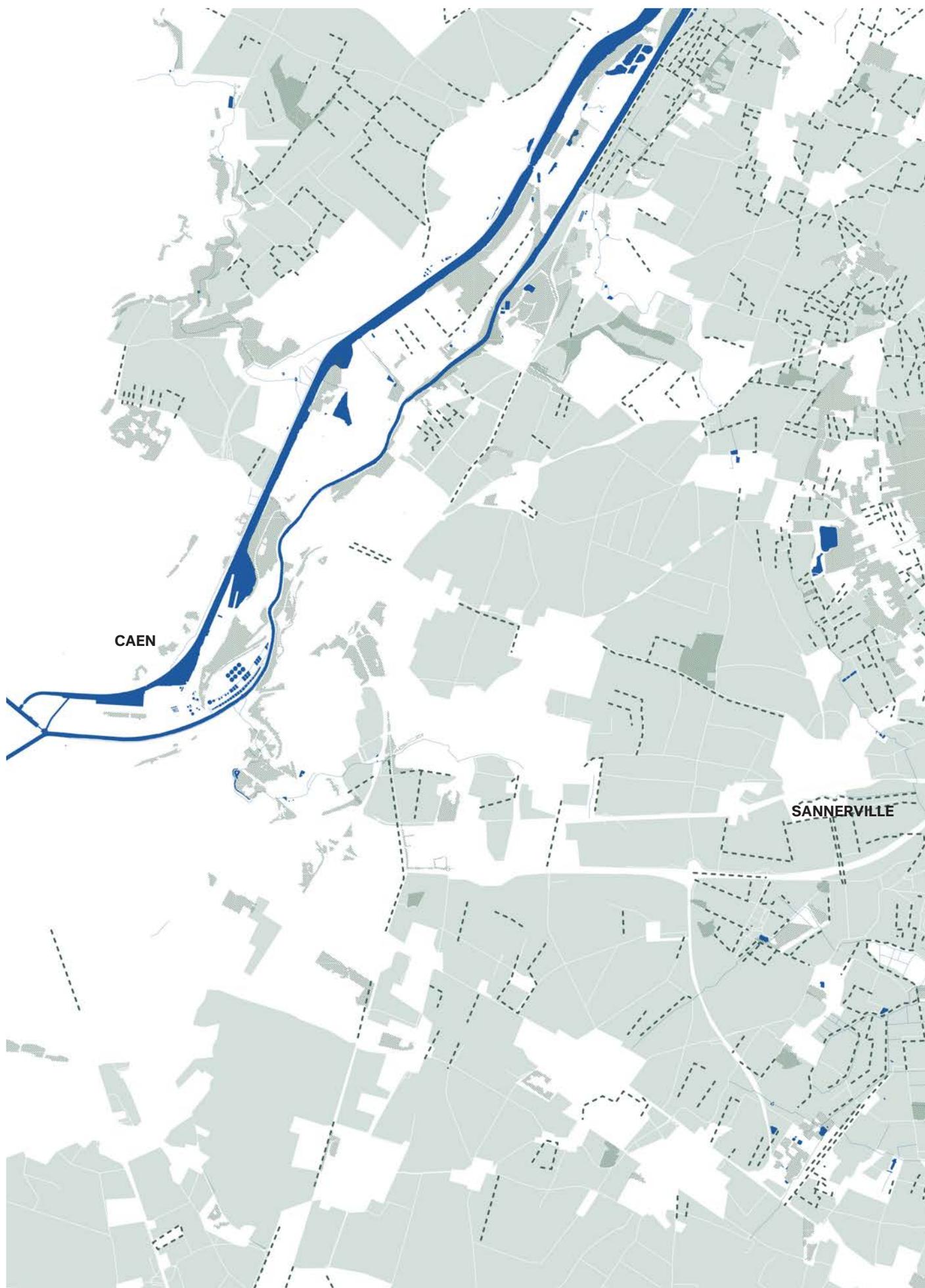
Sannerville, Calvados
Plaque
monofonctionnelle



EMPRISE BÂTIE



EMPRISE PAYSAGÈRE



PORTRAITS D'HABITANTS



Sannerville - Rue du 6 juin

Le profil des occupants :

Habitante de Sannerville depuis 16 ans, cette jeune retraitée âgée de 62 ans est propriétaire avec son mari d'une maison individuelle.

Le logement :

Leur maison datant de 1978 fait 120 m² (composée d'un jardin de 300 m²).

La trajectoire résidentielle :

Précédemment propriétaire d'une maison à Honfleur, ils viennent de s'installer à Sannerville pour se rapprocher de Caen, ville dans laquelle le mari travaillait en tant que boulanger. Ils disent avoir profité d'un prix avantageux par rapport à la ville voisine de Troarn. Ils ne possèdent plus qu'une voiture, depuis leur passage à la retraite. Auparavant, leurs professions leur imposaient d'avoir deux voitures, maintenant ils s'arrangent pour leurs déplacements, quitte à faire appel au covoiturage avec des voisins proches. Ils regrettent l'inévitable utilisation de la voiture pour toutes activités : « avec le prix de l'essence il faut faire gaffe ».

Les déplacements :

Ils font les courses hebdomadaires à Troarn ou à Mondeville, ils utilisent plus rarement les petites courses dans les commerces de Sannerville. Ils apprécient se balader à Ouistreham, Merville ou encore à la Forêt de Grimboisq...

Ce qu'ils apprécient :

le calme, la verdure, l'aspect « petit village ».

Ce qu'ils regrettent : le manque de pistes cyclables, le non-respect du voisinage (bruit), l'utilisation obligatoire de la voiture pour se déplacer.



Sannerville - Avenue Jean Mermoz

Le profil des occupants :

Retraité, âgé 67 ans, l'enquêté travaillait à la SNM (métallurgie sur le plateau de Mondeville). En 1993, la SNM ferme et lui et ses collègues partent tous chez Philips.

Le logement :

Ces deux habitants de Sannerville depuis 42 ans possèdent une maison individuelle datant de 1978 de 80 m² (composée d'un jardin de 680 m²).

La trajectoire résidentielle

Habitant précédemment Giberville, locataire d'un logement mis à disposition de l'employeur, ils souhaitent devenir propriétaire. A 25 ans, ils « travaillaient pour se faire construire leur pavillon » et rester proche de Giberville, où ils avaient des attaches locales. Il explique qu'il connaît assez bien ses voisins car ils sont arrivés ensemble dans les années 1980.

Les déplacements :

Précédemment, il allait au travail en bus privé de la société qui venait le chercher. Ils fréquentent les commerces, le docteur et la pharmacie sur place et y vont donc à pied. Ils se déplacent de temps en temps chez de la famille à Giberville.

Ils possèdent deux voitures et se garent dans la rue.

Ce qu'ils apprécient :

le fait que ce soit bien situé et bien entretenu, la tranquillité, la connaissance des voisins.

Ce qu'ils regrettent :

le manque de médecin.



Troarn - Avenue de l'Europe

Le profil des occupants :

Retraités, âgés de plus de 60 ans, cet ancien artisan travaillait à Troarn et cette ancienne administrative en milieu hospitalier travaillait à Caen.

Le logement :

Ces deux habitants de Troarn depuis 42 ans possèdent une maison jumelée datant de 1976 de 100 m² (composée d'un jardin de 200 m²).

La trajectoire résidentielle :

Ils habitaient précédemment à Caen, en logement collectif. Ils deviennent propriétaires en 1977, en expliquant « avoir profité d'un prix correct à l'époque ». Ils souhaitent avoir un jardin, à la suite de la naissance de leur premier enfant.

Les déplacements :

Ils fréquentent le Super U pour les courses et y vont à pied. Ils appartiennent à un club de randonnée et donc font beaucoup de marche dans le coin. Ils utilisent la voiture pour les autres déplacements : Mondeville, Caen... Ils possèdent deux voitures et indiquent que c'est plus pratique pour eux pour s'organiser.

Ce qu'ils apprécient :

le calme, le voisinage.

Ce qu'ils regrettent :

le non-respect de la limitation de vitesse dans le quartier.



Troarn - Avenue de l'Europe

Le profil des habitants :

L'enquêtée âgée de 45 ans, vit à Troarn avec son mari et ses deux enfants en bas âge. Elle est conductrice de bus et lui agent de maîtrise.

Le logement : Cette maison individuelle mesure 100 m² et est composée d'un jardin de 500 m².

La trajectoire résidentielle :

Habitante de Troarn depuis 15 ans, cette ancienne habitante d'Ifs, devient primo accédant en 2004 avec son mari un pavillon individuel datant de 2003. Habitant anciennement dans le collectif, l'enquêté explique qu'ils désiraient être proches de leurs emplois et se situer à proximité d'un axe routier. Ayant deux voitures à cause de leurs lieux de travail différents, elle explique qu'il « faut s'arranger pour s'y retrouver » financièrement.

Les déplacements :

Ils utilisent majoritairement le Super U de Troarn pour les courses de la semaine, et s'y déplace à pied. Pour les loisirs, l'enquêté explique aller de temps en temps à Mondeville pour le cinéma ou les magasins ou à Caen. Elle utilise la voiture. Pour le travail, elle se déplace quotidiennement à Caen et son compagnon à Honfleur.

Ce qu'ils apprécient :

le prix confortable à l'époque, le calme, le côté agréable.

Ce qu'ils regrettent :

la taille de leur maison – trop petite selon eux.



Troarn - Avenue de l'Europe

Le profil des habitants :

Agé de 48 ans, cet agent de fabrique à l'usine Bosch de Mondeville habite avec sa femme, agent administratif.

Le logement :

Une maison individuelle datant de 2000, de 120m² et une parcelle de jardin de 580 m².

La trajectoire résidentielle :

Cet habitant de Troarn habitait précédemment à Bavent. Avec sa femme, ils achètent leur première maison il y a 20 ans, désireux de quitter l'habitat collectif. Ils souhaitent avoir un logement plus grand, un jardin pour leurs enfants et se rapprocher de leur emploi (notamment Mondeville pour lui).

Ce couple possède deux voitures et une moto, il explique : « c'est obligatoire, mais on s'y retrouve en termes d'argent. Ma femme n'a pas le permis moto donc on est obligé d'avoir 2 voitures ».

Les déplacements :

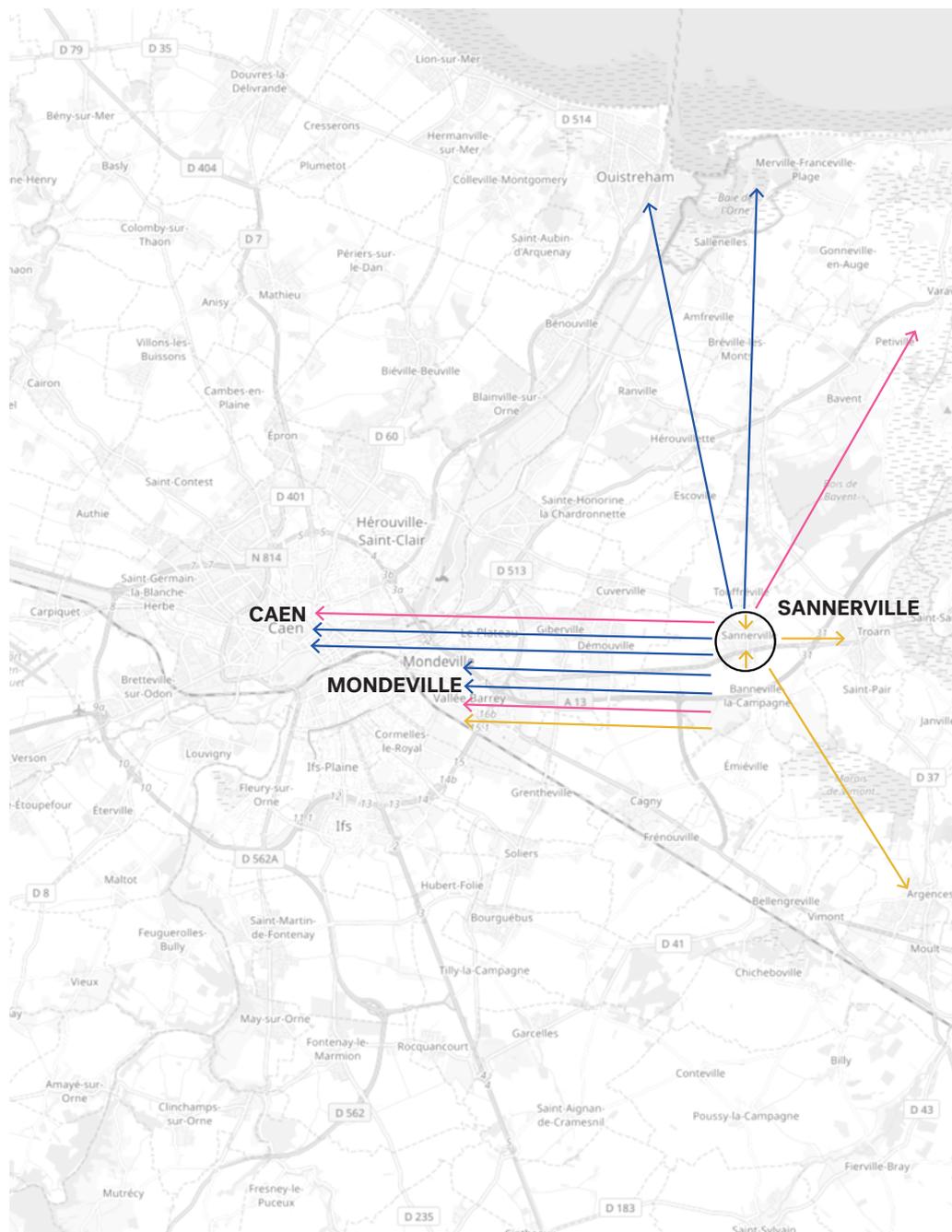
Pour les courses, il utilise le Super U de Troarn à pied ou le Lidl à Argences en voiture. Pour ses loisirs, il va de temps en temps à Démouville en voiture, ou à Troarn (en voiture ou à pied). Il se déplace en voiture à Mondeville quotidiennement pour le travail et sa compagne travaille à Troarn.

Ce qu'ils apprécient :

le calme, le prix abordable à l'époque, la tranquillité de la ville, le côté fonctionnel de sa maison.

Ce qu'ils regrettent :

les cambriolages à une certaine époque.



Synthèse des déplacements des interviewés

- travail
- loisirs
- courses

PORTRAIT DE LA COMMUNE

Situation urbaine et politique

Sannerville appartient à la Communauté Urbaine de Caen-la-Mer. La commune est située à dix kilomètres à l'est de Caen et se trouve sous son aire d'influence.

La commune nouvelle de Saline a été créée en 2017 suite à la fusion des communes de Troarn et de Sannerville. Par jugement du 28 décembre 2018, le tribunal administratif de Caen a annulé l'arrêté préfectoral du 29 juillet 2016 portant création de la commune de Saline avec effet au 31 décembre 2019. A partir de cette date Sannerville redeviendra une commune indépendante.

Dans le SCOT actuel, l'ancienne commune de Troarn était le pôle relais. Le SCOT en révision (non approuvé) ainsi que le futur PLH (arrêté) intègre le périmètre de la commune nouvelle de Saline en pôle relais avec en perspective un renforcement des liens entre les 2 communes déléguées (connexions des infrastructures de transports à renforcer notamment les voies douces et équipements à mutualiser). Cependant, le vote des habitants de Saline du 16 juin dernier, organisé par le Maire, acte la Dégénération de Saline au 31.12.2019 (cf. article O.F. du 18 juin)

donc Sannerville retrouvera son autonomie courant 2020 (suite aux nouvelles élections).

Situation politique : Christian Le Bas (divers droite) - maire de la commune nouvelle de Saline depuis 2018 (après la démission de Christian Lemarchand - ancien maire de Troarn). Christian Piélot (PS) est l'ancien maire de Saline (élu entre 1989 et 2016).

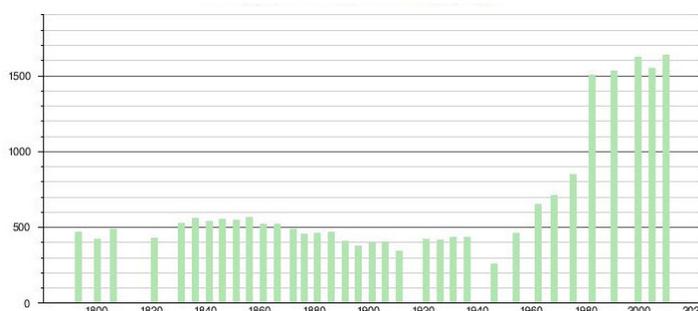


Une démographie stagnante, une population vieillissante

1 877 habitants en 2015.

Après des années de forte croissance, Sannerville connaît depuis les années 1980 une croissance ralentie. En valeur absolue, entre 2010 et 2015 la ville a gagné 241 habitants.

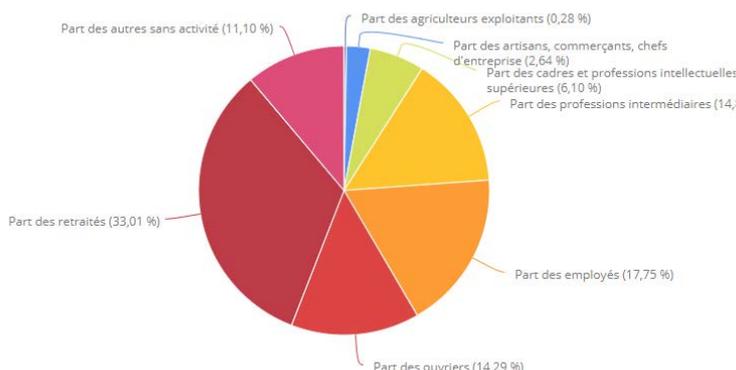
Si le taux de plus de 65 ans est dans la moyenne régionale, les plus de 75 ans sont nombreux au centre de la zone pavillonnaire correspondant aux zones les plus anciennes construites avant 1978.



Une population principalement constituée de classes moyennes

Sur l'ensemble de la commune nouvelle, les professions intermédiaires et les employés sont un peu plus présentes qu'en moyenne régionale et départementale (14% des professions intermédiaires et 17% d'employés pour la commune, contre 13% de professions intermédiaires et 12% d'employés en Normandie), mais la présence de cadres, commerçants et chefs d'entreprises n'est pas négligeable (près de 10%).

Quelques poches de fragilité économique et sociale sont visibles sur la cartographie carroyée, visiblement en lien avec la présence d'habitat social et de maisons « en bande », mais aussi en bourg-centre.



Catégorie socio-professionnelle en 2012 Sannerville



		Troarn	Saline	Communauté urbaine Caen la Mer	Calvados	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
POPULATION	Population en 2015	3 574	5 451	264 376	693 579	3 339 131	
	Part des 65 ans ou plus en 2015		20,4 %	17,6 %	19,6 %	19,5 %	
	Part des 75 ans ou plus en 2015		9,9 %	8,7 %	9,7 %	9,8 %	Viellissement relatif >= à 11,11%
	Variation moyenne de la pop 2010 à 2015 par an (<i>due solde migratoire</i>)		0,2 (-0,0)	0,3 (-0,1)	0,3 (0,1)	0,2 (-0,1)	

Données démographie

source : INSEE

		Troarn	Saline	Communauté urbaine Caen la Mer	Calvados	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
REVENUS	Taux de pauvreté en 2015		6,8 %		12,9 %	13,9 %	
	Part des ménages fiscaux imposés en 2015	58,4 %		55,42 %	53,8 %	53,06 %	
	Taux de bas revenus déclarés au seuil de 60 %, en 2015	13,12 %		22,07 %	19,79 %	21,29 %	Fragilité économique relative >= 20,00%
	Médiane du revenu disponible par unité de consommation en 2015, en euros		21 176	20346	20 276	20 087	

EMPLOI	Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2015		9,4 %	15 %	13,2 %	14 %	
--------	---	--	--------------	------	--------	------	--

Données socio-économiques

source : INSEE

PORTRAIT DE LA COMMUNE

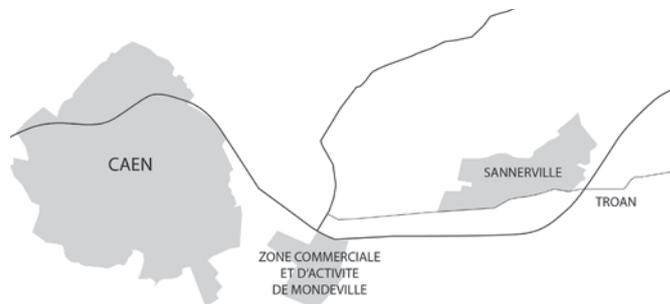
Des déplacements polarisés vers Caen et sa périphérie est (Mondeville)

Avec néanmoins un petit noyau de «vie locale»

Les déplacements des résidents paraissent relativement polarisés vers le centre de Caen, mais aussi, voire surtout, vers la zone commerciale et d'activité de Mondeville, que ce soit pour le travail, les loisirs, les achats.

Les transports en communs sont d'un usage résiduel (2,3%) par rapport aux tendances de l'agglomération (10,8%).

Les ménages sans voitures sont moitié moins nombreux (10%) que dans la moyenne aggro (19,8%), mais posent néanmoins question, vu le faible usage des transports en commun.



Une ville essentiellement constituée de logements individuels

Sur la commune de Saline, l'essentiel des 2 341 logements sont des maisons individuelles (2 026 maisons, soit plus de 86% du total).

120 logements neufs ont été livrés en cinq ans (2010-2015), soit une augmentation de 5,5% du parc.

Cette déconnexion entre croissance du logement et de la population s'explique notamment par la réduction de la taille des ménages (de 2,5 à 2,4 entre 2010 et 2015). Elle est vraisemblablement parallèle à un certain vieillissement de la population en pavillon.

Un certain nombre de logements sociaux (303), et de

« maisons en bande » ou jumelées, situées surtout à Troarn, rend crédible un rapprochement domicile-travail pour des employés de la zone industrielle ou de la zone commerciale locale, ou pour des employés et ouvriers de la zone d'activité de Mondeville, relativement proches.

Un marché de la maison individuelle accessible

Des prix immobiliers plutôt accessibles (mais pas « bon marché » pour autant), à l'échelle de la proche couronne périurbaine caennaise. Dans un marché départemental qui, contrairement à la plupart des anciens sièges de région, s'est plutôt « tassé » après la crise financière de 2008.

Prix moyen de l'immobilier dans le Calvados :

- Prix moyen par appartement : 2 359€/m²
- Prix moyen pour une maison : 1 867€/m²

Prix au m² Loyer au m²

Prix immobilier à Sannerville (14940)

Estimations de prix MeilleursAgents au 1 mars 2019. [Comprendre nos prix](#)



		Troarn	Saline	Communauté urbaine Caen la Mer	Calvados	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
DEPLACEMENT	Distance moyenne domicile-travail						Quartile le plus défavorable >= 14,36 km
	Part des résidents n'ayant pas de voiture en 2015		10,0 %	19,8 %	15,2 %	15,7 %	
	Part des résidents ayant deux voitures ou plus en 2015		47,3 %	29,7 %	37,6 %	37,5 %	

Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail 2015	Deux roues		2,4%	4,0%	3,1%	2,7%	
	Transports en commun		2,3%	10,8%	5,6%	6,7%	
	Marche à pied		4,3%	6,9%	6,3%	6,4%	
	Pas de transport		3,9%	3,2%	5,0%	4,9%	
	Voiture, camion, fourgonnette		87,1%	75,1%	80,0%	79,3%	

Données mobilité

source : INSEE

LOGEMENT	Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2015		68,6 %	45,2 %	57 %	58,3 %	Taux de propriétaire >= à 70%
	Taux de logement individuel (maison) en 2015		86,5 %	44,0 %	60,7 %	58,5 %	
	Part des logements vacants en 2015		3,7 %	6,7 %	6,7 %	7,9 %	
	Part des résidences HLM en 2015		13,5 %	22,6 %	17,0 %	18,1 %	

Données habitat

source : INSEE



Forces

- Des logements économiquement accessibles.
- Faible vacance des logements / une commune qui reste attractive sur le plan immobilier.
- Situation économique des habitants relativement favorable.

Faiblesses

- Croissance démographique ralentie et population vieillissante vis-à-vis de l'agglomération caennaise.
- Dépendance au bassin d'activités de l'est de Caen.
- Pavillons les plus anciens vieillissant et moins attractifs.

Menaces

- Poursuite de l'étalement urbain.
- Accroissement des problèmes liés au vieillissement de la population.



Oportunités

- Possibilité d'attirer une nouvelle population sans étalement urbain, en restructurant les pavillons les plus anciens.
- Repenser le parc social vieillissant (cité des jardins) pour proposer des logements mieux adaptés à une population vieillissante.

INTENTIONS URBAINES



Révéler le potentiel

Attirer des jeunes ménages en révélant le potentiel d'usage et de réhabilitation d'une typologie vieillissante.

Mode d'action

Réalisation d'une étude sur un secteur stratégique avec l'aide d'un concepteur spécialisé

Réalisation d'une OAP dans le cadre d'une révision du PLU ou la réalisation d'un PLUI

Incitation et accompagnement des particuliers vers la rénovation thermique de leur logement :

- Action de communication auprès des particuliers
- Mise en place d'une méthodologie facilitant la démarche
- Accompagnement pour un groupement entre particuliers permettant une réduction des coûts de travaux.

Ouvrir les rdc sur l'espace public

Pacifier l'axe routier pour favoriser l'ouverture des rez-de-chaussée sur l'espace public et l'implantation d'activités.

Mode d'action

Réaménagement de la rue de la Libération, accompagnement par un paysagiste (maîtrise d'œuvre).

Financement partiel grâce à la taxe d'aménagement et possibilité de mise en place d'une taxe d'aménagement majorée sur un périmètre à définir.

Vérification des destinations autorisées au titre du PLU - possibilité d'inscrire une zone mixte dans le règlement d'urbanisme intercommunal le long de la rue de la Libération.

Diversifier l'offre

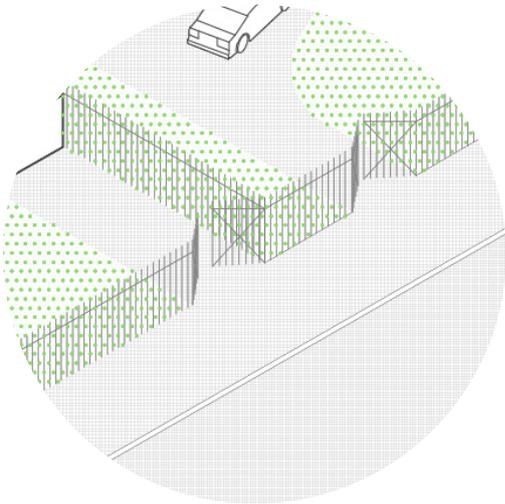
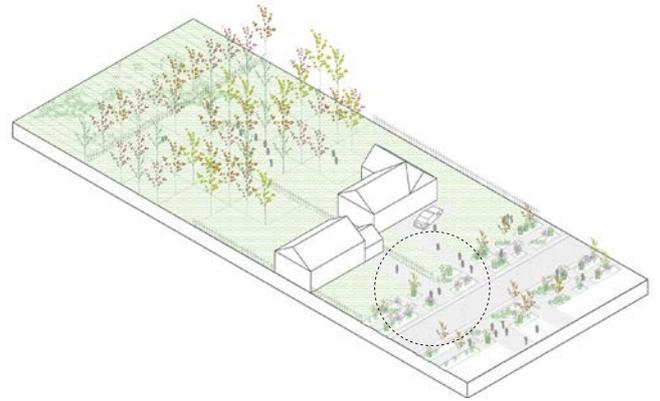
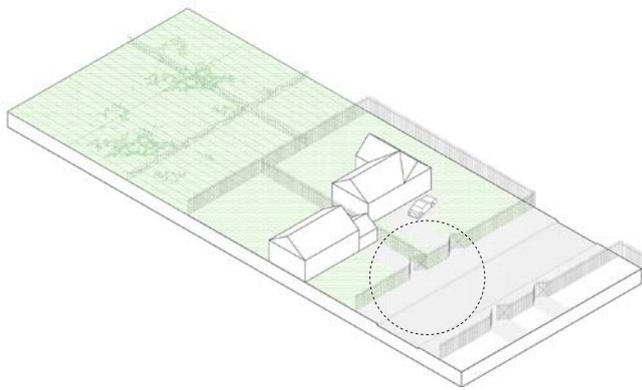
Proposer une nouvelle offre d'habitat, adaptée à une population âgée type "béguinage" retraités.

Mode d'action

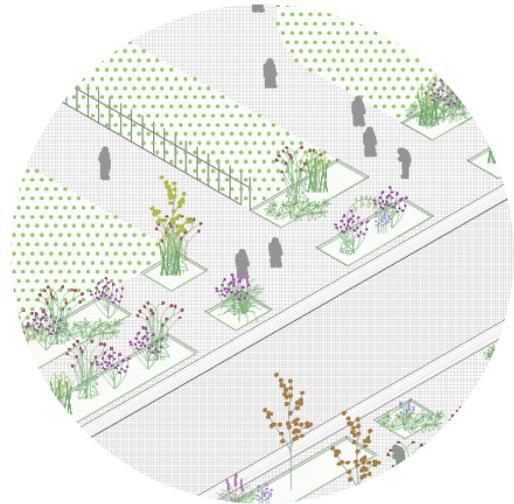
Développement d'un projet immobilier d'habitat de type "béguinage" pour personnes âgées - opération autofinancée à réaliser par le bailleur (propriétaire du foncier) ou par un opérateur privé (rachat du foncier au bailleur).

Mise en place d'un appel à projets pour attirer des opérateurs/gestionnaires et tendre vers un projet innovant et qualitatif.

INTENTIONS PAYSAGÈRES



Zoom existant



Zoom proposition

Proposition

Réinventer le système de clôtures donnant sur la rue, en mettant en place par exemple des mises à distance végétales. Cela permettrait de redonner de la qualité et du confort aux espaces publics



RÉVÉLER LE POTENTIEL & OUVRIR LES RDC



Existant

Pavillon type sur la rue de la Libération



Proposition

Augmenter les usages et “pacifier” l’espace public

Freins potentiels à développer

- Question du financement du réaménagement de la rue de la Libération ;
- Mobilisation des propriétaires privés pour développer des premiers projets de réhabilitation et d’ouverture des rez-de-chaussée ;
- Place de la voiture dans le cadre de l’ouverture des rez-de-chaussée sur la rue (certaines zones de stationnement en dehors des parcelles privées pourraient être envisagées). Pour cela, une modification des documents réglementaires est nécessaire (redéfinition du nombre minimum de places de stationnement par parcelle).

DIVERSIFIER L'OFFRE



Existant

Parc social dégradé rue de la renaissance



Proposition

Création d'un béginaide de retraités, à proximité des services du centre-ville

Freins potentiels à développer

- Mobilisation du bailleur pour le développement d'un projet d'habitat innovant destiné aux personnes âgées : définition des acteurs du projet (le projet pourrait être protégé par le bailleur, la commune ou un opérateur privé - à définir)

A street scene in Saint-Etienne-du-Rouvray, Seine-Maritime. A tall utility pole stands in the foreground, with several power lines stretching across the sky. To the left is a house with a grey tiled roof and a white garage door. To the right is a two-story house with a yellow facade and a grey tiled roof. A red car is parked in a driveway on the right. The sky is overcast and grey.

2

Saint-Etienne-du-Rouvray, Seine-Maritime

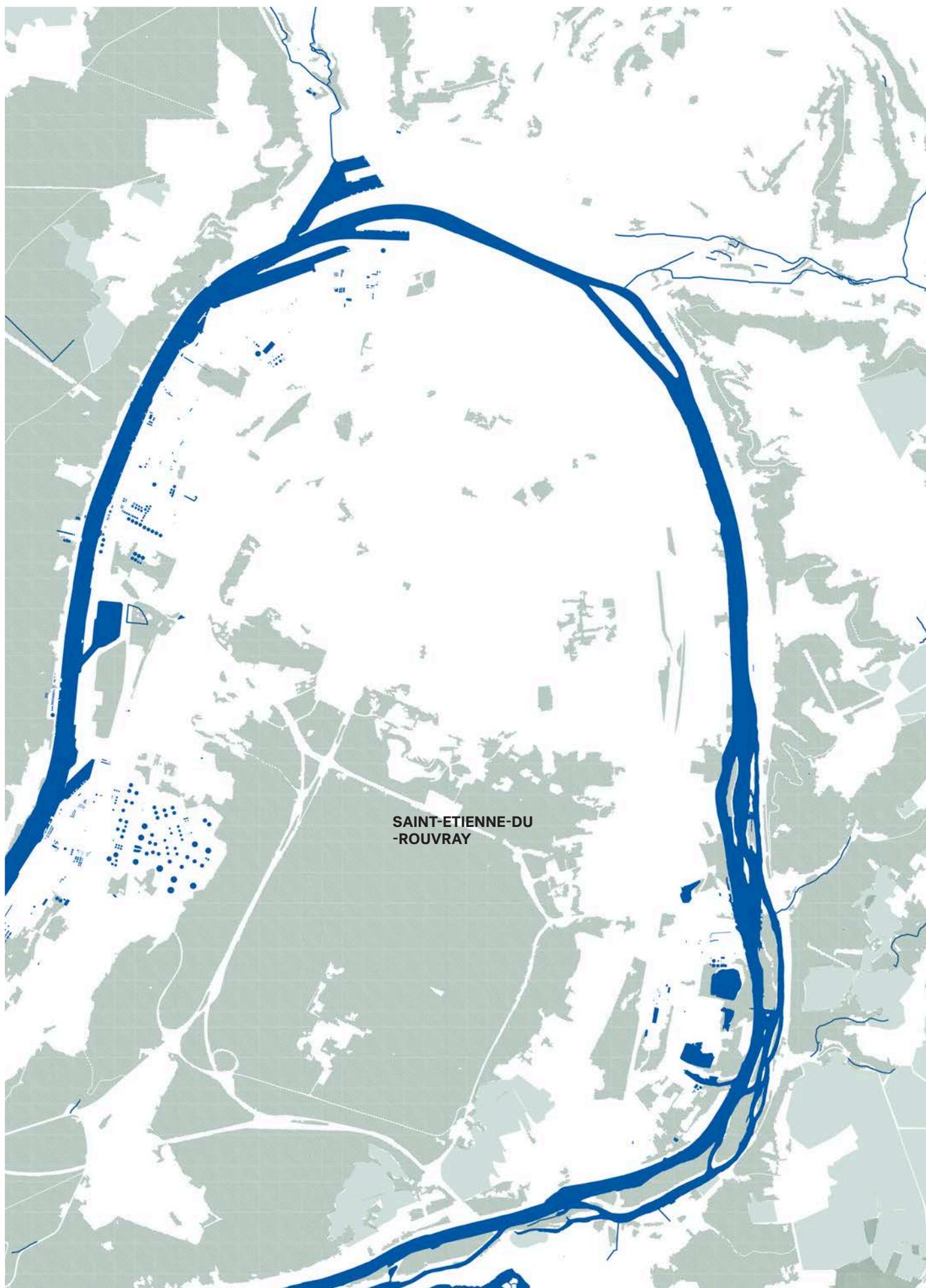
Poches de fragilités en milieu urbain



EMPRISE BÂTIE



EMPRISE PAYSAGÈRE



PORTRAITS D'HABITANTS



**Saint-Etienne-du-Rouvray – 18
rue du Vexin**

Le profil des occupants : Un couple avec 3 enfants. L'interviewé a 39 ans, il est conducteur de poids lourds « super-lourds », sa femme est secrétaire médicale.

Le logement : Une maison jumelée, de 116m² sur parcelle d'environ 400m², construite en fin des années 1960, dont ils sont locataires depuis 2013, appartenant au Foyer Stéphanois.

La trajectoire résidentielle : Lui est arrivé en France à 26 ans, en provenance d'Algérie. Sa femme a grandi à St-Etienne-du-Rouvray. La belle-mère habite toujours « à côté ». Ils ont fait une demande de maison locative, pour quitter un immeuble de logement social et « en finir avec les cages d'escaliers, et les jeunes qui squattent toute la journée ».

Les déplacements : Le dépôt de poids lourds, point de départ du travail de monsieur, est sur la commune, à 2km. Elle travaille dans un cabinet sur la rive gauche de Rouen. Leurs lieux de courses les plus fréquents sont le Leclerc de St-Etienne et le Centre Commercial de Tourville-la-Rivière (9km). Lui « n'aime pas Rouen » car, selon lui, « il n'y a pas de place pour stationner ». Ils ont 2 voitures qu'ils utilisent pour presque tous les motifs, y compris pour amener les enfants au cinéma ou les déposer « devant l'école en passant ». Seul motif occasionnel de marche à pied : s'ils vont se balader dans la forêt juste à côté.

Ce qu'ils apprécient : C'est « agréable, calme », « ici, je m'entends bien avec tous les voisins »

Ce qu'ils regrettent : Certains véhicules qui passent à vitesse élevée dans la rue. Ils aimeraient « un ou deux dos-d'âne » pour les forcer à ralentir.



**Saint-Etienne-du-Rouvray – 28
rue du Vexin**

Le profil des occupants : Un couple de retraités, sans enfants. L'interviewée a 75 ans. Elle a travaillé comme cuisinière dans un foyer de jeunes à Rouen. Lui était conducteur de travaux.

Le logement : Une maison d'environ 120m² sur un terrain de 470m², construite dans les années 1960, qu'ils ont acheté déjà bâtie « il y a 50 ans », et ont transformée à différentes reprises, en ajoutant notamment un garage.

La trajectoire résidentielle : Tous les deux étaient originaires de Dieppe, où ils avaient vécu en collectif. Ils devaient se rapprocher de la capitale régionale, mais elle « n'aimait pas Rouen » et préférait une ambiance moins urbaine.

Les déplacements : Ils ont une seule voiture. Ils font leurs courses régulières au Leclerc de Saint-Etienne-du-Rouvray. Elle prenait le bus, et le métro quand il a été mis en service, pour aller à son travail, et l'utilise encore occasionnellement pour aller à Rouen centre.

Ce qu'ils apprécient : Leur maison, qu'ils ont en grande partie aménagée eux-mêmes.

Ce qu'ils regrettent : « L'ambiance n'est plus pareille (qu'autrefois). Maintenant les gens sont plus enfermés chez eux (connectés à l'Internet, le téléphone, la télé), c'est moins convivial... »



**Saint-Etienne-du-Rouvray – 17
rue Ampère**

Le profil des occupants : Un couple de retraités. L'interviewée a 72 ans. Ils étaient auparavant secrétaire dans l'éducation nationale (elle) et responsable d'équipe dans une raffinerie (lui). Ils n'ont pas d'enfants.

Le logement : Une maison de 120m² datant de 1969, sur un terrain d'environ 600m², qu'ils ont acheté il y a 31 ans (en 1987),

La trajectoire résidentielle : Le mari était déjà propriétaire de l'appartement qu'ils habitaient précédemment, à Petit-Quevilly. Son mari était originaire de la commune, et ils souhaitaient tous les deux « en finir avec les inconvénients de la copropriétés » (gestion, conflits). Ils ont aussi choisi la commune parce qu'elle était plus proche du travail de son mari, et assez pratique pour elle.

Les déplacements : Ils se rendaient pour leur travail à Petit Couronne pour lui (Raffinerie Shell à 10km) et dans le quartier de St Sever pour elle (environ 8km). Elle avait opté pour le métro, depuis qu'il avait été inauguré (1994), en se garant au terminus « Technopole », au regard du coût et de la difficulté de stationnement près de son travail. Son mari prenait à une époque le « bus d'entreprise » jusqu'à ce qu'il soit supprimé. Pour leurs achats réguliers, ils fréquentent surtout l'Intermarché au Nord de St-Etienne (à 3km). Ils ont toujours 2 voitures « qu'ils ont toujours fait l'effort de rentrer dans le garage, contrairement à nombre de voisins » (qui se garent dans la rue).

Ce qu'ils apprécient : « On s'entend bien. Il fait bon vivre dans le quartier »



**Saint-Etienne-du-Rouvray – 18
rue de la Chevalerie**

Le profil des occupants : Une retraitée de 84 ans, qui n'a jamais travaillée, désormais veuve, et dont le mari était ouvrier à la papeterie La Chapelle d'Arbray, anciennement installée sur la commune de Saint-Etienne-du-Rouvray.

Le logement : Une maison jumelée locative du Foyer Stéphanois, de 110m² sur un terrain de 400m², construite vers 1960. Elle y réside depuis 58 ans.

La trajectoire résidentielle : Elle est originaire de Neufchâtel-en-Bray (76, à environ 50km au Nord), son mari était de Oissel, commune toute proche au sud. Ils sont devenus locataires du Foyer Stéphanois pour ce premier logement, et y sont restés toute leur vie.

Les déplacements : Dans le temps, elle et son mari « faisait tout à vélo », y compris pour se rendre au travail pour lui. Ils n'ont jamais eu de voiture, et elle n'a pas le permis. Aujourd'hui, c'est sa fille ou ses petits enfants qui lui font ou l'emmène faire les courses, au Leclerc de St-Etienne, ou à l'hypermarché Carrefour de Oissel.

Ce qu'ils apprécient : « C'est calme, il n'y a jamais de problème » et il y a « le bus, la gare, c'est bien desservi ».

Ce qu'ils regrettent : Les petits commerces, qui ont largement disparus sur la commune, et qui font qu'on est « obligés d'aller dans les grandes surfaces ».



Saint-Etienne-du-Rouvray – 18 rue de la Chevalerie

Le profil des occupants : Un couple avec 3 enfants. L'interviewé a 36 ans, il est responsable des achats dans un bureau de contrôle sécurité et environnement. Elle est juriste à la Matmut.

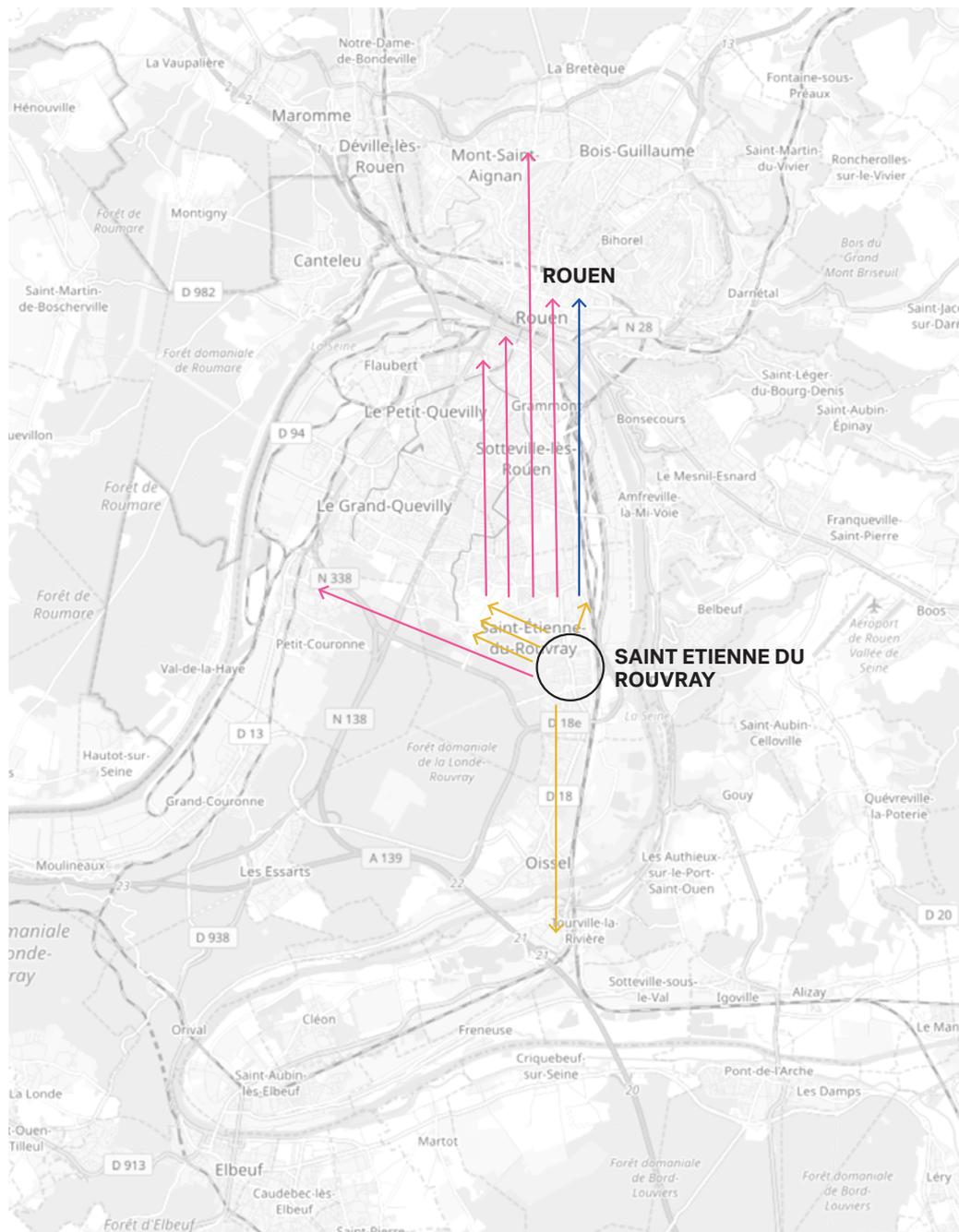
Le logement : Une maison de 106m² datant de 1980, en cours d'agrandissement par une extension de 34m² supplémentaire, sur un terrain de 400m², qu'ils ont acheté il y a 8 ans, leur premier achat après avoir quitté leurs parents respectifs.

La trajectoire résidentielle : Ils ont tous les deux « vécus leur enfance en maison », lui a Cléon (un peu plus au sud). Ils cherchaient donc un pavillon et ont apprécié ce « quartier en impasse » avec un « logement sain ». La commune « n'avait pas très bonne réputation » mais le « rapport qualité-prix » de l'offre locale était bon, et ils ont été orientés sur la commune « par des connaissances dans les agences immobilières ».

Les déplacements : Quotidiennement pour le travail, à Mont Saint Aignan pour lui, à Rouen Centre pour elle. Tout deux vont en voiture car ils disposent d'un parking d'entreprise. Leurs achats se font principalement au Leclerc de St-Etienne-du-Rouvray, ou en récupérant leur commande au « Leclerc Drive » dans la zone industrielle de Sotteville-lès-Rouen. Lui a également des activités sportives à St-Etienne. Ils vont « très peu à Rouen Centre ». Ils ont donc 2 voitures, et font tous leurs déplacements en véhicules. Ils déposent puis récupèrent également leurs enfants à l'école en voiture.

Ce qu'ils apprécient : « c'est tranquille », « Il y a quelques commerces de proximité » « Rien à changer ».

Ce qu'ils regrettent : Il « manquerait une prolongation du métro » selon lui pour, par exemple, inciter sa femme à prendre les transports en commun pour aller à son travail en centre-ville.



Synthèse des déplacements des interviewés

- travail
- loisirs
- courses

PORTRAIT DE LA COMMUNE

Situation urbaine et politique

Saint Etienne du Rouvray appartient à la Métropole de Rouen Normandie

La ligne de chemin de fer Paris - Rouen - Le Havre passe par Saint-Étienne-du-Rouvray, mais elle ne marque pas l'arrêt en gare. La ligne TER Rouen-Elbeuf permet quant à elle un arrêt en gare de Saint-Étienne-du-Rouvray. Depuis juillet 2008, la ville est desservie par la rocade Sud, périphérique du grand Rouen. Elle offre deux accès supplémentaires par le sud au territoire communal.

Situation politique : Depuis 1959, les maires successifs sont membres du PCF dont Joachim Moyses, l'actuel maire, depuis 2017.

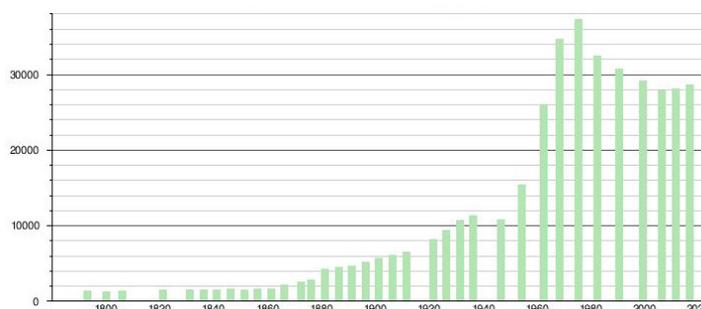


Un dynamisme relatif, lié à une offre importante de nouveaux logements

28 700 habitants en 2016

La commune connaît une croissance démographique (+0,3%/an) légèrement supérieure à la moyenne régionale (+0,2% / an) et un peu plus marquée que dans la métropole rouennaise qui est proche de la stagnation (+0,1%/an).

La commune a construit à peu près 200 logements par an entre 2010 et 2015, essentiellement dans des opérations au Nord de la commune (notamment autour du technopôle), donc hors de notre secteur d'observation, et en grande partie sous forme pavillonnaire. Au total sur 5 ans, la commune a ainsi accueilli 612 nouvelles maisons individuelles, soit +1,7% par an.

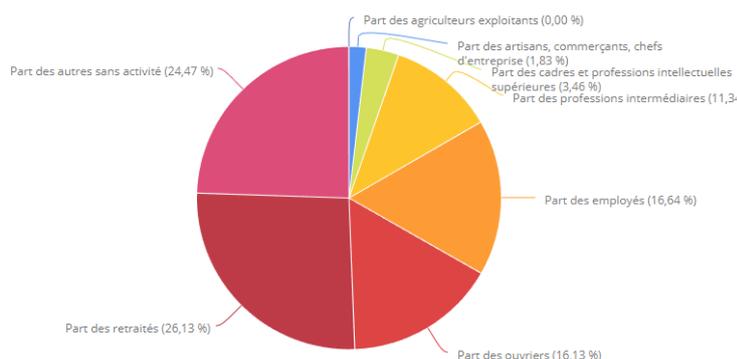


Une part importante de ménages potentiellement fragiles

La population de St-Etienne-du-Rouvray affiche globalement des niveaux de revenus (17 000€/UC/an) et des taux de ménages à bas revenus (38%) assez défavorables, rapportés aux moyennes de la métropole (20 140 € et 25%), comme aux moyennes régionales (20 087 € et 21,2%).

La situation est équivalente dans le quartier de la Houssière, où la proportion de logement sociaux est importante.

En terme de situations professionnelles, la commune comme le secteur d'étude semblent présenter un mélange relativement équilibré des CSP, avec néanmoins une relative sur-représentation des ouvriers et employés, en lien avec l'important parc locatif social – y compris individuel.



Catégorie socio-professionnelle en 2015 Saint-Etienne-du-Rouvray



		Ruelle Danseuse (Code iris : 765750602)	Hartmann (Code iris : 765750802)	Houssière (Code iris : 765750801)	Saint-Etienne-du-Rouvray	Métropole Rouen Normandie	Seine-Maritime	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
POPULATION	Population en 2015	2 177	1 438	2 251	28 468	489 428	1 257 699	3 339 131	
	Part des 65 ans ou plus en 2015	13,0 %	14,6 %	16,8 %	16,9 %	17,7 %	18,2 %	19,5 %	
	Part des 75 ans ou plus en 2015	6,8 %	7,7 %	9,1 %	9,1 %	9,0 %	9,1 %	9,8 %	Viellissement relatif >= à 11,11%
	Variation moyenne de la pop 2010 à 2015 par an (due solde migratoire)	Aucune donnée				0,3 (-0,5)	0,1 (-0,3)	0,1 (-0,2)	0,2 (-0,1)

Données démographie

source : INSEE

		Ruelle Danseuse (Code iris : 765750602)	Hartmann (Code iris : 765750802)	Houssière (Code iris : 765750801)	Saint-Etienne-du-Rouvray	Métropole Rouen Normandie	Seine-Maritime	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"	
REVENUS	Taux de pauvreté en 2015	Aucune donnée				26,3 %	16,7 %	14,7 %	13,9 %	
	Part des ménages fiscaux imposés (en 2014 pour les IRIS et 2015 pour les autres données)	54,60 %	38,89 %	46,35 %	45,22 %	54,50 %	53,71 %	53,06 %		
	Taux de bas revenus déclarés au seuil de 60 % (en 2014 pour les IRIS et 2015 pour les autres données)	25,61 %	45,11 %	34,55 %	38,32 %	24,93 %	22,69 %	21,29 %	Fragilité économique relative >= 20,00%	
	Médiane du revenu disponible par unité de consommation en 2015, en euros	19 032	15 739	17 355	17 088	20 142	20 153	20 087		

EMPLOI	Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2015	12,8 %	22,9 %	19,2 %	21,9 %	17 %	15,5 %	14 %	
--------	---	--------	--------	--------	--------	------	--------	------	--

Données socio-économiques

source : INSEE

PORTRAIT DE LA COMMUNE

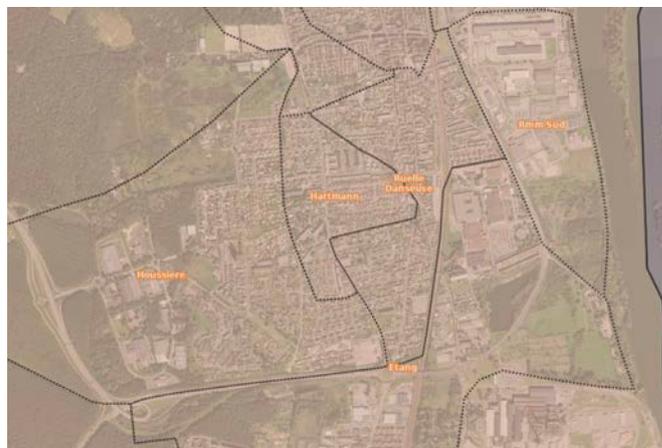
Des difficultés d'accès à l'emploi et aux commerces Pour une part de la population non motorisée

Saint-Étienne-du-Rouvray est desservie par le « métro de Rouen » depuis le prolongement vers le technopôle du Madrillet en 1997.

Dans la zone d'étude à « dominante pavillonnaire », le nombre de ménages ayant « deux voitures » est plus élevée que dans la moyenne métropolitaine, mais reste néanmoins assez inférieur à la moyenne régionale : 31 à 32% des ménages (contre 37% au niveau régional).

La part des ménages « sans voitures » est un peu supérieure à la moyenne régionale, autour de 18% à la Houssière (Ouest), tandis qu'elle atteint plus de 31,5% sur le secteur « Hartmann ».

On peut donc considérer qu'une proportion non négligeable de population dépend des transports publics, dans une zone peu desservie en commerces et services, et offrant peu d'emplois à proximité immédiate (accessible à pied).



Contour IRIS - sources © IGN, Géoportail

Des zones pavillonnaires “populaires” avec une forte présence de logements sociaux

Les quartiers étudiés comportent des secteurs Politique de la ville.

Le quartier de la Houssière est très majoritairement constitué de logements individuels (84%, contre environ 43% en moyenne sur la Métropole de Rouen). De nombreux pavillons sont des logements locatifs construits par « Le Foyer Stéphanois » avec une typologie de maisons jumelées.

Certains de ces logements ont été vendus à leurs occupants. Il en résulte 38,5% de logements locatifs sociaux et près de 46% de ménages locataires sur ce secteur.

Seul le quartier central, Hartmann, compte de nombreux

logements collectifs (52%), principalement sous forme de petits ensembles HLM (près de 61% de logements sociaux sur ce secteur, contre 32,5% en moyenne sur St-E-du-Rouvray et 27,5% sur la Métropole). Ces ensembles sont entourés de rues pavillonnaires qui mélangent locatif social, pavillons anciens et opérations plus récentes.

Une commune financièrement accessible dans l'agglomération

À l'échelle de l'agglomération rouennaise, l'immobilier peut être considéré comme « relativement bon marché » à St-Etienne-du-Rouvray, notamment pour des maisons avec jardins (1 710€/m² en moyenne), que ce soit à l'achat ou à la location grâce au parc social de maisons jumelées.

Prix moyen de l'immobilier en Seine Maritime :

- Prix moyen par appartement : 1 719€/m²
- Prix moyen pour une maison : 1 658€/m²

Prix au m² Loyer au m²

Prix immobilier à Saint-Étienne-du-Rouvray (76800)

Estimations de prix MeilleursAgents au 1 mars 2019. [Comprendre nos prix](#)



APPARTEMENT

Prix m2 moyen
1 395 €
de 775 € à 1 759 €

Indice de confiance ●●●●●



MAISON

Prix m2 moyen
1 714 €
de 952 € à 2 160 €

Indice de confiance ●●●●●

		Ruelle Danseuse (Code iris : 765750602)	Hartmann (Code iris : 765750802)	Houssière (Code iris : 765750801)	Saint-Etienne-du-Rouvray	Métropole Rouen Normandie	Seine-Maritime	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
DEPLACEMENT	Distance moyenne domicile-travail								Quartile le plus défavorable >= 14,36 km
	Part des résidents n'ayant pas de voiture en 2015	18,2 %	31,6 %	17,7 %	26,1 %	23,5 %	19,6 %	15,7 %	
	Part des résidents ayant deux voitures ou plus en 2015	30,9 %	23,4 %	32,3 %	26,4 %	26,8 %	33,3 %	37,5 %	

Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail 2015	Deux roues	<i>Aucune donnée</i>	2,9%	3,1%	2,8%	2,7%	
	Transports en commun		16,5%	16,2%	10,2%	6,7%	
	Marche à pied		6,2%	8,1%	7,0%	6,4%	
	Pas de transport		2,8%	3,0%	4,0%	4,9%	
	Voiture, camion, fourgonnette		71,5%	69,6%	76,1%	79,3%	

Données mobilité
source : INSEE

LOGEMENT	Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2015	69,3 %	33,9 %	53,7 %	48,2 %	44,2 %	53 %	58,3 %	Taux de propriétaire >= à 70%
	Taux de logement individuel (maison) en 2015	75,3 %	47,9 %	84,2 %	56,4 %	42,8 %	56,1 %	66,6 %	
	Part des logements vacants en 2015	7,7 %	6,4 %	4,1 %	6,6 %	8,1 %	7,8 %	7,9 %	
	Part des résidences HLM en 2015	8,6 %	60,7 %	38,5 %	32,5 %	27,7 %	22,9 %	18,1 %	

Données habitat
source : INSEE



Forces

- Croissance démographique supérieure à l'agglomération.
- Commune financièrement accessible dans l'agglomération.
- Desserte par le Métro au Nord-Ouest de la commune, bus, gare TER.
- Proximité d'un coeur de métropole.

Faiblesses

- Forte présence de logements sociaux.
- Niveau de revenus (17 000€/UC/an) et taux de ménages à bas revenus (38%) assez défavorables.
- Architecture dépréciée, voir dégradée par endroits.
- Espaces publics dégradés.

Menaces

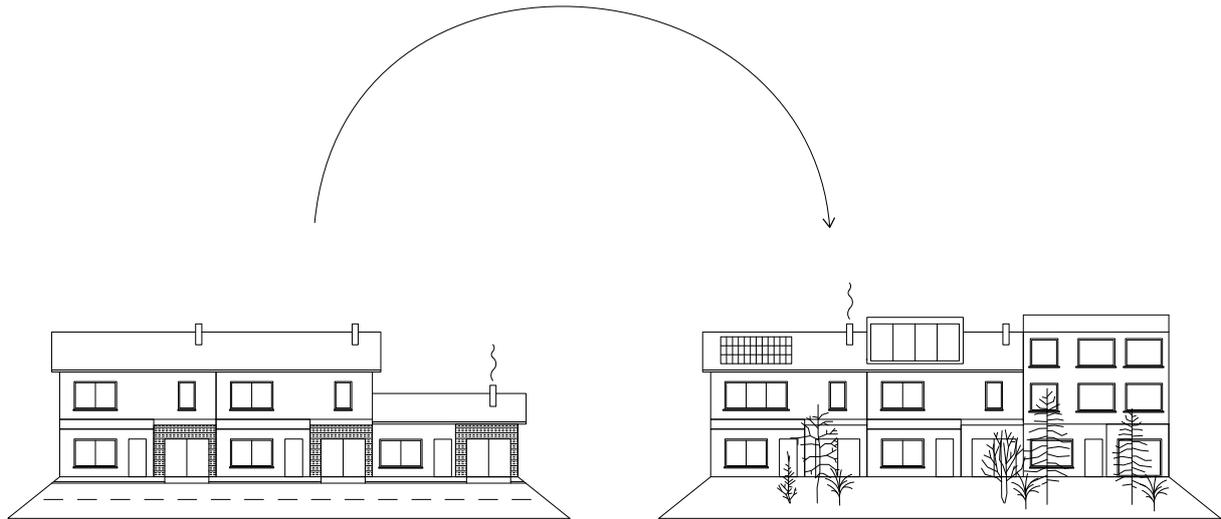
- Accroissement de la dégradation du bâti et des espaces publics.
- Urbanisation envisagée sur des espaces naturels.



Oportunités

- Lotissements avec un seul bailleur, permettant d'envisager une opération d'ensemble (type PRU).
- Positionnement métropolitain permettant une "densification douce" (nouvelle offre en logements, commerces et services).
- Renforcer l'accessibilité à la gare et développer une stratégie de mobilité innovante pour les quartiers les plus excentrés (secteur Houssière).
- Valoriser la proximité à la forêt comme potentiel espace public, support de loisir et de mobilité douce.

INTENTIONS URBAINES



Réhabilitation participative des logements et réaménagement des espaces publics grâce à une densification douce

Mettre en place un processus de réhabilitation participative du quartier (réhabilitation thermique, architecturale et des espaces publics), en proposant en parallèle une “densification douce” du quartier (création de nouveaux logements) permettant de financer en partie les actions sur l'existant

Mode d'action

Accompagnement du bailleur par un concepteur et/ou un AMO spécialisé :

- pour développer un projet d'ensemble cohérent à l'échelle du quartier;
- pour mettre en place une démarche participative et de co-construction avec les habitants;
- pour suivre le projet sur la durée.

Réalisation d'une étude permettant la mise en place d'un montage et d'un bilan de l'opération favorable pour le bailleur et les habitants du quartier (démarche en coût global) permettant une rénovation des bâtiments et l'aménagement des espaces publics sans augmentation de loyer à terme facilitant la démarche

- Accompagnement pour un groupement entre particuliers permettant une réduction des coûts de travaux.

Création d'une conciergerie de quartier

Mise en place d'une offre de services pour les habitants du quartier (location de vélos/triporteurs, livraisons des courses, services de réparation/travaux à domicile...) et organisation d'une solidarité de voisinage (organisation d'événements, création de liens entre les habitants)

Mode d'action

Définir un emplacement avec les habitants dans le cadre d'une démarche participative (garage, RDC de logement, structure sur l'espace public...).

Définir le mode de gestion du lieu : association de quartier, bailleur, opérateur privé... (possibilité de création d'un emploi aidé occupé par un habitant du quartier).

Ouverture sur la forêt

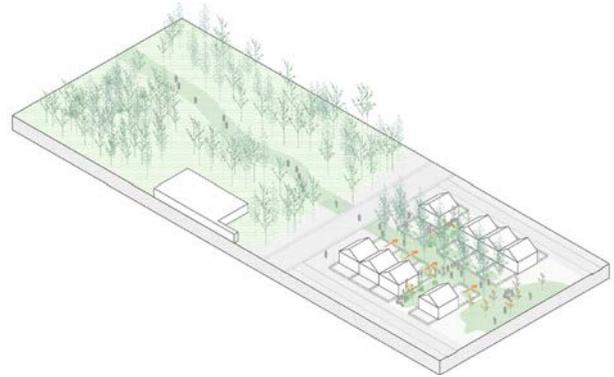
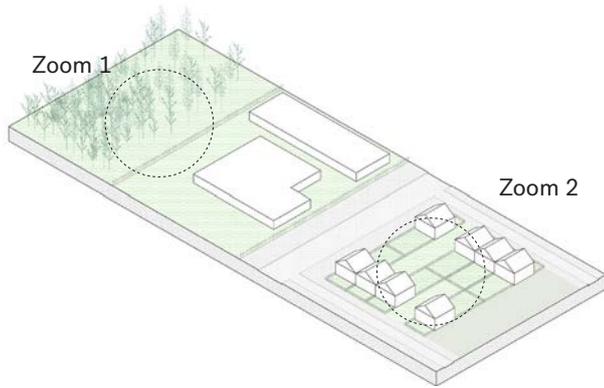
Faire rentrer la forêt dans le lotissement : offrir un nouvel espace public, support de loisirs de proximité et de mobilités douces.

Mode d'action

Espace public financé par la collectivité :

- dans le cadre d'un projet d'espace public
- OU mise en place d'un projet participatif en lien avec des associations engageant les habitants dans le verdissement du quartier (exemple : chaque habitant plante un arbre dans le cadre d'un événement - partenariat possible avec une pépinière)

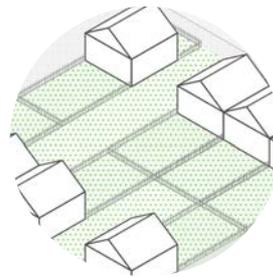
INTENTIONS PAYSAGÈRES



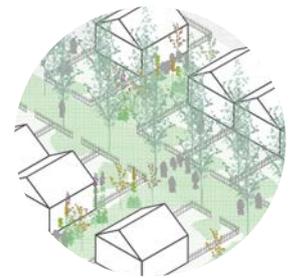
Zoom 1 Existant



Zoom 1 Proposition



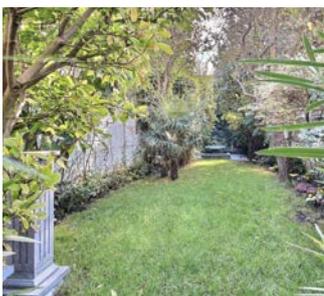
Zoom 2 Existant



Zoom 2 Proposition

Proposition

- Faciliter l'accès à cette forêt remarquable en créant des cheminements piétons et vélos.
- La forêt se prolonge au coeur du pavillonnaire par la création d'une venelle plantée en fond de parcelle commune aux habitants.
- Profiter des espaces interstitiels afin de redonner un espace vert à chaque habitant



RÉHABILITATION PARTICIPATIVE & DENSIFICATION DOUCE



Existant

Un bâti et des espaces publics dégradés



Proposition

Densification douce, rénovation du bâti et réhabilitation de l'espace public

Freins potentiels à développer

- Montage et faisabilité de l'opération à affiner avec le bailleur. L'implication du bailleur dans la démarche et prépondérante pour aboutir au développement d'un projet démonstrateur pour ce secteur ;
- Implication et validation des habitants pour mener à bien ce type de démarche. L'accord des habitants (locataires et propriétaires) est nécessaire pour pouvoir intervenir sur les logements ;
- Viabilité du mode de gestion de la conciergerie de quartier.



3

Carentan-Les-Marais,
Manche

Secteur affecté par des
risques et nuisances



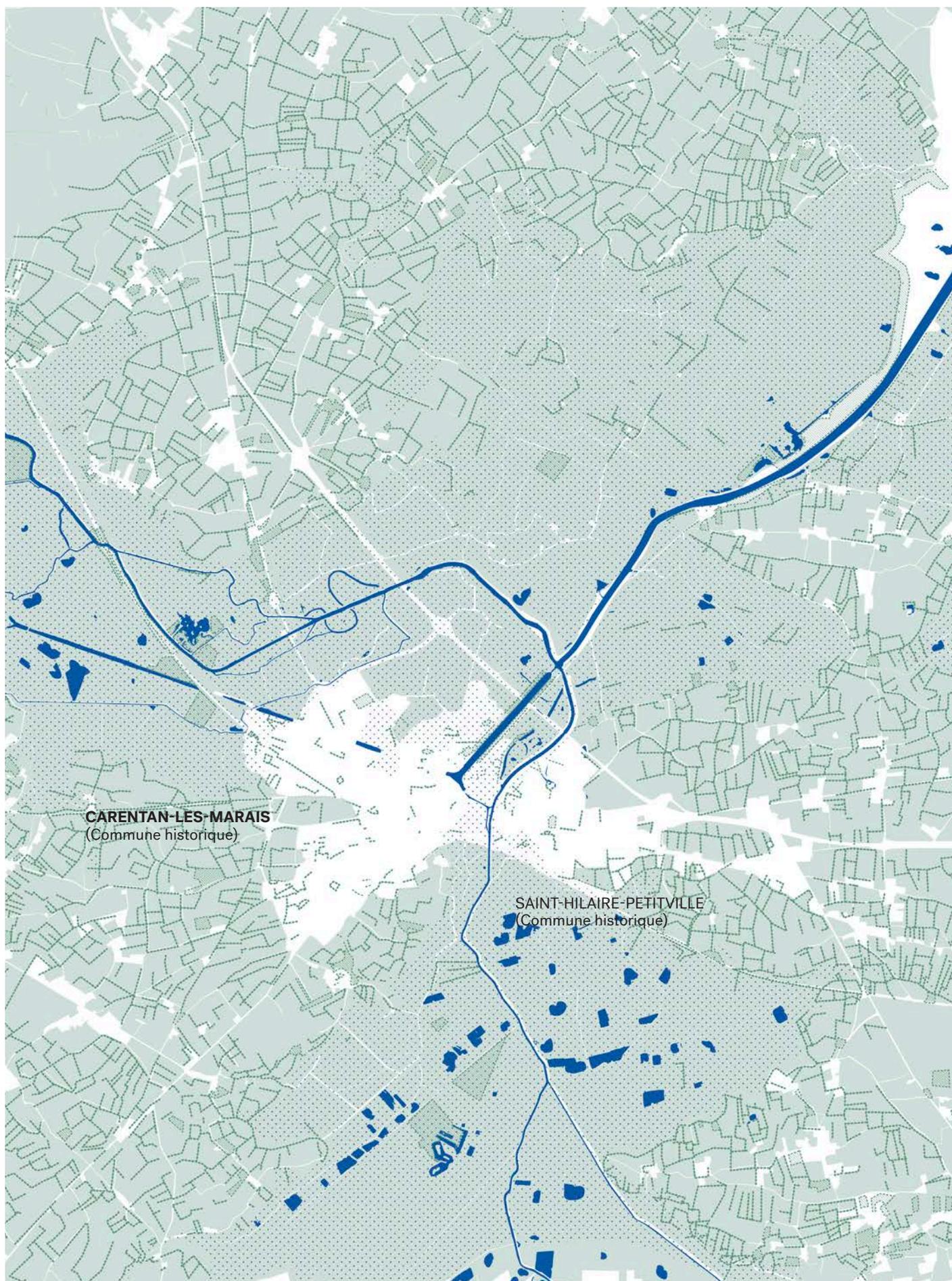
EMPRISE BÂTIE



CARENTAN-LES-MARAIS
(Commune historique)

SAINT-HILAIRE-PETITVILLE
(Commune historique)

EMPRISE PAYSAGÈRE



CARENTAN-LES-MARAIS
(Commune historique)

SAINT-HILAIRE-PETITVILLE
(Commune historique)

PORTRAITS D'HABITANTS



Carentan – Impasse de l'avenir

Le profil des occupants : Retraité âgé de 91 ans, cet ancien ouvrier qui travaillait à Cherbourg, habite avec femme, ancienne femme de ménage.

Le logement : Propriétaire d'une maison en bande de 4 pièces composée d'un jardin de 140 m², cet ancien ouvrier a fait construire sa maison en 1959.

La trajectoire résidentielle : Il souhaitait avec sa femme habiter à Carentan pour être à proximité de son emploi à Cherbourg. Il raconte qu'autrefois les relations entre voisins étaient plus fortes : « on se connaissait tous ».

Il regrette un peu l'arrivée de beaucoup de jeunes dans le quartier, mais affirme que c'est un quartier calme et qu'il n'y a « jamais un bruit plus haut que l'autre ». Ils ont une voiture mais explique qu'ils ne l'utilisent qu'une fois par semaine, pour aller faire les courses à l'Intermarché. Economiquement, il raconte qu'avant les dépenses étaient plus importantes en termes de déplacements, mais que du fait de leur grand âge, ils ne sortent plus beaucoup.

Les déplacements : les courses à l'Intermarché de la ville

Ce qu'ils apprécient : le côté agréable du quartier

Ce qu'ils regrettent : l'ancien côté amical du voisinage



Carentan – Rue Maréchal de Lattre de Tassigny

Le profil des occupants : La maison est occupée par une cette secrétaire de 39 ans résidant avec son mari web designer, et leur enfant de 11 ans.

Le logement : Locataires de cette maison en bande datant des années 2000, mesurant 90 m² (et 100 m² de jardin).

La trajectoire résidentielle : Ayant habités à Cergy-Pontoise quelques années, ils sont revenus à Carentan il y a 3 ans, car ils sont originaires de la ville et souhaitaient retrouver la Normandie.

Les déplacements : Elle travaille à Saint-Lô, et se déplace majoritairement en voiture. Ils font leurs courses à l'Intermarché de Carentan. Le week-end ils se baladent à Cherbourg, Saint-Lô ou Caen.

Economiquement, elle raconte qu'ils arrivent à s'en sortir avec leurs deux véhicules car son compagnon travaille de chez lui et limite ou regroupe ses déplacements. Elle apprécie que l'école soit proche, ayant un garçon de 11 ans.

Ce qu'ils apprécient : le manque d'animation dans le quartier, la population âgée



Carentan – Place Curie

Le profil des occupants : Cette assistante maternelle de 43 ans a deux enfants de moins de 15 ans.

Le logement : L'enquêté est locataire dans une maison jumelée (habitat social) de 83 m², avec un jardin de 60 m².

La trajectoire résidentielle : Cela fait 15 ans qu'elle habite dans ce logement, où elle travaille également. Précédemment résidente de Carentan, elle déménage de l'habitat collectif pour avoir un logement plus grand, ainsi qu'un jardin. Cette mère célibataire de 2 enfants possède une voiture qu'elle gare dans la rue.

Les déplacements : L'enquêté effectue ses courses en centre-ville de Carentan et se déplace au centre commercial de Cherbourg

Ce qu'ils apprécient : le calme

Ce qu'ils regrettent : le manque de propreté des rues du quartier, attitude irrespectueuse de certains habitants



Carentan – Rue de l'Yser

Le profil des occupants : L'enquêtée est assistante maternelle, son mari est chargé de projet dans la construction. Ils ont deux enfants en bas âge.

Le logement : Ils sont propriétaires d'une maison individuelle de 130 m², avec un jardin de 600 m² qu'ils font construire en 2010.

La trajectoire résidentielle : Le couple recherchait un logement grand, avec jardin et n'a pas trouvé d'autres terrains ailleurs qu'à Carentan. Pour eux, l'attrait de la nature et les grands espaces étaient indispensables, notamment pour le travail de madame : elle garde des enfants à la maison. Son mari travaille à Paris (et se déplace régulièrement pour le travail) et souhaitait donc être à proximité de la gare de Carentan. Elle utilise peu la voiture, mais explique qu'il est indispensable pour eux d'avoir deux voitures, malgré le coût : « avoir deux voitures c'est un budget ! ».

Les déplacements : Elle explique faire les courses à l'Intermarché de Carentan, et n'a pas le temps pour les loisirs.

Ce qu'ils apprécient : le calme, le fait d'être « à la ville et à la campagne en même temps », la surface de la maison et du jardin



Carentan – Rue de l'Yser

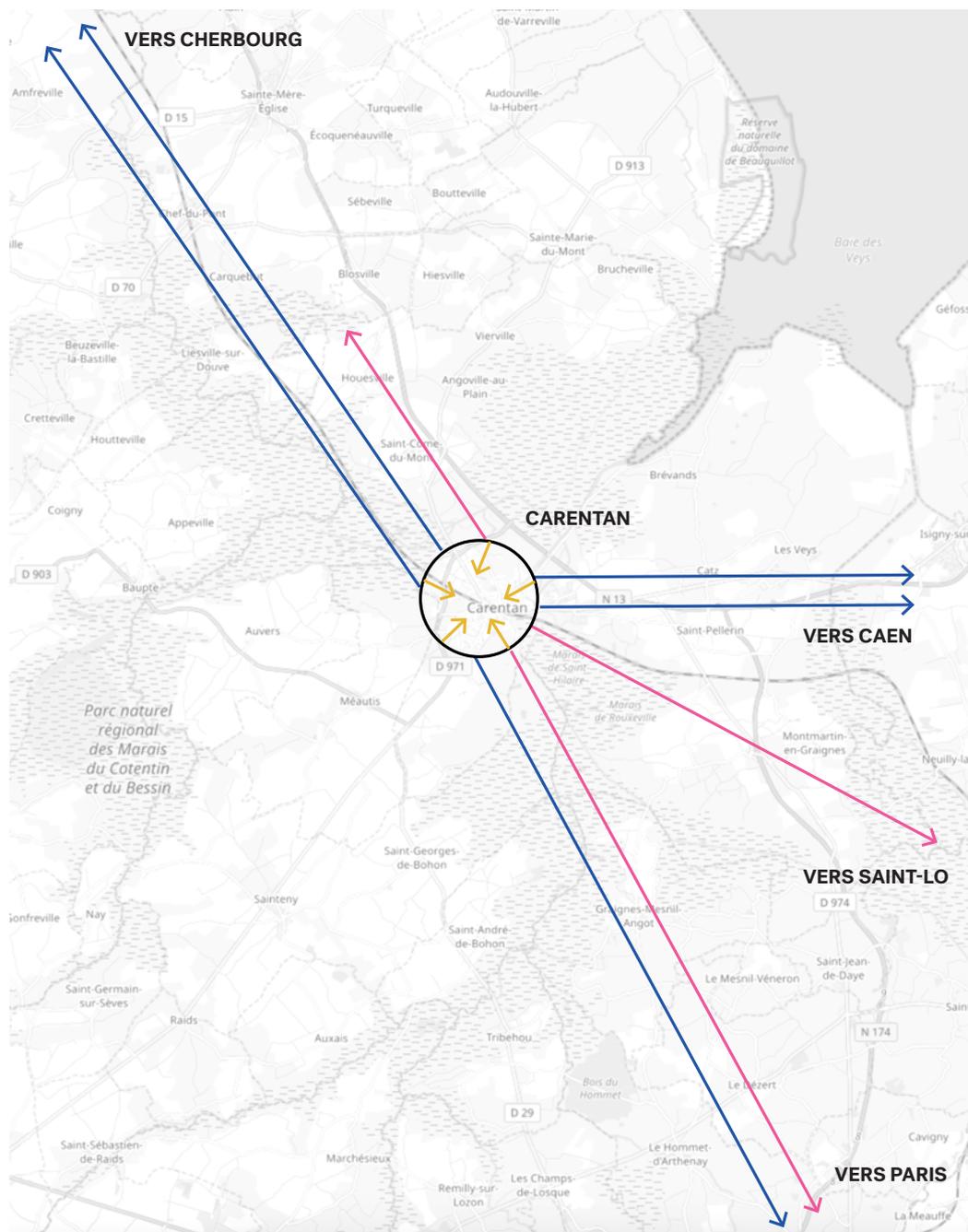
Le profil des occupants : Agée de 43 ans, cette professeur des écoles à Houesville occupe ce logement avec son compagnon au chômage.

Le logement : Locataire d'une maison individuelle datant de 2012 de 77 m² (composée d'un jardin de 100 m²), l'enquêté explique qu'elle est arrivée dans ce logement il y a 5 mois.

La trajectoire résidentielle : Elle souhaitait se rapprocher de son emploi à Houesville, mais n'a pas choisi le quartier dans lequel elle réside : « c'est surtout pour la maison, c'est la maison qui nous a plu ». Elle possède une voiture qu'elle utilise quotidiennement pour son travail.

Les déplacements : Elle se déplace majoritairement en voiture : les courses à Carentan, certains loisirs à Bayeux.

Ce qu'ils apprécient : le calme



Synthèse des déplacements des interviewés

- travail
- loisirs
- courses

PORTRAIT DE LA COMMUNE

Une commune nouvelle créée en 2016

La commune est créée le 1er janvier 2016, par la fusion de quatre communes, sous le régime juridique des communes nouvelles. Depuis 2018, la commune est composée de 12 communes déléguées, Carentan est le chef-lieu de la commune nouvelle. La commune nouvelle comprend trois communes historiques littorales (Brucheville, Brevands, Les Veys).

Le port de Carentan est relié à la mer par un canal.

Situation politique : Le maire de la commune nouvelle est Jean Pierre Lhonneur (Les Républicains), ancien maire de Carentan depuis 2008.

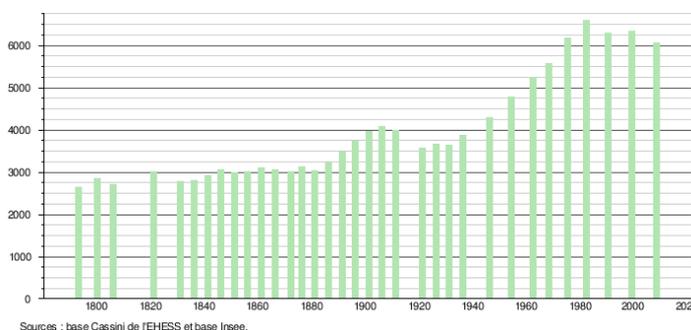


Une décroissance démographique et un vieillissement de la population

7 920 habitants en 2015

Carentan-les-Marais subit une décroissance démographique importante (-0,4%/an), supérieure à la moyenne normande (+0,2%/an) et à la moyenne intercommunale de la Baie du Cotentin (-0,1%/an). Cette décroissance est uniquement due au solde naturel. En effet, la commune compte une part importante des plus de 75 ans (14,5% de la population, contre 9,8% en Normandie).

La commune compte plus d'un tiers de retraités (37,7%), contre 24% dans la région.

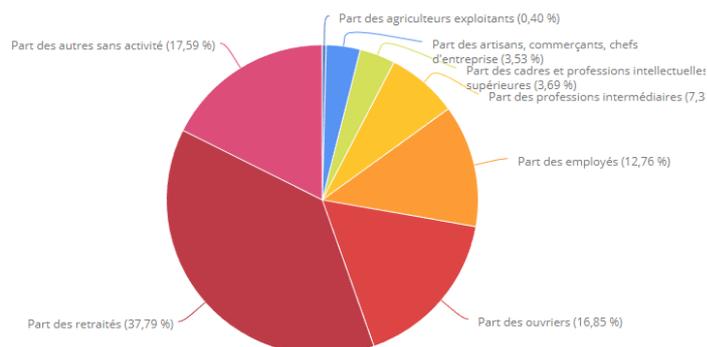


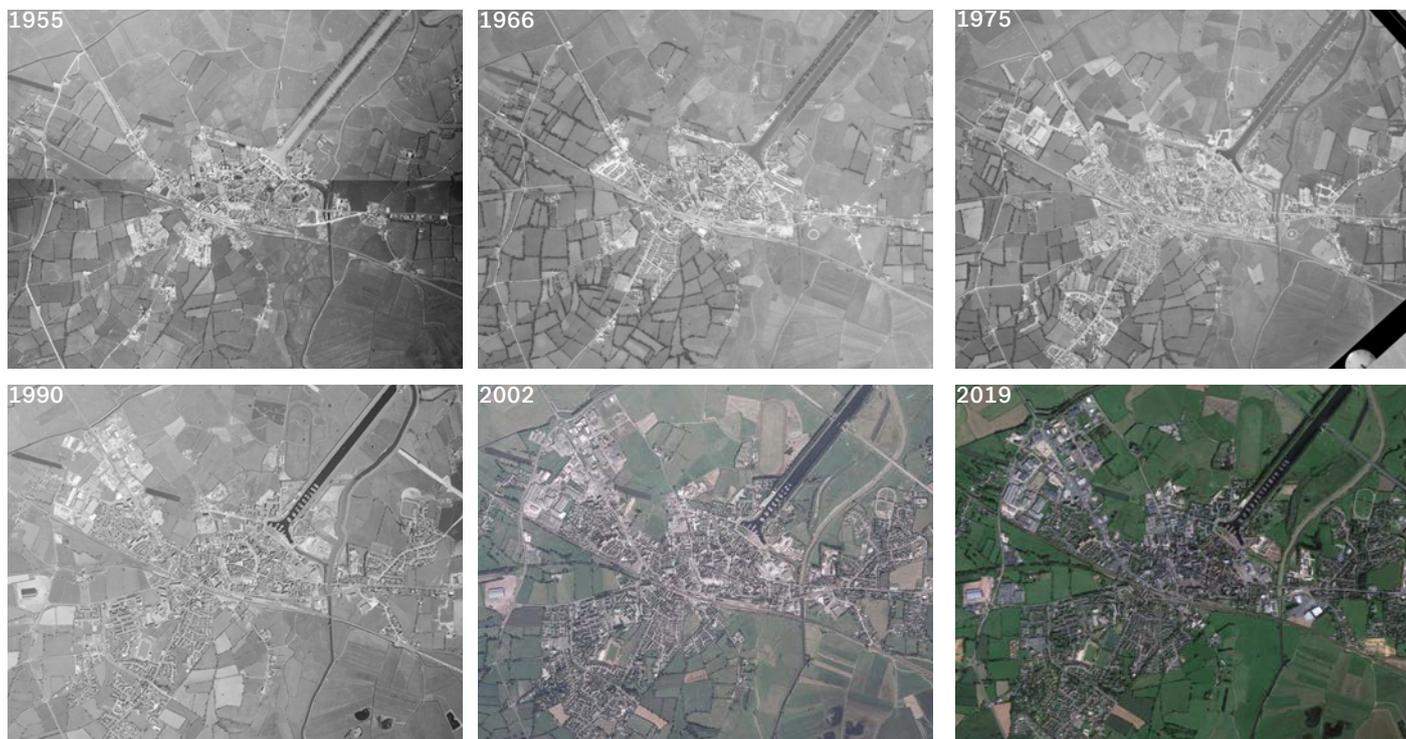
Une part importante de population fragile

Carentan-les-Marais présente un taux de pauvreté assez marquant (19%) en comparaison avec la communauté de communes (15,1%), le département (12,8%) et la région (13,9%).

Cette fragilité économique se retrouve également dans le taux de ménages fiscaux imposés (41,13%), contre plus de 53% pour la Normandie. Par ailleurs, la population de Carentan présente un niveau de revenu faible (17 634 €/UC/an) et un taux de bas revenus plus important (28,25%), par rapport aux moyenne régionales (20 087 €/UC/an et 21,29%).

La commune présente une part importante d'ouvriers (16,85% en 2012), ainsi que dans le taux de chômage important (environ 16% pour les iris Centre Ancien et le Bocage Sud), par rapport à la moyenne régionale (14%).





		Centre Ancien (Code iris : 500990101)	Le Bocage Sud (Code iris : 500990102)	Carentan-les-Marais	CC de la Baie du Cotentin	Manche	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
POPULATION	Population en 2015	2 092	2 001	7 920	23 326	499 287	3 339 131	
	Part des 65 ans ou plus en 2015	28,1 %	22,4 %	24,7 %	23,6 %	22,9 %	19,5 %	
	Part des 75 ans ou plus en 2015	18,0 %	10,8 %	14,5 %	12,8 %	12,1 %	9,8 %	Viellissement relatif >= à 11,11%
	Variation moyenne de la pop 2010 à 2015 par an (due solde migratoire)	<i>Aucune donnée</i>		-0,4 (0,0)	-0,1 (0,2)	0,0 (0,1)	0,2 (-0,1)	

Données démographie

source : INSEE

		Centre Ancien (Code iris : 500990101)	Le Bocage Sud (Code iris : 500990102)	Carentan-les-Marais	CC de la Baie du Cotentin	Manche	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
REVENUS	Taux de pauvreté en 2015	<i>Aucune donnée</i>		19 %	15,1 %	12,8 %	13,9 %	
	Part des ménages fiscaux imposés (en 2014 pour les IRIS et 2015 pour les autres données)	<i>Aucune donnée</i>		41,13 %	45,06 %	50,18 %	53,06 %	
	Taux de bas revenus déclarés au seuil de 60 % (en 2014 pour les IRIS et 2015 pour les autres données)	<i>Aucune donnée</i>		28,25 %	23,95 %	20,23 %	21,29 %	Fragilité économique relative >= 20,00%
	Médiane du revenu disponible par unité de consommation en 2015, en euros	<i>Aucune donnée</i>		17 634	18 624	19 758	20 087	

Données socio-économiques

source : INSEE

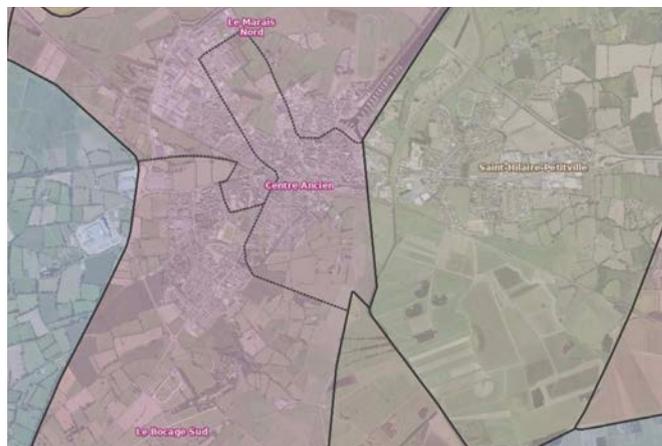
PORTRAIT DE LA COMMUNE

Une utilisation de la voiture plus importante dans les quartiers pavillonnaires que dans le centre ville

La ville est dotée d'une gare ferroviaire sur la ligne Cherbourg-Caen-Paris et est traversée par les RN 13 et RN 174.

La part des résidents sans voiture est de 19,4% à Carentan-les-Marais (contre 15,7% dans la région). Cette tendance est plus marquée sur le centre de Carentan (30%), mais moindre sur les quartiers pavillonnaires du Bocage Sud (17,5%). La part des résidents ayant deux voitures ou plus est faible, 15,1% pour Centre Ancien et 30,2% pour Bocage Sud par rapport à la moyenne normande (37,5%). Néanmoins, la voiture reste le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail (80,7%). La part des actifs utilisant la marche à pied n'est pas négligeable à l'échelle de Carentan (8,8%), moyenne supérieure à la moyenne normande (6,4%).

Les Carentanais interrogés vont jusqu'à Caen, Cherbourg ou Saint-Lô pour les loisirs et favorisent Carentan pour les courses alimentaires.



Contour IRIS - sources © IGN, Géoportail

Une ville pavillonnaire, fortement locative, avec une part importante de logements vacants

La commune de Carentan compte une part de logements individuels importante (69,9%), supérieure à la moyenne régionale (58,3%) mais inférieure à la moyenne départementale (79,5%). De surcroît, l'iris Bocage Sud, se distingue avec un taux de logement individuel largement supérieur à la moyenne communale (87,9%). L'iris Centre Ancien présente une part de logement individuel plus faible (50,3%), s'expliquant par le caractère historique de la zone.

Le Centre Ancien et le quartier Bocage Sud possèdent une grosse minorité de résidences HLM (resp. 15,1% et 30,2%), part néanmoins inférieure aux moyennes intercommunale (40,7%), départementale (40,9%) et régionale (37,5%).

Manche Habitat gère le parc locatif HLM de Carentan, dont certains pavillons en bande construits dans les années 1980.

En outre, Carentan est fortement touché par la vacance résidentielle et notamment le Centre Ancien avec 30 % de vacance. Le Bocage Sud présente quant à lui 17,5% de vacance. Ces deux moyennes sont supérieures à la moyenne régionale (15,7%).

un prix immobilier dans un département au prix relativement bas

L'immobilier est accessible (1341€/m² en moyenne) et proche de la moyenne départementale (1441€/m²).

Prix moyen de l'immobilier dans la Manche :

- Prix moyen par appartement : 1 592€/m²
- Prix moyen pour une maison : 1 441€/m²

Prix au m² Loyer au m²

Prix immobilier à Carentan (50500)

Estimations de prix MeilleursAgents au 1 mars 2019. [Comprendre nos prix](#)



Prix m² moyen
1 549 €
de 904 € à 2 111 €

Indice de confiance ●●●●●



MAISON

Prix m² moyen
1 304 €
de 761 € à 1 778 €

Indice de confiance ●●●●●

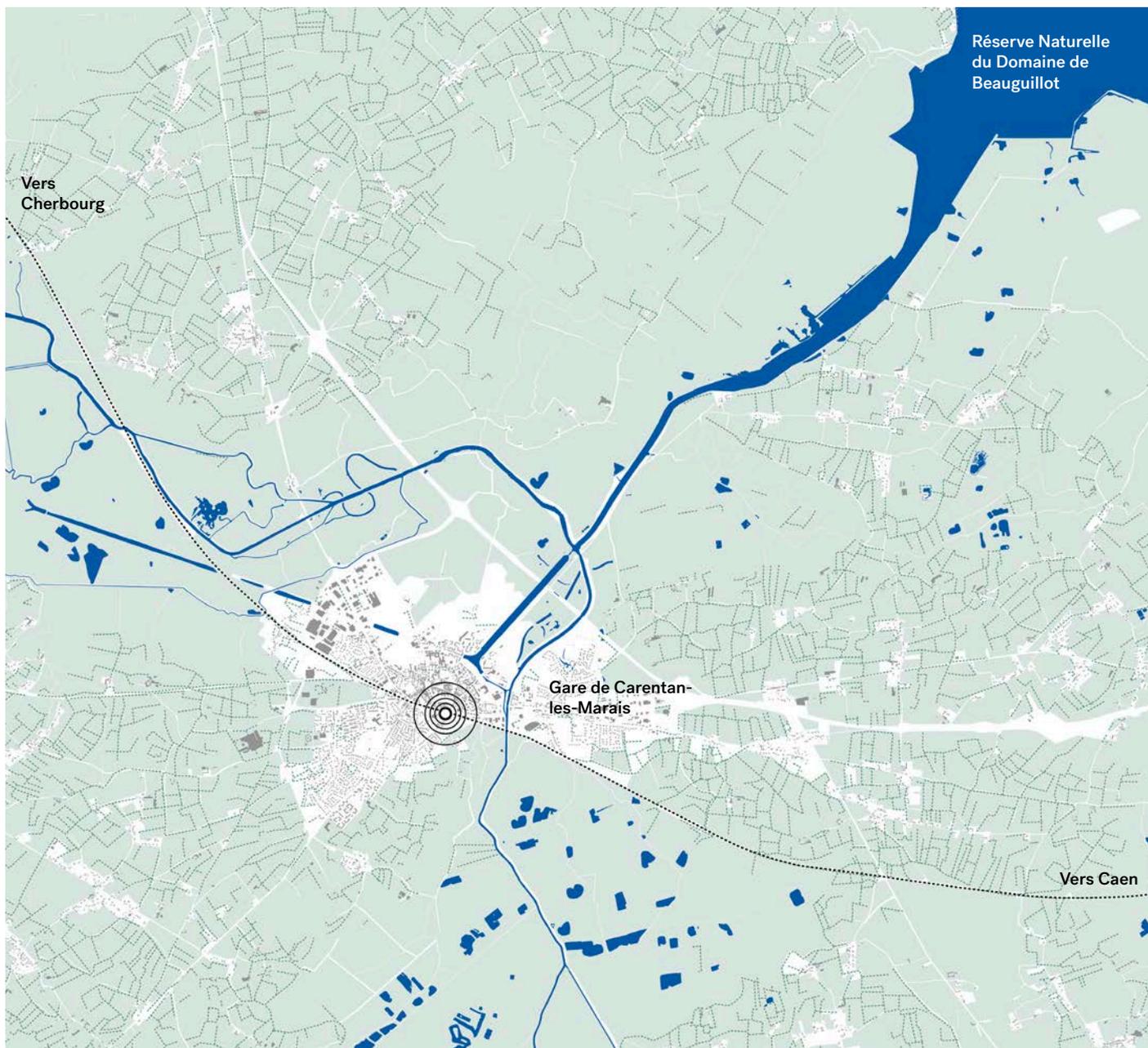
		Centre Ancien (Code iris : 500990101)	Le Bocage Sud (Code iris : 500990102)	Carentan-les-Marais	CC de la Baie du Cotentin	Manche	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
DEPLACEMENT	Distance moyenne domicile-travail							Quartile le plus défavorable >= 14,36 km
	Part des résidents n'ayant pas de voiture en 2015	30,0%	17,5%	19,4%	13,1%	12,5%	15,7%	
	Part des résidents ayant deux voitures ou plus en 2015	15,1%	30,2%	29,80	40,70	40,90	37,5%	

Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail 2015	Deux roues	Aucune donnée	3,1%	3,0%	2,9%	2,7%	
	Transports en commun		2,3%	2,1%	2,7%	6,7%	
	Marche à pied		8,8%	6,1%	6,2%	6,4%	
	Pas de transport		5,1%	6,8%	6,1%	4,9%	
	Voiture, camion, fourgonnette		80,7%	82,0%	82,0%	79,3%	

Données mobilité
source : INSEE

LOGEMENT	Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2015	39,1 %	46,2 %	49,4 %	64,3 %	62,9 %	58,3 %	Taux de propriétaire >= à 70%
	Taux de logement individuel (maison) en 2015	50,3 %	87,9 %	69,9 %	86,6 %	79,5 %	58,5 %	
	Part des logements vacants en 2015	30,0 %	17,5 %	19,4 %	13,1 %	12,5 %	15,7 %	
	Part des résidences HLM en 2015	15,1 %	30,2 %	29,8 %	40,7 %	40,9 %	37,5 %	

Données habitat
source : INSEE



Forces

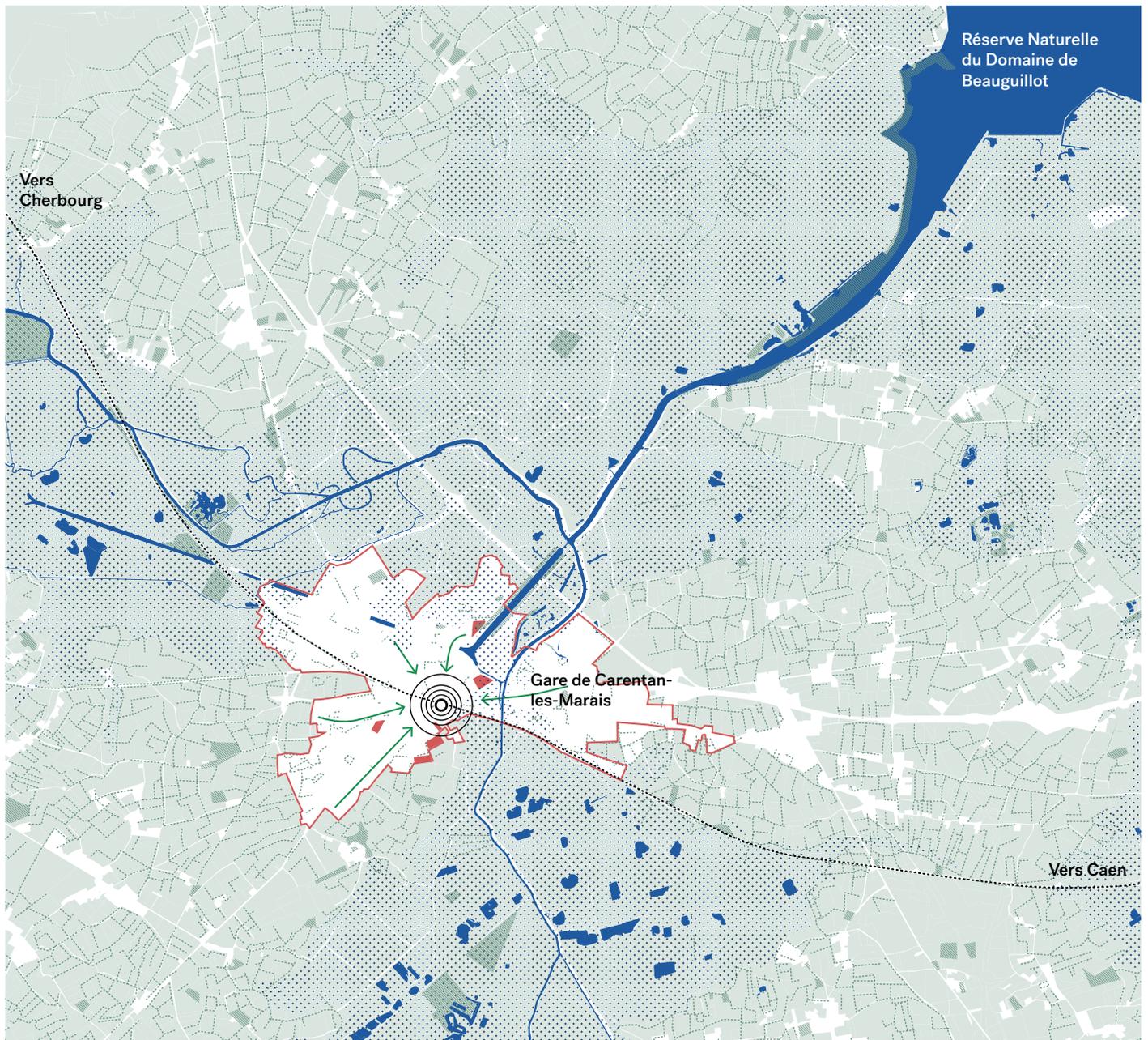
- Présence d'une marina et proximité de la mer.
- Prix du marché accessible.
- Ville moyenne bien connectée à l'agglomération caennaise (train, autoroute).
- Ville et quartiers pavillonnaires "à l'échelle piétonne".
- Paysage de marais à forte valeur environnementale.

Faiblesses

- Décroissance démographique et vieillissement.
- Ville pavillonnaire, fortement locative.
- Part non négligeable d'une population fragile.

Menaces

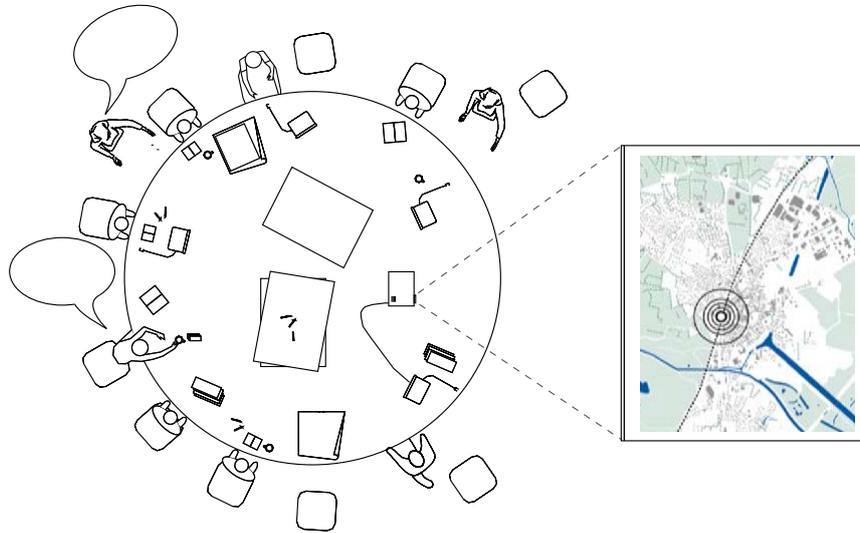
- Risques d'inondation croissant avec le changement climatique ?
- Poursuite d'une urbanisation pavillonnaire excentrée et à faible valeur ajoutée ?



Oportunités

- Potentiel de densification à proximité du coeur de ville.
- Cadre environnemental à valoriser.
- Potentiel de développement du télétravail pour les pendulaires.
- Fort potentiel de développement des mobilités douces.

INTENTIONS URBAINES



Des quartiers adaptés au PPRI

Penser la gestion de l'eau comme un moteur de développement du territoire : imaginer une architecture et des espaces publics singuliers, intégrant les risques.

Mode d'action

Réalisation d'une charte pour la qualité des lotissements pavillonnaires et définissant des règles et principes pour la transformation des quartiers existants et des constructions nouvelles (notamment sur les espaces publics ou communs). Ce document sera réalisé avec l'aide d'un concepteur / AMO et pourra être annexé au PLUI.

Développer une expertise au sein de la commune/l'intercommunalité dans le domaine de la construction en zone de risque nature afin d'utiliser la contrainte comme levier d'innovation.

Réaménagement et valorisation progressive des espaces publics au sein des lotissements existants.

Développer un projet démonstrateur

Porter les ambitions de la ville en termes de développement durable et de qualité urbaine et architecturale à travers un projet démonstrateur sur le site rue de Gloria.

Mode d'action

Accompagnement par un AMO ou architecte conseil tout au long du processus de projet.

Organisation d'un appel à projets permettant d'attirer des opérateurs et développer un projet ambitieux.

Utiliser ce projet comme exemple pour sensibiliser les opérateurs locaux aux ambitions urbaines et environnementales portées par le territoire.

Développer les mobilités douces

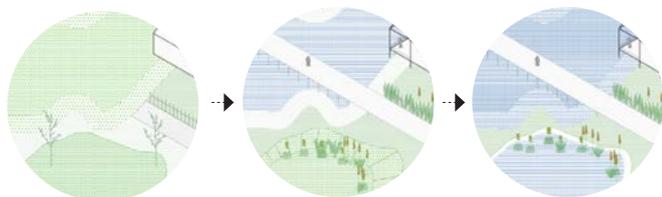
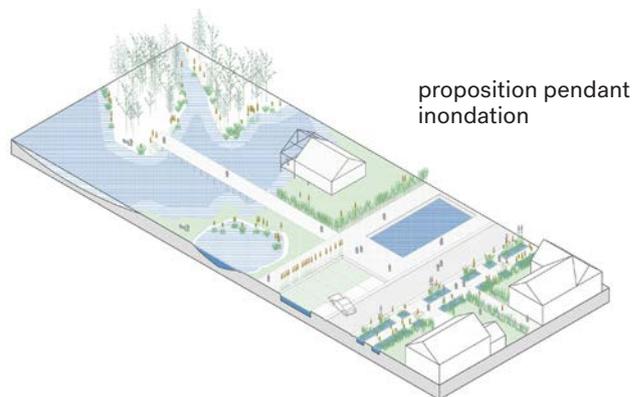
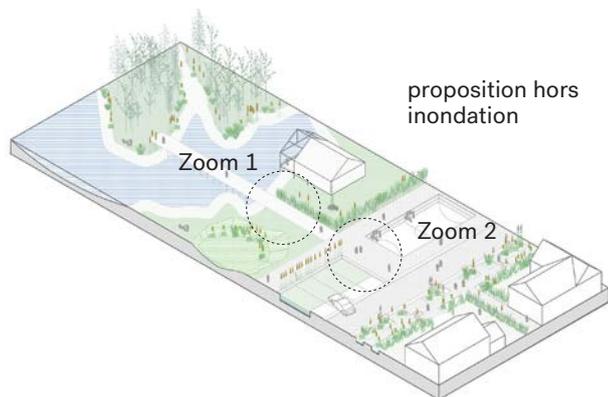
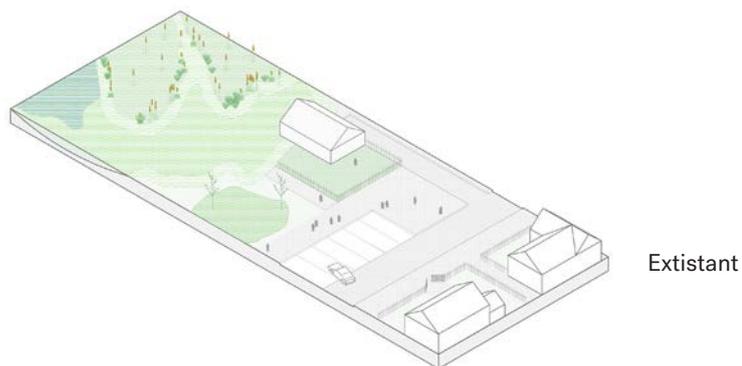
Développer les mobilités douces à travers la ville en créant un parcours piétons-cycle à travers les lotissements, le centre-ville et les marais.

Mode d'action

Lancement d'une étude permettant de définir les tracés.

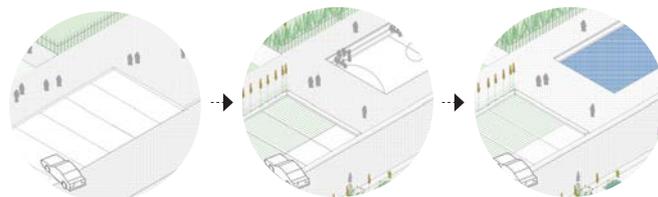
Aménagements légers de cheminements valorisant les paysages spécifiques en lien avec l'eau. Un travail de signalétique devra accompagner l'aménagement de ces espaces.

INTENTIONS PAYSAGÈRES



Zoom 1 Existant

Zoom 1 Proposition



Zoom 2 Existant

Zoom 2 Proposition

Proposition hors inondation

- Renforcement de la strate arborée avec des forêts alluviales.
- Espaces récréatifs en creux (capables de retenir l'eau en cas d'inondation).
- Des bassins de rétention aux formes naturelles plantés de prairies humides.

Proposition pendant inondation

- Des cheminements permettant de circuler durant les inondations.
- Des clôtures "noues" retiennent l'eau.
- Des sols qui infiltrent l'eau au maximum.



DES QUARTIERS AMBITIEUX ET DURABLES



Existant

Quartier pavillonnaire en construction



Proposition

Qualité architecturale et espace public adapté

Freins potentiels à développer

- Difficultés à attirer des opérateurs pour développer un projet ambitieux et démonstrateur ;
- Financement à prévoir pour la réalisation du projet de cheminements doux ;
- Projet sur le long terme pour requalification des espaces publics des quartiers d'habitat ;
- Nécessité de monter en compétence du territoire sur la question de l'urbanisation spécifique en zone de risque.



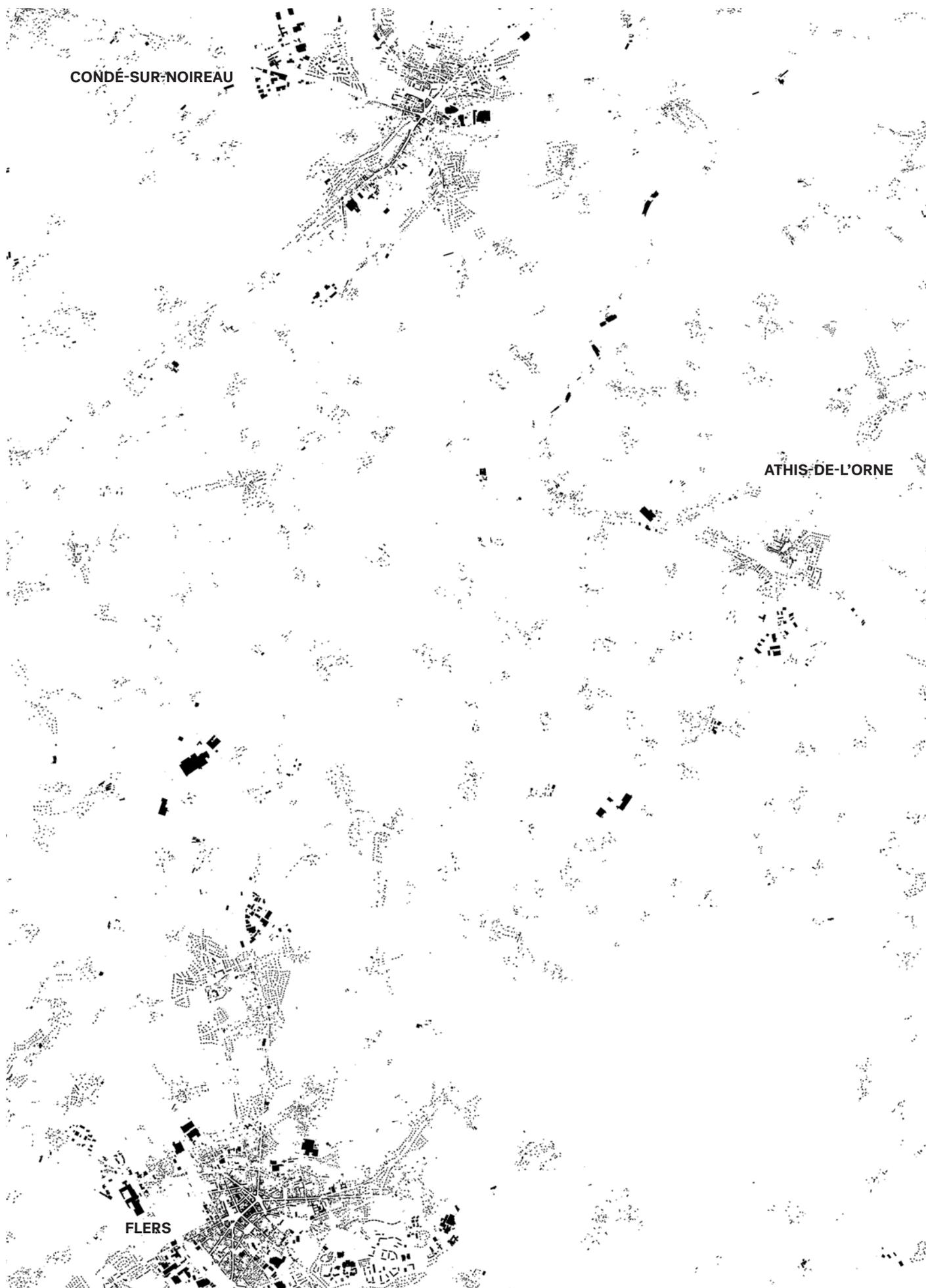
4

Flers - Athis,
Orne

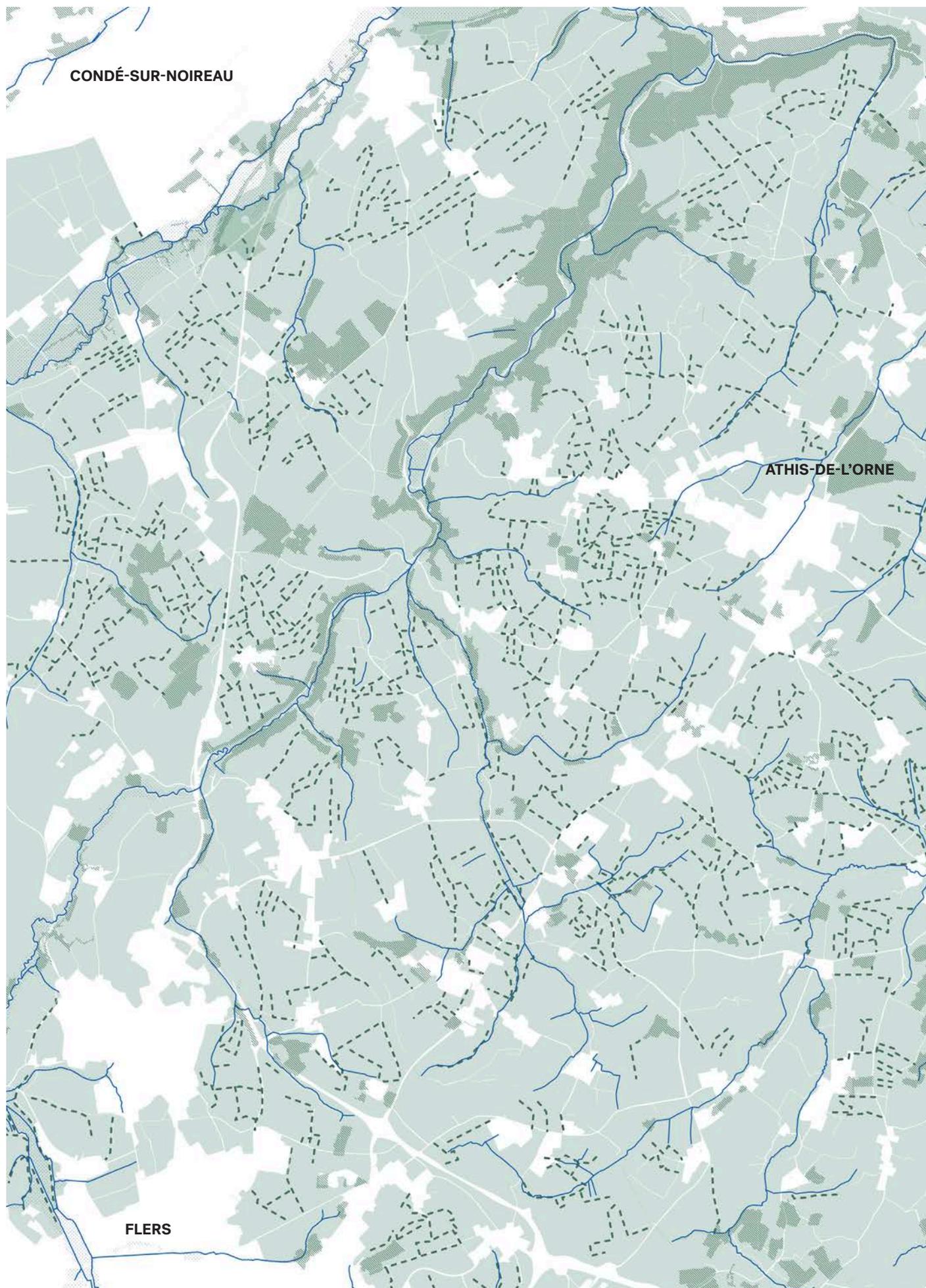
Phénomènes
d'étalement en relation
avec une ville moyenne



EMPRISE BÂTIE



EMPRISE PAYSAGÈRE



PORTRAITS D'HABITANTS



Athis - Les Terriers

Le profil des occupants :

L'enquêté a 48 ans et est en recherche d'emploi, anciennement aide soignante. Son mari est chauffeur-livreur à Tinchebray. Le couple a deux enfants.

Le logement : Elle est propriétaire avec son mari d'une maison individuelle datant de 1976, de 86 m² et un jardin de 1000 m².

La trajectoire résidentielle : Ils habitent à Athis depuis 19 ans. Précédemment résident à Flers, ils deviennent primo accédant pour se rapprocher de l'emploi d'aide-soignante de madame de l'époque (à Athis).

Ils apprécient le calme du quartier ainsi que la proximité avec les commerces : « il y a tout ce qu'il faut ».

Les déplacements : Elle explique ne pas utiliser la voiture pour les courses, « on fait marcher les commerces du bourg ». Elle va à Flers une fois par semaine pour faire le plein d'essence et pour voir de la famille, ainsi qu'à Athis pour les courses (à pied). Ils possèdent deux voitures mais explique qu'elle se déplace beaucoup à pied. Son mari va travailler en voiture quotidiennement.

Ce qu'ils apprécient : le calme, la proximité des commerces, la maison de plain-pied



Athis - Lotissement des Terriers

Le profil des occupants : Ce maçon de 45 ans habite seul.

Le logement : Il occupe une maison individuelle datant de 2001. Ayant une surface de 100 m² et un jardin qu'il estime à 40m², il précise que c'est son patron qui a construit la maison et qu'il y est locataire depuis 2001. Il dit : « je ne suis pas dans la perspective d'achat pour le moment ».

La trajectoire résidentielle : Né à Flers et habitant précédemment à Athis avec son e femme, il souhaitait rester à Athis et rester à proximité de son emploi. Il apprécie la taille de sa maison, avec 4 chambres et son plancher chauffant. Il ne trouve pas d'inconvenant à sa maison. Il apprécie également le calme de son quartier, la proximité du bourg et des commerces.

Les déplacements : Il précise aller à son travail à pied ou en voiture pour certains chantiers. Il fait ses courses à Flers, dans des grandes surfaces comme Lidl et pratique la chasse dans les alentours d'Athis. Il possède une camionnette.

Ce qu'ils apprécient : le calme, la proximité des commerces, le confort de sa maison.



Athis - Allée des vikings

Le profil des occupants : Cette retraitée (ex-assist maternelle) de 72 ans habite cette maison avec son compagnon, anciennement ouvrier à l'ancienne usine Valéo à Condé-sur-Noireau.

Le logement : Elle est locataire d'une maison en bande de 3 pièces des années 1970, avec une parcelle de jardin de 100 m².

La trajectoire résidentielle : Elle occupe ce logement social, appartenant à la Sagim depuis 40 ans. Elle explique être arrivée dans le quartier par hasard, mais habitait déjà précédemment à Athis.

Elle aime son quartier et sa maison, qu'elle qualifie d'agréable : « on s'entend bien, il y a des familles et des personnes âgées, c'est agréable ». Possédant deux voitures, elle explique que c'est obligatoire et plus pratique.

Les déplacements : Ses déplacements sont limités à Athis où elle retrouve certains amis ou à Flers pour les courses. Elle avoue néanmoins ne pas sortir souvent avec son mari.

Ce qu'ils apprécient : le côté agréable du quartier



Athis - Chemin Vert

Le profil des occupants :

L'enquêté est aide à domicile, elle a 58 ans et habite seule.

Le logement : Elle est locataire d'une maison en bande des années 1970 de 50 m² et d'un jardin de 20 m².

La trajectoire résidentielle :

Elle occupe ce logement social, appartenant à la Sagim depuis moins d'un an. L'enquêté est arrivée dans le quartier car elle souhaitait une maison de plain-pied, plus petit et plus pratique. Elle a toujours vécu à Athis. Elle habitait auparavant dans un logement collectif.

Elle apprécie le quartier calme. Elle possède une voiture, qu'elle gare dans la rue à côté de son logement.

Les déplacements : Elle se déplace à Athis pour faire ses courses. Elle travaille sur l'ensemble des alentours d'Athis.

Ce qu'ils apprécient : le calme du quartier



Athis - Allée des vikings

Le profil des occupants : Cette retraitée dynamique de 72 ans effectuait anciennement la profession d'opérateur régleur sur presse à l'usine Faurecia de Flers. Son mari était ouvrier à Condé-sur-Noireau.

Le logement : Une maison en bande des années 1960, composée de 3 pièces et d'un jardin de 40 m².

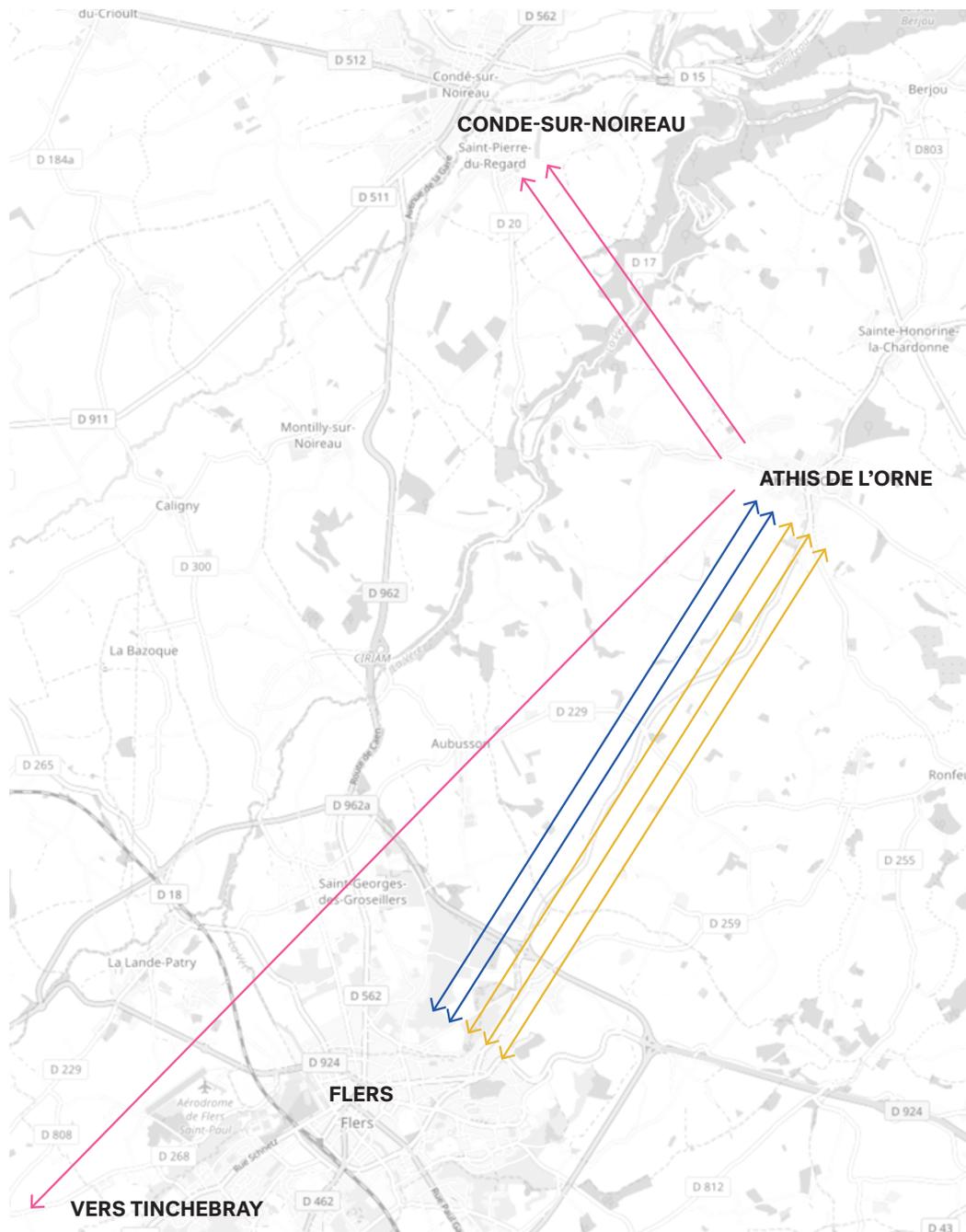
La trajectoire résidentielle : Cette retraitée est locataire depuis 43 ans avec son mari du logement appartenant à la Sagim. Elle explique qu'elle désirait un pavillon vers Athis, et qu'ils ont « trouvé leur bonheur ici ». Avec son mari, ils désiraient avoir un jardin et un logement plus grand. Elle estime que sur les 31 pavillons, il y a 8 propriétaires.

Elle est satisfaite de son logement qu'elle qualifie de « très bien conçu pour l'âge de la maison, malgré une mauvaise isolation contre le froid ». L'enquêtée apprécie le quartier, en expliquant qu'avec les voisins : « c'est chacun chez soi, mais qu'ils sont là si on a besoin ».

Ils possèdent deux voitures. L'enquêtée explique être très occupée et très active. Elle utilise majoritairement la voiture.

Les déplacements : les courses à Flers, loisirs à Flers et ses alentours.

Ce qu'ils apprécient : le côté agréable du quartier.



Synthèse des déplacements des interviewés

- travail
- loisirs
- courses

PORTRAIT DE LA COMMUNE

Situation urbaine et politique

Athis - Val de Rouvre est situé à 9,5km au nord-est de Flers sur la D25 qui relie Athis à Flers et à 8,5km au sud-est de Condé-sur-Noireau.

Ces trois communes fonctionnent dans un triangle.

Elle est créée le 1er janvier 2016 par la fusion de huit communes, sous le régime juridique des communes nouvelles dont Athis-de-l'Orne devient le chef-lieu. Les communes d'Athis-de-l'Orne, Bréel, La Carneille, Notre-Dame-du-Rocher, Ronfeugerai, Ségrie-Fontaine, Taillebois et Les Tourailles deviennent des communes déléguées.

Situation politique : Le maire de la commune nouvelle est Alain Lage (ancien cadre de l'industrie automobile, sans étiquette politique), ancien maire d'Athis-de-l'Orne depuis 2008.



Une population vieillissante dans une zone en décroissance démographique

4 275 habitants en 2016

Flers encore plus qu'Athis-Val de Rouvre perd de sa population entre 2010 et 2015 (-0,7 pour Flers et -0,2 pour Athis). Cette perte de population est également due à un solde migratoire négatif (-0,6 pour Flers et -0,1 pour Athis). Paradoxalement, Athis gagne sur la même période un peu moins de 100 logements et Flers près de 158 logements.

Notre zone d'étude linéaire présente une part de 65 ans et plus importante en comparaison avec la Normandie, en particulier sur notre zone d'étude située à l'Est de Flers (Saint Sauveur 28,3% et La Planchette 25,3%) et dans une moindre mesure sur Athis-Val de Rouvre (21,8%). Il faut néanmoins rappeler que l'Orne est un département qui présente un taux élevé des plus de 65 ans (23,6%).

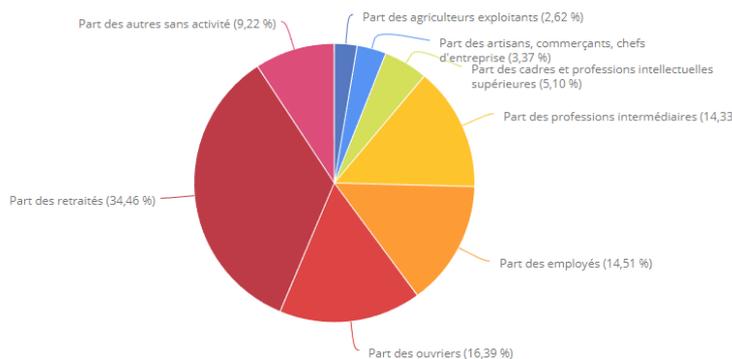


Un périurbain moins défavorisé socialement à mesure que l'on s'éloigne de Flers

Dans l'ensemble, Athis-Val de Rouvre se porte mieux que la commune de Flers en termes économiques, avec un taux de pauvreté (11,4%) beaucoup plus faible que Flers (25,2%), mais aussi que la Normandie (13,9%).

Athis-Val de Rouvre concentre deux fois moins de bas revenus que Flers (16,46% contre 36,19%). Flers affiche également une médiane du revenu disponible largement inférieure à Athis-Val de Rouvre (16 810 €/UC/an, contre 19 734 €/UC/an) et à la Normandie (20 087€/UC/an).

Dans le même sens, le taux de chômage affecte plus vigoureusement Flers qu'Athis (7,8%) qui est largement en deçà de la moyenne normande (14%).



Catégorie socio-professionnelle en 2015, Athis-Val de Rouvre

1966



2018



		Saint Sauveur (Code iris : 611690301)	La Planchette (Code iris : 611690101)	La G�eroudi�re (Code iris : 611690302)	Flers	Athis-Val de Rouvre	CA Flers Agglo	Orne	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
POPULATION	Population en 2015	2 761	2 242	1643	14 852	4 295	54 445	286 618	3 339 131	
	Part des 65 ans ou plus en 2015	28,3 %	25,3 %	8,6 %	24,2 %	21,8 %	23,2 %	23,6 %	19,5 %	
	Part des 75 ans ou plus en 2015	16,1 %	15,7 %	3,6 %	13,8 %	11,5 %	12,2 %	12,5 %	9,8 %	Vieillessement relatif >= à 11,11%
	Variation moyenne de la pop 2010 à 2015 par an (due solde migratoire)	Aucune donnée			-0,7 (-0,6)	-0,2 (-0,1)	-0,3 (-0,2)	-0,3 (-0,3)	0,2 (-0,1)	

Données démographie

source : INSEE

		Saint Sauveur (Code iris : 611690301)	La Planchette (Code iris : 611690101)	La G�eroudi�re (Code iris : 611690302)	Flers	Athis-Val de Rouvre	CA Flers Agglo	Orne	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
REVENUS	Taux de pauvreté en 2015				25,2 %	11,4 %	15,9 %	16,1 %	13,9 %	
	Part des ménages fiscaux imposés (en 2014 pour les IRIS et 2015 pour les autres données)	51,25 %	51,63 %		39,80 %	51,44 %	47,39 %	48,53 %	53,06 %	
	Taux de bas revenus déclarés au seuil de 60 % (en 2014 pour les IRIS et 2015 pour les autres données)	23,70 %	22,87 %		36,19 %	16,46 %	23,51 %	23,13 %	21,29 %	Fragilité économique relative >= 20,00%
	Médiane du revenu disponible par unité de consommation en 2015, en euros	18 816,7	19 027,5	11 494,0	16 810	19 734	18 989	19 060	20 087	

EMPLOI	Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2015	15,2 %	15,6 %	46,9 %	22,5 %	7,8 %	13,7 %	13,5 %	14 %	
--------	---	---------------	---------------	---------------	--------	--------------	--------	--------	------	--

Données socio-économiques

source : INSEE

PORTRAIT DE LA COMMUNE

Un monopole de la voiture pour les résidents des zones pavillonnaires

Flers étant une commune plus urbanisée, le taux de résidents n'ayant pas de voiture est plus fort que sur Athis (23,5% à Flers, 6,7% à Athis, contre une moyenne régionale de 15,7%). Dans la même tendance, la part des résidents ayant deux voitures ou plus est très forte à Athis (50,3%) par rapport à la Normandie (37,5).

La voiture est le moyen de transport le plus utilisé par les résidents d'Athis (87,2%).

Les déplacements des habitants d'Athis sont plutôt polarisés vers Flers et Condé-sur-Noireau

Un mitage pavillonnaire le long des routes

avec une vacance résidentielle plus importante que sur le reste du département

Concernant la part des ménages propriétaires, deux tendances se distinguent : l'iris Saint-Sauveur et Athis comptent une part de propriétaires assez importante (resp. 61,5% et 75,9%) et supérieure à la moyenne régionale (58,3%). En parallèle, l'iris La Planchette présente une grosse minorité de propriétaires (42,8%).

La majorité des logements sur Athis sont des logements individuels (94,6%). Sur le secteur Saint Sauveur, situé à l'Est de Flers, une bonne partie des logements sont individuels (67,1%), et cette moyenne est largement supérieure à la moyenne normande (58,5%).

Concernant la part des logements vacants, Flers présente une

part non négligeable (14,6%), moyenne qui est largement supérieure à la moyenne régionale (7,9%). Les zones étudiées et en particulier l'iris La Planchette, au Nord-Est de Flers est beaucoup plus touchée par ce phénomène (19,8%). Dans une moindre mesure, Athis est relativement assez touché également (10%). Cependant, il faut noter qu'à une échelle plus large, l'Orne présente un taux de logement vacants supérieur à la moyenne régionale (11% contre 7,9%).

Un prix immobilier globalement bon marché

Notamment à Flers

Prix moyen de l'immobilier dans l'Orne :

- Prix moyen par appartement : 1 151€/m²

- Prix moyen pour une maison : 1 112€/m²

Prix immobilier à Athis-de-l'Orne (61430)

Estimations de prix MeilleursAgents au 1 mars 2019. [Comprendre nos prix](#)



Prix immobilier à Flers (61100)

Estimations de prix MeilleursAgents au 1 mars 2019. [Comprendre nos prix](#)



		Saint Sauveur (Code iris : 611690301)	La Planchette (Code iris : 611690101)	La Gérardière (Code iris : 611690302)	Flers	Athis-Val de Rouvre	CA Flers Agglo	Orne	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
DEPLACEMENT	Distance moyenne domicile-travail									Quartile le plus défavorable >= 14,36 km
	Part des résidents n'ayant pas de voiture en 2015	18,0 %	17,7 %	34,4 %	23,5 %	6,7 %	13,2 %	13,5 %	15,7 %	
	Part des résidents ayant deux voitures ou plus en 2015	25,6 %	17,5 %	8,3 %	22,1 %	50,3 %	39,6 %	38,5 %	37,5 %	

Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail 2015	Deux roues	Aucune donnée	2,6%	2,2%	2,2%	2,6%	2,7%	
	Transports en commun		3,7%	0,6%	1,5%	2,2%	6,7%	
	Marche à pied		12,1%	4,4%	6,2%	7,0%	6,4%	
	Pas de transport		4,4%	5,7%	5,2%	7,2%	4,9%	
	Voiture, camion, fourgonnette		77,2%	87,2%	85,0%	81,0%	79,3%	

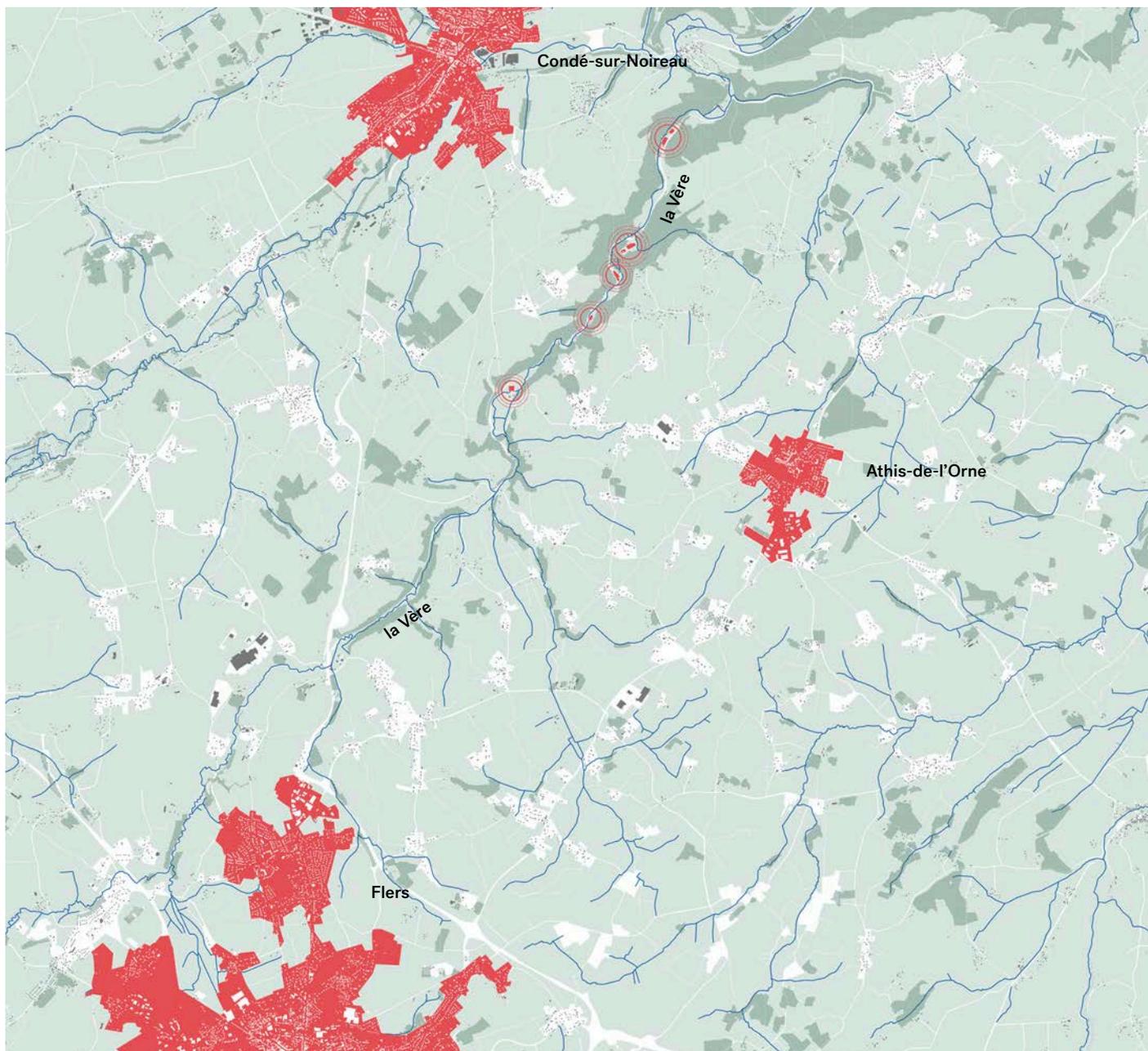
Données mobilité

source : INSEE

LOGEMENT	Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2015	61,5 %	42,8 %	0,0 %	41,6 %	75,9 %	64,5 %	64 %	58,3 %	Taux de propriétaire >= à 70%
	Taux de logement individuel (maison) en 2015	67,1 %	37,5 %	2,1 %	46,3 %	94,6 %	76,9 %	79,5 %	58,5 %	
	Part des logements vacants en 2015	11,5 %	19,8 %	12,4 %	14,6 %	10 %	11,6 %	11 %	7,9 %	
	Part des résidences HLM en 2015	6,7 %	0,5 %	95,2 %	27,6 %	4,0 %	12,8 %	14,3 %	18,1 %	

Données habitat

source : INSEE



Forces

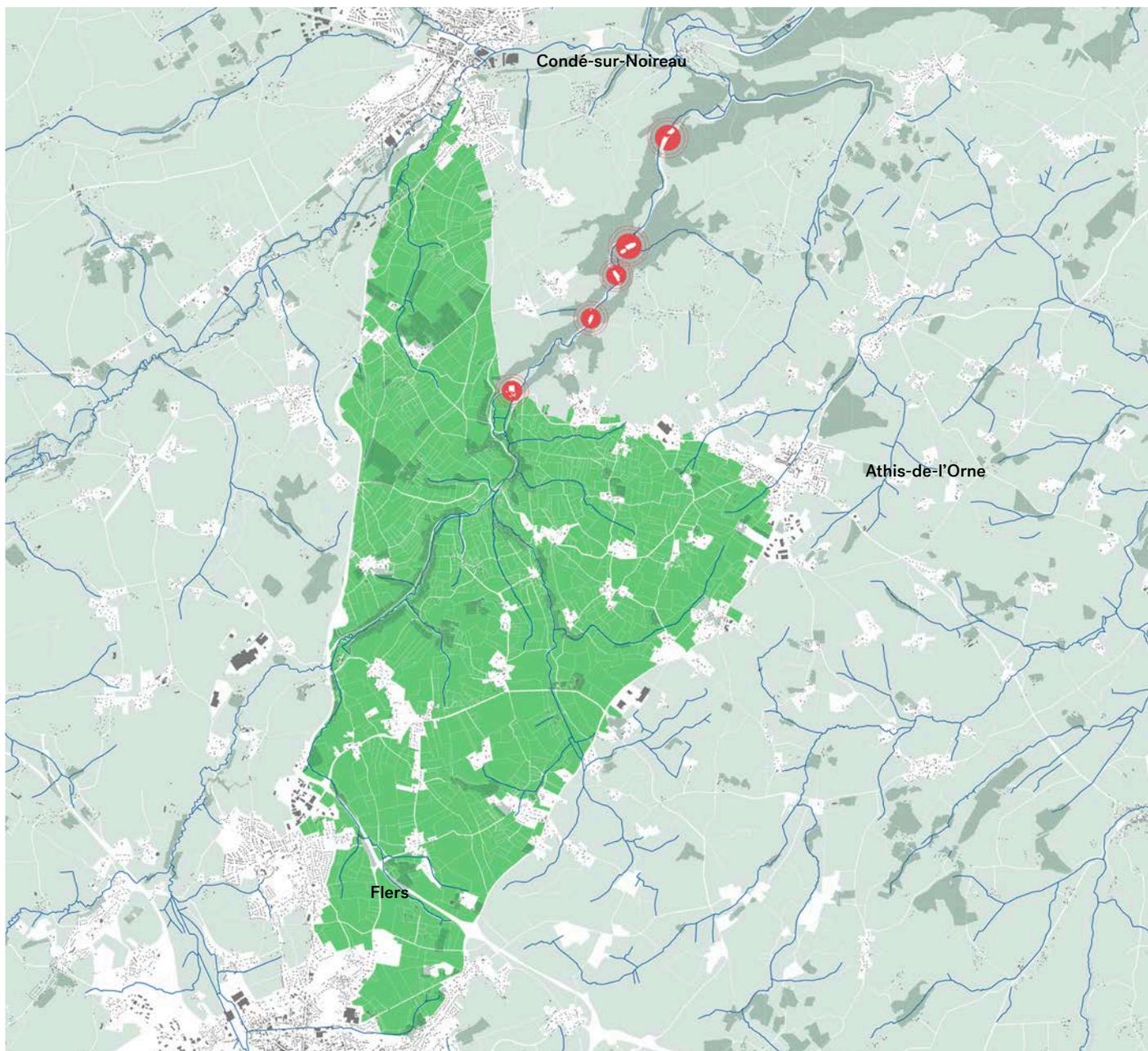
- Des logements économiquement accessibles.
- Faible vacance des logements / une commune qui reste attractive sur le plan immobilier.
- Situation économique des habitants relativement favorable.

Faiblesses

- Croissance démographique ralentie et population vieillissante vis-à-vis de l'agglomération caennaise.
- Dépendance au bassin d'activités de l'est de Caen.
- Pavillons les plus anciens vieillissant et moins attractifs.

Menaces

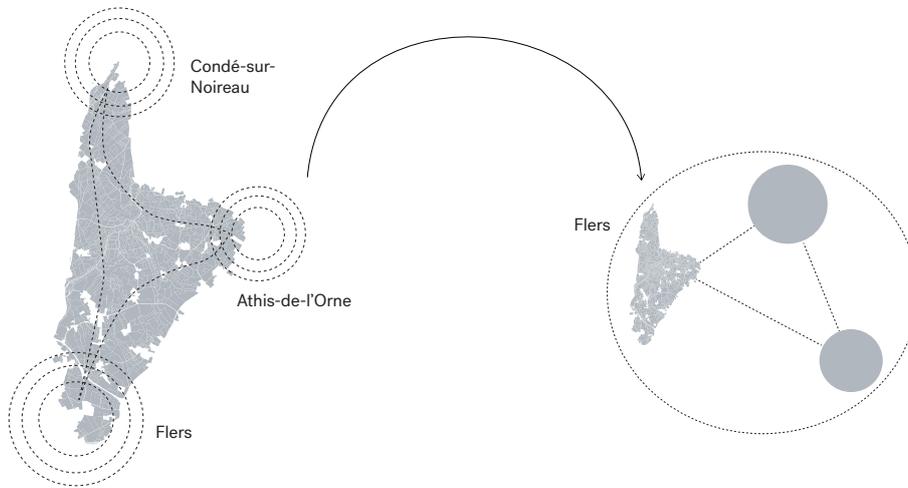
- Poursuite de l'étalement urbain.
- Accroissement des problèmes liés au vieillissement de la population.



Opportunités

- Possibilité d'attirer une nouvelle population sans étalement urbain, en restructurant les pavillons les plus anciens.
- Repenser le parc social vieillissant (cité des jardins) pour proposer des logements mieux adaptés à une population vieillissante.

INTENTIONS URBAINES



Valorisation et protection du bocage

- Mener une action de valorisation du bocage en tant que bien culturel, patrimonial et écologique ; action complémentaire aux projets Coeur de Ville (Flers) et participant à la revitalisation des centre-bourgs.

- Penser la campagne comme un bien commun, support de production et de circuit court, de loisirs, de tourisme et de mobilité douce à grande échelle.

Mode d'action

Volonté politique pour la protection des zones naturelles sur l'ensemble du territoire intercommunal et mise en place d'une réglementation protégeant les espaces naturels dans les documents réglementaires

Mise en place d'une stratégie de communication (démarche d'information, organisations d'événements...) pour permettre une connaissance et une appropriation du projet par les habitants.

Création d'un lieu attractif, valorisant le patrimoine architectural industriel

Définition d'une programmation attractive et démonstratrice pour le territoire (programmation culturelle et/ou économique à définir) dans un bâtiment industriel remarquable permettant de développer une activité économique et touristique dans ce secteur

Mode d'action

Définition d'un lieu et d'une stratégie d'action grâce à l'accompagnement d'un AMO spécialisé (définition d'un cahier des charges).

Lancement d'une consultation ou d'un appel à projet pour attirer des opérateurs (possibilité de développer un projet public ou d'attirer des investisseurs).

Mobilités partagées, mobilités douces

Favoriser les mobilités partagées entre particuliers pour les déplacements de courtes et moyennes distances.

Faciliter les activités de loisir dans la nature à travers la création de cheminements agréables

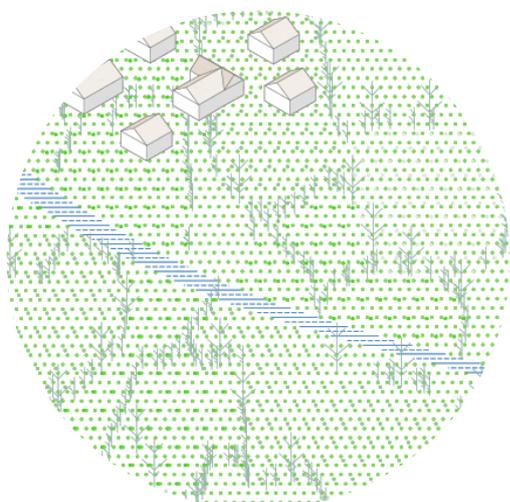
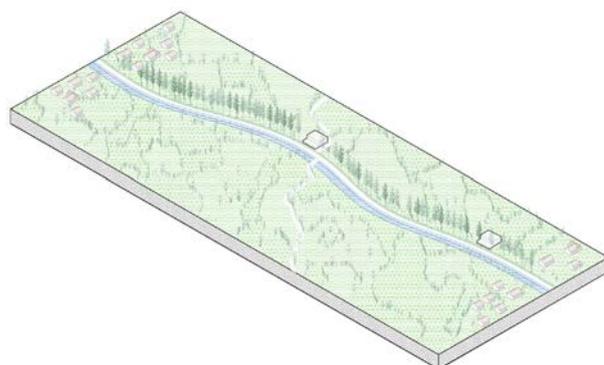
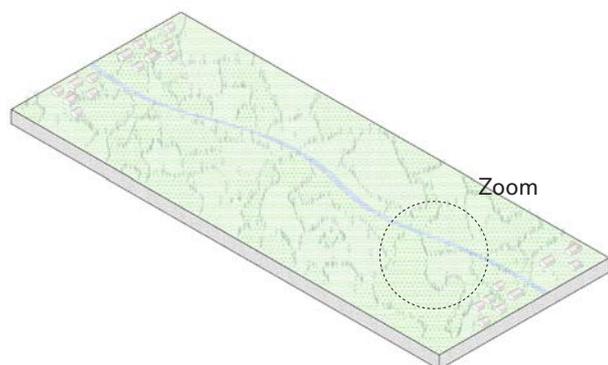
Mode d'action

Réalisation d'un Plan Local de Déplacement permettant notamment de définir une stratégie de développement des mobilités douces sur le territoire intercommunal

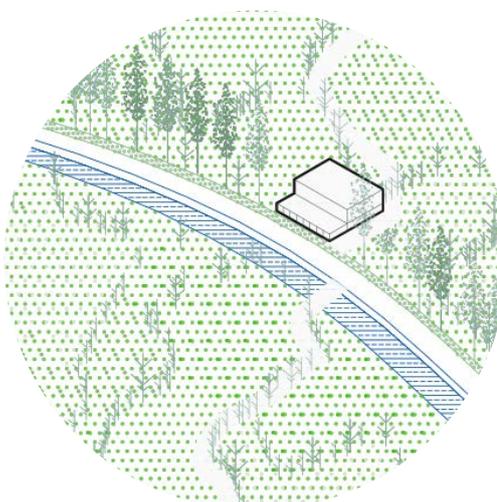
Développement de cheminements à travers le bocage (permettre la course, le vélo, la marche à pied dans la nature)

Encourager le développement des opérateurs déjà présents sur le territoire proposant des services de mobilité innovants.

INTENTIONS PAYSAGÈRES



Zoom existant

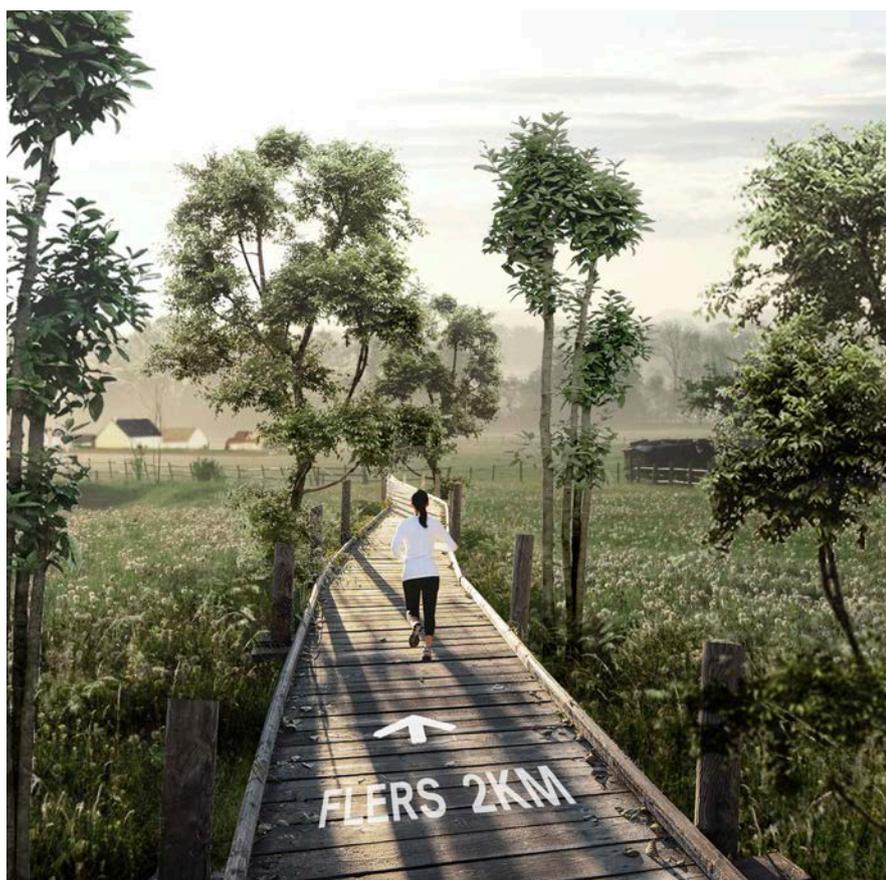


Zoom proposition

Proposition

- Profiter de la structure hydrographique pour créer des cheminements piétons et cyclables.
- Accompagner les pistes par un alignement d'arbres ou un bocage linéaire





Proposition

Loisir de proximité et mobilité douce à grande échelle dans le bocage

Freins potentiels à développer

- Choix politique important : arrêt du développement urbain sur les terres agricoles et espaces naturels ;
- Coordination entre les différents élus à l'échelle du territoire pour permettre la faisabilité du projet ;
- Possibilités de financement des projets publics sur ce territoire à définir ;
- Quelles possibilités d'attirer des opérateurs privés pour la réalisation d'un programme démonstrateur ? Identification et mobilisation d'acteurs locaux.



5

Communauté de Communes du Vexin Normand, Eure Mitage rural



EMPRISE BÂTIE



EMPRISE PAYSAGÈRE



PORTRAITS D'HABITANTS



Morgny – 13 bis rue des Landeaux

Le profil des occupants : Un couple avec 3 enfants ; lui, 43 ans, est chef cuisinier à Gisors (à 20km à l'Est), elle est auxiliaire de puériculture à Fleury sur Andel (à 21km vers l'Est).

Le logement : Une maison d'environ 110m² sur un terrain de 1000m², qu'ils ont fait construire en 2017-2018.

La trajectoire résidentielle : Ils sont tous deux originaires de La-Forêt à 9km de là. Ils étaient déjà installés à Morgny, dans une maison en location « bon marché », ce qui leur a permis de « mettre de côté pour faire construire ». Lorsqu'ils ont choisi Morgny, la localisation « coupait la poire en deux » par rapport à leurs deux travaux et il recherchait à « pas plus de 20km de Gisors » sont lieu de travail à lui ; ils « voulaient rester sur la commune » et pas « en hameau ». Il dit également qu'ils sont « de la campagne, pas moyen d'habiter en ville », et « savait que ce terrain constructible était à vendre ».

Les déplacements : Ils font des allers-retours quotidiens pour le travail à Gisors pour lui, à Fleury-sur-Andel pour elle. Leurs achats se font à Gisors (Au Leclerc Drive), à Etrepigny (Super U, Aldi, Pharmacie...), ils fréquentent à Morgny la boulangerie du village, ils transportent leurs enfants en voiture pour le sport, et en déposent deux pour le collège sur le chemin du travail. Ils se rendent occasionnellement à Rouen « pour se promener », et lui fréquente également la ville pour les achats de son restaurant. Ils ont 3 voitures : une pour chacun ainsi qu'une fourgonnette professionnelle pour les achats du restaurant. A part l'école pour le petit dernier, tout se fait en voiture.

Ce qu'ils apprécient : Le calme, l'absence de vis-à-vis, « on aime la vie ici, on connaît les gens, le maire est un ami d'enfance »



La Neuve Grange – 25 rue des Charmilles

Le profil des occupants : Une femme de 52 ans, vivant seule, sans enfants, elle est aide-à-domicile chez un couple de personnes âgées.

Le logement : Une « petite » maison 3 pièces d'environ 70m², datant des années 1970, avec un garage attenant, sur un large terrain d'environ 1100m², qu'elle habite depuis 2 ans.

La trajectoire résidentielle : D'origine Nigériane, elle est arrivée en France il y a 26 ans. Elle habitait précédemment en couple à Coudray (village très proche), déjà en maison. Suite à un divorce, elle a dû trouver un logement et a d'abord recherché à Etrepigny pour être plus proche des services. Mais elle n'a pas trouvé de « petite maison » dans ses prix. Elle a vu des appartements dans ses moyens, mais étant « habituée à une maison » elle ne « se voyait pas en appartement ».

Les déplacements : Son travail l'amène à Farceaux (10km au Sud), les courses plutôt à Etrepigny (Super U, Aldi et Intermarché), des sorties à Gisors « pour le shopping », parfois. Elle fait tout en voiture, car il n'y a « pas moyen » de faire autrement, mais avance que « Un bus, même une fois par semaine, pour aller au marché d'Etrepigny par exemple, ce serait utile »

Ce qu'ils apprécient : c'est tranquille et sans problème, c'est amical entre voisins, essentiellement retraités.

Ce qu'ils regrettent : c'est « un peu isolé ».



Puchay – 13 rue Gosse

Le profil des occupants : Un couple avec 3 enfants. L'interviewée a 39 ans. Elle est chef de caisse, son mari est au chômage, et prépare à domicile un concours pour accéder à une formation professionnelle.

Le logement : Une maison construite vers 1975, jumelée (par le garage) d'environ 100m², sur un terrain d'environ 800m². Ils y habitent depuis 2013.

La trajectoire résidentielle : Tout deux originaires de l'agglomération de Cergy-Pontoise (95), ils sont « venus ici pour être tranquilles », pour « les enfants » (pour éviter de mauvaise fréquentation scolaire) et souhaitaient ainsi « quitter la région parisienne ». En visitant cette maison, elle a eu un « coup de cœur » pour ce village, où les grands parents du conjoint avaient vécu et sont enterrés. Après son déménagement, elle s'est fait licencié de son travail précédent à Cergy pour en retrouver un plus près.

Les déplacements : Elle travaille chez Carrefour Market à F Andelle (16km), mais préfère faire ses courses à l'Hyper Leclerc près de Gisors (25km), moins cher, et fréquente parfois d'autres commerces périphériques de Gisors mais « pas en centre-ville parce qu'il n'y a pas de places pour se garer ». Elle pousse parfois jusqu'à la zone commerciale de St Marcel à coté de Vernon (à plus de 33km). Ils utilisent leurs 2 voitures pour tout, sauf l'accès à l'école ou au collège des enfants qui bénéficient de bus avec accompagnateur, bien qu'ils les « déposent à l'arrêt de bus » le plus souvent.

Ce qu'ils apprécient : « Le cadre villageois, le voisinage « bien plus sympa qu'en région parisienne ».

Ce qu'ils regrettent : Les voitures qui roulent vite devant chez eux. Ils attendent toujours l'installation de « dos d'ânes » que les élus semblent leur avoir « promis ».



Saussay-la-Campagne – 27 route de Verclives

Le profil des occupants : Un couple avec 4 enfants. L'interviewé a 32 ans. Il est technicien incendie pour une entreprise de travaux parisiennes. Sa compagne est auxiliaire en prévention spécialisée jeunes enfants.

Le logement : Une maison « RT 2012 » avec panneaux thermique solaire, qu'ils ont fait construire en 2012, avant que la norme BBC ne soit obligatoire.

La trajectoire résidentielle : Ils sont tous les deux originaires de Cergy-Pontoise, où ils vivaient précédemment chez leurs parents respectifs. Ils ont choisi de construire ici pour : « la tranquillité, la qualité de vie » « en n'ayant pas envie que les enfants grandissent dans une cité » « Les prix avantageux par rapport à la ville ou au 95 », « l'axe routier Paris-Rouen ». Il connaissait les environs en ayant « de la famille à Boisemont », village tout proche.

Les déplacements : Lui se rend quasi quotidiennement en voiture à Paris (85km) pour le travail, elle à Cergy (58km). Pour les courses ils vont surtout à Etrepigny (à 9km), et occasionnellement au Leclerc de Gisors (Trie Château) à 24km. Pour l'école maternelle, toute proche, ils accompagnent leurs jeunes enfants à pieds. Il pratique la course à pied ou le vélo loisirs le weekend au départ de leur maison. Ils ont 2 voitures, dont une « écoboost » économe en essence mais coûteuse en entretien.

Ce qu'ils apprécient : La tranquillité, l'ambiance scolaire pour les enfants qu'il qualifie de « centre de loisirs » pour en souligner la quiétude.

Ce qu'ils regrettent : Le coût automobile, en essence et en usure du véhicule. L'impression que leur village et leur rue sont « délaissées », peu entretenue et avec des lampadaires qui « n'ont jamais marché ».



Saussay-la-Campagne – 3 rue de la Mairie

Le profil des occupants : Un retraité de 71 ans, ancien chauffeur routier, basé à Rouen en fin de carrière, et sa femme.

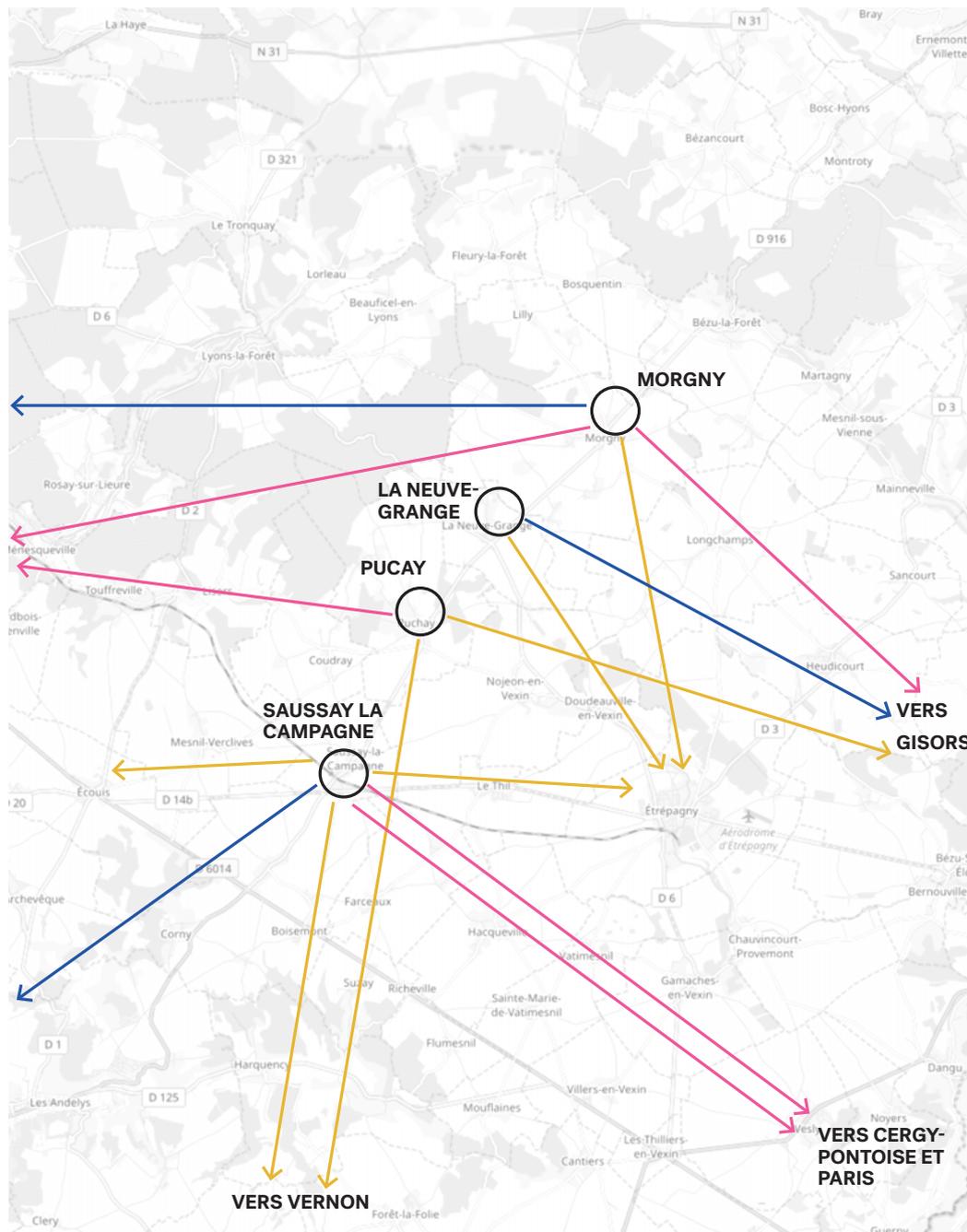
Le logement : Une maison « de plein pieds » d'environ 90m² sur un terrain d'environ 1000m², construite vers 1965, qu'ils habitent depuis 13 ans (fin 2005).

La trajectoire résidentielle : Après avoir vécu nombre d'années à Courcelles-Gisors, où ils habitaient une « maison à étage », il souhaitait, à la retraite, revenir dans son « coin d'origine », étant natif d'Etrépagne. Ils ont cherché d'abord à Etrépagne pour être « plus près des commerces », mais n'y ont pas trouvé la « maison de plein pieds » qu'ils souhaitaient pour leurs vieux jours. Le village ne leur était pas inconnu : Sa fille habite Saussay, sa sœur y a habité. Par ailleurs il dit avoir « toujours aimé la campagne ».

Les déplacements : Pour les courses, c'est « selon les produits et les envies », au Carrefour Market d'Etrépagne (9km), Intermarché aux Andelys (11km) ou en core Lidl « tout proche » à Ecouis (6km). Ils fréquentent occasionnellement Paris, pour visites à la famille. Tout se fait en voiture. Il se rend occasionnellement à Rouen (40km) pour l'hôpital, et à Evreux (49km) « pour se promener ». Ils ont deux voitures et une fourgonnette « pour aller à la chasse, dans le coin et dans l'Oise » où il retrouve des amis.

Ce qu'ils apprécient : « On est tranquille. J'ai toujours aimé la campagne ».

Ce qu'ils regrettent : « Le gros défaut, ce sont les commerces qui ont disparus. Dans le temps, il y avait même une boucherie. Il n'y a plus rien. Même le boulanger ambulant s'est arrêté.»



Synthèse des déplacements des interviewés

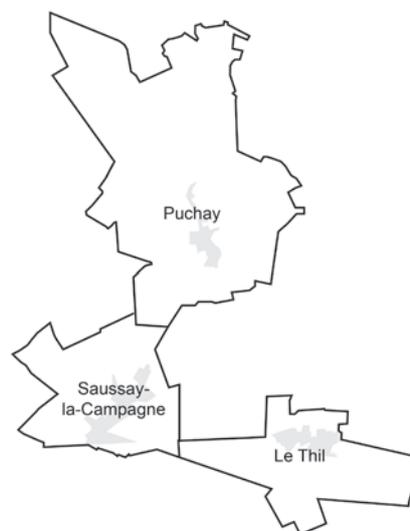
- travail
- loisirs
- courses

PORTRAIT DE LA COMMUNE

Une communauté de petites communes

Création de la Communauté de Communes du Vexin Normand, le 1er janvier 2017 se fait à partir de la fusion de la Communauté de Communes du canton d'Étrépagny (19 000 habitants environ) et de la Communauté de Communes Gisors-Epte-Lévrière (10 800 habitants environ). Le 1er janvier 2018, l'intercommunalité s'étend sur 5 communes supplémentaires rendant ainsi l'intercommunalité interdépartementale et interrégionale et augmentant la population du Vexin normand de 2 200 habitants environ.

Situation politique : Le conseil communautaire est composé de conseillers municipaux de chaque commune membre. Sa présidente depuis 2017 est Perrine FORZY (UDI).



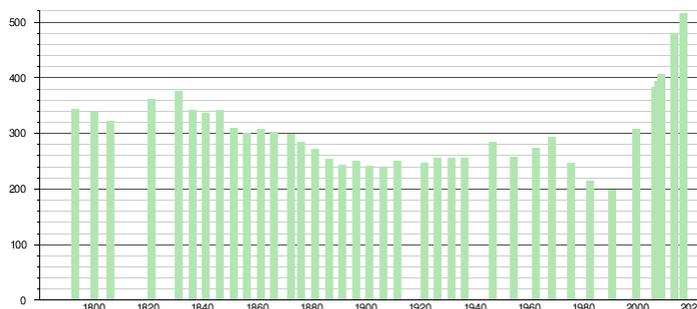
Une forte croissance par petites "grappes"

Saussay la Campagne : 528 habitants en 2016

Puchay : 620 habitants en 2016

Le Thil : 516 habitants en 2016

Le département de l'Eure a une croissance de 0,5%/an (contre 0,2% en moyenne régionale). En valeur absolue cette augmentation de population représentent seulement quelques nouveaux ménages par an (environ +15 habitants par an à Saussay). La composante « migratoire » (nouveaux arrivants) de cette croissance est forte, ce qui permet d'en déduire que les nouveaux ménages sont principalement des « jeunes couples ». La population « âgée » (65 ans ou 75 ans et plus) est d'ailleurs sous-représentée sur ces communes (à l'exception des centres bourgs).

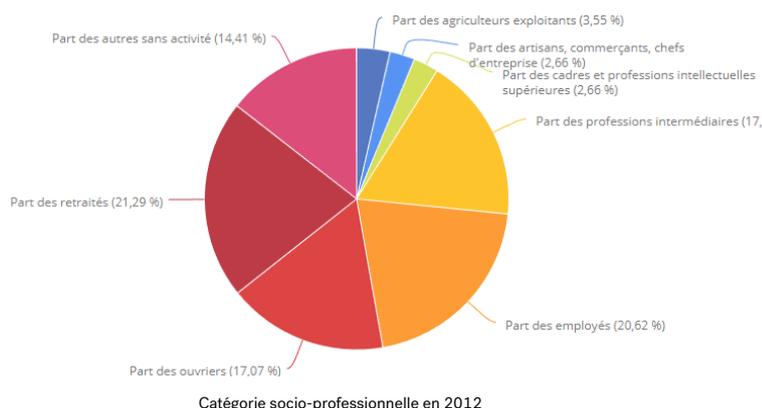


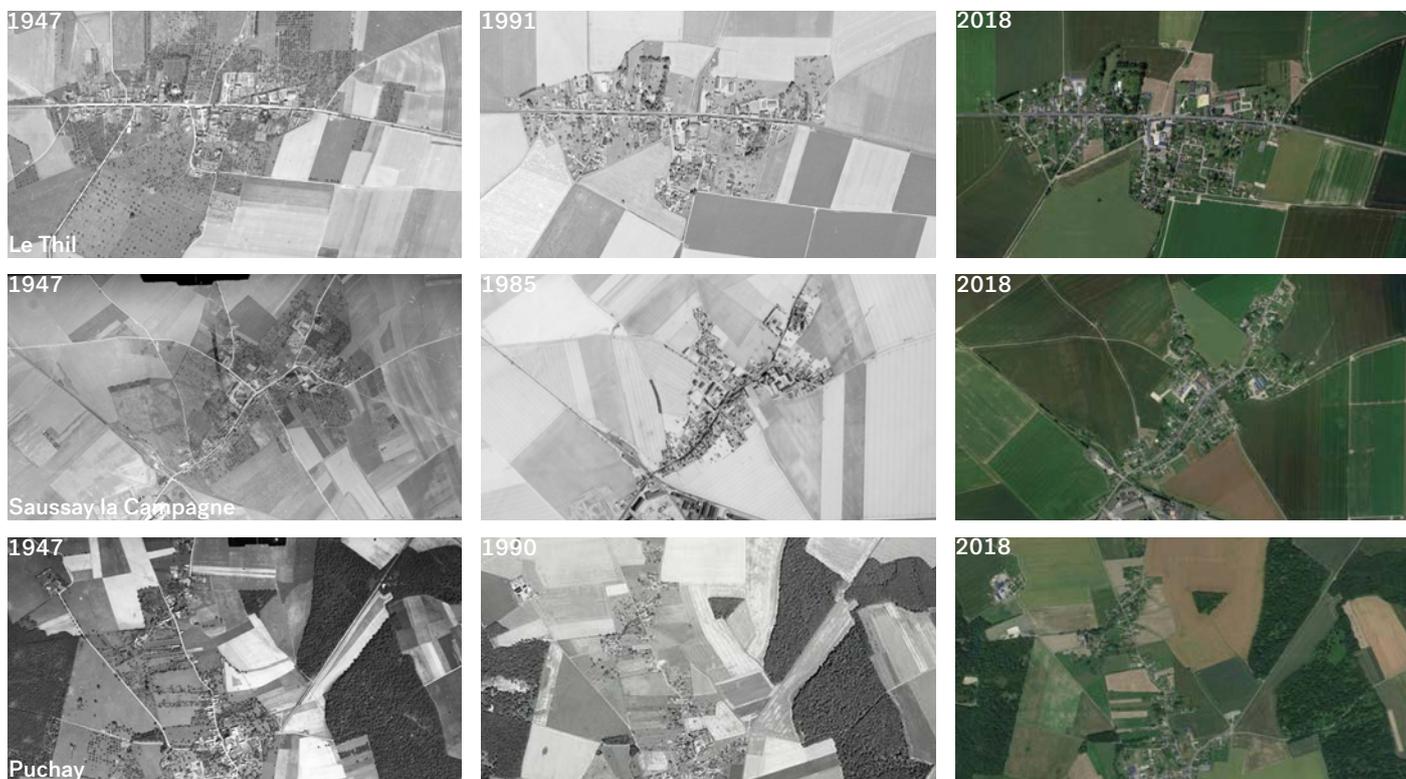
Une « relative prospérité » pour un territoire rural, malgré quelques poches de pauvreté

Les niveaux de revenus (médians par UC) sont légèrement supérieurs aux moyennes régionales (20 195 pour la Communauté de Communes du Canton d'Étrépagny et 20 251 pour la Communauté de Communes Gisors Epte Lévrière, contre 20 087 pour la Normandie), ainsi que la part des ménages « imposables », ce qui démontre une relative prospérité pour un territoire rural.

Les « professions intermédiaires » et « employés » sont les catégories socio-professionnelles les plus représentées sur les communes analysées (environ 17% de professions intermédiaires et 20% d'employés), révélant un profil de « classes moyennes ».

Cependant, quelques ménages à « bas-revenus » sont également présents sur ces secteurs et notamment dans les centres bourgs.





		Saussay-la-Campagne	Puchay	La-Neuve-Grange	Morgny	Bézu-la-Forêt	CC Vexin Normand	Eure	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
POPULATION	Population en 2015	527	607	337	644	296	31 182	601 948	3 339 131	
	Part des 65 ans ou plus en 2015	8,3 %	15,8 %	14,2 %	12,0 %	11,4 %	16,5 %	17,4 %	19,5 %	
	Part des 75 ans ou plus en 2015	2,3 %	9,2 %	6 %	6,5 %	4,6 %	8,1 %	8,2 %	9,8 %	Viellissement relatif >= à 11,11%
	Variation moyenne de la pop 2010 à 2015 par an (due solde migratoire)	2,9 (1,7)	1,6 (1,4)	0,7 (0,2)	2,6 (1,7)	3,9 (2,6)	0,6 (0,3)	0,5 (0,1)	0,2 (-0,1)	

Données démographie

source : INSEE

		Saussay-la-Campagne	Puchay	La-Neuve-Grange	Morgny	Bézu-la-Forêt	CC Vexin Normand	Eure	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
REVENUS	Taux de pauvreté en 2015	Aucune donnée					CC Gisors Epte Lévrrière : 12,9% CC du Canton d'Etrépagny : 10,4%	13,2 %	13,9 %	
	Part des ménages fiscaux imposés (en 2011 pour les communes et 2015 pour les autres données)	63,1 %	61,5 %	57,5 %	56,2 %	51,4 %	CC du Canton d'Etrépagny : 53,5 % CC Gisors Epte Lévrrière : 54,8 %	55,7 %	53,06 %	
	Taux de bas revenus déclarés au seuil de 60 % (en 2014 pour les IRIS et 2015 pour les autres données)	Aucune donnée					CC du Canton d'Etrépagny : 18 % CC Gisors Epte Lévrrière : 20,3 %	20,16 %	21,29 %	Fragilité économique relative >= 20,00%
	Médiane du revenu disponible par unité de consommation en 2015, en euros	20 275	19 676	20 170	20 171	18 870	CC du Canton d'Etrépagny : 20 195 CC Gisors Epte Lévrrière : 20 251	20 554,00	20 087	

EMPLOI	Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2015	18,7 %	13,5 %	12,2 %	13,9 %	8,8 %	15,4 %	13,8 %	14 %	
--------	---	--------	--------	--------	--------	-------	--------	--------	------	--

Données socio-économiques

source : INSEE

PORTRAIT DE LA COMMUNE

Un mode de vie “polycentrique” dépendant de la voiture

Sans polarisation dominante, hormis une certaine fréquentation commerciale d’Etrepagny

Aucune vie économique, ni familiale ne semble possible sans un véhicule. Le taux de ménages sans voiture sont de 1.3% à Bézu et de 3.4% à la Neuve Grange. Les personnes non motorisées (5 à 10 personnes par villages tout au plus), vraisemblablement âgées, doivent indispensablement être aidées pour s’approvisionner.

Le reste de la population, se déplace dans plusieurs directions, que ce soit pour le travail (Paris, Cergy, Fleury, Gisors, Rouen...), pour les loisirs ou pour les achats (Etrepagny, Gisors, Fleury, les Andelys...)

Un seul, pôle d’attraction de taille réduite attire au moins ponctuellement : la petite ville proche d’Etrepagny (9 à 10km de distance selon les villages), avec ses « 3 supermarchés » (enseigne Aldi, Super U et Carrefour Market)..

Un habitat individuel proche des 100%

Mitage en douceur et dispersion de l’habitat

La maison individuelle est la seule typologie d’habitat présente sur ce territoire, incluant l’habitat historique les cœurs de villages – également composés de maisons sur des lanières de terrain.

Les 5 villages étudiés ont vu se construire entre 10 et 20 maisons sur la période 2010-2015, pour un total de 80 nouveaux logements sur 5 ans. Aucune de ses constructions récentes ne paraît relever d’un lotissement structuré, mais bien de micro-opérations de 1 à 3 ou 4 lots sur des petites parcelles d’agriculteurs, dont la constructibilité paraît héritée de la carte communale.

Des maisons avec jardins à prix « attractifs »

Des prix nettement inférieurs à la moyenne régionale, attirent des nouveaux habitants à la recherche d’une maison avec un “grand” jardin (comparativement aux parcelles proposées pour les mêmes prix vers l’agglomération rouennaise ou en Ile-de-France).

Prix moyen de l’immobilier dans l’EUre

- Prix moyen par appartement : 1 531€/m²
- Prix moyen pour une maison : 1 529€/m²

Prix au m²

Prix immobilier à Saussay-la-Campagne (2715)

Estimations de prix MeilleursAgents au 1 mars 2019. [Comprendre nos prix](#)



MAISON

Prix m2 moyen

1 560 €

de 1 301 € à 2 015 €

Indice de confiance ●●●●●

Prix immobilier à Puchay (27150)

Estimations de prix MeilleursAgents au 1 mars 2019. [Comprendre nos prix](#)



MAISON

Prix m2 moyen

1 563 €

de 1 146 € à 1 798 €

Indice de confiance ●●●●●

		Saussay-la-Campagne	Puchay	La-Neuve-Grange	Morgny	Bézu-la-Forêt	CC Vexin Normand	Eure	Normandie	Rappel du quartile le plus défavorable des carreaux "pavillonnaires"
DEPLACEMENT	Distance moyenne domicile-travail									Quartile le plus défavorable >= 14,36 km
	Part des résidents n'ayant pas de voiture en 2015	5,3 %	5,6 %	3,4 %	5,4 %	1,8 %	12,6%	11,6%	15,7%	
	Part des résidents ayant deux voitures ou plus en 2015	60,8 %	57,7 %	60,2 %	56,6 %	57,1 %	41,2%	43,6%	37,5%	

Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail 2015	Deux roues	3,1%	1,2%	0,0%	0,8%	2,3%	1,8%	2,2%	2,7%	
	Transports en commun	2,2%	4,8%	1,3%	7,1%	8,3%	9,3%	5,9%	6,7%	
	Marche à pied	3,1%	0,4%	0,7%	0,8%	3,8%	6,3%	5,2%	6,4%	
	Pas de transport	3,1%	6,9%	8,0%	7,9%	7,6%	5,1%	4,6%	4,9%	
	Voiture, camion, fourgonnette	88,4%	86,7%	90,0%	83,5%	78,0%	77,5%	82,1%	79,3%	

Données mobilité

source : INSEE

LOGEMENT	Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2015	78,8 %	86,3 %	89,8 %	87,3 %	80,4 %	63,2 %	64,7 %	58,3 %	Taux de propriétaire >= à 70%
	Taux de logement individuel (maison) en 2015	97,1 %	99,3 %	98,7 %	98,3 %	97,5 %	74,9 %	77,1 %	58,5 %	
	Part des logements vacants en 2015	4,3 %	4,7 %	5,8 %	6,2 %	8,3 %	7,3 %	7,5 %	7,9 %	
	Part des résidences HLM en 2015	0,0 %	0,9 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	17,1 %	14,5 %	18,1 %	

Données habitat

source : INSEE



Forces

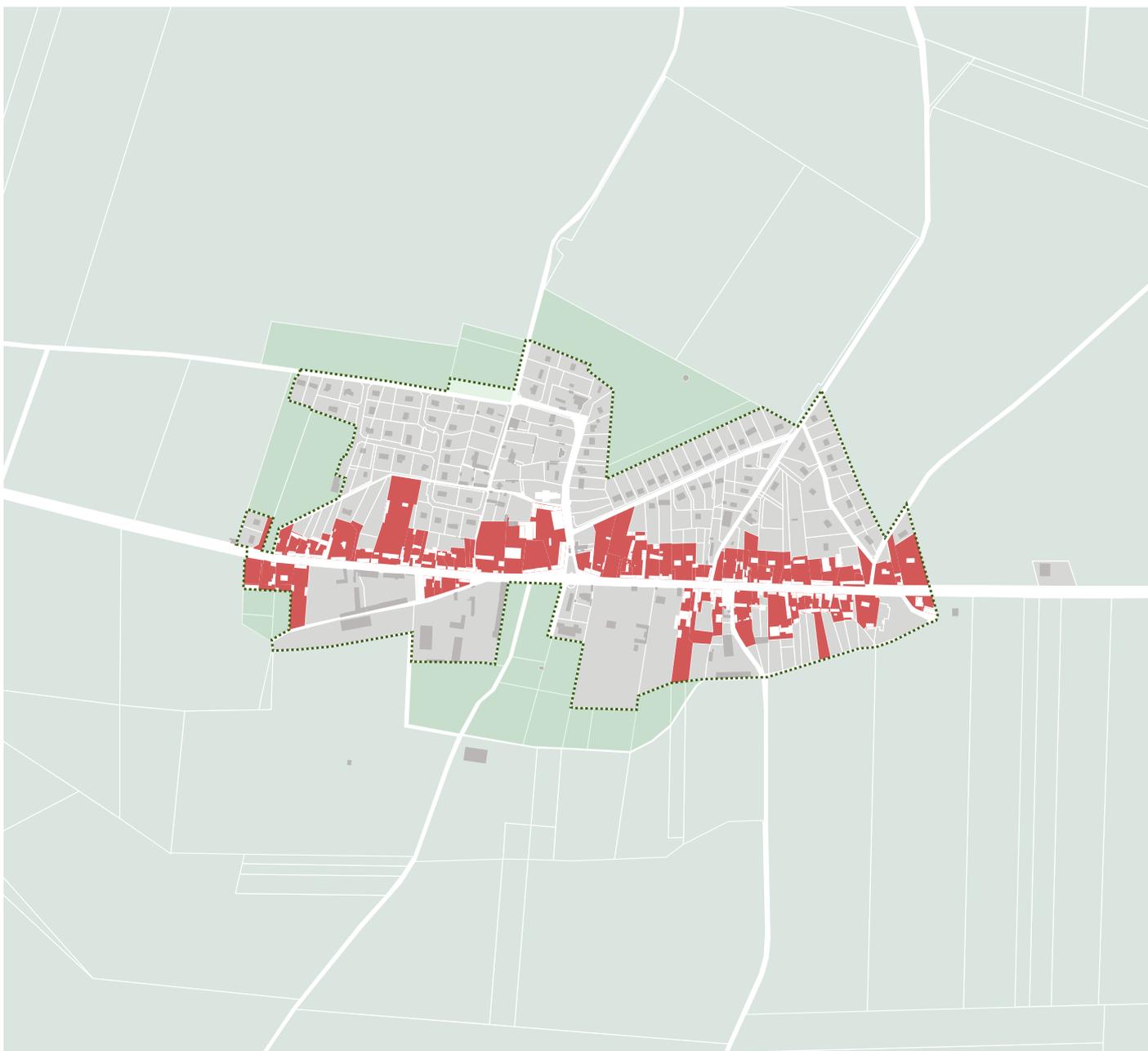
- Fort dynamisme démographique.
 - Arrivée de jeunes ménages.
 - population relativement aisée pour une zone rurale.
- Prix de l'immobilier attractif.

Faiblesses

- Mode de vie "polycentrique", fortement dépendant de la voiture.

Menaces

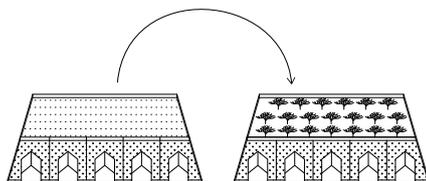
- Poursuite de micro-opérations (1à 4lots)désordonnées, par découpage des parcelles agricoles.
- Dégradation du paysage agricole.
- Coût du transport individuel.



Opportunités

- Renouvellement de génération facilitant de nouveaux modes de consommation, de travail et de production.
- Des opportunités de densification et réhabilitation dans le bourg ancien.
- Potentiel de développement d'un circuit court de consommation.

INTENTIONS URBAINES



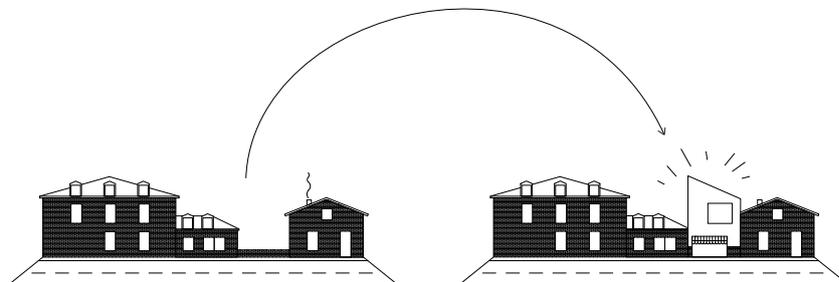
Exploitation des terrains résiduels

Inciter à l'exploitation des parcelles agricoles "résiduelles" du découpage parcellaire pour développer une autre forme d'agriculture plus compacte et répondant à une demande locale en circuit court

Mode d'action

Développer un projet démonstrateur grâce à des agriculteurs intéressés par ce type de démarche. La taille des parcelles devra être calibré afin d'obtenir une rentabilité suffisante pour les agriculteurs.

Communication valorisant une démarche innovante auprès des habitants et participant à une visibilité et l'image du territoire.



Renforcement de la centralité

Aménager un espace public comme lieu de rencontre et pouvant accueillir des événements ou activités ponctuelles. Développer de nouvelles formes de commerces et de services de proximité

Mode d'action

Définition d'une stratégie d'ensemble pour le développement du centre-ville grâce à l'accompagnement par un concepteur / AMO.

Traduction de la stratégie dans les documents réglementaires (PLU/PLUI) à travers une OAP.

Identification et maîtrise du foncier stratégique.

Mise à disposition de l'espace public pour accueillir des activités ponctuelles (commerces et services itinérants)

Recherche d'opérateurs/commerçants pouvant développer ce type de démarche sur le territoire

Rénovation progressive du patrimoine du centre-ville

Densification raisonnée des hameaux

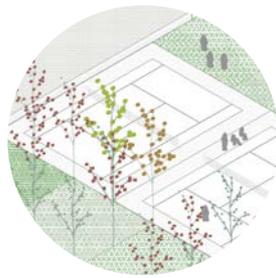
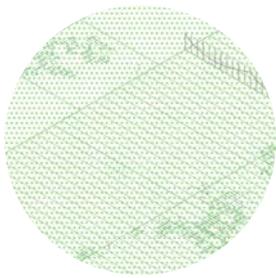
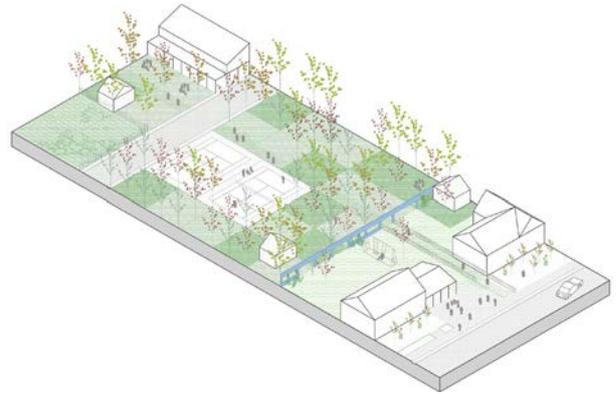
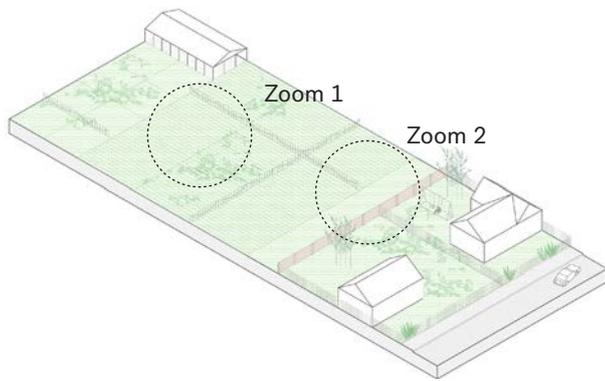
Répondre à la croissance démographique en densifiant le hameau de manière raisonnée, sans nécessairement empiéter sur de nouveaux terrains agricoles.

Mode d'action

Adaptation réglementation PLU/PLUI pour accompagner démarche de densification.

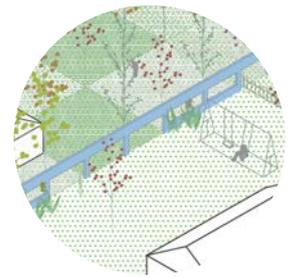
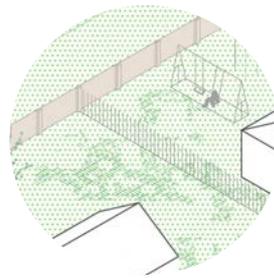
Promouvoir des nouvelles formes d'habitat répondant aux envies de la population, tout en prenant en compte les enjeux de développement durable.

INTENTIONS PAYSAGÈRES



Zoom 1 Existant

Zoom 1 Proposition



Zoom 2 Existant

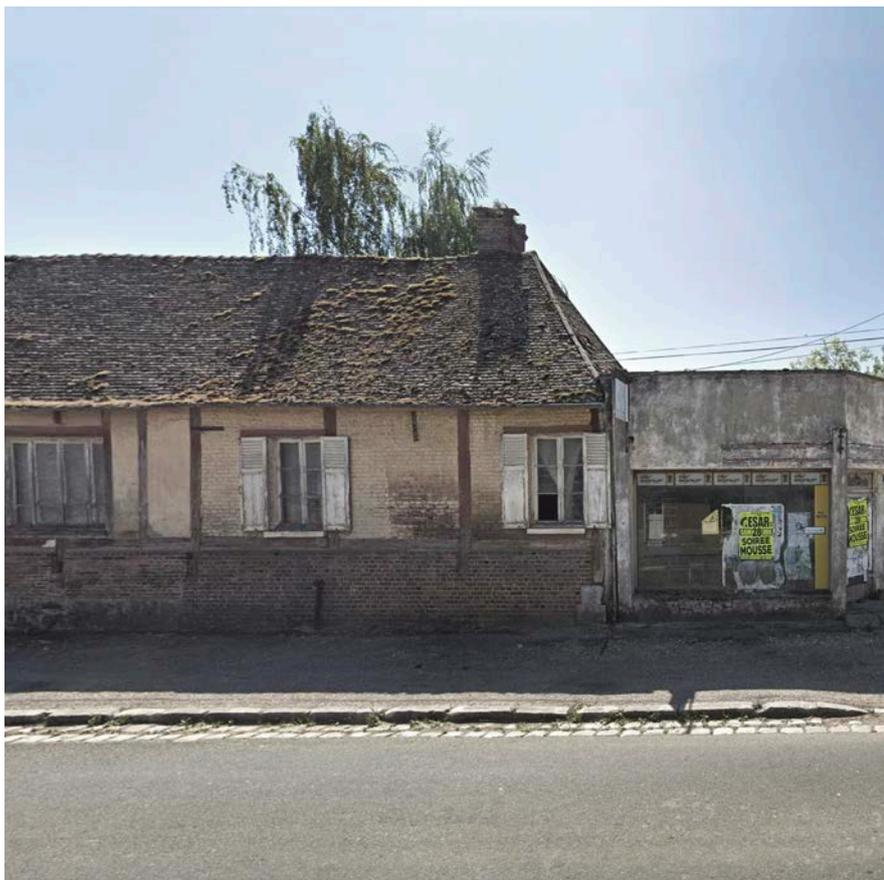
Zoom 2 Proposition

Proposition

- Varier l'agriculture avec l'implantation de vergers publics donnant à voir en arrière plan les champs.
- Les clôtures sont redéfinies et offrent des fenêtres sur le paysage identitaire de ce territoire.



RENFORCEMENT DE LA CENTRALITÉ



Existant

Des hameaux partiellement abandonnés



Proposition

réhabilitation, densification et services de proximité

Freins potentiels à développer

- Moyens mobilisables pour le financement d'un espace public accentuant une nouvelle forme de centralité ;
- Attirer des commerces et services de proximité adaptés au besoin des habitants.

EXPLOITATION DES TERRAINS RÉSIDUELS



Existant

Découpage et mitage des parcelles agricoles



Proposition

Réinvestir les terrains résiduels et travailler les limites bâties

Freins potentiels à développer

- Encourager le développement des projets agricoles innovants et respectueux de l'environnement (agriculture bio, permaculture...) dans un territoire principalement occupé par une agriculture extensive. Mobiliser et travailler en partenariat avec des agriculteurs intéressés par ce type de démarche ;
- Moyen des villes limité pour développer des projets d'ensemble ;
- Trouver un équilibre entre maintien de l'attractivité et développement des villes et protection des terres agricoles.

5. Mise en perspective des problématiques juridiques

Chacun des 5 sites précédemment étudiés comporte des forces et faiblesses notamment en termes d'occupation et d'accessibilité des logements, de croissance démographique et économique, de desserte par les transports et d'architecture du bâti. Tous sont menacés par un risque d'étalement urbain. Pour chacun de ces cas d'étude, différents modes d'action opérationnels et juridiques ont été envisagés.

Par cette approche projectuelle et pré-opérationnelle, nous nous sommes confrontés concrètement à plusieurs problématiques juridiques, transversales aux divers sites. L'étude nous a alors amenés à examiner les points juridiques nécessitant une réflexion particulière dans le contexte pavillonnaire et à évoquer, dans certain cas, des évolutions possibles :

- La question de l'articulation entre le droit de la propriété et le droit de l'urbanisme ;
- Le caractère imparfait de la fiscalité de l'urbanisme comme outil de densification urbaine ;
- L'existence de normes qui « empêchent de faire » ;
- Le nécessaire recours aux outils de planification locale ;
- La possibilité d'inscrire le projet ZPP dans le droit à l'expérimentation.

1 - ARTICULATION ENTRE DROIT DE PROPRIÉTÉ ET DROIT DE L'URBANISME

Pour mémoire, le droit de propriété est défini, en droit français, comme « le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements »¹. Il comporte le droit :

- D'user de la chose, de s'en servir ou de ne pas l'utiliser (usus) ;
- De jouir de la chose, c'est-à-dire d'en percevoir les fruits et d'en disposer librement (fructus) ;
- De disposer de la chose elle-même (abusus).

Ce droit, dont le Conseil constitutionnel a consacré la valeur constitutionnelle², est considéré comme naturel et imprescriptible. Il n'est certes pas absolu et connaît certaines limitations, mais il demeure protégé par la Constitution et les atteintes qui lui sont portées ne doivent pas avoir pour effet de le dénaturer.

Le droit de l'urbanisme, quant à lui, peut être défini comme l'ensemble des règles et institutions relatives à l'aménagement et au développement urbains, il a pour objet « de définir et d'encadrer les possibilités d'utiliser le sol »³. En ce sens, dès lors qu'une règle d'urbanisme s'applique à un espace (terrains bâtis ou non) relevant d'une ou plusieurs propriété(s) privée(s), l'urbanisme entretient des rapports conflictuels avec le droit de propriété. Si le droit de construire fait toujours partie des attributs du droit de propriété, il est en partie contraint par les dispositions urbanistiques de planification de l'espace adoptées dans l'intérêt général. Dit autrement, le droit de l'urbanisme impacte l'exercice du droit de propriété de manière contraignante.

L'article L. 105-1 du code de l'urbanisme en constitue une parfaite illustration. En effet, en application de cet article et en dehors des cas particuliers qu'il vise, le principe demeure qu'aucune servitude d'urbanisme n'est indemnisable. En définitive, le droit de l'urbanisme, par les divers mécanismes qu'il comporte permet d'encadrer/de limiter le droit de propriété, pour autant qu'il ne porte pas une atteinte excessive à ce droit constitutionnel. Les deux droits cohabitent plus qu'ils n'interagissent.

A cet égard, on peut noter que le Conseil constitutionnel a récemment rendu une décision intéressante sur l'articulation des deux droits, à l'occasion d'une question prioritaire de constitutionnalité dirigée contre l'article L. 442-10 du code de l'urbanisme qui organise la procédure de modification des cahiers des charges du lotissement par l'autorité administrative. Si le Conseil a considéré (implicitement) que cette disposition portait atteinte notamment au droit de propriété, il a précisé que l'atteinte était justifiée par l'intérêt général et qu'elle n'était pas disproportionnée par rapport à cet objectif – pour autant que la modification du cahier des charges n'ait pas d'autre finalité que l'assouplissement des règles d'urbanisme fixées dans le cahier des charges ou qu'elle n'aille pas au-delà de ce qu'exige le document d'urbanisme si elle a pour effet de rendre le cahier des charges plus restrictif⁴.

En pratique, le droit de propriété peut aboutir à un certain immobilisme des propriétaires, qui peut se révéler préjudiciable lorsque l'autorité publique souhaite mettre en œuvre des opérations de revitalisation d'un quartier (ZPP par exemple) qui appellent elles-mêmes des interventions sur les espaces privés, échanges, cessions, amélioration des performances énergétiques, embellissements, etc.

2 - LA FISCALITE DE L'URBANISME, UN OUTIL IMPARFAITEMENT ADAPTE A LA DENSIFICATION URBAINE

Si les sites étudiés dans le cadre du projet ZPP comportent des enjeux différents, la volonté de favoriser/accompagner leur réhabilitation par le biais de la fiscalité de l'urbanisme a été exprimée par la DREAL. Dans ce cadre plusieurs outils peuvent a priori être envisagés pour assurer le financement des équipements publics en accompagnement de la réhabilitation. Pour mémoire, depuis la réforme initiée par la loi n°2010-1658 du 29 décembre 2010⁵, l'ensemble de la fiscalité de l'urbanisme est organisée autour des mécanismes de la taxe d'aménagement et du versement pour sous-densité.

La taxe d'aménagement

La taxe d'aménagement est établie en vue « de financer les actions et opérations contribuant à la réalisation des objectifs définis à l'article L. 101-2 »⁶ du code de l'urbanisme, c'est-à-dire les objectifs généraux devant guider les collectivités publiques en matière d'urbanisme (équilibre, qualité urbaine, architecturale et paysagère, diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale, sécurité et la salubrité publiques, prévention des risques et des pollutions, etc). Concrètement, elle constitue un outil de financement des équipements publics.

Elle comporte une part locale, une part départementale et, en région Île-de-France, une part régionale.

En ce qui concerne plus particulièrement la part locale, elle est instituée de plein droit dans les communes dotées d'un PLU ou d'un POS, les communautés urbaines et les métropoles (sauf renonciation expresse de l'assemblée délibérante) ; par délibération du conseil municipal dans les communes non dotées d'un PLU ou d'un POS et dans les EPCI autres que ceux précédemment évoqués qui

1 - Art. 544 du code civil.

2 - Cons. Constit., décision n° 81-132 DC du 16 janvier 1982.

3 - Conseil d'Etat, rapport L'urbanisme, pour un droit plus efficace, 1992.

4 - Conseil consist., décision n°2018-740 QPC du 19 octobre 2018 (v. également le commentaire de cette décision).

5 - Loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010.

6 - Article L. 331-1 du code de l'urbanisme.

sont compétents en matière de PLU et qui ont obtenu l'accord des communes membres.

En dehors des hypothèses d'exonération prévues par la réglementation, la taxe est exigible pour toute opération d'aménagement, de construction, de reconstruction et d'agrandissement des bâtiments, installations ou aménagements de toute nature soumises à un régime d'autorisation au titre du code de l'urbanisme (permis de construire ou d'aménager et permis modificatif, y compris tacites, non opposition à déclaration préalable). Elle est également exigible pour les changements de destination de surfaces de plancher agricoles. Le taux de la part locale de la TA est fixé entre 1% et 5% et peut être porté à 20% (on parle en ce cas de TA « majorée ») dans certains secteurs par une délibération motivée, si la réalisation de travaux substantiels de voirie ou de réseaux ou la création d'équipements publics généraux est rendue nécessaire en raison de l'importance des constructions nouvelles édifiées dans ces secteurs.

Alternativement à la TA, les collectivités peuvent en dehors des ZAC recourir à l'outil de financement spécifique que constitue **le projet urbain partenarial (PUP)**⁷. Elles peuvent ainsi, dans les zones urbaines ou à urbaniser du PLU conclure une convention de PUP avec l'opérateur concerné pour organiser les modalités de prise en charge financière des équipements publics à réaliser. S'il présente l'avantage d'organiser le financement des équipements publics « au cas par cas », il peut s'avérer délicat à mettre en œuvre avec des particuliers compte tenu des enjeux financiers qu'il peut représenter pour eux.

Le versement pour sous-densité

Le versement pour sous-densité (VSD) est lui aussi établi en vue « de financer les actions et opérations contribuant à la réalisation des objectifs définis à l'article L. 101-2 »⁸ du code de l'urbanisme. Le dispositif permet ainsi aux communes et EPCI compétents en matière de PLU de délimiter dans les zones urbaines ou à urbaniser du PLU des secteurs au sein desquels un seuil minimal de densité est établi – seuil en deçà duquel un versement pour sous-densité est dû par le demandeur d'un permis de construire. Il s'agit d'une taxe facultative.

En pratique, l'effet escompté du VSD n'est pas conforté, les collectivités mettant peu en œuvre ce mécanisme.

Ainsi, en matière de fiscalité de l'urbanisme, seule la création ou la transformation de surface de plancher permet de générer le paiement d'une taxe. La fiscalité de l'urbanisme ne s'intéresse pas à l'occupation effective des immeubles.

Mise en perspective avec le projet ZPP Normandie

En premier lieu, l'ensemble de ce dispositif fiscal peut inciter les collectivités, toujours à la recherche de ressources, à créer de nouveaux lotissements, eux-mêmes générateurs de nouvelles surfaces bâties taxables, plutôt qu'à mener des politiques de reconversion des espaces bâtis mutables, y compris dans les ZPP existantes.

En second lieu, les mécanismes peuvent constituer un frein dans des contextes locaux particuliers, et notamment en milieu rural. En effet, si une TA majorée peut s'avérer séduisante pour la collectivité, elle peut aussi être considérée comme une fiscalisation trop conséquente pour les opérateurs et constituer ainsi un frein à la réalisation de projets immobiliers. A l'inverse, si une TA non majorée peut être moins problématique car « acceptable » sur le plan financier vis-à-vis du redevable, elle peut s'avérer insuffisante pour financer les équipements publics générés par une opération de réhabilitation.

Plus généralement, les mécanismes de la TA et du VSD ont vocation à taxer les surfaces à construire et s'avèrent donc inefficaces si la politique publique ne vise pas à densifier le bâti.

Or, nous comprenons que dans le cas des ZPP, l'objectif n'est pas tant de créer de la surface de plancher mais plus volontiers de lutter contre l'étalement urbain en renforçant l'occupation effective du bâti existant.

Une solution pourrait donc consister à créer par voie législative une nouvelle taxe pour taxer la sous-occupation du bâti (et non du terrain comme le permet le VSD). Elle présenterait l'avantage sur le plan opérationnel de permettre une rationalisation maximale de l'utilisation du bâti. En revanche, en tant qu'elle reviendrait à instituer un contrôle de l'occupation, une telle taxe ne s'inscrirait pas pleinement dans la philosophie du droit l'urbanisme qui a vocation à régir l'utilisation du sol.

3 - LES NORMES QUI « EMPECHENT DE FAIRE »

Deux typologies de règles ont été identifiées, qui sont susceptibles de gêner la bonne mise en œuvre du projet ZPP Normandie. Il s'agit en premier lieu des normes de construction des bâtiments d'habitation, qui peuvent influencer sur les caractéristiques des logements et avoir en cela des conséquences sur la modalisation souhaitée pour les constructions à réhabiliter. Il s'agit en second lieu des règles régissant le cahier des charges du lotissement, qui limitent les possibilités d'évolution d'un document qui conserve sa force obligatoire entre les colotis.

7 - Art. L. 332-11-13 du code de l'urbanisme.

8 - Art. L. 331-36 du code de l'urbanisme.

Les normes de constructions des bâtiments d'habitation.

Au titre des règles générales de construction, le code de la construction et de l'habitation (CCH) :

- Dispose qu'un logement ou une habitation doit comprendre « d'une part, des pièces principales destinées au séjour ou au sommeil, éventuellement des chambres isolées et, d'autre part, des pièces de service, telles que cuisines, salles d'eau, cabinets d'aisance, buanderies, débarras, séchoirs, ainsi que, le cas échéant, des dégagements et des dépendances »⁹ ;
- Et impose également que « la surface et le volume habitables d'un logement doivent être de 14 mètres carrés et de 33 mètres cubes au moins par habitant prévu lors de l'établissement du programme de construction pour les quatre premiers habitants et de 10 mètres carrés et 23 mètres cubes au moins par habitant supplémentaire au-delà du quatrième »¹⁰. Etant précisé, d'une part, que la surface habitable est définie comme la surface de plancher construite, après déduction des surfaces occupées par les murs, cloisons, marches et cages d'escaliers, gaines, embrasures de portes et de fenêtres et que le volume habitable correspond au total des surfaces habitables ainsi définies multipliées par les hauteurs sous plafond. Et d'autre part que certains éléments ne sont pas pris en compte dans le calcul, dont les parties de locaux d'une hauteur inférieure à 1,80 mètre.

Par ailleurs, la réglementation propre à la lutte contre l'habitat indigne définit les caractéristiques que doit revêtir un logement pour pouvoir être considéré comme décent et ainsi être mis à la location. Le décret n°2002-120 du 30 janvier 2002 précise ainsi, notamment, que le logement doit disposer au moins d'une pièce principale ayant soit une surface habitable au moins égale à 9 mètres carrés et une hauteur sous plafond au moins égale à 2,20 mètres, soit un volume habitable au moins égal à 20 mètres cubes¹¹.

Toute perspective d'intensification urbaine, qui chercherait à rendre habitables des pièces sans réel usage, ou à en changer la destination, pourrait être rendue impossible lorsque les locaux existants concernés ne respecteraient pas scrupuleusement ces règles arithmétiques (exemple des faux sous-sol des pavillons des années 60 dont la hauteur sous plafond est inférieure à 2,20 mètres).

Les règles du cahier des charges du lotissement

La réglementation relative aux cahiers des charges des lotissements et plus particulièrement à leur force obligatoire a été remaniée à plusieurs reprises ces dernières années.

Pour mémoire, à l'origine et jusqu'au 1er janvier 1978, le cahier des charges du lotissement était approuvé par le Préfet. Les cahiers des charges établis durant cette période possèdent ainsi une double nature, réglementaire en ce qu'ils ont été approuvés et contractuelle en ce qu'ils constituent un contrat entre les colotis. Ils sont opposables à la fois à l'administration (dans le cadre de la délivrance des autorisations d'urbanisme) et aux colotis dans leur relations entre eux.

Depuis le 1er janvier 1978, la réglementation n'impose plus de faire approuver le cahier des charges par l'administration, de sorte que ceux établis depuis cette date possèdent seulement une valeur contractuelle. A côté du cahier des charges, il est possible d'édicter un règlement du lotissement (facultatif) qui apporte des « compléments aux règles d'urbanisme »¹², possède une valeur réglementaire et est ainsi opposable à l'administration. Il ressort toutefois de la pratique que certains cahiers des charges non approuvés contiennent des clauses de nature réglementaire, c'est-à-dire des clauses qui s'apparentent à des règles d'urbanisme.

Dans sa rédaction issue de la loi ELAN du 23 novembre 2018¹³, l'article L. 442-9 du code de l'urbanisme organise un dispositif de caducité des cahiers des charges, de la manière suivante :

- Les règles d'urbanisme contenues dans les documents du lotissement, notamment le règlement, le cahier des charges s'il a été approuvé ou les clauses de nature réglementaire du cahier des charges s'il n'a pas été approuvé, deviennent caduques au terme de dix années à compter de la délivrance de l'autorisation de lotir si, à cette date, le lotissement est couvert par un PLU ou un document d'urbanisme en tenant lieu.
- De même, lorsqu'une majorité de colotis a demandé le maintien de ces règles, elles cessent de s'appliquer immédiatement si le lotissement est couvert par un PLU ou un document d'urbanisme en tenant lieu, dès l'entrée en vigueur de la loi ALUR ;
- Les dispositions précitées ne remettent pas en cause les droits et obligations régissant les rapports entre colotis définis dans le cahier des charges du lotissement, ni le mode de gestion des parties communes.

Il en résulte que les cahiers des charges non approuvés conservent leur force obligatoire vis-à-vis des colotis, ce qui signifie que ceux-ci sont tenus d'en respecter le contenu quand bien même le cahier des charges serait caduc sur le plan administratif. Autrement dit, tout colotis qui envisage de réaliser de travaux de construction doit respecter les stipulations du cahier des charges, y compris lorsqu'elles contiennent des règles plus restrictives que le PLU.

La rédaction de l'article L. 442-9 précité conforte ainsi la position la Cour de cassation qui a récemment pu réaffirmer que « le cahier des charges d'un lotissement, quelle que soit sa date, **approuvé ou non**, constitue un document contractuel dont les clauses engagent les colotis entre eux pour toutes les stipulations qui y sont contenues »¹⁴.

Or, les règles contenues dans les cahiers des charges ne peuvent en principe être modifiées que par les seuls colotis, de sorte que le

9 - Art. R 111-1-1 du CCH.

10 - Art. R. 111-2 du CCH.

11 - Article 4 du décret n°2002-120 du 30 janvier 2002 relatif aux caractéristiques du logement décent pris pour l'application de l'article 187 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

12 - Art. R. 442-6 a du code de l'urbanisme.

13 - Loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique.

14 - V. not. Cass. Civ. 3ème, 14 septembre 2017, n°16-21329.

cahier des charges peut être de nature à limiter l'évolution de l'urbanisation des lotissements.

Certes, aux termes de l'article L. 442-11 du code de l'urbanisme, lorsque l'approbation d'un PLU ou d'un document en tenant lieu intervient postérieurement à l'autorisation de lotir, l'autorité administrative compétente peut modifier le cahier des charges pour le mettre en concordance avec le PLU. Mais cette faculté est circonscrite à l'intervention « postérieure » d'un PLU, elle suppose une délibération spéciale du conseil municipal ainsi qu'une enquête publique réalisée conformément aux dispositions du code de l'environnement et, surtout, elle ne peut porter que sur les stipulations du cahier des charges qui ne sont pas compatibles avec le PLU. La procédure ne saurait en effet être utilisée pour modifier des stipulations étrangères aux règles d'urbanisme.

En dehors de cette hypothèse, pour ce qui concerne spécifiquement les clauses non réglementaires des cahiers des charges, la modification ne peut intervenir qu'à la majorité des colotis selon les modalités définies audit cahier des charges ou, à défaut d'indication de ce dernier, à l'unanimité.

Il convient de noter que la loi ALUR du 24 mars 2014¹⁵ avait tenté de rendre caduques les dispositions non réglementaires des cahiers des charges. Aux termes du 4ème alinéa de l'article L. 442-9 issu de cette loi, il était ainsi prévu :
« Toute disposition non réglementaire ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de restreindre le droit de construire ou encore d'affecter l'usage ou la destination de l'immeuble, contenue dans un cahier des charges non approuvé d'un lotissement, cesse de produire ses effets dans le délai de cinq ans à compter de la promulgation de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 précitée si ce cahier des charges n'a pas fait l'objet, avant l'expiration de ce délai, d'une publication au bureau des hypothèques ou au livre foncier ».

Le dispositif a toutefois été abrogé par la loi ELAN du 23 novembre 2018¹⁶. Cette suppression est dommageable pour l'évolution des lotissements et toute éventuelle volonté de l'autorité publique de faire évoluer les ZPP existantes vers une plus grande intensité urbaine, dans une perspective de revitalisation et d'intérêt général, peut être mise en échec par les règles privatives internes du lotissement.

Mise en perspective avec le projet ZPP Normandie

Dès lors que les règles sus-mentionnées sont susceptibles d'entraver la mise en œuvre du projet ZPP Normandie, une réflexion pourrait être menée pour s'appuyer par exemple sur des dispositifs expérimentaux plus favorables (v. ci-dessous le §II.4 dédié à l'expérimentation).

4 - LES OUTILS DE PLANIFICATION

Au titre des actions juridiques à mener, la DREAL s'interroge sur les outils de planification qui pourraient être mis en œuvre pour lutter contre le mitage. Le sujet a notamment été abordé à l'occasion des discussions concernant le site de Flers/Athis-de-l'Orne/Condé-sur-Noireau mais la réflexion est transposable aux autres sites, le PLU restant à l'heure actuelle le meilleur outil pour freiner l'urbanisation. Pour mémoire en effet, sur le plan réglementaire, les collectivités disposent d'ores et déjà de nombreux outils pour lutter contre la consommation foncière.

En effet, la gestion économe des sols et son corollaire, la meilleure gestion de la densité, sont au cœur des préoccupations du code de l'urbanisme. Ces objectifs sont aujourd'hui expressément inscrits à l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme au titre du principe d'équilibre. Le législateur a peu à peu imposé la traduction de la stratégie de ces objectifs, à travers notamment l'obligation de réaliser des analyses spécifiques et de fixer des objectifs chiffrés pour les SCOT et les PLU¹⁷.

Outre la possibilité de recourir a posteriori aux mécanismes de sanction des constructions illégales, les autorités locales disposent de plusieurs outils préventifs. Les principaux sont les suivants :

- La règle de la constructibilité limitée (interdiction de construire en dehors parties urbanisées de la commune) en l'absence de PLU, de document en tenant lieu ou de carte communale¹⁸;
- La règle de l'urbanisation limitée (encadrement strict de l'ouverture à l'urbanisation des zones non urbanisées) en l'absence de SCOT¹⁹;
- Les règles spécifiques de constructibilité en zones agricoles (A) et zones naturelles et forestières (N) des PLU (zones qui sont par principe inconstructibles, qui peuvent être rendues constructibles dans les seules hypothèses dérogatoires énumérées par la loi)²⁰ ;
- L'encadrement de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser inconstructibles, dites zones « 2AU » (nécessaire mise en

15 - Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové.

16 - Loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique.

17 - V. les articles L. 141-3 et s. du code de l'urbanisme.

18 - Art. L. 111-3 du code de l'urbanisme.

19 - Art. L. 142-4 du code de l'urbanisme.

20 - Art. R. 151-23, R. 151-25, L. 151-11 à L. 151-13 du code de l'urbanisme.

21 - Art. L. 153-31 et L.153-36 du code de l'urbanisme.

22 - Art. L. 112-2 du code rural et de la pêche maritime.

23 - Art. L. 113-16 du code de l'urbanisme.

œuvre d'une procédure de révision ou de modification du PLU selon les hypothèses recensées)²¹;

D'autres dispositifs existent, qu'il s'agisse de mesures et outils spécifiques de protection des zones agricoles, naturelles et forestières (institution de « zones agricoles protégées »²², de périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains²³, etc), ou de mesures d'incitations à la densification urbaine : incitation à travers la suppression ou la création d'outils réglementaires (suppression du COS et de la superficie minimale des terrains ; instauration et évolution du bonus de constructibilité ; instauration et évolution de la possibilité de déroger aux règles du PLU, notamment de gabarit et de densité) et à travers une fiscalité de l'urbanisme renouvelée (réforme de la TA et du VSD).

Mise en perspective avec le projet ZPP Normandie

Compte-tenu de l'importance du dispositif règlementaire susmentionné, il semble finalement que dans les faits, l'étalement urbain soit largement permis par les documents locaux et/ou les acteurs locaux qui, par exemple, ne feraient pas usage des facultés de gestion offertes par loi ou en feraient usage d'une manière qui ne serait pas la plus efficace.

Quoi qu'il en soit, de nouvelles pistes pourraient être envisagées.

En effet, si le droit de l'urbanisme s'intéresse traditionnellement aux caractéristiques physiques du terrain (et non à l'occupation du bâti), certaines évolutions ont vu le jour récemment qui s'inscrivent plus volontiers dans une logique de gestion de l'occupation.

C'est ainsi par exemple que depuis 2001, la ville de Paris mène une politique volontariste de protection du commerce de proximité et l'artisanat qui vise, aux termes du PADD, à préserver l'artisanat et la fonction commerciale dans certains sites, à redynamiser les commerces et à favoriser l'essor de la diversité commerciale. Cette politique s'inscrit dans le cadre de l'article L. 151-16 (ancien L. 123-1-5 II 5°) du code de l'urbanisme. Elle se traduit dans les prescriptions du PLU de Paris à travers un encadrement strict des changements de destination sur des sites ou linéaires à rez-de-chaussée identifiés.

Dans cette logique, et pour le cas particulier des milieux ruraux tels que celui des ZPP Normandie, on pourrait imaginer une évolution législative qui permette de préserver les exploitations agricoles de petite taille, en autorisant l'institution de sous-zones spécifiques au sein du PLU.

Afin d'éviter l'écueil de l'inconstructibilité des zones agricoles, les 2 hypothèses suivantes pourraient ainsi être envisagées :

- La possibilité de créer, au sein des zones agricoles, des secteurs « d'agriculture raisonnée » qui bénéficieraient de règles d'évolution du bâti plus souples que celles applicables au reste de la zone ;
- La possibilité de créer, au sein des zones urbaines, des secteurs « d'agriculture raisonnée », qui disposeraient de règles de constructibilité encadrées par rapport au reste de la zone (à l'instar par exemple de la zone urbaine verte du PLU de Paris).

5. L'EXPERIMENTATION

La DREAL envisage de recourir à des leviers juridiques innovants pour pouvoir parer aux limites/obstacles identifiés ci-avant. La possibilité de recours au permis d'expérimenter et, plus largement, de bénéficier du droit à l'expérimentation, a ainsi été évoquée pour envisager des solutions tendant à faciliter la mise en œuvre du projet ZPP Normandie.

Le permis d'expérimenter

Le permis d'expérimenter, encore appelé « permis d'innover », « permis de faire », « permis de déroger » et institué dans un premier temps à titre expérimental²⁴, a été consacré par l'article 49 de la loi ESSOC du 10 août 2018²⁵. Cet article a en effet habilité le gouvernement à adopter deux ordonnances afin de faciliter la réalisation des projets de construction et de favoriser l'innovation. Il est prévu :

- Qu'une première ordonnance facilite à titre transitoire la mise en œuvre de solutions alternatives au droit commun dans les projets de construction. Cette ordonnance a été publiée le 31 octobre 2018²⁶, elle permet aux constructeurs de proposer des moyens différents de ceux prévus par la réglementation en vigueur sous réserve de démontrer l'atteinte de résultats équivalents aux dispositions constructives auxquelles il est proposé de déroger. Elle liste notamment les domaines concernés²⁷, le décret du 11 mars 2019 pris pour son application venant préciser les règles de construction auxquelles il peut être dérogé²⁸.
- Qu'une seconde ordonnance intervienne au plus tard le 10 février 2020 pour réécrire les règles de construction afin d'autoriser les maîtres d'ouvrages à mettre en œuvre de solutions techniques ou architecturales innovantes.

24 - Instauré par loi n°2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine.

25 - Loi n°2018-727 du 10 août 2018 pour un État au service d'une société de confiance, art. 88.

26 - Ordonnance n°2018-937 du 30 octobre 2018 visant à faciliter la réalisation de projets de construction et à favoriser l'innovation.

27 - Article 3 de l'ordonnance.

28 - Décret n° 2019-184 du 11 mars 2019 relatif aux conditions d'application de l'ordonnance n° 2018-937 du 30 octobre 2018 visant à faciliter la réalisation de projets de construction et à favoriser l'innovation, art. 2.

29 - V. les travaux parlementaires sous la loi organique n°2003-704 du 1er août 2003, Rapp. Sant n°408 du 16 juillet 2003

30 - Loi constitutionnelle n° 2003-276 du 28 mars 2003 relative à l'organisation décentralisée de la République.

Le droit à l'expérimentation

Au-delà de ce dispositif spécifique qui concerne les dérogations aux seules normes de construction, le droit à l'expérimentation, que les autorités qualifient de « méthode irremplaçable au service de la modernisation des politiques publiques »²⁹, a été consacré à l'occasion de l'adoption de la loi constitutionnelle du 28 mars 2003³⁰.

Cette loi a permis d'inscrire le droit à l'expérimentation dans la Constitution, dans les termes suivants :

- Article 37-1 : « La loi et le règlement peuvent comporter, pour un objet et une durée limités, des dispositions à caractère expérimental ».
- Article 72 : « Dans les conditions prévues par la loi organique, et sauf lorsque sont en cause les conditions essentielles d'exercice d'une liberté publique ou d'un droit constitutionnellement garanti, les collectivités territoriales ou leurs groupements 25 1 janvier 2015 peuvent, lorsque, selon le cas, la loi ou le règlement l'a prévu, déroger, à titre expérimental et pour un objet et une durée limités, aux dispositions législatives ou réglementaires qui régissent l'exercice de leurs compétences ».

Les expérimentations se sont ainsi développées ces dernières années dans divers domaines.

A titre d'exemple, l'article 54 de la loi ESSOC a mis en place l'expérimentation du rescrit juridictionnel pendant une durée de 3 ans, dans le ressort des tribunaux administratifs de Bordeaux, Montpellier, Montreuil et Nancy. L'article 56 de la même loi prévoit également, à titre expérimental pendant une durée de 3 années, de mettre en place une participation du public par voie électronique en remplacement de l'enquête publique pour les procédures de délivrance de l'autorisation environnementale, dans les régions Bretagne et Hauts de France.

De même, à travers son décret n°2017-1845 du 29 décembre 2017³¹, le gouvernement a décidé de mener une expérimentation sur 2 ans afin d'évaluer l'intérêt de reconnaître au préfet la faculté de déroger à certaines dispositions réglementaires pour un motif d'intérêt général. Il a ainsi autorisé certains préfets de département et de région à déroger aux dispositions réglementaires rattachables à sept manières identifiées, dont « l'aménagement du territoire et politique de la ville » et « la construction, le logement et l'urbanisme ».

Mise en perspective avec le projet ZPP Normandie

Outre l'éventuel recours au permis d'expérimenter (qui ne s'avèrera utile que pour autant qu'il s'agisse de déroger aux normes listées par la réglementation), des expérimentations pourraient être menées pour pallier les diverses difficultés exposées supra qui entravent la bonne mise en œuvre du projet ZPP Normandie (fiscalité spécifique pour favoriser la densification du bâti existant ; dérogations aux normes de construction, voire aux règles d'évolution des lotissements ; institution de secteurs « d'agriculture raisonnée » dans les zones A ou U du PLU). Il y a lieu de s'interroger sur l'applicabilité du droit à l'expérimentation aux différentes mesures exposées dans la présente note.

31 - Décret n° 2017-1845 du 29 décembre 2017 relatif à l'expérimentation territoriale d'un droit de dérogation reconnu au préfet.

